
Stellungnahme des VDV Nordrhein-Westfalen

**„Achstes Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNVG-ÄndG)“**

Öffentliche Anhörung

des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 07.11.2016

zum

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 16/12435

Der VDV NRW dankt ganz herzlich für die Möglichkeit, zum Entwurf der geplanten ÖPNVG-Novelle Stellung nehmen zu können. Gestatten Sie uns vorab einige grundsätzliche Anmerkungen:

– **Zahlreiche Änderungen der Novelle begrüßt der VDV NRW außerordentlich.**

Dazu gehört der Vorrang des Erhalts der Verkehrswege und damit implizit die Anerkennung des aufgelaufenen Sanierungsstaus der Stadtbahn-Infrastruktur sowie die Bereitschaft, sich seitens des Landes hier bei der Abarbeitung grundsätzlich finanziell zu engagieren. Gleiches gilt für die Erhöhung mehrerer Pauschalen. Allerdings werden damit nur vergangene Kürzungen oder die Inflation ausgeglichen. Ein großes Anliegen des VDV wurde mit der Herstellung der Überjährigkeit bei der Verwendung der pauschalen Investitionsförderung nach § 12 aufgegriffen. Komplexe Priorisierungsregelungen der Aufgabenträger, komplizierte Planungsprozesse und langwierige Vergabeverfahren haben in der Vergangenheit zu erheblichen Problemen beim Mittelabfluss und im Ergebnis oft zur Förderung nachrangiger Projekte geführt. Das dürfte nun der Vergangenheit angehören.

– **Völlig inakzeptabel ist die Befristung der pauschalen Investitionsförderung nach § 12 bis Ende 2019.**

Mittlerweile ist über die Fortführung der Entflechtungsmittel politisch entschieden worden. Die Mittelzuweisung des Bundes an die Länder nach dem Entflechtungsgesetz endet zwar 2019. Allerdings erhalten die Länder hierfür aber eine vollständige Kompensation aus dem Umsatzsteueraufkommen. Deshalb besteht haushalterisch keine Rechtfertigung, diese Investitionsförderung auslaufen zu lassen. Das Auslaufen dieser Förderung widerspricht den erklärten Zielen der Verkehrspolitik, weil dies zu einer deutlichen Verringerung der Investitionstätigkeit bei Erhalt und Ausbau der ÖPNV – Systeme in NRW führen wird. Angesichts der Finanznot der Kommunen könnten selbst allgemein als notwendig erachtete Projekte nicht in Angriff genommen werden. In der Folge können Verkehrsunternehmen und ausführende Firmen ihre Planungs-, Sach- und Personalkapazitäten nicht mehr auslasten. Die Folgen dieser wenig vorausschauenden Finanzplanung waren aktuell im Landesstraßenwesen zu besichtigen. Deshalb plädiert der VDV NRW nachdrücklich für eine Beibehaltung dieser Förderung.

- **Sehr zu begrüßen ist aus Sicht des VDV NRW die Fördermöglichkeit von Erneuerungsinvestitionen in die Stadtbahn-Systeme in NRW „im besonderen Landesinteresse“ nach § 13 Abs. 1 Ziff. 3.**

Auch wenn es wünschenswert gewesen wäre, eine nähere Konkretisierung und Dotierung dieses Tatbestandes schon jetzt gesetzlich zu regeln, können wir nachvollziehen, dass dies zurückgestellt wird, bis die gutachterlichen Erhebungen über den konkreten Erhaltungszustand der Stadtbahn – Infrastruktur fertiggestellt sind. Es ist uns allerdings wichtig, auf einen Umstand besonders nachdrücklich hinzuweisen. Üblicherweise werden diese Mittel für Maßnahmen „im besonderen Landesinteresse“ im Wege der Projektförderung ausgereicht. Das wäre hier nicht sachgerecht. Vielmehr sollte allen Unternehmen eine mit qualitativen, klar messbaren Zielen verbundene Pauschale für diese Aufgabe gewährt werden, deren Höhe sich an einigen, wenigen Faktoren orientieren sollte. Um die Transparenz der Mittelverwendung für den Fördergeber zu gewährleisten, wäre sie mit einer klaren und nachvollziehbaren Nachweisführung durch die Unternehmen zu verknüpfen. Die Gewährung einer Pauschale sorgt für einen effizienteren Mitteleinsatz und konzentriert die Mittelverwendung tatsächlich dort, wo wirklich erheblicher Handlungsbedarf besteht. Eine Projektförderung würde vielmehr diejenigen Unternehmen benachteiligen, die ihren Aufgaben vergleichsweise sorgfältig nachgekommen sind. Zudem ist der Prozessablauf der Projektförderung sehr komplex und eine Fehlallokation von Mitteln zu erwarten, da Projektanmeldung und –auswahl nicht immer nach vergleichbaren Parametern folgt.

- **Finanzausstattung des SPNV**

Auch wenn die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung nicht konkret Anhöungsgegenstand ist, möchten wir trotzdem auf einen Punkt hinweisen. Mit dieser Verordnung erhalten der SPNV und dessen Aufgabenträger eine mindestens auskömmliche Finanzierung und Planungssicherheit bis 2031, also über 15 (!) Jahre. Das ist sicherlich sinnvoll. Wir verbinden dies allerdings auch mit der konkreten Erwartung, dass die Aufgabenträger diese Mittel so bewirtschaften, dass sie auch tatsächlich hinreichen. In der Vergangenheit war zu beobachten, dass Investitionsmittel zurückgefahren wurden, um Betriebskosten des SPNV zu finanzieren. Das sollte eine einmalige Ausnahme bleiben und sich nicht wiederholen. Letztlich sind „nur“ rd. 1/8 der Fahrgäste mit dem SPNV unterwegs, während 7/8 Busse und Stadtbahnen nutzen. Finanzausstattung und Planungssicherheit sollten mindestens perspektivisch dieser Bedeutung des Bus- und Stadtbahnverkehrs gerecht werden.

Zu den geplanten Änderungen im Einzelnen:

§ 2 Abs. 1: „Grundsätze“ (Klimaschutz u. a.)

Der Vorrang des Erhalts der Verkehrswege sowie die Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes sowie der verträglichen Stadt-um Quartierentwicklung wird vom VDV NRW ausdrücklich begrüßt.

Das gilt im Besonderen für die grundsätzliche Aufgabe des Erhalts der Infrastruktur, wo sich bekanntlich ein erheblicher Sanierungsstau aufgebaut hat. Gleiches gilt für die besondere Berücksichtigung des Klima- und Umweltschutzes. Gerade vor dem Hintergrund internationaler Verpflichtungen der Bundesrepublik sowie des Klimaschutzgesetzes NRW und des darauf aufbauenden Klimaschutzplans sind auch und gerade die Kommunen als wichtige Akteure im ÖPNV aufgerufen, diese Grundsätze deutlich herausgehobener und vor allen Dingen konkreter in ihren Überlegungen und Planungen zu beachten.

§ 2 Abs. 3 „Grundsätze“ (Multimodalität, Digitalisierung, Steigerung Fahrgastnachfrage)

Vor dem Hintergrund der alternden Bevölkerung ist es nur folgerichtig, die Barrierefreiheit als Merkmal der angemessenen Verkehrsbedienug ebenso gesetzlich aufzuführen wie die an Bedeutung deutlich zunehmenden multimodalen Mobilitätsangebote sowie die Herstellung übergreifend kompatibler digitaler

Informationssysteme. Darüber hinaus ist es ausdrücklich zu begrüßen, wenn der Gesetzgeber nunmehr die Qualitäts- und Ausrüstungsstandards des ÖPNV, wie sie die Grundsätze beschreiben, nicht als Selbstzweck sieht, sondern sie im Ergebnis eine Steigerung der Fahrgastzahlen, also eine Steigerung der Nachfrage, generieren müssen. Gerade vor dem Hintergrund der nach wie vor engen finanziellen Spielräume besteht so ein sinnvoller Maßstab, an dem sich zukünftig jede Maßnahme messen lassen muss.

§ 2 Abs. 4: „Grundsätze“ (Schnellbuslinien)

Schnellbuslinien können gerade in ländlich strukturierten Regionen einen wesentlichen Beitrag zur Fahrgaststeigerung, mindestens aber zur Nachfragestabilisierung leisten. Beispiele aus dem Münsterland, aber auch aus Brandenburg oder Sachsen-Anhalt belegen dies. Sie sind deutlich schneller einzuführen, flexibler und wesentlich kostengünstiger als die Reaktivierung von Schienenstrecken. Deshalb ist die Aufnahme an dieser Stelle ausdrücklich zu begrüßen.

§ 2 Abs. 8, 9: „Grundsätze“ (Berücksichtigungsgebote von Interessen spezifischer Nutzergruppen)

Die geplante Formulierung kann den Eindruck erzeugen, dass den Interessen der aufgezählten (Nutzer-) Gruppen ein besonderer Vorrang einzuräumen ist. Dabei können Widersprüche zu den Interessen der „allgemeinen“ Fahrgäste oder zwischen den verschiedenen Nutzergruppen mit spezifischen Bedürfnissen auftreten. Deshalb schlagen wir vor, die Grundsätze hier dahingehend zu ändern, dass es Aufgabe aller Akteure ist, diese sich möglicherweise widersprechenden Interessen so weit als möglich auszugleichen.

§ 5 Abs. 3: „Aufgabenträgerschaft für Schnellbuslinien“

Die Option für die Übertragung der Aufgabenträgerschaft für Schnellbus- Linien auf den jeweiligen Zweckverband ist folgerichtig. Diese Verkehre können eine dem SPNV vergleichbare Verkehrsfunktion erfüllen. Allerdings muss dies in der Tat in der Entscheidungsbefugnis der jeweiligen originär zuständigen Aufgabenträger bleiben.

Nicht sachgerecht ist allerdings der Hinweis in der Gesetzesbegründung, wonach die Schnellbusverkehre bei der Bemessung der SPNV – Pauschale nicht zu berücksichtigen seien.

Da diese Verkehre prinzipiell dieselbe verkehrliche Funktion wie der SPNV erfüllen, wären sie ebenso bei der Finanzausstattung der Aufgabenträger zu berücksichtigen. Andernfalls liefe diese Regelung ins Leere, weil es für den einzelnen Aufgabenträger stets günstiger wäre, die Reaktivierung oder Beibehaltung des SPNV anzustreben. Hinzu kommt, dass eine adäquate Berücksichtigung der Schnellbusverkehre bei der Finanzausstattung für die Aufgabenträger einen Anreiz setzen würde, ihr Leistungsangebot in diesem Sinne sinnvoll weiterzuentwickeln. Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt oder Thüringen beschreiten diesen Weg erfolgreich. Auch aufgrund des rückläufigen Schülerverkehrs sollte dieser Transformationsprozess flankierend finanziell begleitet werden.

§ 7 Abs. 1: „Bedarfsplanpflicht für Neu- und Ausbaumaßnahmen“

Die Anhebung der Bagatellgrenze für die Aufnahme von Neu- und Ausbaumaßnahmen in den ÖPNV-Bedarfsplan auf 5 Millionen € wird prinzipiell begrüßt. Damit werden die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre wieder ausgeglichen. Allerdings sollte der Grenzwert deutlich auf 25 Mio. € angehoben werden, wenn es bei der Bedarfsplanpflicht auch für Maßnahmen bleibt, die aus der SPNV – Pauschale oder der pauschalierten Investitionsförderung finanziert werden sollen.

Diese Bedarfsplanpflicht für Maßnahmen, die aus der SPNV-Pauschale oder der pauschalisierten Investitionsförderung finanziert werden sollen, sieht der VDV NRW eher kritisch. Es liegt in der Natur der Sache, dass kommunale Aufgabenträger nach ihren Kriterien regional gewünschte Maßnahmen entwickeln. Will das Land diese Maßnahmen anders priorisieren oder aufgrund einer vermuteten Unwirtschaftlichkeit die Umsetzung zurückstellen, bleibt zum einen die grundsätzliche Frage, ob dies mit dem politischen Gedanken der Kommunalisierung der Aufgabe ÖPNV vereinbar ist. Zum anderen wäre es aus unserer Sicht sinnvoller, die Kriterien für die Mittelverwendung materiell zu schärfen anstatt faktisch einen offenen, inhaltlich nicht konkretisierten Genehmigungsvorbehalt zu normieren.

§ 8 Abs. 1: „Nahverkehrsplan“

Begrüßenswert ist die Aufnahme des Klima- und Umweltschutzes in den Katalog der zu berücksichtigenden Belange bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans. Es gehört mittlerweile zum verkehrs- und umweltpolitischen Allgemeingut, dass gerade der Sektor Verkehr noch einen erheblichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten muss. Erfolgreich gelingen wird das nur durch eine Veränderung des Modal Split vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV. Diese Grundlinien werden sinnvollerweise im Nahverkehrsplan beschrieben. Vor diesem Hintergrund ist es ebenfalls sinnvoll, Modal Split-Ziele im Nahverkehrsplan darzustellen.

Näher geprüft werden sollte jedoch die Frage, ob der Rad- und Fußverkehr ein berücksichtigungsfähiger Belang sein kann. Dabei geht es nicht um die Frage, ob diese Verkehre geeignet sind, die Klimabilanz zu verbessern oder andere positive Effekte zu bewirken. Das wird vorausgesetzt. Vielmehr kann es hier nur um die Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrsträger mit dem ÖPNV gehen. Möglicherweise ist dies an anderer Stelle bereits geregelt. Eine isolierte Betrachtung des Rad- und Fußverkehrs kann jedenfalls rechtlich wohl nicht Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans sein.

§ 11: „Festsetzung der SPNV – Pauschale“

Es ist zu begrüßen, wenn die ÖPNV-Pauschale zukünftig nicht mehr wie aktuell entsprechend den abgeschlossenen Verkehrsverträgen den Aufgabenträgern zugeschrieben wird. Die heutige Praxis fördert wirtschaftliche Fehlanreize und benachteiligt diejenigen Aufgabenträger, die sparsam wirtschaften und das SPNV - Leistungsangebot quantitativ und qualitativ nur innerhalb ihres Budgetrahmens vereinbaren.

Es wäre allerdings ebenfalls zu begrüßen, wenn die Kriterien zur Zuschreibung dieser Pauschale konkret im Gesetz geregelt werden würden. Angesichts der erheblichen Mittel, die für diese Aufgabe bereitgestellt werden, wäre eine öffentliche Diskussion über den Bedarf einerseits und die maßgeblichen Kriterien der Verteilung andererseits sicherlich sinnvoll. Die SPNV-Verkehrsverträge laufen über 10 Jahre und länger. Gerade das setzt eine besonders verlässliche Planbarkeit des Mittelzuflusses voraus. Dem wird der Hinweis auf die nur formalen Kriterien wie Objektivität und Transparenz für die Mittelzuweisung nicht gerecht.

Klärungsbedürftig ist der Hinweis in der Begründung, wonach bei der Festlegung der Höhe der SPNV-Pauschale der Finanzbedarf für regionale Schnellbus-Verkehre nicht notwendig zu berücksichtigen sei. Sofern das Leistungsangebot Kriterium der Mittelverteilung unter den Aufgabenträgern sein soll, wären unseres Erachtens Schnellbus-Verkehre notwendig zu berücksichtigen, weil sie gleiche Verkehrsaufgaben wie der SPNV erfüllen. Die bekannteste Schnellbuslinie in NRW, die Relation Bocholt-Borken-Münster zeigt dies beispielhaft auf. Die Linienführung entspricht einer vor Jahrzehnten aufgelassenen Eisenbahn-Verbindung. Auch die aktuelle Nachfrage liegt sehr deutlich über der für den SPNV noch als sinnvoll erachteten Grenze. Gleiches gilt für die Reisezeit. Deshalb wäre ein angemessener Aufschlag auf die Pauschale für diese regionalen Schnellbus-Verkehre sinnvoll und notwendig.

§ 11 Abs. 2: „Erhöhung der ÖPNV-Pauschale“

Ausdrücklich begrüßt wird die Erhöhung dieser Pauschale um 20 Million € auf 130 Millionen € ab 2017. Allerdings handelt es sich hier bei näherer Betrachtung lediglich um einen Inflationsausgleich, da die Pauschale seit ihrer Einführung 2007 nicht angepasst wurde. Deshalb halten wir es für notwendig, nicht nur die SPNV-Pauschale, sondern diese und alle weiteren Pauschalen jährlich mindestens entsprechend der Steigerung der Mittelzuweisung nach dem Bundesregionalisierungsgesetz anzupassen.

§ 11 Abs. 2: „Mittelverwendung für Fahrzeugbeschaffungen“

Aus Sicht des VDV NRW ist es sinnvoll, mit einem Teil dieser Mittel Anreize für die Beschaffung zeitgemäßer, barrierefreier und umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen. Hervorgerufen durch die kommunalen Haushaltsengpässen hat die Vergangenheit gezeigt, dass zuerst auch notwendige Investitionen unterbleiben, weil die Folgewirkungen erst in späteren Perioden erkennbar sind und sich deshalb schnell weitgehend unbemerkt ein Investitionsstau aufbaut.

Allerdings würden wir vorschlagen, zumindest in der Begründung explizit darauf hinzuweisen, dass der Fördergeber innerhalb der rechtlichen Grenzen in der Wahl des jeweiligen Anreizes und des Weges zur Weitergabe dieser Mittel völlig frei ist. In der Vergangenheit war bei Förderquoten um 50 % der Kauf der Fahrzeuge in der Regel die wirtschaftlichste Beschaffung. Bei geringeren Förderquoten ist dies allerdings nicht unbedingt der Fall. Deshalb sollte es Ziel sein, keine Finanzierungsmöglichkeit für die Fahrzeugbeschaffung von der Förderung auszuschließen.

Um die Zinsbelastung bei der Fremdfinanzierung nicht überproportional steigen zu lassen, dürfen Unternehmen Verschuldungsgrenzen nicht überschreiten und müssen bestimmte Bilanzkennziffern einhalten. Deshalb kann das Leasing für Unternehmen auch bei der Fahrzeugbeschaffung wirtschaftlich sinnvoll sein und spielt eine immer größere Rolle. Mit dieser Klarstellung wäre sichergestellt, dass die Vielzahl der Finanzierungsmöglichkeiten auch förderrechtlich tatsächlich sinnvoll nutzbar wären.

In diesem Zusammenhang würden wir es auch begrüßen, wenn z. B. in der Gesetzesbegründung und den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG klargestellt werden würde, dass hiernach und nach § 13 auch Straßenbahnstrecken mit straßenbündigem Bahnkörper förderfähig sind. Die jetzige Förderpraxis bevorzugt den motorisierten Individualverkehr, weil er bei begrenzter Straßenfläche und einer Notwendigkeit straßenseitiger Erschließung eine neue Straßenbahn faktisch ausschließt. Das ist aber nicht notwendig, sei es weil es andere bauliche Maßnahmen oder straßenverkehrsrechtliche Regelungen zur Verkehrsführung gibt, die eine Beeinträchtigung des Bahnverkehrs ausschließen bzw. auf ein akzeptables Maß reduzieren oder die Bahn in Straßen verlaufen soll, die generell ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen. Letztlich würde diese Klarstellung auch erheblich Baukosten sparen helfen.

§ 12: „Pauschalierte Investitionsförderung“ (Aufstockung der Mittel)

Der VDV NRW begrüßt die Erhöhung dieser Pauschale um 30 Millionen € auf 150 Millionen €. Allerdings ist dies lediglich die Rücknahme einer vorangegangenen Umschichtung zur Finanzierung von SPNV-Betriebskosten. Notwendig wäre neben der Rücknahme der Umschichtung ein nennenswerter Inflationsausgleich gewesen, um die Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, auf verstärktem Niveau investieren zu können bzw. Investitionen im ÖPNV veranlassen zu können.

Darüber hinaus halten wir es für zwingend, auch diese Pauschale regelmäßig entsprechend der Steigerung der Mittelzuweisung nach dem Bundesregionalisierungsgesetz anzupassen.

§ 12: „Pauschalierte Investitionsförderung“ (Befristung bis 2019)

Wie in den Eingangsbemerkungen erläutert, ist diese Befristung völlig inakzeptabel. Die Befristung wäre ersatzlos zu streichen.

Sie ist nicht notwendig, weil zwischen Bund und Ländern politisch vereinbart wurde, dass der Bund den Ländern den Wegfall der Entflechtungsmittel vollständig ausgleicht. Auch wenn die dezidierte Zweckbindung der Entflechtungsmittel schon vor einigen Jahren weggefallen ist, hat sich an den Investitionsnotwendigkeiten nichts geändert. Das Land hatte diese Investitionsnotwendigkeiten u. a. für den Verkehr nach wie vor erkannt und das Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz für NRW auf den Weg gebracht. Damit wurden die nach Bundesrecht nur noch investiv zu verwendenden Entflechtungsmittel in NRW wieder dezidiert für die ursprünglichen Verwendungszwecke reserviert.

Würde die pauschalierte Investitionsförderung tatsächlich bis 2019 befristet, bedeutet dies einen faktischen Baustopp für zahlreiche Erneuerungs-, Neu- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV. Die sowieso zurückgehende Investitionstätigkeit aufgrund der kommunalen Haushaltsengpässe würde hierdurch noch weiter verschärft werden. Beispiele aus dem Ruhrgebiet, aber nicht nur dort zeigen, dass die Kommunen schon heute nicht mehr in der Lage sind, ihre ÖPNV-Infrastrukturen auf einem akzeptablen, geschweige denn kundenfreundlichen Niveau zu halten und den Bedürfnissen entsprechend auszubauen. Neue Anforderungen wie die Herstellung der Barrierefreiheit oder Verbesserung des Brandschutzes gerade bei Stadtbahnanlagen kommen hinzu. Ähnliches gilt für die Fahrzeuge für Schiene und Straße, die in weiten Teilen überaltert sind. Aufgrund der Überzeichnung des aktuellen GVFG-Bundesprogramms und der zwar politisch verabredeten, aber noch nicht umgesetzten Weiterführung werden Großvorhaben nur sehr zurückhaltend vorangetrieben. Wenn nunmehr auch die pauschalierte Investitionsförderung wegfallen sollte, würde die Weiterentwicklung der ÖPNV-Systeme in NRW in weiten Teilen zum Erliegen kommen.

Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass dies gravierende Auswirkungen auch auf die Bauindustrie hat. Wie schon aus den Folgen der zyklischen Bauinvestitionen der Deutschen Bahn und dem Straßenbau belegt ist, werden Planungskapazitäten und Ressourcen zur Bauausführung zügig zurückgefahren und auf Neuinvestitionen in Maschinen und Anlagen der Baufirmen und Ausrüster verzichtet. Selbst wenn das Auslaufen der pauschalierten Investitionsförderung später wieder zurückgenommen werden würde, wären diese Kapazitäten (und auch das damit verbundene Know-how) bereits abgebaut. Die Folge wären erhebliche Verzögerungen in der folgenden Bauausführung und deutlich höhere Preise.

Zusammenfassend ist die Streichung der pauschalierten Investitionsförderung ab 2019 haushälterisch nicht notwendig, verkehrspolitisch in erheblichem Umfang kontraproduktiv und gefährdet angesichts der erheblichen Dimension zahlreiche Arbeitsplätze im planenden und bauausführenden Sektor.

§ 12 Abs. 6: „Herstellung der Überjährigkeit“

Ausdrücklich begrüßt der VDV NRW die Regelung, nicht verausgabte Mittel bis zum 30. Juni 2021 auf das neue Haushaltsjahr vortragen zu können.

Angesichts komplexer Planungs- und Abstimmungsprozesse sowie Verzögerungen im Bauablauf war immer wieder zu beobachten, dass nicht verbrauchte Mittel in schnell umsetzbare, bei näherer Betrachtung allerdings eher nachrangige Projekte geflossen sind. Mit dieser Neuregelung wird allen Beteiligten die Möglichkeit eröffnet, die Mittel wirklich sachgerecht zu verwenden.

§ 13: „Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse“

Der VDV NRW begrüßt ausdrücklich, dass sich das Land selbst zukünftig wesentlich stärker im Bereich der ÖPNV - Investitionsförderung engagieren will. Insbesondere die Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und Erneuerung von Stadtbahn - Systemen, Investitionen zur Herstellung von einer verbesserten Barrierefreiheit und Investitionen im Bereich der Elektromobilität im ÖPNV sollten in der Tat landesweit koordiniert und nach vergleichbaren Rahmenbedingungen vorgenommen werden. Auf diesem Wege kann einer Fehlallokation von Mitteln vorgebeugt werden und beispielsweise im Bereich der Barrierefreiheit durch landesweit einheitliche Standardisierung eine verlässliche Nutzungsmöglichkeit des Systems geschaffen werden.

Aus unserer Sicht unbefriedigend ist jedoch, dass die vorgeschlagenen Regelungen lediglich den Charakter von Programmsätzen haben. Das war nachvollziehbar, solange nicht feststeht, mit welchem Anteil an den Regionalisierungsmitteln das Land NRW zukünftig planen kann. Diese Frage ist allerdings mittlerweile geklärt. Deshalb wäre es sinnvoll, auch um Planungssicherheit zu gewährleisten, wenn die Dotierung dieser Fördertatbestände näher konkretisiert werden würde.

§ 13 Abs. 1 Ziffer 3: „Investitionsmaßnahmen zur Erneuerung der Stadtbahninfrastruktur“

Der VDV NRW begrüßt ausdrücklich die Einführung dieser Fördermöglichkeiten.

Allerdings sind wir, wie eingangs erwähnt, davon überzeugt, dass die herkömmliche Projektförderung kein geeignetes Instrument ist, diesen Erneuerungsbedarf dauerhaft und nachhaltig abuarbeiten. Vielmehr wäre es sinnvoller, im Wege einer pauschalierten Förderung verbunden mit qualitativen Zielen Investitionsmittel bereitzustellen, die von Unternehmen und Kommunen unter Beachtung eigener Prioritäten deutlich wirtschaftlicher und effizienter eingesetzt werden könnten.

§ 13 Abs. 1 Ziffer 4: „Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken“

Für uns ist fraglich, ob dieser Fördertatbestand tatsächlich notwendig und sinnvoll ist. Schon heute wäre es möglich, diese Maßnahmen nach Ziffer 8 (neu) zu fördern. Die dort normierte Voraussetzung, wonach eine Förderung lediglich „im Einzelfall“ statthaft ist, also die Ausnahme darstellt, wäre unseres Erachtens sachgerecht.

Gerade für die Infrastruktur der bundeseigenen Eisenbahnen stehen zahlreiche andere Förderinstrumente zur Verfügung, so dass eine Landesförderung nachrangig und die Ausnahme sein sollte. Mit einer derart allgemeinen Regelung würde das Regel - Ausnahme - Prinzip umgekehrt. Es steht zu erwarten, dass zukünftig bei Elektrifizierung und Reaktivierungen auf diese Fördermöglichkeit rekurriert wird und damit im Ergebnis Maßnahmen später umgesetzt werden und das gesamte Mittelvolumen für den ÖPNV in NRW tendenziell sinken wird, weil weniger Bundesmittel für Projekte in NRW verwandt werden.

Etwas anderes gilt lediglich dann, wenn es sich um Eisenbahninfrastruktur von NE - Bahnen handelt. Diese können bekanntlich nicht auf diese Bundesförderung zurückgreifen. Hier wäre in der Tat eine Landesförderung sachgerecht.

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, grundsätzlich Mittel für die Investitionen in die NE - Infrastruktur bereitzustellen anstatt einer zusätzlichen Landesförderung für die anderweitig förderfähige Infrastruktur der bundeseigenen Bahnen einzuführen. Bekanntermaßen können mit erheblich geringeren Beträgen für eine Komplementärförderung des Landes zum SGFFG erheblich größere Effekte für die Entlastung der Straßen und den Klima - und Umweltschutz erreicht werden. Deshalb würden wir dafür plädieren, zumindest einen Teil der hier vorgesehenen Mittel für eine Förderung der NE - Infrastruktur vorzusehen.

§ 13 Abs. 1 Ziffer 5: „Investitionsmaßnahmen für die Herstellung der Barrierefreiheit“

Aus dem Blickwinkel des VDV NRW ist dieser Fördertatbestand ebenfalls ausdrücklich zu begrüßen. Da die Herstellung der Barrierefreiheit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist und keine messbare Mehrnachfrage erzeugt, ist die öffentliche Förderung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit folgerichtig. Wir würden uns allerdings freuen, wenn das noch zu entwickelnde Programm klare Priorisierungs- und Standardisierungsregelungen vorsieht, die sich am realen Bedarf und den tatsächlichen, nicht aber theoretischen Bedürfnissen orientiert, damit im Sinne mobilitätbeeinträchtigter Menschen eine möglichst hohe Zahl von ihnen verlässlich den ÖPNV zu nutzen in der Lage wäre. Da der Mittelbedarf erheblich und die zur Verfügung stehende Planungs- und Baukapazität endlich ist, können die von interessierter Seite vorgetragene Wünsche selbst bei bestem Willen weder vollständig noch zeitnah umgesetzt werden, sondern es muss in diesem Sinne priorisiert werden.

§ 13 Abs. 1 Ziffer 6: „Förderung der Elektromobilität im ÖPNV“

Auch diese Fördermöglichkeiten begrüßt der VDV NRW grundsätzlich. Allerdings geben wir zu bedenken, dass die Technologie aktuell noch nicht so weit entwickelt ist, dass sie eine vollwertige Alternative zum herkömmlichen Dieselantrieb ist. Darüber hinaus sollen Untersuchungen des LANUV NRW ergeben haben, dass die Dieselfahrzeuge der neuesten Generation günstigere Emissionswerte als einzelne PKWs haben.

Da auch die Systemfrage des batterieelektrischen oder des Brennstoffzellen-Antriebs noch nicht geklärt ist, sollte unseres Erachtens dieser Fördertatbestand eher zurückhaltend dotiert werden und den Schwerpunkt auf den Nachweis der technischen Tauglichkeit und betrieblichen Stabilität legen, um den Erkenntnisfortschritt über Technik und Einsatzmöglichkeiten zu beschleunigen, andererseits aber Fehlinvestitionen durch Hochlauf in eine noch nicht ausgereifte Technik zu vermeiden.

Kontakt:

Volker Wente
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe NRW
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

Tel: 0221 57979-138
Mail: wente@vdv.de
www.vdv.de