

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/4412**

A02



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Herrn  
Dieter Hilser MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags NRW  
Platz des Landtags 1

40219 Düsseldorf

**Gesetz der Landesregierung, Drucksache 16/12435 „Achstes Gesetz zur  
Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in  
NRW (8. ÖPNV-ÄndG)“  
Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtent-  
wicklung und Verkehr des Landtags NRW am 07.11.2016**

**Schreiben der Präsidentin des Landtags NRW vom 13.10.2016**

**Ansprechpartner**  
Martin Husmann

**Telefon**  
02 09/15 84 - 488

**Fax**  
02 09/15 84 123 - 488

**E-Mail**  
husmann@vrr.de

**Unser Zeichen**  
V1/GL

Gelsenkirchen,  
28. Oktober 2016

Sehr geehrter Herr Hilser,

unter Bezugnahme auf das vorgenannte Schreiben der Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen nehmen wir gerne zu dem Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen Stellung.

Angesichts der besonderen Bedeutung des Gesetzentwurfs und der beabsichtigten weitreichenden Änderungen, hat die VRR AöR bereits mit Schreiben vom 07.06.2016 sowie gemeinsam mit Städtetag NRW, Landkreistag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW sowie Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe mit Schreiben vom 14.09.2016 ihre Positionen deutlich gemacht. Das Schreiben der VRR AöR an das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr sowie das gemeinsame Schreiben an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr liegen als Anlage bei.

Nachfolgend möchten wir eine Bewertung zu den wichtigsten, geplanten Änderungen des ÖPNVG abgeben und im Übrigen auf die als Anlage beigefügte Stellungnahme der VRR AöR vom 07.06.2016 verweisen.

**Verkehrsverbund  
Rhein-Ruhr AöR**

Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen

<http://www.vrr.de>  
Telefon 02 09/15 84-0

Vorstand:  
Martin Husmann  
José Luis Castrillo

Vorsitzender des  
Verwaltungsrates:  
Hans Wilhelm Reiners

Sitz der Gesellschaft:  
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)  
45127 Essen  
Telefon 02 01/88 10 830

USt.-ID:  
DE 250 085 017

Handelsregister:  
Amtsgericht Essen  
HRA 8767

Bankkonto:  
Sparkasse Gelsenkirchen  
BLZ: 420 500 01  
BIC: WELADED1GEK  
Konto Nr.: 101 093 500  
IBAN:  
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

## 1. Weisungsrecht des Landes NRW wird abgelehnt

Ein Weisungsrecht des Landes gegenüber den Aufgabenträgern im SPNV ist abzulehnen. Die dezentrale Struktur der Aufgabenträger im SPNV hat sich bewährt und die im Gesetzentwurf vorgesehenen Weisungsrechte des Landes sind unnötig. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs ist nicht gewahrt. Die geplante Änderung ist zwar geeignet die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes zu stärken, aber nicht erforderlich und angemessen.

Zunächst ist festzustellen, dass das MBWSV NRW damit die demokratisch legitimierten Entscheidungsprozesse in den Zweckverbänden aushebeln kann. Es besteht die Gefahr kostenverursachender Anordnungen des Landes, die im Ergebnis die Aufgabenträger im SPNV zu tragen haben. Es darf nicht vergessen werden, dass im SPNV die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger sind und bei (möglichen, nicht über die Pauschalen ausgleichbaren) Defiziten in einer Ausgleichspflicht stehen können. Tatsächlich ist es keineswegs ausgeschlossen, dass bei Gebrauchmachen von den Weisungsrechten Mehrbelastungen bei den Zweckverbänden resultieren. Ohne Beschränkung der Weisungsrechte oder Regelung einer Ausgleichspflicht würde es in einer solchen Situation ggf. notwendig werden, dass die Mehraufwendungen von den jeweiligen Zweckverband tragenden Kreisen und Gemeinden zu tragen sind, so dass diesen regelwidrig Belastungen für eine Landesaufgabe aufgebürdet würden.

Des Weiteren hat die VRR AöR auch erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken und Zweifel an der Rechtmäßigkeit eines solchen Eingriffs in die Selbstverwaltungsgarantie gemäß Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 78 Abs. 1 und 2 Verf NRW, insbesondere wenn Entscheidungen des Landes für SPNV-Netze getroffen werden die nicht zum SPNV-Netz gemäß § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW gehören. Dieses betrifft insbesondere den Fall eines „einfachen Streitens“ zwischen zwei Kooperationsräumen, wo das Land nicht für beide Räume gleichermaßen deren wirtschaftliche Interessen im Blick haben wird. Zahlreiche SPNV-Maßnahmen sind durch die Gewährsträger der Kooperationsräume mitfinanziert, z.B. durch SPNV-Umlage im VRR. Die geplanten Veränderungen hätten zur Konsequenz, dass die Gewährsträger gezwungen wären, die Mittel für bereits umgesetzte Maßnahmen zurückzufordern und ab In-Kraft-Treten der Änderung nicht mehr zur Verfügung stellen würden. Die kommunale Beteiligung an der SPNV Finanzierung über eine SPNV Umlage im VRR ist einmalig in NRW und bis 2019 befristet. Durch Einwirkungsmaßnahmen des Landes sind materielle Auswirkungen auf die Aufgabenträger nicht ausgeschlossen und führt damit zu einem Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung. Für den VRR könnte dies bedeuten auch zukünftig eine Umlage erheben zu müssen.

Es ist auch nicht ansatzweise ersichtlich, auf welche Tatsachengrundlage der Gesetzgeber die Stärkung seiner Einwirkungsmöglichkeiten stützt und welche Prognoseerwägungen er angestellt hat, um einen solchen Eingriff zu rechtfertigen.

Wir haben daher bereits mehrfach folgenden, geeigneten und angemessenen Vorschlag zur Stärkung der Rolle des Landes NRW gemacht:

*„Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren (grenzüberschreitende Linien), haben die beteiligten Zweckverbände mit dem Ziel, eine Einigung über alle Angelegenheiten die Planung, Organisation und Ausgestaltung aller oder einzelner grenzüberschreitender Linien betreffend zu erreichen, zusammenzuarbeiten.*

- 1. Kommt eine Einigung nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag mindestens eines Zweckverbandes auf eine Einigung hinzuwirken. Im Antrag sind die beteiligten Zweckverbände, die betroffenen grenzüberschreitenden Linien sowie die einzelnen divergierenden Angelegenheiten zu benennen. Der Antrag ist allen beteiligten Zweckverbänden bekannt zu geben. Diese können dazu innerhalb einer Frist von zwei Wochen Stellung nehmen.*
- 2. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Abwägung der Präferenzen in den einzelnen Kooperationsräumen über die zweckmäßige und wirtschaftliche Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4 (oder einzelner Linien bzw. Teilnetzen davon), wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber auch nach Einbeziehung des Ministeriums gemäß Buchstabe a) nicht zustande kommt.*

*Bei der Entscheidung hat das Ministerium die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO, die Grundsätze gemäß § 2, insbesondere die Sicherstellung eines bedarfsgerechten, wirtschaftlichen und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Verkehrsangebots, sowie die Grundsätze des § 1 Absatz 1 AEG zu beachten.*

*Diese Entscheidung ist den jeweils beteiligten Zweckverbänden schriftlich mit der Aufforderung, diese Entscheidung innerhalb einer vom Ministerium zu bestimmenden angemessenen Frist umzusetzen, mitzuteilen.*

- 3. Wird diese Entscheidung von den jeweils beteiligten Zweckverbänden nicht innerhalb der vorgegebenen Frist umgesetzt, gilt § 123 Absätze 1 und 2 Gemeindeordnung NRW entsprechend, mit der Maßgabe, dass die Durchführung der Aufgabe nur einem anderen beteiligten Zweckverband längstens für die Dauer einer Verkehrsvertragsperiode übertragen werden kann.“*

## **2. Zweckmäßigkeitsweisungsrecht des Landes NRW sollte entfallen**

Das vorgesehene, in der Sache uneingeschränkte Zweckmäßigkeitsweisungsrecht des MBWSV beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse ist gänzlich abzulehnen. Solche uneingeschränkten Zweckmäßigkeitsweisungen sind im Bereich von (pflichtigen) Selbstverwaltungsaufgaben in NRW weitgehend unbekannt und dürften auch mit der Rechtsnatur eines Zweckverbandes/einer AöR kommunalrechtlich nicht zu vereinbaren sein. Die meisten Verkehrsverträge sind neu ausgeschrieben und haben Vertragslaufzeiten von bis zu 15 Jahren. Die vertraglichen Regelungen sehen nur geringfügige Anpassungsmöglichkeiten vor. Änderungen an den Vertragsinhalten sind – wenn überhaupt – nur mit hohem finanziellen Aufwand zu realisieren und würde eine Ausgleichspflicht des Landes voraussetzen.

Wenn das Land NRW den Bedarf nach einem noch größeren Einfluss beim SPNV-Netz im Landesinteresse sieht, könnte dies über eine stärkere Nutzung der bereits im ÖPNVG NRW verankerten

Instrumente, wie z.B. den Abschluss von öffentlich-rechtlichen Kooperationsverträgen zwischen dem Land NRW und den Kooperationsräumen, erreicht werden.

### **3. Einvernehmen beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse sollte unverändert bestehen bleiben**

Der Wegfall der Notwendigkeit des Einvernehmens mit den Kooperationsräumen bei der Festlegung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse stößt auf völliges Unverständnis und wird abgelehnt.

Zunächst ist festzustellen, dass seit der Einführung der Regelung kein Fall eingetreten ist, in dem ein Einvernehmen nicht erzielt werden konnte. Die Streichung einer in der Praxis erprobten und höchst wirkungsvollen Regelung ist völlig unerklärlich. Die Kooperationsräume verfügen über hohe technische, planerische und wirtschaftliche Fachkompetenz. Der Verzicht auf diese Form der Mitsprache der Kooperationsräume, die als Aufgabenträger zudem noch in der finanziellen Verantwortung sind, ist nicht nachvollziehbar. In Kombination mit den neu vorgesehenen Weisungsrechten und der damit verbundenen Hochzonung von Aufgaben, ist es mit dem Gebot der wechselseitigen Beeinflussung und hier konkret dem Gegenstromprinzip nicht vereinbar, dass das Land alleine festlegen können soll, welches SPNV-Netz von den Zweckverbänden unabänderlich umzusetzen ist und zudem auch Aufsetzpunkt aller weiteren Planungen ist.

### **4. Wiedereinführung der Bedarfsplanpflicht zur Förderung von Schieneninfrastrukturvorhaben nicht zweckdienlich und angemessen**

Die Wiedereinführung der Bedarfsplanpflicht zur Förderung von Schieneninfrastrukturvorhaben mit Mitteln der Investitionspauschale gem. § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW bzw. der SPNV-Pauschale gem. § 11 Abs.1 ÖPNVG NRW wird abgelehnt. Sie ist nicht zweckdienlich und auch nicht angemessen.

Sinn und Zweck der Pauschalen ist die Stärkung der drei Kooperationsräume als Ausfluss einer Selbstverwaltung, die durch den genannten Vorbehalt unverhältnismäßig stark eingeschränkt wird. Denn gerade durch die eigenverantwortliche Verwaltung der Pauschalen können markante strukturpolitische Akzente auch von den Zweckverbänden bzw. der AöR im regionalen Einklang mit den betroffenen Kommunen gesetzt werden, sofern das Land an deren Umsetzung kein besonderes Eigeninteresse hat (was sich ja durch die bisherige Nichtberücksichtigung der entsprechenden Stadtbahnprojekte im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan widerspiegelt. Eine Zentralisierung der Fördermechanismen in den Pauschalen gem. §§11 und 12 ÖPNVG NRW („weg von den Kommunen, hin zum Land NRW“) wäre eine Abkehr vom Kommunalisierungsgedanken der Jahre 2008ff., für die wir keinen Anlass sehen. Die Förderung der Kooperationsräume über die Pauschalen gem. § 11 Abs. 1 bzw. § 12 ÖPNVG gewährleistet bislang ein effizientes und rechtssicheres, zugleich aber auch schnelles Verwaltungsverfahren. Die (erneute) Einbindung von Stellen des Landes NRW würde erhebliche Verzögerungen und letztlich deutliche Probleme bei der zeitgerechten Umsetzung von dringenden Investitionsmaßnahmen mit sich bringen.

Zur landesweiten Abstimmung von Maßnahmen ab einem bestimmten Volumen wäre allenfalls eine Regelung über die Benehmensherstellung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern und dem Land NRW denkbar. Des Weiteren sollten nur solche Schieneninfrastrukturvorhaben mit einer Bedarfsplanpflicht belastet werden, die über den § 13 ÖPNVG NRW bezuschusst werden. In diesem Fall besteht zu Recht die erforderliche Korrelation zwischen der ÖPNV-Bedarfsplanpflicht und der Einstufung eines Vorhabens als „Maßnahme im besonderen Landesinteresse“.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Husmann



ppa. Rolf Ommen

**Anlagen:**

- Schreiben VRR AöR vom 07.06.2016
- Schreiben Landkreistag NRW, Dt. Städtetag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, NWL, NVR, VRR AöR vom 14.09.2016





Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW  
(MBWSV)  
Frau Karin Paulsmeyer  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf

## **Verbändeanhörung „Entwurf eines achten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“**

**Ihr Schreiben vom 28.04.2016 – II B 3 – 07 - 59**

Sehr geehrte Frau Paulsmeyer,

Sie hatten uns Gelegenheit gegeben, zum Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNVG NRW Stellung zu nehmen. Hierfür bedanken wir uns.

Bevor wir auf die Entwurfsfassung zur Änderung des ÖPNVG im Einzelnen eingehen, möchten wir zu Beginn unserer Stellungnahme einige wesentliche Aussagen zusammenfassend vorwegnehmen. Im Verlaufe des Textes werden hierzu noch weitere Erläuterungen gemacht und Begründungen gegeben.

### **Weisungsrecht des Landes gegenüber den Aufgabenträgern (§ 6 (1))**

Ein Weisungsrecht des Landes gegenüber den Aufgabenträgern im SPNV und ein uneingeschränktes Recht zu Zweckmäßigkeitseisungen beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse sind abzulehnen.

### **Bedarfsplanpflicht (§ 7 (1) und § 12 (3))**

Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro nur dann zu bewilligen, wenn sie im Bedarfsplan des Landes enthalten sind, wird vom VRR abgelehnt.

#### **Ansprechpartner**

Rolf Ommen

#### **Telefon**

02 09/15 84 - 311

#### **Fax**

02 09/15 84 123 - 311

#### **E-Mail**

ommen@vrr.de

#### **Unser Zeichen**

N/N01

Gelsenkirchen,

07. Juni 2016

#### **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

AugustasträÙe 1  
45879 Gelsenkirchen

<http://www.vrr.de>  
Telefon 02 09/15 84-0

Vorstand:  
Martin Husmann  
José Luis Castrillo

Vorsitzender des  
Verwaltungsrates:  
Hans Wilhelm Reiners

Sitz der Gesellschaft:  
RibbecksträÙe 15 (Rathaus)  
45127 Essen  
Telefon 02 01/88 10 830

USt.-ID:  
DE 250 085 017

Handelsregister:  
Amtsgericht Essen  
HRA 8767

Bankkonto:  
Sparkasse Gelsenkirchen  
BLZ: 420 500 01  
BIC: WELADED1GK  
Konto Nr.: 101 093 500  
IBAN:  
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

### **Verbindlichere Regelung der Verteilung der Pauschalen im Gesetz, nicht nur in der RV (§ 11(1))**

Mit dem Regionalisierungsgesetz des Bundes wird eine langfristige Finanzierungssicherheit für die Länder geschaffen. Für die Aufgabenträger mit ihren langlaufenden Verkehrsverträgen ist eine entsprechende Aussage im ÖPNVG von großer Bedeutung. Wir regen daher an, im Gesetz eine konkretere Aussage zur Verteilung der Mittel auf die Kooperationsräume zu treffen und nicht nur in der Rechtsverordnung.

### **Öffnungsklausel der Verteilung bei Kostenveränderungen (§ 11(1))**

Um auf Kostenänderungen, insbesondere in Bezug auf die Mittel nach § 11(1) flexibel reagieren zu können, halten wir es für notwendig im Gesetz eine entsprechende Regelung vorzusehen.

### **Fahrzeugförderung (§ 11 (2))**

Der VRR lehnt eine Zweckbindung der ÖPNV-Pauschale für eine Fahrzeugförderung grundsätzlich ab. Vielmehr sehen wir die Notwendigkeit, die bis dato erreichte Flexibilität zu erhalten.

### **Abwicklung der Pauschale für Maßnahmen der Barrierefreiheit über die Zweckverbände (§ 13 (1))**

Der VRR schlägt vor, dass dieser Fördertatbestand aus dem § 13 ÖPNVG NRW herausgelöst wird und im Rahmen der Investitionspauschale gem. § 12 ÖPNVG NRW den drei Aufgabenträgern übertragen wird.

Zu der Entwurfsfassung der Gesetzesnovellierung im Einzelnen:

#### **Zu § 1 (3a):**

Soweit die Angebote durch den Aufgabenträger finanziert werden sollen, muss dieser vor Absendung der Vorinformation nach der EU VO 1370 die Feststellung unabhängig vom später zu beauftragenden Unternehmen veranlassen können. Es ist daher an dieser Stelle ein entsprechender Satz zu ergänzen.

#### **Zu § 2 (3):**

Der Schlüsselbegriff des PBefG für den Auftrag des Aufgabenträgers ist die ausreichende Verkehrsbedienung. Es sollte an dieser Stelle das Verhältnis der nach PBefG zu sichernden ausreichenden Bedienung und der im ÖPNVG verankerten angemessenen Bedienung klargestellt werden. Empfohlen wird den Begriff der angemessenen Bedienung durch den Begriff der ausreichenden Bedienung zu ersetzen oder zumindest die Verwendungsidentität anzugeben.

Kern der ausreichenden Bedienung nach § 8 Abs. 3 PBefG sind Aussagen zum angemessenen Umfang des Verkehrsangebotes. Es wären daher an dieser Stelle auch Aussagen zu Angebotsfrequenz und Bedienungszeitraum zu treffen.





ten Zweckverbände mit dem Ziel, eine Einigung über alle Angelegenheiten die Planung, Organisation und Ausgestaltung aller oder einzelner grenzüberschreitender Linien betreffend zu erreichen, zusammenzuarbeiten.

1. *Kommt eine Einigung nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag mindestens eines Zweckverbandes auf eine Einigung hinzuwirken. Im Antrag sind die beteiligten Zweckverbände, die betroffenen grenzüberschreitenden Linien sowie die einzelnen divergierenden Angelegenheiten zu benennen. Der Antrag ist allen beteiligten Zweckverbänden bekannt zu geben. Diese können dazu innerhalb einer Frist von zwei Wochen Stellung nehmen.*
2. *Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Abwägung der Präferenzen in den einzelnen Kooperationsräumen über die zweckmäßige und wirtschaftliche Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4 (oder einzelner Linien bzw. Teilnetzen davon), wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber auch nach Einbeziehung des Ministeriums gemäß Buchstabe a) nicht zustande kommt.*

*Bei der Entscheidung hat das Ministerium die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO, die Grundsätze gemäß § 2, insbesondere die Sicherstellung eines bedarfsgerechten, wirtschaftlichen und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Verkehrsangebots, sowie die Grundsätze des § 1 Absatz 1 AEG zu beachten.*

*Diese Entscheidung ist den jeweils beteiligten Zweckverbänden schriftlich mit der Aufforderung, diese Entscheidung innerhalb einer vom Ministerium zu bestimmenden angemessenen Frist umzusetzen, mitzuteilen.*
3. *Wird diese Entscheidung von den jeweils beteiligten Zweckverbänden nicht innerhalb der vorgegebenen Frist umgesetzt, gilt § 123 Absätze 1 und 2 Gemeindeordnung NRW entsprechend, mit der Maßgabe, dass die Durchführung der Aufgabe nur einem anderen beteiligten Zweckverband längstens für die Dauer einer Verkehrsvertragsperiode übertragen werden kann.*

Der Vorschlag der VRR AöR stellt eine geeignete, erforderliche und angemessene Einwirkungsmöglichkeit dar. Eine entsprechende Anwendung sollte auf Ausnahmefälle begrenzt werden.

Ein uneingeschränktes Recht zu Zweckmäßigkeitseinsparungen beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse ist gänzlich abzulehnen. Solche uneingeschränkten Zweckmäßigkeitseinsparungen sind im Bereich von (pflichtigen) Selbstverwaltungsaufgaben in NRW weitgehend unbekannt und dürften auch mit der Rechtsnatur eines Zweckverbandes/einer AöR kommunalrechtlich nicht zu vereinbaren sein. Die meisten Verkehrsverträge sind neu ausgeschrieben und haben Vertragslaufzeiten von bis zu 15 Jahren. Die vertraglichen Regelungen sehen nur geringfügige Anpassungsmöglichkeiten vor. Änderungen an den Vertragsinhalten sind – wenn überhaupt – nur mit hohem finanziellen Aufwand zu realisieren und würde eine Ausgleichspflicht des Landes voraussetzen.



nehmen kann. Die Förderung der VRR AöR über die Pauschalen gem. § 11 Abs. 1 bzw. § 12 ÖPNVG gewährleistet bislang ein effizientes und rechtssicheres, zugleich aber auch schnelles Verwaltungsverfahren. Die (erneute) Einbindung von Stellen des Landes NRW würde erhebliche Verzögerungen und letztlich deutliche Probleme bei der zeitgerechten Umsetzung von dringenden Investitionsmaßnahmen mit sich bringen.

Insofern bitten wir, auf eine Bedarfsplanpflicht bei ÖPNV-Schieneninfrastrukturvorhaben, die aus Mitteln der §§ 11 oder 12 ÖPNVG NRW gefördert werden sollen, zu verzichten. Zur landesweiten Abstimmung von Maßnahmen ab einem bestimmten Volumen wäre allenfalls eine Regelung über die Benehmensherstellung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern und dem Land NRW denkbar.

#### **Zu § 7 (2):**

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) ist letztlich im Sinne der allgemeinen Definition ein Ausbauplan. Gem. § 9 Abs. 4 des Landesplanungsgesetzes sind gesetzliche Ausbaupläne Beratungs- und Beschlussgegenstand der Regionalräte bzw. des RVR-Parlamentes.

Im Hinblick auf § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW würde dies bedeuten, dass insbesondere größere Infrastrukturvorhaben, die nicht bedarfsplanpflichtig sind, wie z.B. der barrierefreie Ausbau von Stadt- und Straßenbahnhaltestellen, und die bei einem entsprechen Maßnahmenumfang schnell ein Investitionsvolumen von mehr als 5 Mio. € erreichen können, auch von den Regionalräten beschlossen werden müssen. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten bei Beteiligung der Regionalräte und infolge der Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ist es aus Sicht der VRR AöR sinnvoll, wenn solche Maßnahme entweder ganz aus dem IFP herausgenommen werden, die Beteiligung der Regionalräte beim ÖPNV-Ausbauplan wegfällt oder die Investitionsgrenze auf 25 Mio. € für Vorhaben des ÖPNV-Bedarfsplans bzw. des Ausbauplans angehoben wird.

#### **Zu § 8 (1):**

In § 8 Abs. 3 PBefG heißt es: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Der einzufügende Satz sollte daher lauten:

*„Dieser soll unter Berücksichtigung der Vorgaben aus § 2 Abs. 3 ÖPNVG-NRW die ausreichende Bedienung, d.h. die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren.“*

#### **Zu § 9 (2):**

Die Neuregelung ist überflüssig. Eine Streichung bewirkt das Gewollte, denn in jedem Fall gelten die identischen Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG.









Die VRR AöR bittet demgemäß um eine angemessene Erhöhung der personellen Ausstattung mit Planstellen des gehobenen technischen Dienstes im Sinne des Konnexitätsprinzips.

**Zu § 13 (2):**

Die Formulierung „Anhörung der Zweckverbände“ entspricht in ihrer Rechtswirkung dem Prinzip der Benehmensherstellung. Selbst wenn die Zweckverbände bzw. die VRR AöR gewichtige haushaltsrechtliche Gründe und/oder regional- bzw. kommunalpolitische Argumente aufweisen würden könnten, die gegen eine Förderung von Maßnahmen der DB AG sprächen, könnte sich das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium über diese Argumentation hinwegsetzen und eine Förderung entsprechender Vorhaben auch gegen den Wunsch der Zweckverbände bzw. der AöR durchsetzen. Diese rechtliche Stellung zu Lasten der Kooperationsräume ist aus Sicht der VRR AöR nicht hinnehmbar. Mit ihr geht eine Beschneidung des Selbstverwaltungsprinzips einher, indem die finanziellen Spielräume durch Kürzung der Investitionspauschale eingeschränkt werden. Zudem besteht die Gefahr, dass bei einem nicht einvernehmlichen Rückgriff des Landes auf die Investitionspauschale gem. § 12 ÖPNVG NRW über § 13 Abs. 2 ÖPNVG NRW bereits rechtskräftige Zuwendungsbescheide finanziell nicht mehr gedeckt sind, weil erforderliche Verpflichtungsermächtigungen fehlen. Daher ist es zwingend erforderlich, die Einvernehmensherstellung mit den Zweckverbänden bzw. der VRR AöR zur Voraussetzung zu machen.

Hierzu wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

*„Diese Maßnahmen können vom Land im Einvernehmen mit den Zweckverbänden bzw. mit der AöR ergänzend gefördert werden.“*

Dem Entwurf zum ÖPNVG NRW ist kein Entwurf für geänderte Verwaltungsvorschriften beigelegt. Wir gehen davon aus, dass die Verwaltungsvorschriften aufgrund der Novellierung des ÖPNVG NRW unverändert bleiben. Sollten Änderungen beabsichtigt sein, würden wir gern ebenfalls vorab für eine Stellungnahme eingebunden werden.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Husmann



ppa. Rolf Ommen



Herrn Dieter Hilser MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung  
und Verkehr des Landtags NRW

sowie

die weiteren Mitglieder des Ausschusses  
für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung  
und Verkehr des Landtags NRW

Landkreistag NRW:  
Dr. Markus Faber  
Tel.-Durchwahl: 0211.300.491.310  
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de

Städtetag NRW:  
Harald Lwowski  
Tel.-Durchwahl: 0221.3771.129  
E-Mail: harald.lwowski@staedtetag.de

Städte- und Gemeindebund NRW:  
Cora Eink  
Tel.-Durchwahl: 0211.4578.233  
E-Mail: cora.eink@kommunen-in-nrw.de

Nahverkehr Rheinland:  
Heiko Sedlaczek  
Tel.-Durchwahl: 0221.20808.6612  
E-Mail: Heiko.Sedlaczek@nvr.de

Nahverkehr Westfalen-Lippe:  
Burkhard Bastisch  
Tel.-Durchwahl: 02303.95263.10  
E-Mail: b.bastisch@nwl-info.de

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr:  
Martin Husmann  
Tel.-Durchwahl: 0209.1584.488  
E-Mail: husmann@vrr.de

Aktenzeichen: 36.16.05 MF/MB  
Datum: 14.09.2016

**Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetz NRW**  
Positionierung der kommunalen Spitzenverbände und der Zweckverbände/AÖRs in den  
SPNV-Kooperationsräumen

Sehr geehrter Herr Hilser,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Anfang Juli diesen Jahres hat die Landesregierung den Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNVG-ÄndG) beschlossen und in den Landtag eingebracht. Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände und der Zweckverbände in den SPNV-Kooperationsräumen enthält der Gesetzentwurf einige Vorschriften, die kritisch zu bewerten sind. Unbeschadet einer späteren formellen Anhörung vor dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr möchten wir uns bereits zu diesem Zeitpunkt mit einer ersten Einschätzung an die Mitglieder des Ausschusses mit den wichtigsten Anmerkungen und Kritikpunkten zu dem Gesetzentwurf wenden.

## **1. Direktvergabe an eigene, kommunale Verkehrsunternehmen**

Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung keine näheren Aussagen zur Absicherung der Wahlmöglichkeit der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf Direktvergaben an eigene, kommunale Verkehrsunternehmen enthält. Diese Problemstellung ist in der jüngeren Vergangenheit bundesweit mehrfach aufgetreten und auch in NRW praktisch relevant geworden. Auch wenn uns bewusst ist, dass diese Thematik in erster Linie in die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes fällt, ist es erforderlich, im Landesrecht entsprechende Instrumente zur Absicherung der Gestaltungsfreiheit eines kommunalen Aufgabenträgers vorzusehen, so dass dieser insbesondere die beabsichtigte Direktvergabe einer Verkehrsleistung an ein eigenes, kommunales Unternehmen auch durchsetzen kann. Diese Absicherung der Direktvergabe muss vor allem die Fälle umfassen, in denen diese im Wesentlichen dem Erhalt des Status-quo der durch ein kommunales Verkehrsunternehmen bisher erbrachten Verkehrsleistungen dient.

### **a) Sicherungsklausel für Nahverkehrspläne**

Wir schlagen vor, im ÖPNV-Gesetz NRW die Möglichkeit vorzusehen, dass die kommunalen Aufgabenträger zur Absicherung von Direktvergaben in ihren Nahverkehrsplänen Zielstellungen zur Organisation des Nahverkehrs aufnehmen können. Dies müsste im Rahmen des § 8 Abs. 3 ÖPNVG-E erfolgen. Trotz einiger verbleibender kompetenzrechtlicher Schwierigkeiten könnte eine solche Vorgabe zumindest einen möglichen Abwägungsbelang im Rahmen späterer behördlicher oder gerichtlicher Entscheidungen darstellen.

### **b) Einvernehmen zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden**

Weiterhin halten wir es für sinnvoll, eine Vorgabe in das ÖPNV-Gesetz NRW aufzunehmen, wonach die Entscheidungen der Genehmigungsbehörden (in NRW die Bezirksregierungen) im Grundsatz nur im Einvernehmen mit den und nach Anhörung der betroffenen kommunalen Aufgabenträger erfolgen soll: Eine solche Vorgabe ließe das bundesrechtlich geregelte Letztentscheidungsrecht der Genehmigungsbehörde bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre unberührt, würde jedoch den kommunalen Aufgabenträgern ein hinlängliches und für die Steuerung der Verkehrsinteressen wichtiges verbindliches Mitspracherecht einräumen.

### **c) Pflicht zur Prüfung der Tragfähigkeit eines beantragten eigenwirtschaftlichen Verkehrs**

Viele beantragte eigenwirtschaftliche Verkehre, denen nach § 8 Abs. 4 PBefG Vorrang vor Direktvergaben einzuräumen wäre, sind oftmals unter Berücksichtigung des beantragten Umfangs der Verkehrsleistungen und der Ertragssituation nicht dauerhaft eigenwirtschaftlich zu erbringen. Deshalb regen wir eine verstärkte Pflicht zur Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit an. Im Rahmen dieser Prüfung sollte untersucht werden, ob ein bean-

tragter eigenwirtschaftlicher Verkehr anhand eines vorgelegten Wirtschaftsplans voraussichtlich für die Dauer des beantragten Verkehrs eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, zugleich sollte damit eine Prüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmens verbunden sein; ggf. sollte dies durch entsprechende Verpflichtungen zu Sicherheitsleistungen abgesichert werden. Dabei kann zunächst offen bleiben, ob eine solche Vorgabe in das ÖPNVG aufgenommen wird oder in eine ausführende Verwaltungsvorschrift.

## **2. Keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die Selbstverwaltungsrechte der Zweckverbände im SPNV – insb. nach § 6 Abs. 1 und 2 ÖPNVG-E und § 6 Abs.4 ÖPNVG-E**

Sehr kritisch sehen wir die beabsichtigte Einführung von Zweckmäßigkeitseinspruchsrechten gegenüber den Zweckverbänden im SPNV. Der Landesgesetzgeber hat mit dem ÖPNVG die Grundsatzentscheidung getroffen, die Aufgabenträgerschaft beim SPNV den Kreisen und kreisfreien Städten zu übertragen, die diese Aufgabe über die gesetzlich vorgesehenen Zweckverbände in den Kooperationsräumen wahrnehmen. Gründe für diese Kommunalisierung waren insbesondere die Größe des Landes NRW und die starke Unterschiedlichkeit der Teilräume in diesem Bundesland. Im Rahmen der Zukunftskommission für den ÖPNV wurde festgestellt, dass sich diese regionalisierte Aufstellung des SPNV grundsätzlich bewährt hat.

Vor diesem Hintergrund lehnen wir Zweckmäßigkeitseinspruchsrechte des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV NRW) gegenüber den Zweckverbänden ab. Solche Rechte greifen in die Selbstverwaltungshoheit der – über die Kreise und kreisfreien Städte – demokratisch legitimierten Organe der Zweckverbände ein, zudem besteht bei Zweckmäßigkeitseinspruchsrechten die Gefahr, dass die politische Entscheidungsverantwortung, die Vollzugsverantwortung und die Finanzierungsverantwortung auseinanderfallen. Im Übrigen gab es bis dato noch keinen Anwendungsfall, in dem ein konsensuales Vorgehen zwischen den Zweckverbänden nicht zu einem praxistauglichen Ergebnis geführt hätte.

Daraus ergeben sich aus kommunaler Perspektive folgende Forderungen:

- a) Die vorgesehenen Entscheidungsrechte des MBWSV NRW bei Nichteinigung unter den Zweckverbänden (§ 6 Abs. 1 S. 1 und 2 ÖPNVG-E) gehen deutlich über das hinaus, was in dem Abschlussbericht für die Zukunftskommission für den ÖPNV vorgeschlagen wurde. Zwar kann in Einzelfällen eine „Schiedsrichterfunktion“ des MBWSV NRW notwendig sein, jedoch muss dies auf die Fälle eines anderweitig nicht behebbaren Dissenses unter den Zweckverbänden beschränkt bleiben (Ausnahmefallcharakter). Entsprechend den damaligen Vorschlägen in der Zukunftskommission für den ÖPNV schlagen wir vor, die Vorgaben zum kooperationsraumübergreifenden Zusammenwirken in § 6 ÖPNVG durch ein von mindestens einem beteiligten SPNV-Aufgabenträger initiiertes Verfahren zu erweitern, bei dem das MBWSV NRW zunächst im Verhandlungswege einen Kompromiss zwischen den Zweckverbänden anstrebt, und – im Falle

eines verbleibenden Dissens – das MBWSV NRW unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Abwägung über die zweckmäßige und wirtschaftliche Umsetzung einen Vorschlag unterbreiten kann. Ein solcher Vorschlag sollte aus Transparenzgründen mit einer Kostenfolgeabschätzung versehen und dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtages zur Kenntnis gegeben werden.

Nur für den Fall, dass die Entscheidung nicht im Sinne des Landes umgesetzt werden kann, sollte als letztes Mittel in Betracht kommen, die Durchführung der Aufgabe einem Zweckverband zu übertragen.

- b) Das vorgesehene, in der Sache unbeschränkte Zweckmäßigkeitseinspruchsrecht des MBWSV NRW beim SPNV-Netz mit besonderem Landesinteresse (§ 6 Abs. 4 ÖPNVG-E) sollte entfallen. Es wäre inhaltlich nicht beschränkt und könnte sich auf alle verkehrliche Aspekte des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse beziehen. Wenn das Land NRW bzgl. des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse den Bedarf nach einem größeren Einfluss sieht, sollte dies durch eine Kooperation mit den Zweckverbänden umgesetzt werden, nicht mit einem unbeschränkten Zweckmäßigkeitseinspruchsrecht. Zudem würde bei einem solchen Weisungsrecht die Verantwortlichkeit für die Weisung auf der einen Seite und die finanzielle Gesamtverantwortung für die SPNV-Erbringung auf der anderen Seite auseinanderfallen.
- c) Der Wegfall der Notwendigkeit des Einvernehmens mit den Zweckverbänden bei der Definition des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG-E) lehnen wir ab. Die SPNV-Zweckverbände in den Kooperationsräumen nehmen die Aufgaben der Koordination und die Gewährleistung des SPNV wahr, verfügen über eine hohe technische, planerische und wirtschaftliche Fachkompetenz und sind zudem stellvertretend für die Kommunen juristisch und finanziell für den SPNV verantwortlich. Vor diesem Hintergrund können wir nicht nachvollziehen, warum den Zweckverbänden kein verbindliches Mitspracherecht bei der Definition des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse eingeräumt werden soll. Auf die vorgesehene Streichung der Wörter „den Zweckverbänden und „in § 7 Abs. 4 S. 1 ÖPNVG-E sollte daher verzichtet werden.

### **3. Neuverteilung der SPNV-Pauschalen nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG-E**

Wir nehmen die beabsichtigte Anhebung der Regionalisierung auf Bundesebene entsprechende Erhöhung der SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG-E auf 1 Mrd. Euro zustimmend zur Kenntnis und begrüßen, dass die Mittel unter den Zweckverbänden im SPNV „(...) nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt“, verteilt werden sollen.

Des Weiteren fordern wir, künftige Erhöhungen der Regionalisierungsmittel des Bundes Eins-zu-Eins an die Aufgabenträger anteilig weiterzureichen, um ein Anwachsen der Mittel analog zur zukünftigen Erhöhung der Bundesmittel sicherzustellen.

Zudem würden wir es begrüßen, wenn der zur Anwendung kommende Verteilungsschlüssel, wenigstens seiner wesentlichen Gestalt nach, bereits im ÖPNV-Gesetz NRW selbst aufgeführt werden würde, und nicht erst in einer Rechtsverordnung. Grundsätzlich ist der parlamentarische Gesetzgeber dazu berufen, alle wesentlichen Elemente einer vorgesehenen Regelung selbst zu regeln und diese nicht alleine der Ministerialverwaltung zu überlassen. Die Rechtsverordnung sollte (nur) dazu dienen, die Zuordnung der Finanzmittel der Summe nach zu konkretisieren.

#### **4. Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG-E**

Grundsätzlich begrüßen wir die Erhöhung der Finanzmittel im Rahmen des § 11 Abs. 2 ÖPNVG-E auf 130 Mio. Euro pro Jahr, wenngleich diese Erhöhung im Wesentlichen nur die Preissteigerungsraten seit 2008 abbilden dürfte.

Deutlich problematischer ist dagegen die vorgesehene Einschränkung der Verwendungszwecke in § 11 Abs. 2 S. 6 ÖPNVG-E. Nach der beabsichtigten Regelung müssen mindestens 30% der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge verwendet werden. Diese Regelung beschränkt die kommunalen Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV in ihren Entscheidungsfreiheiten und dürfte im Ergebnis dazu führen, dass selbst heute schon bestehende Regelungen zur Fahrzeugförderung in den Kreisen und kreisfreien Städten vor Ort wieder geändert werden müssten. Zudem würde die Pflicht zum Einsatz *neuwertiger Fahrzeuge* dazu führen, dass Fahrzeuge nicht nach betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit beschafft werden, sondern nach Verfügbarkeit der Finanzmittel.

Eine gesetzlich verpflichtende Regelung zur Fahrzeugförderung ist eigentlich gar nicht notwendig, da die jetzige Regelung den Aufgabenträgern hinreichende Spielräume eröffnet, eine eigene Entscheidung über die Fahrzeugförderung und ggf. ihre Ausgestaltung zu treffen. Zudem würde eine verpflichtende Fahrzeugförderung viele Aufgabenträger vor EU-beihilfenrechtliche Probleme stellen.

In jedem Fall bedarf es jedoch deutlich größerer Flexibilität bei der jetzt vorgesehenen Regelung. Denkbar wäre dabei folgende Formulierung:

*„(...) mindestens 30% der Pauschale sollen als Anreiz zum Einsatz moderner und barrierefreier Fahrzeuge, zum Erreichen eines niedrigeren Flottenalters oder zur Sicherstellung bestimmter, vom Aufgabenträger vorgegebener Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge verwendet werden“.*

## **5. Regelung zu den Ausgleichsleistungen nach § 11a ÖPNVG**

- a) Im Rahmen des § 11a ÖPNVG NRW soll für Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, die Zuordnung und Berechnung nach § 11 Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG-E für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorgenommen werden.

Hierzu ist kritisch anzumerken, dass eine rückwirkende Berechnung die Praxis vor erhebliche Schwierigkeiten stellen würde und zum Teil – dort, wo die Berechnungen bereits vollzogen sind – nicht mehr möglich wäre. Daher sollte die Neuregelung im Rahmen des § 11a ÖPNVG-E erst ab dem nächsten Kalenderjahr, also dem Kalenderjahr 2017, in Kraft treten.

- b) In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Regelung des § 11a ÖPNVG als Ausgleichsleistung in der Form der „Allgemeinen Vorschrift“ im Sinne von Art. 3 S. 1 (EG) 1370/2007 in vielen Fällen dazu führt, dass Verkehre als eigenwirtschaftlich im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG angesehen werden, obwohl diese zu nicht unwesentlichen Teilen aus Steuermitteln finanziert werden.

Sollte auf Bundesebene und ergänzend auf Landesebene keine wirksame Regelung zur Sicherung von Direktvergaben kommunaler Aufgabenträger an eigene Verkehrsunternehmen getroffen werden, müsste die gegenwärtige Regelung des § 11a ÖPNVG zumindest hinsichtlich des vorgegebenen Instrumentariums flexibilisiert werden. Dies könnte dadurch erfolgen, dass bei Beibehaltung der grundsätzlichen Ausgleichsleistung für Verkehrsunternehmen nach § 11a ÖPNVG die Wahl des Förderinstrumentariums in das Ermessen der Aufgabenträger gestellt wird. Daher sollte in diesem Fall die „Soll-Regelung“ in § 11a Abs. 2 S. 6 ÖPNVG-E in eine „Kann-Regelung“ geändert werden.

## **6. Bindung an den ÖPNV-Bedarfsplan in § 12 Abs. 3 Satz 6 ÖPNVG und § 11 Abs. 1 S. 5 ÖPNVG**

Die Bindung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Mio. Euro an die vorherige Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gem. §§ 11 Abs. 1 Satz 5 sowie 12 Abs. 3 Satz 6 ÖPNVG-E lehnen wir in der vorgesehenen Form ab. Die aus der kommunalen Ebene heraus legitimierten Gremien der Zweckverbände in den Kooperationsräumen können am sachnächsten und unter Berücksichtigung örtlicher bzw. regionaler Belange entscheiden, welche streckenbezogenen Aus- und Neubaumaßnahmen am sinnvollsten sind. Zudem ist die Grenze von 5 Mio. Euro zu niedrig angesetzt.

Wie schlagen in diesem Kontext vor, bei der Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen die dezentralen Spielräume der Zweckverbände grundsätzlich zu erhalten und eine stärkere Abstimmungspflicht mit dem MBWSV NRW vorzusehen. Daher sollte das Erfordernis eines „Benehmens“ zwischen den Zweckverbän-

den in den Kooperationsräumen und dem MBWSV NRW für die Förderfähigkeit eines streckenbezogenen Aus- und Neubaus genügen.

Schließlich sollte auf eine Befristung des § 12 Abs. 1 ÖPNVG-E dringend verzichtet werden, da diese der notwendigen Planungssicherheit im Bereich der Infrastrukturprojekte entgegen steht und das falsche politische Signal aussendet.

Wir sind dankbar, wenn Sie die genannten Hinweise und Anregungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren zum ÖPNV-Gesetz NRW berücksichtigen; für eine vertiefende Erörterung stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Hilmar von Lojewski  
Beigeordneter  
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Heiko Sedlaczek  
Geschäftsführer  
Nahverkehr Rheinland GmbH

In Vertretung

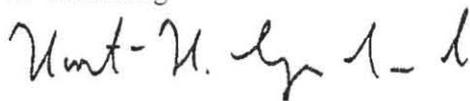


Dr. Marco Kuhn  
Erster Beigeordneter  
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen

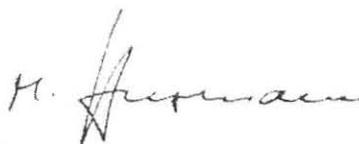


Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher  
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

In Vertretung



Horst-Heinrich Gerbrand  
Geschäftsführer  
des Städte- und Gemeindebundes  
Nordrhein-Westfalen



Martin Husmann  
Vorstand  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

