

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/4429

A02

MOFAIR

mofair e. V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Fon: ++49 30 53 14 91 47 - 0
Fax: ++49 30 53 14 91 47 - 2
info@mofair.de
www.mofair.de

mofair e. V. · Reinhardtstraße 46 · 10117 Berlin

Landtag von Nordrhein-Westfalen
Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
Herrn Vorsitzenden Dieter Hilser
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Ansprechpartner
Dr. Matthias Stoffregen
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 28.10.2016

Stellungnahme von mofair e.V. zum Entwurf der Landesregierung zum „Achten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordneten,
sehr geehrter Herr Hilser,

haben Sie vielen Dank für die Übermittlung des Gesetzentwurfs und für die Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen. Als Verband, der für den fairen Wettbewerb für die Schiene und auf der Schiene eintritt, konzentrieren wir uns auf die Punkte des Gesetzes, die in diesem Sinne einschlägig sind bzw. aus unserer Sicht sein könnten.

Grundsätzlich: Keine Relativierung des SPNV!

Für uns ist der zentrale Punkt die Bestimmung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (Regionalisierungsgesetz) des Bundes, der zufolge die Mittel, die der Bund den Ländern gem. Art 106a GG zur Verfügung stellt, „insbesondere [für den] Schienenpersonennahverkehr“ aufzuwenden sind.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass gerade der Nachweis, dass diese Mittel im Wesentlichen für den SPNV aufgewendet werden, seitens des Bundes beharrlich eingefordert wurde. Die Nachweispflicht wird im derzeit im Beratungsgang befindlichen Entwurf zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes nochmals klarer gefasst und geschärft. Es bedarf keiner prophetischen Gabe, um zu sehen, dass die Bundespolitik in den kommenden Jahren sehr genau prüfen wird, ob in den Ländern, die eine z. T. deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel erreichen konnten, der SPNV auch tatsächlich entsprechend gestärkt wird. Andernfalls würde die Position der Länder gegenüber dem Bund in künftigen Verhandlungen geschwächt.



Zu den Bestimmungen des Gesetzentwurfs im Einzelnen:

Zu § 6 Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

Abs.1 Sätze 2 und 3

Hier sollen die Letztentscheidungskompetenzen des Landes gegenüber den Zweckverbänden deutlich gestärkt werden, indem bei länger dauernder Nichteinigung zwischen den Zweckverbänden dem Land eine Art Schiedsrichterfunktion zukommen soll. Dies soll bis hin zu einer Weisungskompetenz des Landes gehen.

Mofair maßt sich nicht an, die Organisation der Landes- und Kommunalverwaltung in Nordrhein-Westfalen zu kommentieren. Allerdings ist uns kein Fall bekannt, in dem in Angelegenheiten der Zweckverbände keine letztlich zufriedenstellende Lösung gefunden worden ist. Zudem hat sich unter der Regie der Zweckverbände der Wettbewerb im SPNV in NRW sehr gut entwickelt, und das zum Nutzen der Fahrgäste und der öffentlichen Hand.

Vor diesem Hintergrund erscheint uns eine sehr weit gehende Weisungskompetenz des Landes problematisch: Angesichts der lang laufenden (verkehrs-)vertraglichen Verpflichtungen der Zweckverbände können Weisungen des Landes sehr weit reichende Folgen für die Finanzen der Zweckverbände haben. Hierzu müsste, um die Menge der Finanzmittel, die für die Bestellung von Leistungen zur Verfügung stehen, gegebenenfalls eine Kompensation des Landes festgelegt werden („Konnexität“). Hierzu sieht der Gesetzentwurf jedoch keine Regelung vor. Von daher stellen wir anheim zu prüfen, ob das Weisungsrecht des Landes nicht besser entfallen sollte. Zumindest wäre es deutlich genauer zu fassen.

Zu § 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

Abs. 4

Für die Bestimmung des im besonderen Landesinteresse liegenden SPNV-Netzes sollen künftig nur noch das Landesverkehrsministerium sowie der Verkehrsausschuss des Landtages zuständig sein. Das bisher vorgesehene Einvernehmen der Zweckverbände soll nicht mehr notwendig sein. Hier gilt das soeben Gesagte: Änderungen des Landes-SPNV-Netzes können erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Finanzen der Zweckverbände haben, ohne dass ein Ausgleichsmechanismus beschrieben wird. Auch hier scheint die Neuregelung keine Verbesserung des aktuellen Status zu bringen.



§ 11 ÖPNV-Pauschale

Abs. 1

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass die in langen Verhandlungen erreichten Steigerungen der Regionalisierungsmittel für das Land Nordrhein-Westfalen insgesamt in mindestens gleicher relativer Höhe für Bestellungen von SPNV-Verkehrsleistungen gesetzlich vorgesehen und tatsächlich verwendet werden.

§ 12 Pauschalierte Investitionsförderung

Abs. 3

Künftig sollen Schieneninfrastrukturprojekte mit einem Volumen von mehr als 5 Mio. Euro nur dann förderfähig sein, wenn sie bereits Teil des ÖPNV-Bedarfsplans sind. Dies kann im Einzelfall zu unnötigen Verzögerungen von Projekten führen. Gerade die Überlegungen zur Umsetzung des Deutschland-Takts zeigen, dass kleinere Projekte – aber 5 Mio. Euro sind hier wohl eine zu enge Grenze – sehr weit reichende positive Wirkungen haben, beispielsweise wenn sie konkrete Engpässe beseitigen und die Streckenkapazität erhöhen. Hier sollte die bisherige flexible Regelung beibehalten werden.

§13 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

Abs. 1

Die bisherigen förderfähigen Tatbestände sollen z. T. neu gefasst werden, andere sollen neu hinzukommen. Auch hier bitten wir, sehr genau darauf zu achten, dass hier nicht auf Regionalisierungsmittel – die im Entwurf nicht explizit genannt werden – zurückgegriffen wird. Eine Erhöhung der Zahl der Fördertatbestände darf nicht zu einer Schwächung des SPNV führen.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

