

NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe Friedrich-Ebert-Str. 19 59425 Unna

An die
Präsidentin des Landtages NRW
Postfach 101143
40002 Düsseldorf.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/4439

A02

Geschäftsstelle
Unna

Ihr Ansprechpartner
Herr Dubbi

Telefon
02303 25316-11

E-Mail-Adresse
m.dubbi@nwl-info.de

Datum
03.11.2016

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

Ihr Schreiben vom 13.10.2016 – I.1/A 02

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen im Vorfeld der o.g. Anhörung am 07.11.2016 die schriftliche Stellungnahme des NWL. Diese ist identisch mit der Stellungnahme, die wir auch im Rahmen der schriftlichen Verbändeanhörung dem Ministerium zur Verfügung gestellt hatten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Bastisch
Geschäftsführer

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna

Telefon 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29
www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse Unna
IBAN:
DE78 4435 0000 00000 1206 34
SWIFT-BIC:
WELADED1UNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Ulrich Conradi

Geschäftsführer:
Burkhard Bastisch



Nahverkehr Westfalen-Lippe, Friedrich-Ebert-Str. 19, 59425 Unna

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

Geschäftsstelle
Unna

Ihr Ansprechpartner
Herr Dubbi

Telefon
02303 25316-11

E-Mail Adresse
m.dubbi@nwl-info.de

Datum
01.06.2016

Verbändeanhörung „Entwurf eines achten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNVG-ÄandG)

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

Sehr geehrte Frau Paulsmeyer,

im Rahmen der Regionalisierung des SPNV im Jahr 1996 wurde die Entscheidung zur Kommunalisierung dieser Aufgabe in NRW getroffen. Durch die Novellierung des ÖPNVG im Jahr 2008 wurden zwar die Strukturen in NRW mit drei SPNV Aufgabenträgern gestrafft, der Grundgedanke der kommunalen Aufgabenträgerschaft aber nochmals bestätigt. Der SPNV hat in den Jahren nach der Kommunalisierung eine absolut positive Entwicklung genommen. Angebot und insbesondere die Nutzerzahlen wurden deutlich erhöht. Dies bestätigt die Richtigkeit der damaligen Entscheidung der Übertragung dieser Aufgabe in die kommunale Verantwortung. Wie Sie in Ihrem oben genannten Schreiben selbst ausführen, haben sich die Regelungen des ÖPNVG NRW grundsätzlich bewährt.

Umso mehr wird es von Seiten des NWL abgelehnt, dass mit der jetzt vorgelegten Novellierung des ÖPNVG offenbar ein Aushöhlen der kommunalen Aufgabenträgerschaft bewirkt wird. Beispiele hierfür sind u.a.

- die vorgesehenen Zweckmäßigkeitseinsparungen bei den Linien des Landesnetzes,
- das wegfallende Einvernehmen mit den Zweckverbänden bei der Fortschreibung des Landesnetzes sowie
- die neue ÖPNV Bedarfsplanpflicht und

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna

Telefon 02303 95263-0
Fax 02303 95263-29
www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse Unna
IBAN:
DE78 4435 0060 0000 1206 34
SWIFT-BIC:
WELADED1UNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Ulrich Conradt

Geschäftsführer:
Burkhard Bastisch

- die damit verbundene Zustimmungspflicht des Landes bei Investitionen über 5 Mio. Euro, die die kommunalen Aufgabenträger aus den ihnen zugewiesenen Pauschalen nach §§ 11,12 fördern wollen.

Aus Sicht der NWL schränkt jede einzelne der genannten Änderungen bereits die kommunale Entscheidungshoheit über Gebühr ein. In ihrer Gesamtwirkung führen diese Punkte indes zu einer de facto Entkommunalisierung.

Gründe für dieses Aushölen der kommunalen Entscheidungshoheit sind nicht gegeben. Insbesondere sind die SPNV-Aufgabenträger auch in schwierigen Fragestellungen, die aufgrund der hohen kommunalen Verantwortung mit weitreichenden finanziellen Verpflichtungen verbunden waren, stets ihrer Verantwortung nachgekommen und haben sich untereinander geeinigt. Es ist gerade den kommunalen SPNV-Aufgabenträgern zuzuschreiben, dass NRW und insbesondere auch der NWL in den letzten Jahren Vorreiter im Wettbewerb war, wodurch das Leistungsangebot effizienter und leistungsfähiger wurde.

Die Revision des Regionalisierungsgesetz des Bundes führt zu einer Erhöhung der Bundesmittel für den ÖPNV. Dies bietet die Chance, unter Berücksichtigung einer zunehmenden Mobilität den öffentlichen Nahverkehr in NRW weiter positiv zu entwickeln. Die künftige Aufgabenwahrnehmung erfordert eine **transparente Ausfinanzierung der ÖPNV-Ausgaben**. Hierzu benötigen die Aufgabenträger in NRW klare Rahmenbedingungen zur Finanzierung auch über 2019 hinaus. Inwieweit die im ÖPNVG im § 11 (1) genannte Summe von mindestens 1 Mrd. Euro ausreicht, das SPNV Leistungsangebot zu finanzieren, wird maßgeblich auch von der Entwicklung der künftigen Infrastrukturbenutzungsentgelte abhängen. Gerade bei von den Aufgabenträgern nicht beeinflussbaren Kostenverwerfungen (z.B. unterschiedliche Entwicklung der Stations- oder Trassenentgelte) bedarf es klarer Regelungen, damit es zu keiner Kanibalisierung zwischen den Aufgabenträgern kommt.

Die derzeit im Gesetz vorgesehene Regelung, dass die SPNV Pauschale nach einem **objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel**, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt, in einer nachgelagerten Rechtsverordnung festgelegt wird, ist zu unbestimmt und wird abgelehnt. Die wesentlichen Leitplanken der Mittelverteilung müssen bereits im **Gesetz verankert** werden. Dabei ist unbedingt zu berücksichtigen,

dass auch der Flächenanteil adäquat im Schlüssel abgebildet wird. Weiterhin ist es erforderlich, dass aufgrund der in den nächsten Jahren noch anstehenden Veränderungen in der Kostenstruktur des SPNV in NRW aufgrund wichtiger Vergabeverfahren u.a. im S-Bahnbereich eine Nachjustierung der Mittelverteilung nach 2019 in NRW zwingend erforderlich ist.

Der NWL hat frühzeitig durch marktgerechte Wettbewerbsverfahren mit Übernahme von Risiken auch in der Einnahmeentwicklung Wettbewerbsgewinne erzielt, die zum einen die Qualität im SPNV erhöht und zum anderen finanzielle Spielräume geschaffen haben, die sinnvoll im System eingesetzt wurden. Die künftige Mittelverteilung darf nicht dazu führen, dass die **Vorreiterrolle des NWL bestraft** wird! Von daher hat der NWL auch bereits die vorläufige Pauschalenverordnung für das Jahr 2016 mit einer Mittelkürzung für den NWL von ca. 9 Mio. Euro heftig kritisiert, die im Rahmen der endgültigen Mittelverteilung auszugleichen ist.

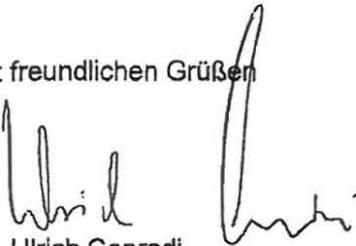
Nach wie vor wird der NWL bei den Zuweisungen der **Investitionspauschale nach § 12 ÖPNVG** benachteiligt. Zwar werden die Mittel landesweit wieder von 120 Mio. auf 150 Euro erhöht, der NWL Anteil von nur 16 % bleibt allerdings unverändert und wird der Größe des Verkehrsraums (Flächenanteil 57 %, Einwohneranteil 32 %, Anteil SPNV Leistungsangebot ca. 33 %) nicht gerecht und ist zu erhöhen.

Sehr geehrte Frau Paulsmeyer,
gemäß dem künftigen § 5 ÖPNVG soll die Möglichkeit, dass die bisher bestehenden Zweckverbände den **Dachverband** gründen, gestrichen werden. Aus Sicht des NWL ist diese Möglichkeit ein wesentlicher Garant für die wichtige kommunale Verankerung in der Fläche und muss daher weiter bestehen bleiben. Der NWL erwartet, dass die bestehende Organisationsform im NWL hiervon unberührt bleibt. Denn wie bisher entscheiden auch gemäß § 5 (1) des novellierten ÖPNVG die Mitglieder der Zweckverbände über die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum. Dies ist ein wichtiger Eckpfeiler der kommunalen Selbstverwaltung.

Unsere konkretisierenden Anmerkungen zur Gesetzesnovellierung können Sie der **Anlage** zu diesem Schreiben entnehmen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn diese Vorschläge im Rahmen der Novellierung des ÖPNVG NRW berücksichtigt würden.

Für Rückfragen und Gespräche stehe ich Ihnen selbstverständlich
gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher

Stellungnahme NWL zur Novellierung des ÖPNVG

Sachverhalt	Stellungnahme NWL
§ 2 (1)	Die Ergänzung wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich des neuen zusätzlichen Grundsatzes „Erhalt vorhandener Verkehrswege“ und den Auswirkungen s.a. Stellungnahme zu § 13 (1)
§ 5 (1)	<p>Die Streichung „... oder die bisher bestehenden Zweckverbände“ wird strikt abgelehnt. Sie negiert völlig die bestehenden Organisationsformen. Besonders im großen Verbandsgebiet von Westfalen-Lippe hat es sich bewährt, dass die Interessen des SPNV nicht nur kommunal, sondern über die etablierten, politisch legitimierten Mitgliedszweckverbände gebündelt in die Verbandsorgane des Aufgabenträgers eingebracht werden.</p> <p>Die organisatorische Gestaltungsfreiheit in den drei Kooperationsräumen war wesentliche Grundlage des geltenden ÖPNVG und darf nicht angetastet werden. Der Bestandsschutz der heutigen Strukturen muss im Gesetz Berücksichtigung finden.</p>
§ 5 (3)	Bezüglich der Aufnahme von „regionalen Schnellbusverbindungen“ für zwischenörtliche Verkehre s.a. Stellungnahme zu § 11 (1).
§ 6	<p>Die dezentralen Strukturen in NRW mit drei SPNV Aufgabenträgern haben sich bewährt. Neue Regelungen zu Eingriffsrechten sind weder erforderlich noch zielführend. Soweit bislang unterschiedliche Auffassungen zwischen den SPNV-Aufgabenträgern bestanden, wurden diese ausnahmslos zwischen diesen selbst gelöst. Die kommunale Selbstverwaltung ist zu achten.</p> <p>Soweit entgegen der hier vertretenen Auffassung gleichwohl neue Eingriffsrechte geregelt werden sollen, ist zwingend darauf zu achten, dass die demokratisch legitimierten Entscheidungen in den Zweckverbänden nicht ausgehebelt werden und keine kostenverursachenden Anordnungen des Landes ergehen, die die Aufgabenträger im SPNV zu tragen hätten. Die den SPNV Aufgabenträgern zugewiesenen Mittel werden als Pauschale zur Verfügung gestellt, über die in den Räumen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zu entscheiden ist.</p> <p>Sollte das Land an einer Neuregelung festhalten, schlagen wir die folgende Formulierung aus der Anhörung der Enquetekommission zu Finanzierungsoptionen des ÖPNV vom 26.02.2016 vor:</p> <p>Neuer Absatz 6 (1):</p> <p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren (grenzüberschreitende Linien), haben die beteiligten Zweckverbände</p>

	<p>mit dem Ziel, eine Einigung über alle Angelegenheiten die Planung, Organisation und Ausgestaltung aller oder einzelner grenzüberschreitender Linien betreffend zu erreichen, zusammenzuarbeiten.</p> <p>(a) Kommt eine Einigung nicht zu Stande, 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 bekanntzugeben. Diese können dazu innerhalb einer Frist von zwei Wochen Stellung nehmen.</p> <p>(b) 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 zu Stande kommt.</p> <p>Bei der Entscheidung hat das Ministerium die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO, die Grundsätze gemäß § 2, marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Verkehrsangebots, sowie die Grundsätze des § Abs. 1 AEG zu beachten.</p>
§ 7 (1)	<p>Bezüglich der Anpassung des § 7 (1) sind nachfolgen Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anhebung der Wertgrenze auf 5 Mio. Euro für Maßnahmen nach § 13 Abs. wird zur Kenntnis genommen. • Der Investitionsrückstau beim Erhalt und Neubau von Infrastrukturen der Stadt- und Straßenbahnen wird einen erheblichen Finanzbedarf nach sich ziehen. Nach Aussagen des VDV stehen allein 2017 – 2025 Erneuerungsinvestitionen in einer Größenordnung von ca. 2 Mrd. Euro an. Der neue Fördertatbestand darf jedoch nicht zu Lasten der Mittel nach § 11 (1) oder § 12 ÖPNVG gehen. Da gem. § 2 des novellierten ÖPNVG auch der Erhalt vorhandener Verkehrswege neue Gesetzesgrundlage werden soll, müssen auch diese Maßnahmen über 5 Mio. Euro als Fördervoraussetzung im ÖPNV Bedarfsplan berücksichtigt werden. Ergänzend verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu § 13 (1). • Bei Maßnahmen, die nach § 11 (1) bzw. nach § 12 (3) gefördert werden sollen, wird die Fördervoraussetzung „Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan“ abgelehnt. Bei den Mitteln nach § 11 (1) und nach § 12 (3) handelt es sich um Pauschalen, die aufgrund der gesetzlichen Grundlage ÖPNVG NRW den zuständigen SPNV Aufgabenträger zur Verfügung gestellt werden. Über die Mittelverwendung wird auf der Grundlage des ÖPNVG im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung entschieden. Analog der Verwendung der Investitionen im besonderen Landesinteresse

	<p>nach § 13 - hier ist der ÖPNV-Bedarfsplan Grundlage für die Mittelverwendung – ist dies bei den Pauschalen nach § 11 und 12 ÖPNVG der von den politischen Gremien beschlossene Nahverkehrsplan der Aufgabenträger gem. § 8 ÖPNVG. Einer weitergehenden Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan bedarf es nicht. Daher sind die Verweise auf die §§ 11 (1) und 12 (3) zu streichen. Auch die SPNV Aufgabenträger sind den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO verpflichtet. Hinreichende Voraussetzung für die Förderung regional gewünschter Investitionsmaßnahmen ist daher ein nachgewiesener volkswirtschaftlicher Nutzen der entsprechenden Maßnahmen.</p> <p>Zusammenfassend werden die nachfolgenden Änderungen vorgeschlagen: (in Fettdruck bzw. Streichung kenntlich gemacht)</p> <p>(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Erhalt, Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 3,4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 3,4 oder 8 gefördert werden können. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.</p>
§ 7 (4)	<p>Die Regelung, dass das erforderliche Einvernehmen mit den Zweckverbänden zum „Landesnetz“ gestrichen wird, wird abgelehnt. Die Definitionen des Landesnetzes greifen unmittelbar in die Finanzierungsverantwortlichkeit der Zweckverbände ein. Das Landesnetz betrifft nicht nur Bindungen aktueller sondern auch künftiger Verkehrsverträge. Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Fortschreibung des Landesnetzes seit Einführung 2011 zu keinerlei Problemen geführt hat, die eine Streichung des Einvernehmens mit den Zweckverbänden rechtfertigen würde. Die geplante fehlende Einbindung der SPNV-Aufgabenträger holt das kommunale Selbstverwaltungsrecht aus.</p>
§ 8 (1)	<p>Die Ergänzung im § 8 (1), dass im Rahmen der öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs der „mittel bis langfristig angestrebte Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) zu benennen ist“, wird kritisch hinterfragt. Der damit verbundene Aufwand steht in keinem Verhältnis zum realen Nutzen. „Außerdem ist angesichts der Größe und der völlig heterogenen Struktur der Zweckverbände ein angestrebter Durchschnittswert für den Modal Split nicht zielführend. Diese Ergänzung ist zu streichen.</p>
§ 9 (2)	<p>Die Ergänzung, in Abs. 2, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen sind, ist auf den Anwendungsbereich PBefG zu beschränken. Die SPNV Verkehre werden vollständig wettbewerblich vergeben. Ein gesetzliches Beteiligungsrecht der Unternehmen greift in die Gestaltungshoheit der SPNV-Aufgabenträger ein. Die Einbindung der SPNV-EVU im Beteiligungsverfahren findet bereits heute statt.</p>

§ 11 (1)

1. Künftige Mittelverteilung in NRW

Die Erhöhung der jährlichen Pauschale auf mindestens eine Milliarde Euro in Satz 1 wird begrüßt. Unterstützt wird auch die Ergänzung, dass die zukünftige Verteilung nach einem objektiven und transparenten Schlüssel vorgenommen werden soll. Der NWL hat frühzeitig durch marktgerechte Wettbewerbsverfahren mit Übernahme von Risiken auch in der Einnahmeentwicklung Wettbewerbsgewinne erzielt, die zum einen die Qualität im SPNV erhöht haben und zum anderen finanzielle Handlungsspielräume geschaffen haben, die sinnvoll im System eingesetzt wurden. Die neue Mittelverteilung darf nicht dazu führen, dass solche Entwicklungen bestraft werden.

Für die weitere Mittelverteilung müssen die wesentlichen Kriterien bereits transparent im ÖPNVG selbst verankert sein. Es werden nachfolgende Eckpunkte als Forderung formuliert:

- 1. Es ist sicherzustellen, dass das Aufstellungsverfahren für die vorgesehene Rechtsverordnung in einem transparenten Verfahren mit frühzeitiger Offenlegung aller in Betracht kommender Schlüsselgrößen erfolgt. Die wesentlichen Grundlagen der künftigen Mittelverteilung müssen direkt im ÖPNVG verankert werden.**
- 2. Neben der Einwohnerzahl ist auch die Fläche und das Leistungsangebot bzw. deren Kosten beim Verteilungsschlüssel zu berücksichtigen.** Der Einwohneranteil des NWL in NRW beträgt ca. 32 %. Mit 57 % ist der NWL der mit Abstand flächengrößte Aufgabenträger in NRW, der Anteil am SPNV Leistungsangebot beträgt ca. 33 %.
- 3. Die Ableitung eines festen Verteilungsschlüssels wird abgelehnt. Ein solcher Schlüssel ist kontinuierlich nachzuzustieren, um verkehrsvertragliche Entwicklungen bei den Mittelzuweisungen zu berücksichtigen. Die Rechtsverordnung zur Mittelverteilung in NRW ist daher auf den aktuellen Revisionszeitraum bis zum Jahr 2020 zu befristen.** Die Ableitung eines starren Schlüssels ist ggf. erst dann sachgerecht möglich, wenn das komplette SPNV Netz in NRW wettbewerblich vergeben ist und damit eine einheitliche Absprungbasis geschaffen ist. Dies ist im NWL (s. oben) mittlerweile der Fall, im VRR und NVR stehen u.a. die S-Bahn-Netze noch zur Erstausschreibung an. Hier sind erhebliche finanzielle Einsparungen zu erwarten, die im Rahmen einer Nachjustierung der Verteilungsschlüssel zu berücksichtigen sind. Ansonsten würde der NWL mit bereits komplett ausgeschriebenen Leistungen benachteiligt.
- 4. Mögliche unterschiedliche Entwicklungen bei den Entgelten für die Infrastrukturnutzung müssen im Rahmen der Nachjustierung der Verteilungsschlüssel berücksichtigt werden.** Bund und Land verhandeln derzeit im Rahmen der Bundesregionalisierungsmittel und des Eisenbahnregulierungsgesetzes über die Absicherung für Kostensteigerungen im Bereich der Infrastruktur. Diese haben in den letzten Jahren erhebliche Anteile der Regionalisierungsmittel überproportional aufgezehrt. Unabhängig dieser Absicherung auf Landesebene sind Verwerfungen unter den Aufgabenträger durch die anstehenden neuen Trassenpreis- und Stationspreissysteme in NRW weiterhin möglich. In der entsprechenden Rechtsverordnung müssen solche Verwerfungen innerhalb von NRW ausgeglichen werden können. Von

daher muss den Zweckverbänden in NRW das Recht eingeräumt werden, eine Nachjustierung der Mittelverteilung zu verlangen, wenn generell die Entwicklung der Infrastrukturkosten im Betrieb überproportional gegenüber der Dynamisierung steigen bzw. regionale Verwerfungen durch Änderungen des System hervorgerufen werden.

- 5. Die im Jahr 2016 auf der Grundlage einer vorläufigen Pauschalenverordnung vorgenommene Mittelverteilung unter den Zweckverbänden ist nachzujustieren. Die tatsächlich und ausschließlich beim NWL erfolgte Mittelkürzung von ca. 9 Mio. € ist zurückzunehmen.**

Im aktuellen § 11(1) Satz 4 ist eine Regelung für die Verrechnung der damals neu festgesetzten Pauschale für den Zeitraum des Jahres 2011 vorgesehen. Hintergrund waren die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden Revisionsergebnisse. Eine entsprechende Regelung wird aufgrund gleicher Rahmenbedingungen auch für das Jahr 2016 gefordert. Die mit der vorläufigen Pauschalenverordnung vorgenommene Mittelkürzung für den NWL in Höhe von ca. 9 Mio. Euro ist nicht sachgerecht und muss auf der Grundlage der neuen abschließenden Mittelzuweisungen zurückgenommen werden.

- 6. Das Land muss mit den Aufgabenträgern in NRW eine Zieldiskussion über die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes in NRW führen.** Die in den nächsten Jahren voraussichtlich größer werdenden Gestaltungsmöglichkeiten des Landes begründet durch die Aufstockung der Bundesregionalisierungsmittel (Kieler Schlüssel) bedürfen einer Diskussion zur Fortentwicklung des SPNV in NRW. Hierzu ist eine Zieldiskussion analog der früheren Stufen des Integralen Taktfahrplans zur Weiterentwicklung des SPNV in NRW erforderlich. Auch solche Entwicklungen lassen sich über feste und starre Schlüssel nicht steuern. Denn aufgrund der Heraushebung und Erweiterung des Fördergegenstandes im § 11 (1) (regionale Schnellbusse) entsteht in der Verwendung der Mittel ein höherer Finanzierungsdruck, der in Einklang stehen muss zur Angebotsentwicklung im SPNV in NRW.

2. Regionale Schnellbusse

Die Aufnahme der Regelungen zu den regionalen Schnellbusverkehr ist im Grundsatz sinnvoll. Zum einen wird eine Verortung der regionalen Schnellbusverkehre bei den Zweckverbänden in den Kooperationsräumen möglich, ohne dass eine solche Übertragung zwingend stattfinden muss. Zum anderen wird auf eine nähere Definition des Begriffs der regionalen Schnellbusverkehre verzichtet. Hierdurch sind flexible Lösungen möglich. Um den ursprünglichen Zielvorstellungen aus der Zukunftskommission NRW zu folgen, muss eine zusätzliche Mittelausstattung erfolgen, damit die Regelungen auch tatsächlich Wirkungen erzeugen. Ansonsten hätte dies nur deklaratorischen Charakter. Regionale Schnellbuskonzepte greifen unmittelbar in die kommunale Planungshoheit und wirtschaftliche Verantwortung des ÖPNV ein. Hier sind die Zusammenhänge zur Beauftragung der ÖPNV Leistungen (Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb, Betrauungsakte an kommunale Unternehmen, eigen- oder gemeinwirtschaftliche Verkehre usw.) zu berücksichtigen.

	<p><u>3. ÖPNV Bedarfsplanpflicht bei Förderungen nach § 11 (1) ÖPNVG über 5 Mio. Euro</u></p> <p>Bezüglich der neuen Ergänzung in Satz 9 wird auf die Stellungnahme zu § 7 (1) verwiesen. Die kommunale Selbstverwaltung ist zu achten. Der Satz 9 ist zu streichen.</p>
§ 12 (1)	<p>Die Erhöhung der pauschalierten Zuwendung für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV von 120 auf 150 Mio. Euro wird begrüßt. Aufgrund der Langfristigkeit etlicher Investitionsmaßnahmen sollte zeitnah nach einer Einigung zwischen Bund und Ländern über die Entflechtungsmittel eine Planungssicherheit über das Jahr 2019 hinaus hergestellt werden.</p> <p>Der NWL fordert seit 2008 als flächengrößter Raum eine angemessene Beteiligung des Verkehrsraums Westfalen-Lippe an den Mitteln zur Förderung von Investitionen im ÖPNV. Der derzeitige Anteil von 16 % wird der Größe und Bedeutung des Verkehrsraums nicht gerecht. Wir verweisen hierzu nochmals auf die unter § 11 (1) genannten Kennziffern. Der NWL fordert, dass die Mittelverteilung nach § 12 ÖPNVG entsprechend dem Schlüssel für die Pauschale gem. § 11 (1) des ÖPNVG vorgenommen wird. Verwiesen wird auch auf unsere Stellungnahme zu § 13 (1). Bereits die heutige überproportionale Verteilung der Mittel nach § 12 (1) ermöglicht VRR und NVR eine Förderung von Investitionen in die Erneuerung von Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen.</p>
§ 12 (3)	<p>Die Möglichkeit, nicht verausgabte Mittel bis zum 30.06.2021 zur Förderung von Maßnahmen zu verwenden, wird begrüßt. Bezüglich der gewünschten längerfristigen Planungssicherheit s.a. Anmerkungen zu § 12 (1).</p> <p>Bezüglich der neuen Ergänzung in Satz 6 wird auf die Stellungnahme zu § 7 (1) verwiesen. Der Satz 6 ist zu streichen.</p>
§ 13 (1)	<p>Zu den zusätzlichen Fördertatbeständen im § 13 (1) nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Rahmen der Kommunalisierung der Aufgabe sind auch die Investitionsentscheidungen vom Grundsatz von den kommunalen Aufgabenträgern zu treffen. Die hierfür erforderlichen Mittel sind bei den Pauschalen nach §§ 11 (1), 11 (2) und 12 zu berücksichtigen.</p> <p>Ziffer 3.: Der neue Fördertatbestand darf nicht zu Lasten der Mittel nach § 11 (1) oder § 12 ÖPNVG gehen. Es muss mindestens sichergestellt werden, dass die Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen auch der parlamentarischen Kontrolle des Verkehrsausschusses unterliegen.</p> <p>Ziffer 4) Der NWL begrüßt den neuen Fördertatbestand „Reaktivierung von Schienenstrecken sowie Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV“. Insbesondere bei Umsetzung von Reaktivierungen ist dabei zu berücksichtigen, dass der hierfür erforderliche Mittelbedarf für die Betriebsleistungen in einer entsprechenden Nachjustierung der Rechtsverordnung gem. § 11 (1) ÖPNVG erfolgen muss.</p>

	<p>In diesem Zusammenhang weist der NWL daraufhin, dass in Abstimmung mit Land und VRR bereits für die Elektrifizierung der Strecke Wesel-Bocholt eine Förderzusage des NWL aus Mitteln nach § 11 (1) erfolgt ist. Weiterhin erwartet der NWL die vereinbarten zeitnahen Ergebnisse der vorzeitigen Bewertungen der Reaktivierungsmaßnahmen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel-Verl im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans.</p>
--	---