



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Frau Mirjam Hufschmidt

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



**Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:

Lothar Ebbers

Neugahleener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 03. November 2016

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/12435 „Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen- nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 07.11.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN bedankt sich für die Einladung zu dieser Anhörung. Er sieht in der vorliegenden Gesetzesnovelle wichtige neue Aspekte bei der Zielfindung für den ÖPNV im Lande. Weiterhin werden die Finanzierungsinstrumente verbessert bzw. mit größerer Verlässlichkeit ausgestattet. Diesem Ziel dient auch die Entfristung des Gesetzes. Auf der anderen Seite finden sich Vorschriften und Formulierungen, die das bislang weitgehend produktive Miteinander zwischen der kommunalen Ebene und dem Land durch neue Vorschriften bzw. Abschaffung von Mitsprache der kommunalen Ebene gefährden. Für solche Schritte sehen wir keinerlei Notwendigkeit.

Zu den aus unserer Sicht wichtigsten Änderungen nehmen wir im Folgenden Stellung.

Nummer 2 b) aa) Wir begrüßen die Aufnahme von Personenfähren und Wasserbussen in den Geltungsbereich des Gesetzes, da damit wichtige Netzschlüsse möglich sind. Es sollte geprüft werden, inwieweit auch Autofähren, die auch Fußgänger befördern, hierbei miteinbezogen werden können.

Nummer 3 a) und b) Die ergänzten Grundsätze werden von PRO BAHN ausdrücklich unterstützt.

Nummer 3 c) Die „regionalen Schnellbusse“ werden im Gesetz nicht weiter erläutert. Alleine in der Begründung werden einzelne Definitionen angegeben, die aus unserer Sicht auch nicht unbedingt zielführend sind. Regionale Schnellbusverbindungen haben Netzfunktion auch im Rahmen längerer Reiseketten. Es besteht daher ein Bedürfnis, diese

Verbindungen auch hinsichtlich der Bedienungszeiträume der anschließenden Schienenstrecken vorzuhalten und die Anschlüsse im Rahmen des integralen Taktfahrplans sicher zu stellen. Diesem Bedürfnis wird der Begriff „Schnellbus“ nicht unbedingt gerecht.

Als Beispiel seien die Verbindungen Neuenrade – Werdohl (6,7 km) und Lüdenscheid – Werdohl (15 km) genannt. Beide Verbindungen lassen sich aus topografischen Gründen nicht als "Schnellbus" begreifen und können auch lokale Verkehrsbedürfnisse mitbedienen. Aufgrund der geografischen Situation ist aber die Anbindung an die Taktknoten des Schienenverkehrs sinnvoll bzw. in Neuenrade sogar zwingend notwendig.

Nachdem in einzelnen Stellungnahmen entsprechende Anregungen erfolgt sind, sollte klargestellt werden, dass die „regionalen Schnellbusse“ nicht zur Einstellung von SPNV-Strecken führen dürfen.

Nummer 5 a) Redaktioneller Hinweis: es muss heißen: "...werden die Wörter „sowie Kreise Aachen“ durch die Wörter „Städteregion Aachen ohne Stadt Aachen sowie Kreise“ ersetzt.“

Nummer 6 Wir halten die verschärften Eingriffsmöglichkeiten aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre für überflüssig.

Nummer 7 a) Die vorgesehene Bedarfsplanpflicht dürfte entsprechende Maßnahmen, die z. B. im Zusammenhang mit neuen Verkehrsverträgen und veränderten Bedienungskonzepten kurzfristig umgesetzt werden sollen, deutlich verzögern. Als Beispiele seien Bahnhofsanpassungen für Zugflügelungen, neue Überleitverbindungen oder Einrichtung neuer Kreuzungsstationen erwähnt. Wir können uns vorstellen, dass zur Wahrung der Landesinteressen die Herstellung des Benehmens mit dem Ministerium ausreichend ist.

Nummer 7 b) Wir erwarten, dass auch für das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse eine den SPNV-Nahverkehrsplänen vergleichbare Konkretisierung unter Beteiligung der Zweckverbände und der Öffentlichkeit erstellt wird. Wir hatten schon bei der Anhörung im Jahre 2009 darauf verwiesen, dass für das Netz Defizite erfasst und ein Maßnahmenkatalog erarbeitet werden sollte. Dabei sind auch eventuelle finanzielle Auswirkungen für die Zweckverbände zu berücksichtigen.

Nummer 8 b) Die Einführung der Tariftreue auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ist zu begrüßen, um einen Wettbewerb über Lohndumping zu verhindern.

Nummer 9 a) Die Aufnahme der Fahrgastverbände als bei der NVP-Aufstellung Anzuhörende freut uns. Wir regen an, aufgrund der Änderung in § 8 (1) auch die Radfahrer- und Fußgängerverbände zu beteiligen.

Nummer 9 b) Wir halten es für erforderlich, die Zeiträume zur Überprüfung bzw. Anlässe für den Bedarf zur Neuaufstellung zu benennen. Dass nach aktueller Gesetzeslage in einer NRW-Großstadt noch der NVP aus dem Jahre 1999 in Kraft ist, obwohl das Angebot zwischenzeitlich völlig verändert wurde (anderer Grundtakt, große Veränderungen im Busnetz) zeigt die Unwirksamkeit solcher unscharfer Begriffe.

Nummer 10 a) aa) Die neue Mindestsumme für 2017 sowie die Regelung zur Dynamisierung gibt eine erfreuliche Planungssicherheit.

Nummer 10 a) dd) Eine mögliche Übertragung der „regionalen Schnellbusse“ auf die Zweckverbände ist ohne eine wirksame Finanzierungsregelung wenig sinnvoll. Die notwendige Angebotsgestaltung für einen SPNV-ähnlichen Verkehr dürfte kaum eigenwirtschaftlich möglich sein, zumal die Finanzierung nach § 11a ÖPNVG bei solchen Linien eher unterdurchschnittlich ausfallen dürfte.

Nummer 10 b) aa) Da diese Pauschale aus Regionalisierungsmitteln finanziert wird, sollte auch eine entsprechende Dynamisierung erfolgen.

Nummer 12 a) Mit dieser Erhöhung erreicht die pauschalierte Investitionsförderung gerade wieder den nominalen Ausgangswert des Jahres 2008. Wir halten hier einen höheren Ansatz und eine kontinuierliche Dynamisierung für erforderlich. Die Befristung bis einschließlich 2019 ist völlig kontraproduktiv. Da inzwischen die Höhe der Kompensation des Landes für den Entfall der Entflechtungsmittel feststeht, schlagen wir vor, in § 12 (1) einen zweiten Satz anzufügen „Ab 2020 werden die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz durch Landesmittel in gleicher Höhe ersetzt.“ und auf die Befristung zu verzichten.

Nummer 13 a) aa) Wir halten den neuen Katalog für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse für insgesamt sinnvoll. Allerdings fehlen zur Gesamtbewertung noch die entsprechenden Förderrichtlinien sowie die Höhe der möglichen Fördertöpfe. Insbesondere bei den Ersatzinvestitionen im Stadtbahnbereich sollte aus unserer Sicht vorsichtig operiert werden. Zum einen halten wir bei größeren Maßnahmen auch eine erneute gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Bewertung wie bei Neuinvestitionen unter Vergleich mit Alternativplanungen für erforderlich. Eine weitere Möglichkeit wäre, solche Investitionen nicht mit Zuschüssen, sondern mit zinsgünstigen oder zinslosen Darlehen durchzuführen und auf diese Art einen „revolvierenden Fonds“ einzurichten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass durch diese Förderung auf keinen Fall die regelmäßige Pflege und Unterhaltung der Anlagen vernachlässigt wird.

Während in der Gesetzesnovelle an mehreren Stellen auf die Lösung möglicher Abstimmungsprobleme zwischen SPNV-Aufgabenträgern eingegangen wird, fehlt weiterhin ein wirksames Konfliktlösungsmodell zwischen benachbarten ÖSPV-Aufgabenträgern. Gerade im Ruhrgebiet gibt es neben den schon legendären, von beiden Seiten an dicht bebauten Stadtgrenzen endenden Linien aktuell mehrere Fälle, in denen Aufgabenträger ihren Grundtakt ändern wollen und dabei versuchen, Nachbaraufgabenträger und -unternehmen – selbst bei Gemeinschaftslinien – vor vollendete Tatsachen zu stellen. Auf diese Problematik haben wir schon bei früheren Anhörungen zu ÖPNVG-Novellen hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
– Leiter Fachausschuss RRR und Landespolitik –