

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/4447**

A02

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Der Oberbürgermeister

Bundesstadt Bonn - Amt 61-3 - 53103 Bonn

Landtag Nordrhein-Westfalen
Frau Präsidentin Gödecke
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Stadtplanungsamt
Stadthaus
ö. Berliner Platz 2

Ansprechpartner/in Christian Smydra
(auch für barrierefreie Dokumente)
Telefon 02 28. 77 2596
Telefax 02 28. 77 3095
E-Mail christian.smydra@bonn.de
Aufzugsgruppe, Etage, Zimmer 1 / 8 A
Mein Zeichen 61-3
Datum 03.11.2016

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen am 7. November 2016 zum Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/12435 „Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)“
Stellungnahme der Stadt Bonn**

Bürgertelefon: 0228 - 770
Internet: www.bonn.de

Öffnungszeiten
Mo, Do: 8.00 - 18.00 Uhr
Di, Mi, Fr: 8.00 - 13.00 Uhr
Zusätzliche
telefonische Servicezeit
Di, Mi: 13.00 - 16.00 Uhr

Öffentliche Verkehrsmittel
Bahnen: 61, 62, 66, 67
Busse: 602, 604, 605

Sparkasse KölnBonn
IBAN:
DE79 3705 0198 0000 0113 12
BIC:
COLSDE33

Postbank Köln
IBAN:
DE04 3701 0050 0011 8905 01
BIC:
PBNKDEFF

Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG
IBAN:
DE95 3806 0186 2003 7530 10
BIC:
GENODED1BRS

Sehr geehrte Frau Präsidentin Gödecke, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung und Gelegenheit der Stadt Bonn, zum o. g. Gesetzentwurf als Sachverständige Stellung nehmen zu können. Da die persönliche Teilnahme eines Vertreters der Stadt Bonn leider nicht möglich ist, erfolgt die Stellungnahme schriftlich.

Allgemein

Eine Fortschreibung des ÖPNVG durch das Land Nordrhein-Westfalen wird grundsätzlich begrüßt. Zur Befriedigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse gerade in den Ballungsräumen muss im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik auch der ÖPNV gestärkt werden. Das ÖPNVG bildet für die kommunalen Aufgabenträger den rechtlichen Rahmen und ist daher fortzuentwickeln, um auf neue oder sich ändernde Aspekte des ÖPNV reagieren zu können. Das ÖPNVG stellt durch damit in Verbindung stehende Erhöhung der Finanzmittel in Teilen eine deutliche Verbesserung dar. Dies gilt auch für einige andere Änderungen. Andere Punkte sind allerdings negativ oder verdienen eine vertiefte Betrachtung.

Zu einzelnen Aspekten des Gesetzentwurfes nimmt die Stadt Bonn wie folgt Stellung:

Aufnahme von Personenfähren (Nr. 2-b-aa, Nr. 11-a)

Nach der gerade für Bonn relevanten Anerkennung der Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel in 2012 wird die nun beabsichtigte Aufnahme von Personenfähren in den Geltungsbereich des ÖPNVG ebenfalls begrüßt. Folgender Punkt sollte jedoch hinterfragt werden:

- 2 -

Dieses Schreiben wurde auf
100 % Recyclingpapier gedruckt

Der Gesetzentwurf enthält die Beschränkung, dass Fähren „ausschließlich dem ÖPNV dienen“ müssen, um in den Geltungsbereich des Gesetzes zu fallen. Gerade Fähren können im lokalen ÖPNV-Netz am Rhein sinnvolle Netzergänzungen darstellen. Im Gebiet der Stadt Bonn existieren drei Fährverbindungen von kombinierten Auto-/Fahrrad-/Personenfähren, von denen zwei an beiden Anlegepunkten regelmäßig auch vom ÖPNV angefahren werden. Sie dienen also auch dem Netzschluss des ÖPNV, den dieser dort anders nicht leisten kann.

Ohne an dieser Stelle bereits konkrete konzeptionelle Überlegungen zu einer möglichen verstärkten Integration ÖPNV/Fähren zu haben, wäre es doch bedenkenswert, ob tarifliche Einbindungen oder bestimmte finanzielle Förderungen für Investitionen auch bei kombinierten Fähren anhand eindeutiger Kriterien aus Sicht des ÖPNV sinnvoll sein könnten. Da nun die Aufnahme von Personenfähren in das ÖPNVG angestrebt wird, sei diese Frage hier aufgeworfen.

Regionale Schnellbusse (Nr. 3-c, 3-d, Nr. 5-b-aa, Nr. 10-a-dd)

Die Aufnahme von regionalen Schnellbussen als Angebote, die aus den Mitteln nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG finanziert werden können, wird grundsätzlich begrüßt. Es ist durchaus sinnvoll, dort wo keine Schienenverbindungen vorhanden sind, jedoch ein Bedürfnis für regionale Verkehre inklusive Netzschlüsse zum SPNV besteht, das Angebot zu erweitern.

Es fehlt allerdings an verbindlichen Kriterien, wo solche Verbindungen sinnvoll wären. Weiter fehlt es landesseitig an Standards zur Angebotsqualität. Keinesfalls sollten bereits vorhandene Angebote in ländlichen Räumen z.B. mit alternierenden Linienwegen oder ohne Taktung zukünftig als regionale Schnellbusse aus den § 11 Abs. 1 – Mitteln finanziert werden können. Dies würde angesichts der gedeckelten Zuweisungen an die Zweckverbände automatisch zulasten des SPNV in den Ballungsräumen gehen. Dort besteht jedoch angesichts der großen Nachfrage die Notwendigkeit zum Ausbau des SPNV-Angebotes.

Die knappen Ausführungen in der Begründung des Gesetzes geben zwar einen ersten richtigen Hinweis auf die Charakterisierung der regionalen Schnellbusse durch das Land. Dabei ist jedoch sehr zweifelhaft, ob mit einer Erwähnung in der Begründung eine faktische Durchsetzbarkeit im Einzelfall gegeben ist.

Landesübergreifende Kooperationen (§ 6 Abs. 3, 4 ÖPNVG)

Es wird angeregt, das bereits im Gesetz in § 6 definierte Ziel verstärkter tariflicher Kooperation zu konkretisieren und deutlicher einzufordern. Die unterschiedlichen Verbundtarife stellen insbesondere in den Grenzbereichen der Verbünde (z. B. zwischen Köln und Düsseldorf) nach wie vor eine erhebliche Barriere in der ÖPNV-Nutzung insbesondere bei Gelegenheitskunden und Neueinsteigern dar.

Zudem sollte die Formulierung auch im Zusammenhang mit Abs. 4 überprüft werden.

Das Ziel möglichst einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen mit dem Ziel einheitlicher Tarife wie in Abs. 3 formuliert ist nicht nur „landesweit“ für Nordrhein-Westfalen relevant. Die Stadt Bonn grenzt beispielsweise direkt an das Land Rheinland-Pfalz an und es bestehen vielfältige verkehrliche Verflechtungen. Dies dürfte bei anderen Kommunen, die an andere Bundesländer angrenzen, ähnlich sein. Daher sollte die Hinwirkung auf möglichst einheitliche Tarife als Aufgabe der Zweckverbände auch bezogen auf angrenzende Bundesländer formuliert werden.

Finanzierung (Nr. 10-a-aa)

Die Ausweitung der Finanzierung nach § 11 Abs. 1 im Zuge der Einigung über die Regionalisierungsmittel wird begrüßt. Gleiches gilt für die Dynamisierung, die verlässliche Perspektiven schafft.

Es ist aus Sicht der Stadt Bonn sicherzustellen, dass der NVR als Zweckverband in einer Wachstumsregion mit stetig steigender Verkehrsnachfrage bei der Verteilung zwischen den Zweckverbänden über die ÖPNVG-VO zukünftig angemessen berücksichtigt wird.

Neuregelung ÖPNV-Pauschale § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Nr. 10-b-aa und 10-b-bb)

Die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale für die kommunalen Aufgabenträger wird grundsätzlich begrüßt. Die Änderung des Verteilungsschlüssels bewertet die Stadt Bonn kritisch. Insbesondere in den Verdichtungsräumen besteht eine hohe Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen.

Verwendung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Nr. 10-b-cc)

Zukünftig sind gemäß § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs „mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuer und barrierefreier Fahrzeuge“ an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Grundsätzlich hält die Stadt Bonn diese neue Regelung nicht für erforderlich und auch nicht für zweckmäßig, da sie neue Zwänge bei der Verwendung der Mittel schafft, die nicht immer den aktuellen Prioritäten entsprechen müssen.

Ganz besonders bittet die Stadt Bonn jedoch um Klarstellung, dass die beabsichtigte Förderung nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch für die Modernisierung von Altfahrzeugen verwendet werden kann. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf das erfolgreiche Projekt der Stadtwerke Bonn zur Zweiterstellung von Stadtbahnwagen aus den 70er-Jahren hin, das neuwertige Fahrzeuge zu deutlich geringeren Kosten ermöglicht und in ähnlicher Form auch in anderen Städten praktiziert wird (z. B. bei der KVB in Köln).

Pauschalierte Investitionsförderung §12 ÖPNVG, Beschränkung (Nr. 12-a)

Die vorgeschlagene Erhöhung der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG wird begrüßt. Die Stadt Bonn lehnt jedoch die Begrenzung dieser Förderung bis zum Jahr 2019 entschieden ab.

Die Förderung nach § 12 ist elementar für die Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen zur qualitativen Verbesserungen und zum Ausbau des kommunalen ÖPNV. Dazu gehört auch die Barrierefreiheit.

Die Begründung des Gesetzentwurfes, wonach diese Befristung mit dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes zusammenhängt, geht unserer Meinung nach fehl. In der Einigung zur zukünftigen Ausgestaltung der Bund-Länder-Finzen wurden nach unserer Kenntnis den Ländern zusätzliche Umsatzsteuerpunkte zugestanden, auch um den Wegfall der Entflechtungsmittel zu kompensieren. Damit würde das Land Nordrhein-Westfalen weiter Mittel in der Größenordnung der Entflechtungsmittel erhalten, nur nicht als solche gekennzeichnet. Es wäre nun nicht akzeptabel, wenn diese Beträge zukünftig in den allgemeinen Landeshaushalt fließen sollen, statt wie bislang für die Verbesserung des kommunalen ÖPNV zur Verfügung zu stehen.

Das Land sollte – wie bereits 2013 in ähnlicher Situation mit dem Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz beschlossen – eine entsprechende Finanzierung der Fördermittel nach § 12 ÖPNVG auch über 2019 hinaus, nun auf Basis der zur Kompensation erhöhten Steuereinnahmen, sicherstellen.

Notwendigkeit zur Aufnahme von Maßnahmen > 5 Mio. Euro in den ÖPNV-Bedarfsplan als Fördervoraussetzung (Nr. 12-b)

Die vorgeschlagene Regelung zur Notwendigkeit zur Aufnahme von Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von mehr als 5 Mio. Euro in den ÖPNV-Bedarfsplan wird insbesondere für die §12-Mittel kritisch gesehen. Zu befürchten sind gerade bei Maßnahmen im Bereich der Stadtbahnen erhebliche Verzögerungen, wenn zunächst eine Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan notwendig ist. Hierdurch würden beispielsweise eine Vielzahl barrierefreier Ausbauten einzelner Stadtbahnhaltestellen im Landtag behandelt werden müssen. Daher sollte von einer Bedarfsplanpflicht der § 12 Maßnahmen abgesehen werden.

§ 13 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (Nr. 13)

Die Absicht des Landes sich zu besonderen Herausforderungen des ÖPNV mit speziellen Förderprogrammen verstärkt zu engagieren, wird ausdrücklich begrüßt.

Das als Nr. 3 vorgeschlagene neue Programm macht gerade für die Kommunen mit schienengebundenen Verkehren Sinn. Die Notwendigkeit zur Erneuerung dieser Infrastrukturen wird angesichts ihres Alters weiter zunehmen und ist für Kommunen alleine nur schwer zu stemmen.

Nr. 4 bietet aus Sicht der Stadt Bonn erhebliche Potenziale, durch die Förderung der Elektrifizierung auch im Hinblick auf eine Stärkung des ÖPNV in Ballungsräumen. So verkehren bspw. auf der Voreifelbahn (S 23) zwischen Bonn und Euskirchen derzeit noch Dieseltriebwagen im 30-Minuten.-Takt, in der Hauptverkehrszeit auf einer Teilstrecke sogar im 15-Minuten-Takt. Hier würden Investitionen in eine Elektrifizierung erhebliche Vorteile für die Betriebskosten, die betrieblichen Abläufe, die Fahrgäste und den Klimaschutz bieten.

Nr. 5 betrifft die Barrierefreiheit, bei der die Kommunen durch die Festlegungen im PBefG vor besonderen Herausforderungen stehen.

Daher ist es zu begrüßen, dass der SPNV aus diesem speziellen Programm ausgenommen wird, auch wenn hier sicher weitere Verbesserungen zur barrierefreien Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte notwendig sind.

Das Programm gemäß Nr. 6 zur Förderung alternativer Antriebe befürwortet die Stadt Bonn ebenso. Wir sehen hier auch auf Basis eigener Erfahrungen große Potenziale.

Für alle Programme gilt jedoch, dass diese erst noch durch Beträge und Förderrichtlinien konkretisiert werden müssen. Hier erwartet die Stadt Bonn, dass das Land die richtige Aufzählung von Zukunftsthemen in § 13 dann auch konsequent finanziell hinterlegt.

Weiter ist zu klären, in welchem Verhältnis die Programme nach § 13 zur (potenziellen) Förderung von Maßnahmen gemäß § 11 oder insbesondere § 12 ÖPNVG stehen. Für die Kommunen darf es hier nicht zu Problemen führen, weil die Förderwege nicht ausreichend definiert sind.

Ähnlich verhält es sich mit weiteren Förderprogrammen, z.B. des Bundes. Gerade investive Maßnahmen erfordern eine große Vorlaufzeit. Die Programme sollten auch hier kompatibel bzw. in der Abwicklung aufeinander abgestimmt sein. Parallele Fördermöglichkeiten und die Koordination zur Bestimmung des bestgeeigneten Programms binden bei Kommunen teilweise erhebliche Ressourcen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Helmut Wiesner
Stadtbaurat