

NWL Nahverkehr Westfalen Lippe ♦ Friedrich Ebert-Straße 19 ♦ 59425 Unna

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herrn Harald Holler
Postfach 101143
40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/97**

Alle Abg

Geschäftsstelle	Ihr Ansprechpartner	Telefon	Mail-Adresse	Datum
Unna	M. Dubbi	02303 95263-11	m.dubbi@nwl-info.de	25.09.20122

**Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW
Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
Stellungnahme des NWL zum Fragenkatalog**

Ihr Schreiben vom 07.09.2012 – I.1

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit, im Rahmen des Fragenkatalogs zu Details der Novellierung des ÖPNVG nochmals Stellung nehmen zu können. Das KC Integraler Taktfahrplan NRW beim NWL wird keine separate Stellungnahme abgeben, seine Einschätzungen sind zu den entsprechenden Punkten in die Antworten eingeflossen.

Einer der zentralen Punkte der Revision des ÖPNVG ist die Neufestsetzung der Pauschalen gemäß § 11 (5) ÖPNVG. Von besonderer Bedeutung für den NWL ist dabei die Pauschale nach § 11 (1) zur Finanzierung der SPNV-Leistungen sowie die Mittelausstattung zur Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG.

Das SPNV-Angebot hat sich in den letzten Jahren in Westfalen-Lippe sehr positiv entwickelt. Wesentliche Eckpfeiler dieser positiven Entwicklung waren zum einen die konsequente Umsetzung der Wettbewerbsstrategie im NWL (mittlerweile sind 75 % der Leistungen im NWL im Wettbewerb vergeben) und zum anderen die hohe Tarifergiebigkeit der westfälischen Gemeinschaftstarife. Dies hat dazu beigetragen, dass der NWL im Rahmen der ihm zugewiesenen Transfermittel seine Verkehrsverträge finanzieren konnte, auch wenn die Steigerungen der Kosten in den Verträgen nicht durch die um 1,5 % dynamisierten Regionalisierungsmittel kompensiert wurden.

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna

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

Bankverbindung:
Sparkasse Unna
BLZ 443 500 60
Kto.-Nr. 120 634

Verbandsvorsteher:
Dr. Hermann Paßlick

Geschäftsführer:
Burkhard Bastisch

Erst die Einführung des neuen Stationspreissystems der DB Station und Service im Jahr 2011 mit jährlichen Mehrbelastungen im NWL von ca. 7 Mio. Euro (landesweit neutral durch Minderbelastungen insbesondere im VRR) führten zu einer veränderten Ausgangslage im NWL. Mittlerweile entstehen im NWL 66 % der Kosten durch Infrastrukturbenutzungsgebühren, auf die die SPNV-Aufgabenträger kaum Einfluss haben. Somit war auch aus Sicht des NWL eine Anpassung der Pauschalen erforderlich, um einen Mittelausgleich herstellen zu können.

Zweiter zentraler Punkt für den NWL war die bisherige Benachteiligung von Westfalen-Lippe bei den Mitteln zur Investitionsförderung. Die bisher dem NWL zugewiesene Quote von ca. 11,2 % der Gesamtfördersumme in NRW wird dem Verkehrsraum Westfalen-Lippe nicht gerecht. Hier hat der NWL eine Aufstockung der Mittel gefordert.

Zu den 60 Fragen im Einzelnen:

Nr.	Antwort
1	Im NWL gibt es derzeit keine Seilbahnen, die dem ÖPNV dienen und die mit Verbundtarifen nutzbar sind. Die Einbeziehung von Seilbahnen darf die erforderlichen Mittelzuweisungen anderer Räume nicht beeinträchtigen.
2	Der NWL unterstützt die Umsetzung des RRX in NRW. Gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern VRR und NVR wurde bereits im September 2010 ein Konzept zur „Umsetzung und Integration des RRX in die weiteren Planungen und die anstehenden Wettbewerbsverfahren der Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen“ erarbeitet. Dabei ist aus Sicht des NWL die Integration der Außenäste nach Münster, Bielefeld – Minden und nach Paderborn – Kassel für die Verkehrsentwicklung in NRW von besonderer Bedeutung. Hierzu ist es richtig, auch gesetzliche Grundlagen im ÖPNVG zu schaffen. Die im Gesetz vorgesehene Vorrangfinanzierung darf nicht dazu führen, dass das sonstige SPNV-Netz und der übrige ÖPNV in NRW finanziell beeinträchtigt werden.
3	Die Infrastrukturmaßnahmen tragen dazu bei, Schwachstellen im Netz zu beseitigen. Darüber hinaus wurden in der unter „Frage 2“ genannten Konzeption weitere zwingend erforderliche Infrastrukturmaßnahmen insbesondere in der Bahnhofsinfrastruktur identifiziert, die ebenfalls zeitgerecht realisiert werden müssen. Außerdem gibt es eine Vielzahl weiterer auch kleinteiliger Infrastrukturmaßnahmen, die u. a. im SPNV-Beirat zusammengetragen wurden und für die es nun gilt, konsequent Finanzierungswege zur Umsetzung zu erschließen, um das SPNV-Netz insgesamt zu stabilisieren und zu verbessern.
4	Die Umsetzung des RRX muss mit Augenmaß erfolgen. Wir gehen davon aus, dass unter Berücksichtigung der landesseitigen Vorgaben auch die übrigen SPNV-Netze im NWL finanzierbar bleiben. Wir regen daher an, dass auch in der Rechtsverordnung unmissverständlich klargestellt wird, dass die Finanzierung des gesamten SPNV-Angebots sicherzustellen ist.
5	Leider gibt die DB AG ihre mittel- und langfristigen Planungen zum Fernverkehr nur bruchstückhaft und anlassweise bekannt und stimmt sie nicht mit den Aufgabenträgern des SPNV ab. Von daher können über die Planung der DB AG im Fernverkehr nach Inbetriebnahme des RRX und die Auswirkung auf den SPNV keine Aussagen gemacht werden.
6	Die derzeitigen Planungen und Vorgaben in der Rechtsverordnung zum ÖPNVG mit vom Grundsatz ca. 800 Sitzplätzen je Zug in den Hauptkorridoren gehen bereits deutlich über die Ansätze der Bundesstudie zum RRX hinaus. Sie sind aus unserer Sicht geeignet, Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass es auch in vielen Relationen im NWL im Zulauf auf die Oberzentren zu Kapazitätsengpässen kommt.
7	Die Fahrgastzahlen in allen drei Segmenten des SPNV (RE, RB, S-Bahn) haben sich in den letzten 15 Jahren sehr positiv entwickelt. Die Nachfrage stößt in manchen Segmenten und Teilräumen deutlich an ihre Grenzen, vor allem was die Infrastrukturkapazitäten betrifft. Für den zentralen Raum Rhein-Ruhr wird der RRX sicher eine Entlastung bringen. Aber auch jenseits des Ballungsraumes – z. B. im Zulauf auf die übrigen Oberzentren und Universitätsstädte gibt es zu Spitzenzeiten deutliche Engpässe. Diese könnten teilweise im Rahmen von Ausschreibungen durch Bestellung von mehr Fahrleistungen mit dem entsprechenden Kostenaufwand behoben werden. Teilweise sind jedoch vorher zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen, um z. B. dichtere Takte fahren zu können, notwendig. Hierauf müsste die Investitionspolitik des wichtigsten Infrastruktureigentümers DB Netz ausgerichtet werden.

8	Die Mittel für die Instandsetzung des Bestandsnetzes werden der DB im Rahmen einer „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV-Mittel, 2,5 Mrd. p. a.) zugewiesen. Insgesamt halten wir diese Mittel für zu gering. Beispielhaft diskutieren wir aktuell mit der DB die Sanierung von drei derzeit 2-gleisigen Tunneln auf der Oberen Ruhrtalbahn Hagen – Warburg, die die DB Netz nur noch 1-gleisig sanieren möchte. Damit werden in einem zweigleisigen Streckenbereich eingleisige Abschnitte und damit langfristig neue Zwangspunkte geschaffen. Solche Entwicklungen sind nicht akzeptabel, sie sind kontraproduktiv.
9	Im Rahmen des ÖPNVG wird eine „bedarfsgerechte Ausstattung“ für die SPNV-Finanzierung hergestellt. In den letzten Jahren konnte die Steigerung der Regionalisierungsmittel (1,5 % pro Jahr Bund – Land – SPNV-Aufgabenträger) die Kostensteigerungen nicht ausgleichen. Der Nahverkehrsplan des NWL enthält eine Vielzahl weiterer verkehrlich notwendiger Leistungsausweitungen, für die keine Finanzierungsspielräume erkennbar sind.
10	Durch Absenkung der damaligen Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG (Koch-Steinbrück-Papier, Absenkung der anrechenbaren Schultage) sind nach Pauschalierung der Ausgleichsleistungen gem. ÖPNVG NRW die Zuwendungen für den Ausbildungsverkehr im Laufe der Zeit insgesamt herabgesetzt worden. Parallel dazu konnten Kostensteigerungen insbesondere in den Bereichen Personalkosten und Diesel in den letzten Jahren nur zum Teil über Einnahmesteigerungen durch Tarifmaßnahmen bzw. Kostensenkungen durch Optimierungen aufgefangen werden. Darüber hinaus ist der demografische Wandel (starker Schülerrückgang insbesondere in Westfalen) und dadurch bedingte Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr bei gleichzeitig konstanten Kosten, ständigen Anpassungen der Verkehre durch zum Teil uneinheitliche Änderungen innerhalb der Schullandschaft (Schulschließungen, unterschiedliche Anfangs- und Unterrichtszeiten) zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sollten zusätzliche Landesmittel zur besseren Finanzierung des Ausbildungsverkehrs, der eine wesentliche Säule des Liniensverkehrs insgesamt darstellt, bereitgestellt bzw. die Verwendung der Mittel nach § 11a ÖPNVG flexibler gehandhabt werden können. Auch für den Fahrgast günstige Sozialtickets können nur mit entsprechender finanzieller Unterstützung kostendeckend angeboten werden.
11	Der größte Kostenfaktor im SPNV mit insgesamt fast $\frac{2}{3}$ der Gesamtkosten sind die von der DB berechneten Infrastrukturkosten. Bundesseitig wäre eine stärkere Kontrolle zur Überwachung der Kostenentwicklung in diesem Bereich wünschenswert. Zumindest müssen die Bundeszuweisungen im Rahmen der Regionalisierungsmittel der Kostenentwicklung angepasst werden, was derzeit nicht geschieht. Die Tarifergiebigkeit in Westfalen-Lippe ist, auch belegt durch das durch das Land beauftragte ergänzende Gutachten zur Vorbereitung der Revision des ÖPNVG, die höchste in NRW. Weitere Tarifierhöhungen sind dem Fahrgast nicht zumutbar.
12	Die Prognosemodelle in dem PwC-Gutachten zur Vorbereitung der Revision des ÖPNVG enthalten nach unserer Auffassung realistische Einschätzungen der künftigen Entwicklung der Kostenpositionen insbesondere in den Bereichen Energie-, Personal- und Infrastrukturkosten.
13	Die ermittelten Förderpauschalen ergeben sich aus den verkehrsvertraglichen Verpflichtungen des NWL und wurden von PwC auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsverträge rechnerisch ermittelt.
14	Die Mittelverteilung in NRW sollte sich nicht ausschließlich an den tatsächlichen Kosten und Erlösen orientieren, sonst wird unwirtschaftliches Handeln belohnt und Effizienzverbesserung bestraft. Wäre der NWL nicht den durchaus beschwerlichen und mit wirtschaftlichen Risiken behafteten Weg der wettbewerblichen Vergabe der SPNV-Leistungen gegangen, läge die wirtschaftliche Belastung bei einer unterstellten Wettbewerbsquote von nur 30 % (statt der tatsächlichen 75 %) um ca. 20 – 25 Mio. Euro/Jahr höher.
15	Ja, im Rahmen der dem Land zugewiesenen Regionalisierungsmittel des Bundes. Wichtig wäre es, im Rahmen der Revision der Bundesregionalisierungsmittel mit dem Bund und den anderen Ländern eine für NRW angemessenere Mittelausstattung zu erreichen, um Spielräume für weitere Verbesserungen im SPNV in NRW zu bekommen.
16	Eindeutig ja. Der NWL hat zu dieser Thematik „Schlüssel für die Verteilung der Regionalisierungsmittel“ 2010 ein Gutachten beim „Institut für Verkehrswesen an der Universität Münster“ erarbeiten lassen. Die Ergebnisse wurden in der Fachzeitschrift „Der Nahverkehr“ (Ausgabe 10/2010) veröffentlicht. Darin werden auch Aspekte wie „Pünktlichkeit, Erreichbarkeit oder Schadstoffemissionen“ angesprochen.

17	Durch die Erhöhung der Mittel im NWL wird dieser in die Lage versetzt, die insbesondere durch die Erhöhung der Stationspreise der DB entstehenden Mehrkosten aufzufangen.
18	Wie bereits in der Einführung dargelegt, wurde der NWL in den Jahren 2008 – 2012 bei den Mitteln nach § 12 (nur 11,2 % der Landesmittel) klar benachteiligt. Das novellierte ÖPNVG hebt diese Benachteiligung teilweise auf, und führt beim NWL zu einer Erhöhung der Mittel. Inwieweit die insgesamt vorgenommene Reduzierung der Pauschale mit dem Bedarf der beiden anderen Aufgabenträger im Einklang steht, muss von dort beantwortet werden.
19	s. Ziffer 18
20	s. Ziffer 18, aufgrund der angespannten Haushaltlage der Gebietskörperschaften sind kommunale Umlagen für den SPNV ausgeschlossen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die kommunalen Schulwegkostenträger in Westfalen bereits heute durch die hochpreisigen Tarife stärker belastet werden als in anderen Regionen in NRW. Leistungseinschränkungen im Bestandsnetz werden vom NWL strikt abgelehnt, sie würden die mühsam errungenen Erfolge in Frage stellen und das Image des SPNV negativ beeinflussen.
21	Hierzu ist vom NWL keine Aussage möglich.
22	Barrierefreiheit ist von großer Bedeutung. Bei den Fahrzeugen im SPNV konnte insbesondere durch die wettbewerbliche Vergabe und die formulierten Fahrzeuganforderungen viel erreicht werden. Problempunkt sind im Wesentlichen die Verkehrsstationen. Durch die Modernisierungsoffensive (MOF 1) wurde und MOF 2 wird bereits an vielen Stellen die Barrierefreiheit hergestellt. Eine MOF 3 wird empfohlen. Hauptproblem sind die kleineren Verkehrsstationen, für die es vsl. in den nächsten Jahren keine Perspektiven geben wird.
23	Der gesamte Investitionsbedarf im NWL (SPNV und ÖPNV) kann in der Kürze der Zeit nicht ausreichend genau abgeschätzt werden.
24	Betriebliche Optimierungen gibt es in den Einstiegssituationen. Dies trägt zur Entspannung der teilweise angespannten Fahrzeiten und damit zur Verbesserung der Qualität bei.
25	Im SPNV entsprechen die im Wettbewerb beauftragten SPNV-Leistungen mit Neufahrzeugen den jeweiligen europäischen Normen. Darüber hinaus sollte das Thema Elektrifizierung von Strecken konsequent weiter verfolgt werden. Auch das ist E-Mobilität.
26	Der NWL hat bereits in seiner schriftlichen Stellungnahme zum ÖPNVG vom 27.09.2011 deutlich gemacht, dass er eine gesetzliche Grundlage bei der Mittelzuweisung begrüßen würde. Ebenso ist darin aufgeführt, dass Veränderungen bei den Mittelzuweisungen der parlamentarischen Kontrolle unterliegen sollten und daher zumindest bei der Rechtsverordnung ein „Einvernehmen“ mit dem Verkehrsausschuss verankert werden sollte.
27	s. Frage 26
28	Die SPNV-Aufgabenträger haben kaum Einflussmöglichkeiten auf die Infrastrukturkosten. Daher wäre ggf. eine im Gesetz angelegte und auf Infrastrukturkosten beschränkte Ermächtigung vorstellbar, für diesen Bereich im Rahmen einer konkretisierenden Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss einzugreifen.
29	Uns ist bekannt, dass die spezifischen Aufwendungen für Trassen und Stationen <u>landesweit</u> bei über 495 Mio. € pro Jahr liegen. Für den NWL ergibt sich folgende Situation: Im Jahr 2009 hat der NWL insgesamt 140,7 Mio. € an Trassenkosten und 17,9 Mio. € an Stationskosten aufgewendet. Infolge einer Änderung des Stationspreissystems der DB hat der NWL im Jahr 2011 bereits 26,7 Mio. € an Stationskosten aufwenden müssen. Die Frage nach den spezifischen <u>Investitionen</u> für Stationen und Trassen kann jedoch nur durch DB Station&Service sowie durch DB Netz konkret beantwortet werden.
30	Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat im Dezember 2009 per Bescheid die Regelungen der DB Station&Service AG (DB S+S) über die Höhe der Stationsentgelte für ungültig erklärt. Die bislang geltenden Entgelte entsprachen in ihrem Grundsatz nicht den Vorschriften des Eisenbahnrechts, da sie nach Aussage der BNetzA nicht auf Basis der anfallenden Kosten je Kategorie und Bundesland berechnet wurden. Die Struktur des Preissystems (Kategoriepreismodell) wurde nicht unmittelbar beanstandet. Bisher war die Grundlage der Stationspreise ein länderbezogenes Preissystem mit 6 Kategorien, wobei in den Bundesländern die Kategorien unterschiedlich bepreist waren. Das bisherige System wird durch ein regional bezogenes Preissystem ersetzt, welches sich an den Gebieten der SPNV-Aufgabenträger orientiert. Die aufgabenträgerscharfe Preissystematik führt in Nordrhein-Westfalen dazu, dass 2011 drei Preissysteme für die Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe zur Anwendung kommen.

	Im Ergebnis führen die Neuordnung der Stationskategorien, die neuen Stationspreise sowie die neuen Zuglängenfaktoren dazu, dass für den NWL im Jahr 2011 eine Mehrbelastung an Stationsentgelten von ca. 7 Mio. Euro entstanden ist. Für Nordrhein-Westfalen waren Belastungen in etwa neutral, da sich insbesondere im VRR Aufwendungen bei den Stationspreisen reduzierten.
31	Den SPNV Aufgabenträgern werden die Kostensätze nicht transparent gemacht. Diesen Anspruch hat nur die BNetzA, die nach unserer Einschätzung dazu derzeit trotz intensiver Bemühungen auch nicht in der Lage ist.
32	Nein
33	-
34	Die Erhöhung des Fördersatzes wird begrüßt. Insbesondere für DB-Maßnahmen sollte in Einzelfällen auch eine 100 % Förderung möglich sein.
35	Über die Höhe und den Einsatz der Regionalisierungsmittel in Bezug auf Investitionen kann der NWL keine Aussagen treffen.
36	Für den Bereich des SPNV geht die Schere zwischen den Regionalisierungsmitteln des Bundes und der Kostenentwicklung immer weiter auseinander. Dazu trägt u. a. auch der Infrastrukturkostenanteil des „Bundesunternehmens DB AG“ maßgeblich bei. Allein durch Wettbewerbsgewinne ist dies nicht mehr ausgleichbar. Das Land NRW muss sich beim Bund für eine bessere Mittelausstattung einsetzen.
37	Die Erhaltung der Entflechtungsmittel ist von großer Bedeutung, um auch den investiven Bereich ausreichend finanzieren zu können in Verbindung mit einer Dynamisierung auf Basis 2012 mit jährlich 2 %.
38	Der NWL unterstützt die legislative Forderung und ist derzeit dabei, einen Gemeinschaftstarif in Westfalen-Lippe zu entwickeln, der die 5 regionalen Tarife integriert, den NRW-Tarif ablöst und sich dem Fahrgast als „ein Tarif“ präsentieren wird. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe wurde hierzu mit Landesunterstützung ein Projektbüro in Bielefeld eingerichtet. Für den NWL ist es von besonderer Bedeutung, dass der Tarifraum Westfalen-Lippe an den verkehrlichen Bedürfnissen ausgerichtet wird. Hierzu gehört, dass der Tarifraum Westfalen-Lippe die dem VRR angehörenden Städte Dortmund und Hagen und Teile des Ennepe Ruhr-Kreises einbezieht. Insoweit besteht allerdings noch Dissens zur Auffassung von Vertretern des MBWSV. Zur Finanzierung des SPNV und ÖPNV ist es wichtig, dass die in Westfalen gute Tarifergiebigkeit erhalten bleibt.
39	keine
40	Die Forderung zur Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes haben wir auf die Kooperationsräume bezogen (s. Frage 38). Sollte sich die Forderung auf ganz NRW beziehen, dürfte dies erhebliche finanzielle und auch organisatorische Folgen nach sich ziehen. Es ist für uns nicht vorstellbar, dass z. B. im Bereich des VRR das Tarifniveau der hochpreisigen westfälischen Tarife umgesetzt werden kann. Auf der anderen Seite müssten bei einer Basis des VRR-Tarifs für ganz NRW erhebliche Finanzmittel als Ausgleich für die Durchtarifizierungsverluste aufgewandt werden. Das vom Land in Auftrag gegebene ergänzende Gutachten zur Vorbereitung der Revision des ÖPNVG (Teil Tarifergiebigkeit, Intraplan) hat die unterschiedlichen Tarifergiebigkeiten beim SPNV aufgezeigt. Im „übrigen ÖPNV“ ist dies sicherlich ähnlich.
41	In vielen Themen – wie z. B. der Entwicklung des RRX – ist eine konstruktive Zusammenarbeit der ZV mit dem Land unerlässlich und wird auch so gelebt. Das Ministerium kann sich jederzeit einen eigenen (unverfälschten) Eindruck über die Zusammenarbeit der Aufgabenträger machen. Der NWL ist jederzeit bereit, das Land über Abstimmungsergebnisse der Zweckverbandsversammlung zu informieren. Ein gesondertes Berichtswesen verursacht nur überflüssigen bürokratischen Aufwand ohne jeglichen sachlichen Mehrwert.
42	Die Mittelansätze entsprechen dem vorbereitenden Gutachten zur Revision des ÖPNVG durch PwC. Die Faktoren Einwohnerzahl, Strecke oder Fläche haben dabei keine Rolle gespielt.
43	s. Frage 38

44	Wir halten die „angedrohten“ Sanktionen für nicht geeignet, zumal sie einen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung darstellen. Weitere Aspekte s. auch Frage 38. Von großer Bedeutung in dem größten Verkehrsraum in NRW, Westfalen-Lippe, ist die Beibehaltung regionaler Tarifenster im kleinräumigen Verkehr, um aufgrund der heterogenen Struktur kundengerechte Tarifangebote auch vor dem Hintergrund einer ausreichenden Ergiebigkeit entwickeln zu können. Kundengerecht heißt: Der Fahrgast muss dabei im Mittelpunkt der Tarifplanung stehen.
45	<p>Die derzeit bestehenden Regelungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - § 2 Abs. 3) einheitliche, nutzerfreundliche Tarife, koordinierte Fahrgastinformation, Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderung, einheitliche Qualitätsstandards, hohe Pünktlichkeit, Sauberkeit, Anschlusssicherheit, Fahrgastfreundlichkeit, barrierefreie Fahrgastinformation (Bus und Haltestellen) - § 2 Abs. 7) Möglichkeit alternativer Bedienungsformen - § 2 Abs. 8) Barrierefreiheit gewährleisten <p>sind unseres Erachtens hinreichende Mindeststandards. Auch in Bezug auf die Tarifgestaltung sind ausreichende Vorgaben vorhanden, die entweder bereits umgesetzt wurden bzw. sich in der Umsetzungsphase befinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - § 5 Abs.3) bzw. § 6 Abs. 3) Fortentwicklung Gemeinschaftstarif, kooperationsraumübergreifender Tarif mit Ziel landeseinheitlicher Tarif, einheitliche Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards (einheitliches Ticketsortiment, Einführung EFM,...)
46	Unabhängig von einer gesetzlichen Regelung halten wir eine konstruktive Zusammenarbeit der Akteure in NRW für selbstverständlich und stellen das laufend unter Beweis.
47	Die Regelung unterscheidet sich letztendlich dadurch, dass der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages beschlossen wird. Möglicherweise wird dadurch eine schnellere Mittelbereitstellung bei dringenden Infrastrukturprojekten erreicht. Die parlamentarische Kontrolle bleibt erhalten.
48	Es ist sinnvoll, das jährliche Förderprogramm beizubehalten. Nur so ist die Transparenz zur Finanzierung der ÖPNV-Vorhaben sichergestellt.
49	s. Frage 26
50	Im NWL wird trotz dezentraler Strukturen mit einem vergleichsweise geringen Verwaltungsaufwand gearbeitet. Die Reduzierung auf 2% engt die Spielräume zwar ein, der NWL wird diese Grenze aber unter Verzicht auf das ein oder andere Projekt einhalten können.
51	-
52	-
53	s. a. Frage 18 und Einführung
54	Vorteile einer Mittelverteilung per Rechtsverordnung sind für uns nicht erkennbar. (ansonsten s. a. Frage 26 und 28)
55	Das Ministerium verspricht sich eine flexiblere Handhabung bei kurzfristigen Änderungen der Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Trassenpreise). Bedingung ist, dass von dieser Ermächtigung nur in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern Gebrauch gemacht wird. Zur demokratischen Legitimation ist ein Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss u. E. unverzichtbar.
56	Das jetzige ÖPNVG baut auf einer „bedarfsgerechten“ Mittelverteilung auf. Gleichzeitig erhalten die Aufgabenträger durch die gesetzliche Regelung Planungssicherheit. Sollte der Weg der Mittelverteilung per Rechtsverordnung beschritten werden, sollte eine Veränderung der Mittelverteilung nur im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss erfolgen. Derzeit werden viele wichtige Wettbewerbsverfahren in NRW durchgeführt, die die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spätestens ab 2016 ff verändern werden. In der Erläuterung zur ergänzenden Rechtsverordnung ist ausgeführt, dass im Rahmen der Bundesrevision auch in NRW eine erneute Begutachtung der wirtschaftlichen Situation durchgeführt wird. Dies wird vom NWL unterstützt.
57	Im SPNV wurden die Mittel bedarfsgerecht ermittelt und berücksichtigt. Trotz der gesetzlich verankerten Vorrangfinanzierung des RRX müssen die übrigen SPNV-Netze in NRW finanzierbar bleiben.

58	Die demographische Entwicklung bedarf in Bezug auf ihre Wirkung auf die SPNV-Nachfrage zukünftig einer stärkeren Beachtung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von SPNV- und ÖPNV-Angeboten demografische Effekte fördern oder ihnen entgegenwirken können. Altersbezogen sind die Entwicklungstendenzen innerhalb der 3 Zweckverbände sehr unterschiedlich. (s. a. Frage 57)
59	s. a. Frage 57
60	Durch die Umstellung werden keine Auswirkungen auf die Planung erwartet. Eine Sicherheit bzgl. der Förderung und Umsetzung des Vorhabens würde aber ein jährliches Förderprogramm für den Antragsteller bedeuten.(siehe Nr. 48)

Wir bitten darum, die von uns vorgetragenen Anmerkungen und Hinweise bei der weiteren Novellierung des ÖPNVG entsprechend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hermann Paßlick

