

Reiner Latsch
Konzernbevollmächtigter für das Land
Nordrhein-Westfalen

Herrn
Dieter Hilser
Vorsitzender des Ausschusses für Bauen,
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
Mitglied des Landtages Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/99**

Alle Abg

25. September 2012

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für die Möglichkeit, neben der Anhörung am 1. Oktober 2012 zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), auch schriftlich Stellung nehmen zu können.

In der Anlage füge ich Ihnen die Stellungnahmen der DB Regio AG Region NRW, DB Regio Bus NRW, DB Fernverkehr AG, DB Netz AG und DB Station&Service AG bei.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) - Geschäftsfeldbezogene Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG

25. September 2012

1. DB Regio AG, Region NRW

Erklärtes Minimalziel muss es sein, die aktuelle Verkehrsverteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr – also den sogenannten Modal Split – in Nordrhein-Westfalen auch bei wachsendem Mobilitätsbedürfnissen zu erhalten. Vor dem Hintergrund des erwarteten Gesamtverkehrswachstums ist es politisch wünschenswert den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern. Dafür sind Rhein-Ruhr-Express (RRX) und die Weiterentwicklung der Tarife unverzichtbare Bausteine.

Die Gestaltungsmöglichkeiten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen sind aufgrund der vorhandenen Infrastruktur begrenzt. Eine Optimierung und Änderung der Angebotsstruktur wird sich ohne Ausbau der Infrastruktur nicht realisieren lassen; hier ist als zentrales Projekt insbesondere der RRX zu nennen.

Der RRX stellt für NRW aufgrund seiner zentralen Lage im Netz eines der Schlüsselprojekte dar. Dieser herausragenden Position wird die Aufnahme als konkretes Projekt im besonderen Landesinteresse gerecht. Da der Schienenverkehr auf der hoch belasteten Hauptachse Hamm-Dortmund-Düsseldorf-Köln seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat, wird eine entscheidende weitere quantitative oder qualitative Angebotsverbesserung in NRW ohne RRX nicht möglich sein. Der übrige ÖPNV wird von den geplanten Verbesserungen ebenfalls profitieren, da der SPNV/ÖPNV als sogenannter gebrochener Verkehr (anders als beim Auto kann man nicht an seinem Startort einsteigen und umsteigefrei seinen Zielort erreichen) aus Sicht des Fahrgastes immer hinsichtlich seiner Angebotsqualität als Gesamtsystem gesehen und beurteilt wird. Aus diesem Grund sollte sich bei Realisierung des RRX die Angebotsqualität des SPNV außerhalb des RRX sowie im ÖPNV nicht verschlechtern.

Die Finanzierung von Infrastrukturausbau und Betrieb im SPNV wird in den kommenden Jahren alle Beteiligten vor große Herausforderungen stellen. SPNV/ÖPNV besteht nicht nur aus der Finanzierung von Verkehrsleistungen; Grundlage für jede Verkehrsleistung ist das Vorhandensein von leistungsfähiger Infrastruktur. Insofern müssen die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur sowie des Verkehrsangebotes eng aufeinander abgestimmt sein.

Da sich das Verkehrsaufkommen nicht an den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln orientieren wird, muss es Ziel sein, durch gezielten Einsatz der verfügbaren Finanzmittel Verkehre effektiv auf bestimmte Verkehrsträger zu steuern. Wichtig ist also der zielgerichtete und effiziente Einsatz der Finanzmitteln, welcher sich strikt am Bedarf der Kunden orientiert und für diese den größtmöglichen Nutzen bringt.

Die stärkere Gewichtung von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (insbes. RRX) sowie die Flexibilisierung und bedarfsgerechte Steuerung der Finanzmittel setzt an den zentralen Stell-schrauben im SPNV von NRW an. Im Interesse des Erfordernisses einer flexiblen und verlässli-

chen Planung sind effiziente Planungsprozesse erforderlich. Dies setzt eine kooperative Zusammenarbeit aller Beteiligten voraus.

SPNV und ÖPNV finanzieren sich im Wesentlichen aus zwei Töpfen: Bestellerentgelte und Tarifeinnahmen. Um bei begrenzten oder sinkenden öffentlichen Mitteln das Angebot aufrechterhalten zu können, muss sich die Ausgestaltung der Tarife an den erforderlichen Aufwendungen für den SPNV und ÖPNV einschließlich der unternehmerischen Anforderungen an die Gestaltung des Angebots orientieren.

In der Verkehrsplanung wird zwischen der Verkehrserzeugung (Grund für die Reise) und Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel (z. B. Auto, SPNV, ÖPNV) unterschieden. Die Ausgestaltung der Tarife stellt einen der wesentlichen Entscheidungsfaktoren bei der Verkehrsmittelwahl dar. Ein einheitlicher Gemeinschaftstarif baut aus Kundensicht zentrale Zugangshürden zum öffentlichen Personenverkehr ab und schafft die Voraussetzung für eine einfache Nutzung und Tarifierung des ÖPNV. Die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs wird so deutlich begünstigt. Die veränderte Formulierung im ÖPNV-Gesetz bedeutet einen klaren Auftrag, die heutige bestehende Tarifvielfalt mit ihren heterogenen Regelungen weiter zu einem einfachen und homogenen Gemeinschaftstarif zu entwickeln. Dabei sollte auf tariflich einheitliche Eckpunkte wie z.B. Kinderaltersgrenze, Angebote für Senioren oder einheitliche Produktausgestaltung (Wochekarte vs. 7-Tage-Karte) in NRW hingewirkt werden.

Der Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV/SPNV sowie die sinnvolle Steuerung von Investitionsmitteln im Sinne der Fahrgäste wird zu qualitativen und quantitativen Verbesserungen führen und dem Gesamtsystem ÖPNV/SPNV nützen.

Ergänzungen zu Einzelthemen:

Die **Betrachtung indirekter Kosten** (wie Umweltschäden, CO₂-Emissionen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch) der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen der Planung und Entscheidungsprozesse ist sinnvoll. Dies stärkt das Verkehrsmittel Eisenbahn als ökologisches Verkehrsmittel und bedeutet eine auf die Zukunft ausgerichtete Verkehrspolitik, die die Verkehrsmittelwahl zugunsten des SPNV/ÖPNV beeinflusst.

Der Umfang an planmäßigen und außerplanmäßigen Großveranstaltungen (z. B. Fußball, Messe Gamescom) hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Jede Flexibilisierung, die **bedarfsgerechte Zusatzverkehre** ermöglicht um das Regelangebot ergänzen, ist sinnvoll und wird das System qualitativ und quantitativ verbessern.

Das Thema **Barrierefreiheit** ist für die Eisenbahn in der TSI PRM geregelt. Gemäß § 13 EBO sollen Bahnsteige in der Regel auf 76 cm über Schienenoberkante gebaut werden; Ausnahme sind bei S-Bahn-Systemen möglich.

2. DB Regio Bus NRW

Die Auswirkungen der Etablierung eines Westfalentarifes oder NRW-weiten Verbundtarifes müssen im Einzelnen betrachtet werden. Erfahrungsgemäß kommt es bei der Etablierung größerer Verbundtarife zu sog. Durchtarifierungsverlusten, die von anderer Seite ausgeglichen werden müssen - entweder durch höhere Ticketpreise oder Ausgleich durch öffentliche Hand.

3. DB Fernverkehr AG

Ergänzungen zur Frage nach möglichen Auswirkungen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf das Angebot des Fernverkehrs:

Belastbare Aussagen zum langfristigen Fernverkehrsangebot sind derzeit nicht möglich, da die Auswirkungen des zunehmenden Wettbewerbs im SPFV und der seitens der Politik beschlossenen Liberalisierung des Fernbusverkehrs schwer absehbar sind.

Aus heutiger Sicht wird das künftige Liniennetz im Fernverkehr nach Einführung des RRX vsl. weitgehend der aktuellen Struktur entsprechen. Die Nordanbindung Köln/Bonn Flughafen (ICE Linie 10) würde jedoch entfallen, da der Flughafen dann bereits durch RRX-Linie sehr gut angebunden wäre.

Das von SMA, ITP und BVU in 2006 erstellte Gutachten zur Bewertung des Rhein-Ruhr-Expresses in NRW geht von Nachfrageverlagerungen vom Fernverkehr auf das Nahverkehrsangebot in der Größenordnung von 240 Mio. Pkm aus.

4. DB Netz AG

Informationen über die Inanspruchnahme von Investitionsförderungen des Landes NRW durch die DB Netz AG, RB West:

- nach § 12 ÖPNVG - pauschalierte Investitionsförderung (85 % mit 2/3/7 % PP)
- nach § 13 ÖPNVG - Investitionsmaßn. im besonderen Landesinteresse (Maßn. aus der Rahmenvereinbarung NRW - 100 % mit 13 % PP) (S 9 - Komplementäranteil des Landes NRW).

Die Anträge auf Investitionsförderung werden bei den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) Köln, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) Gelsenkirchen sowie Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Münster gestellt.

Das Antragsverfahren bezüglich der Beantragung von Fördermitteln nach den §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW ändert sich nicht, ebenso das Verhandeln und Abschließen von Verträgen zu Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG.

Ergänzungen zu Einzelthemen:

DB Netz befürwortet die Möglichkeit, nicht in der ÖPNV-Pauschale (§11) ausgeschöpfte Mittel an die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für Zwecke der Investitionsförderung vornehmen zu können.

Die Erhöhung der Zuwendung von 85% auf 90% für Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG stellt eine Verbesserung für die Finanzierung der jeweils betroffenen Maßnahmen dar mit der Konsequenz, dass für weniger Maßnahmen Mittel zur Verfügung stehen, da das Budget nicht aufgestockt wird; in Einzelfällen ist eine Erhöhung des Höchstfördersatzes bzw. die Vollfinanzierung anzustreben, um über eine Finanzierungsquelle die Maßnahme abzuwickeln.

Die Reduzierung der pauschalierten Investitionsförderung in Höhe von 30 Mio. € betrifft neben den Gebietskörperschaften auch die DB Netz AG. Da von dem Gesamtvolumen dem SPNV maximal 50% aus der Förderung nach § 12 zustehen, lässt sich hieraus eine Herabsetzung für die DB in Höhe bis zu 15 Mio. € ableiten mit der Konsequenz, weniger nach § 12 ÖPNVG geförderte Maßnahmen realisieren zu können bzw. dass Mittel nicht zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden können. Eine Ausgleichmöglichkeit zwischen der „ÖPNV-Pauschale“ – „pauschalierten Investitionsförderung“ und „Investitionen mit besonderem Landesinteresse“ könnte dies auffangen.

5. DB Station&Service AG

Der Gesetzentwurf beinhaltet eine Reduzierung der jährlichen Investitionspauschale von 150 Mio. € auf 120 Mio. €. Die für Investitionsmaßnahmen zur Verfügung stehende Investitionspauschale in Höhe von jährlich 120 Mio. € erscheinen in der Gesamtsicht aller notwendigen Maßnahmen als nicht ausreichend.

Zum Thema Barrierefreiheit / Stufenfreiheit: Zurzeit sind 68,8% der Stationen in NRW stufenfrei erschlossen. Sollten alle Stationen - unabhängig von der jeweiligen Reisendenfrequenz - stufenfrei erschlossen werden, ergibt sich ein sehr großer, momentan nicht bezifferbarer Finanzierungsbedarf.

Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach §11: Die Verordnung legt die Fördergeber fest, bei den Verkehren, die ab 10.12.2023 in den RRX münden, in kommenden Ausschreibungen auch die RRX-Kriterien anzuwenden. Angesichts der langen Ausschreibungsfristen ist die Konsequenz, dass dies praktisch ab sofort oder kurzfristig anzuwenden sein wird. Die infrastrukturellen Auswirkungen bezogen auf diese Stationen wären dann, dass an den entsprechenden Stationen grundsätzlich eine Kantenhöhe von 76 cm und ggf. eine Kantenlänge von bis zu 220 m vorzuhalten wäre.

- Die grundsätzliche Kantenhöhe von 76 cm wird von der DB begrüßt, kann jedoch dazu führen, dass aktuelle Maßnahmen umgeplant bzw. bereits mit Fördermitteln realisierte Maßnahmen ggf. noch innerhalb der Zweckbindungsdauer umgebaut werden müssen. Hier besteht das Risiko zur Rückzahlung von Fördermitteln. Eine genaue monetäre Analyse ist kurzfristig nicht möglich.
- Die Verordnung fordert, als Voraussetzung für den RRX in einem noch näher zu analysierenden Umfang die Kantenlänge bis zu 220 m vorzuhalten. Daraus ergibt sich ggf. erstens ein hoher Investitionsbedarf zum Umbau bzw. Verlängerung der Kanten, ggf. auch außerhalb des RRX-Netzes. Diese Verlängerung der Kanten führt zweitens gegenüber dem Status Quo zu einer Erhöhung der Betriebsführungskosten. Wie oben können aus dieser Vorgabe auch laufende Vorhaben planerisch oder terminlich betroffen sein.

Sollte die Regulierungsbehörde eine Umlage der durch die obigen Festlegungen veranlassten etwaigen Zusatzkosten auf die Stationspreise nicht zulassen, sind diese inklusive der ggf. erhöhten Betriebsführungskosten entsprechend auf den Verursacher umzulegen.

Ergänzungen zu Einzelthemen (Sachstand Stationspreissystem)

- Weiterhin starker regulatorischer Einfluss auf die Stationspreise
- Ende August 2013: Bundesnetzagentur (BNetzA) und DB S&S unterzeichnen **öffentlich-rechtlichen Vertrag**
 - Inhalt: Abschaffung Zuglängenfaktor (ZLF), Einführung Verkehrsleistungsfaktor (VLF)
 - Methode: Trennung in SPNV und SPFV; SPNV zahlt nur Grundpreis, SPFV zahlt Grundpreis zzgl. bundesweit einheitlichem Faktor 2,4 (Stationspreismodell mit 7 Kategorien auf Ebene der SPNV-Aufgabenträger bleibt erhalten)
 - Ziel: Zumindest bis zur Neuverteilung der Regionalisierungsmittel zum 01.01.2015 gesamthaft keine Mehrbelastung des SPNV durch Abschaffung des ZLF
 - Vorgehen:
 1. 01.01.2013 Einführung „historischer“ VLF (basiert auf historischen Belastungsanteilen SPNV/SPFV und wird im Interesse der Länder eingeführt)
 2. 01.01.2015 Einführung „rechnerischer“ VLF (auf Basis Markttragfähigkeit oder Kosten)
- **Zu beachten**: Trotz Berücksichtigung der kurzfristig starren Reg.-Mittelausstattung im „historischen“ VLF sind **Verteilungseffekte** zwischen den Ländern und **innerhalb der Länder zwischen den Aufgabenträgern (AT) auch in 2013 nicht ausgeschlossen!**

▪ Gründe für **mögliche Umverteilungen zwischen den AT in 2013:**

- Kostenbasis ist eine Mischkalkulation aus den IST-Kosten der Jahre 2009, 2010 und 2011 (zuvor nur 2009 und 2010)
- Haltemengen werden nicht mehr mit ZLF, sondern mit dem „historischen“ VLF gewichtet
- Erstmals Vergangenheitswerte Grundlage der Haltemengen (statt Anmeldungen für das kommende Fahrplanjahr)

Weiteres Vorgehen

- Zur Einführung des „historischen“ VLF ist eine Änderung **der Entgeltgrundsätze in den Geschäftsbedingungen** von DB S&S (INBP) notwendig:
 - Veröffentlichung am 04.09.2012 (www.deutschebahn.com/agb-personenbahnhoefe)
 - Stellungnahmefrist der Zugangsberechtigten bis zum 04.10.2012
 - Prüfung der INBP durch die BNetzA
 - Inkrafttreten der geänderten INBP zum 01.01.2013
- Darüber hinaus wird **zum 01.01.2013 eine neue Stationspreisliste** in Kraft treten (nach Prüfung durch die BNetzA).

Sobald die BNetzA der Preisbildungssystematik für die Stationsentgelte 2013 zugestimmt hat, wird DB S&S die Länder und Aufgabenträger über die monetären Auswirkungen schriftlich informieren (vrs. im Oktober 2012). Somit könnten die Belastungen aus den Stationsentgelten 2013 für die Mittelrevision in NRW noch rechtzeitig berücksichtigt werden.