

**Stellungnahme der VRR AöR v. 02. April 2013**

**Zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags NRW  
am Montag, 15. April 2013**

**Ermittlung von Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im Öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum  
individualmotorisierten Verkehr in NRW**

**Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 16/1258**

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/605**

A02

**Fragen zur Art und zur Verfügbarkeit der Daten**

Halten Sie die existierende Datenbasis für eine nachhaltige Verkehrspolitik bzw. Verkehrsinfrastrukturausstattung und deren Verfügbarkeit für ausreichend?

Die wesentlichen Daten sind verfügbar.

Wer verfügt über diese und andere relevanten Daten und mit welchen Voraussetzungen sind diese einsehbar?

Verkehrsunternehmen, Verbünde, Verbände und kommunale Aufgabenträger etc. Voraussetzungen werden als sehr unterschiedlich eingeschätzt, z.B. wenn es sich um private Unternehmen handelt (Unternehmensgeheimnis). Die Frage ist nicht eindeutig. Es nicht bekannt in welcher Tiefe Daten von einer interessierten Bevölkerung nachgefragt würden und ob es dazu - über die heute verfügbaren Daten hinaus - überhaupt Bedarf gibt.

Welche zusätzlichen Anreize werden ggf. gebraucht, vorhandene Daten systematisch und maschinenlesbar bereit zu stellen und einer interessierten Öffentlichkeit verfügbar zu machen? Welche Argumente sprechen gegen eine Veröffentlichung von Daten?

In welchen Formaten liegen Nutzer- bzw. Nutzungsstatistiken und Kostenanalysen für die unterschiedlichen Verkehrsträger vor?

Worauf bezieht sich die Frage?

Sind die Daten von ÖPNV (aufgegliedert nach SPNV und ÖSPV) und MIV in der vorliegenden Form vergleichbar? Lassen sich mit den vorhandenen Daten verkehrsträgerübergreifende Aussagen treffen? Sind die methodischen Grundlagen bekannt und valide?

Keine Aussagen möglich, da der MIV in unseren Betrachtungen eine untergeordnete Rolle spielt.

Sind die vorliegenden Daten der Teilfinanzierungen aus Bundes-, Landes- und Kommunalmitteln sowie der Querfinanzierung und Beteiligungsstrukturen durch öffentliche Unternehmen vergleichbar, so dass sie für vergleichende Analysen verwendet werden können?

Soweit diese Daten vorliegen sind sie nicht vergleichbar.

### **Fragen zu Studien und Aktualität der aufbereiteten Daten**

Liegen Studien vor, die entweder die Finanzierungsgrundlagen von ÖPNV und MIV oder die Datengrundlagen untersuchen und bewerten? Helfen diese Studien beim Vergleich von ÖPNV und MIV?

Wie beurteilen Sie die Aktualität der vorliegenden Studien/Berichte/Daten und halten Sie eine Aktualisierung oder Fortschreibung dieser Studien/Berichte/Daten für sinnvoll?

### **Fragen zur Erhebungsart und Verfahren**

Müssten die Daten ggf. in anderer Weise als durch ein Gutachten erhoben werden? Wäre die Einrichtung eines unabhängigen Expertengremiums der richtige Weg, um die identifizierten Ziele zu erreichen?

Welche Stelle sehen Sie als geeignet an, vorhandene Daten, die regelmäßig erhoben werden, in Zukunft zusammenzuführen?

Wie beurteilen Sie die Verfahrensweisen bei der Extrapolation von Verkehrsströmen zur Beurteilung künftiger Bedarfsschätzungen? Gibt es eine Wertung verschiedener Prognosemodelle in Hinblick auf ihre empirisch festgestellte Genauigkeit?

Halten Sie eine Gesamtkostenanalyse für realisierbar?

In der Regel verfügen u.a. Verbände wie der VDV oder der ADAC über entsprechende Studien.

Es liegen bei den uns bekannten Studien/Berichte/Daten nicht immer die neuesten Informationen vor. Eine Aktualisierung ist manchmal wünschenswert.

Nein. Ein Expertengremium kann einen Rahmen setzen, wie es zurzeit die ÖPNV Zukunftskommission tut. Solange nicht geklärt ist, wie „identifizierte Ziele“ finanziert werden sollen bedarf es keines unabhängigen Expertengremiums.

./.

Hierüber können wir keine Aussage machen, da uns hierzu nicht genügend Kenntnisse vorliegen.

Nur mit sehr hohem Aufwand, insbesondere unter zeitlichen Gesichtspunkten.

Welche Länder in Deutschland oder Regionen in Europa dienen in Hinblick auf transparente Finanzierungsströme als Vorbild?

./.

### Generelle Fragen

Benötigt die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur Ihrer Meinung nach eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung?

Ja.

Finden Sie es wichtig, die objektive Vergleichbarkeit von öffentlichem Personenverkehr und Autoverkehr herzustellen? Wie wichtig finden Sie dabei die Einbeziehung direkter und indirekter Kosten in einer entsprechenden Aufstellung?

Ja. Prinzipiell gibt es diese Vergleiche schon seit längerem. Da es für den ÖPNV (bisher) keine Lobby gibt, werden die Ausführungen in der Öffentlichkeit nur am Rande wahrgenommen.

Lassen sich Lärm, Flächenverbrauch, Umweltkosten, Stauzeiten, Chancen der Städtebauentwicklung etc. in einem rechnerischen Modell abbilden? Wenn nicht welche Möglichkeiten der objektiven Bewertung sehen Sie?

Es ist äußerst schwierig volkswirtschaftliche Aspekte mit betriebswirtschaftlichen Aspekten in ihren Auswirkungen transparent darzustellen. Es ist nicht klar, welches Ziel das rechnerische Modell verfolgen soll. Nur wenn sich daraus konkrete Auswirkungen für den Einzelnen ergeben (Einsparungen/Mehrkosten), lassen sich Verhaltensweisen beeinflussen. Ein reines Zahlenwerk wird i.d.R. nur zur Kenntnis genommen (nice to have). Wichtig ist in erster Linie eine ausreichende Finanzierung aller Verkehrssysteme, danach kann man über eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung nachdenken. Derzeit sind weder genügend Mittel zur Erhaltung und Sanierung der Straßeninfrastruktur einschl. Brücken noch für den Erhalt der Infrastruktur im ÖPNV vorhanden. Eine Umverteilung nicht ausreichender Mittel hilft dabei nicht weiter.

Benötigen wir zukünftig eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und lässt sich eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung auf Basis objektiver Daten besser etablieren als mit dem aktuell vorhandenen Wissen?

NRW hat sich klar positioniert und für den Erhalt vorhandener Infrastruktur vor Neubau ausgesprochen, was wir grundsätzlich für richtig erachten. Eine Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und eine ggf. geänderte Priorisierung, eine grundlegende Änderung oder Neuausrichtung bei der Planung von Infrastruktur erscheint derzeit unrealistisch.

Was halten Sie von einer Neubewertung der Verkehrsinfrastruktur und einer Neugewichtung der verschiedenen Verkehrsträger sowie einer ggf. geänderten Priorisierung der Verkehrsträger bei der Entwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur?

Die notwendigen Daten sind bekannt um die Veränderungsprozesse zu begleiten. Das Problem besteht viel mehr in der Umsetzung von Vorhaben (zu lange Genehmigungsverfahren).

Erwarten Sie in den nächsten Jahrzehnten Veränderungen bzgl. der Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, die wir mit der derzeitigen Fortschreibung der Entwicklung nicht erfassen können?

Sehen Sie den aktuell großen Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur auch als Chance, vielleicht sogar als Verpflichtung, die Weichen für unsere zukünftige Verkehrsinfrastruktur (2040) zu stellen?

Soweit sich das im Rahmen der Bestandssicherung umsetzen lässt, ja.

Hätte eine objektivere/langfristigere Einschätzung in der Vergangenheit Fehlentwicklungen in der Verkehrsinfrastruktur vermeiden können und hilft vergleichbares Datenmaterial bei der Bewertung des zukünftigen Bedarfes hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturentwicklung?

Die Entscheidungen zur Umsetzung von Verkehrs- Infrastrukturprojekten war nicht immer von Objektivität und fehlendem Datenmaterial geprägt, sondern wurde z.T. getrieben von verfügbaren Zuschüssen von EU/Bund/Land.