

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

Ansprechpartner Landkreistag NRW:  
Dr. Markus Faber  
Tel.-Durchwahl: 0211.300.491.310  
E-Mail: [m.faber@lkt-nrw.de](mailto:m.faber@lkt-nrw.de)

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**16/622**

A02, A11

Ansprechpartner Städte- und Gemeindebund  
NRW:  
Roland Thomas  
Tel.-Durchwahl: 0211.4587.233  
E-Mail: [roland.thomas@kommunen-in-nrw.de](mailto:roland.thomas@kommunen-in-nrw.de)

Aktenzeichen: 36.16.05 MF/MB

Datum: 04.04.2013

**Schriftliche Stellungnahme zu den öffentlichen Anhörungen zu den Anträgen der Fraktion der PIRATEN, Drs. 16/1258, und der CDU, Drs. 16/1474, beide am 15.04.2013**

Sehr geehrter Herr Hilser,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den o.g. Anhörungen und zu den Fragenkatalogen. Bitte haben Sie Verständnis, wenn wir auf beide Anhörungen mit einem Schreiben antworten und die jeweiligen Fragenkataloge nur im Gesamtzusammenhang beantworten.

**I. Stellungnahme zu dem Fragenkatalog zu dem Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drs. 16/1258**

Der Landkreistag NRW und der Städte- und Gemeindebund NRW sehen in einer umfangreichen und qualitativ guten Datengrundlage für den ÖPNV in NRW eine wichtige Basis für die weiteren verkehrlichen und wirtschaftlichen Planungen der kommunalen Aufgabenträger im ÖPNV. Nur wenn die Aufgabenträger auf belastbare Daten zum Verkehrsgeschehen und den verkehrlichen Entwicklungen in NRW zurückgreifen können, ist eine effektive Planung von Verkehrsangelegenheiten möglich.

Allerdings ist die bestehende Datengrundlage heute bereits vielschichtig und wird durch neuere gesetzliche Vorgaben sogar noch erweitert. So gibt es eine nicht unerhebliche Datenerhebung durch das statistische Landesamt (IT.NRW), eine Verkehrsstatistik für den ÖPNV durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Angaben zu wirtschaftlichen Kennziffern in den nach handels- und gesellschaftsrechtlichen Regeln zu veröffentlichenden Geschäftsberichten der Verkehrsunternehmen sowie Angaben in den Geschäftsberichten der Zweckverbände in den drei Kooperationsräumen für den SPNV.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass durch die EU-ÖPNV-Verordnung – VO (EG) 1370/2007 – in erheblichem Umfang neue Berichts- und Veröffentlichungspflichten statuiert werden, die die Aufgabenträger im ÖPNV insbesondere zu einer umfänglichen Publikation der gewährten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der ausgewählten Betreiber sowie den zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten gewährten Ausgleichsleistungen verpflichten. Letzteres dürfte

einen großen Teil der durch Aufgabenträger gewährten finanziellen Ausgleichs umfassen. Die Berichte müssen nach dem Wortlaut des Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 eine Kontrolle und die Beurteilung von Leistung, Qualität und Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen.

Hinzu kommt, dass gegenwärtig die Zukunftskommission für den ÖPNV in NRW umfassend den Status quo in verkehrlicher, wirtschaftlicher und infrastruktureller Weise analysiert und dabei auch eine größere Zahl landesweiter verkehrlicher und finanzieller Kennzahlen herausarbeitet.

Vor diesem Hintergrund gehen Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW davon aus, dass die bestehenden tatsächlichen Datengrundlagen für den Verkehrssektor einschließlich des ÖPNV gegenwärtig im Grundsatz ausreichend sind. Denkbar wäre allerdings, dass das aus vielen Quellen bestehende Datenmaterial in geeigneter Art und Weise und in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren aggregiert und zusammengefasst wird. Eine solche Aggregation könnte vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW in enger Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden im SPNV, den Verbänden des Verkehrsgewerbes und den kommunalen Spitzenverbänden in NRW unter Beteiligung von IT.NRW als statistischem Landesamt vorgenommen werden.

Parallel könnten wir uns vorstellen, zukünftig in bestimmten, mittelfristigen Abständen mit dem zuständigen Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW und anderen verbandlichen Akteuren im ÖPNV – zusammen mit IT.NRW als statistischen Landesamt – in einen Dialog über die Aussagefähigkeit und Konsistenz des bestehenden Datenmaterials einzutreten und ggf. bestehende Verbesserungspotenziale zu heben.

## **II. Stellungnahme zu dem Fragenkatalog zu dem Antrag der CDU-Fraktion, Drs. 16/1474, beide am 15.04.2013**

Wir haben bereits in der Vergangenheit mehrfach betont, dass auch aus Sicht der Spitzenverbände für den kreisangehörigen Raum das Projekt des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als grundsätzlich sinnvoll erachtet wird. Es dient nicht zuletzt der Anbindung und Durchbindung auch der außerhalb der Metropolregionen an Rhein und Ruhr liegenden Kreise und kreisangehörigen Gemeinden in NRW. Aufgrund der erheblichen Verkehrsdichte und der zu erwartenden Fahrgastzahlen auf den geplanten Streckenästen des RRX erscheint eine Abdeckung dieser Verkehre durch eine Öffnung von Fernverkehrsverbindungen für Fahrgäste des Nahverkehrs als nicht ausreichend.

Allerdings möchten wir auch betonen, dass eine Fokussierung auf den Streckenabschnitt Dortmund-Köln die dringend erforderliche Durchbindung in die anderen Landesteile nicht verhindern oder auch nur in den Nachrang verfallen lassen darf. Das Projekt des RRX macht nur Sinn, wenn es in einem landesweiten Konzept mit einer landesweiten Durchbindung und Konnexität der Angebote integriert wird und das Projekt RRX selbst und die regionalen Anbindungen als gleichberechtigte Ziele gesehen werden. Der RRX und seine Finanzierung dürfen nicht zu Lasten der SPNV-Leistungen in anderen Landesteilen gehen.

Was das verkehrswirtschaftliche Verhältnis von Angeboten des Nahverkehrs und des Fernverkehrs angeht, so ist zunächst zu konstatieren, dass das Verhältnis zwischen diesen beiden Verkehrsangeboten grundsätzlich durch die Legaldefinition in § 2 Abs. 5 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) bestimmt wird. Nahverkehr liegt demnach im Zweifel vor, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Damit liegt im Grundsatz eine verkehrstechnische, rechtliche und in Bezug auf die Finanzverantwortung klar definierte Trennung der Verkehrsarten vor. Schon deshalb ist es in der Regel nicht möglich, in größerem Umfang Nahverkehrsangebote durch die Öffnung von Fernverkehrsrelationen für Fahrgäste des Nahverkehrs zu substituieren. Zudem erfassen

Fernverbindungen, auch solche mit Intercityrelationen, zumeist nur gehobene Mittelzentren und Oberzentren, und dies auch nicht durchgehend in einer dem Nahverkehr vergleichbaren Vertaktungsdichte. Daher kann auch für den kreisangehörigen, ländlichen Raum in NRW nicht davon ausgegangen werden, dass mit einer Öffnung des Fernverkehrs für Fahrgäste des Nahverkehrs ein hinlänglicher Ersatz für den geplanten RRX geschaffen wird, jedenfalls soweit beim RRX die Anbindung und Durchbindung in die einzelnen Regionen gewährleistet wird. Das aufgeführte Beispiel *Bremen-Hamburg* dürfte hier einen Sonderfall für zwei relativ weit auseinanderliegende Oberzentren ohne nennenswerte Mittelzentren auf der Strecke betreffen, der nicht unmittelbar mit den siedlungstypischen Gegebenheiten in NRW, auch nicht im kreisangehörigen Raum in NRW, vergleichbar ist.

Was die zukünftige Aufrechterhaltung von Intercityrelationen in NRW angeht, so gehen wir davon aus, dass die Deutsche Bahn AG auch für die ländlicheren Gebiete in Zukunft effektive Fernverkehrsverbindungen anbieten muss – dies gilt zumal selbst der kreisangehörige, ländliche Raum in Nordrhein-Westfalen in der Regel deutlich dichter besiedelt ist als vergleichbare andere Regionen in Deutschland. Zwar kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es faktisch auf bestimmten Streckenästen zu Konkurrenzeffekten zwischen Fernverkehrsangeboten der Deutschen Bahn AG und dem RRX kommen könnte, dennoch gehen wir davon aus, dass sowohl aufgrund der Kleinräumigkeit der typischer Weise im Nahverkehr anfallenden Beförderungen und auch aufgrund der klar unterschiedlichen Tarif- und Fahrausweisstrukturen zwischen Fern- und Nahverkehr beide Verkehrsangebote auch in Zukunft eine eigene Kundenstruktur haben werden.

Für Nachfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung



Rainer Limbach  
Beigeordneter  
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich-Gerbrand  
Beigeordneter  
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen