

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Herrn  
Dieter Hilser MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für Bauen, Wohnen  
und Verkehr des Landtages Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Per E-Mail an Ausschussekretariat:  
[harald.holler@landtag.nrw.de](mailto:harald.holler@landtag.nrw.de)

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/642**

A02, A11

Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin

09.04.2013

Telefon +49 30 37711-0  
Durchwahl 37711-520  
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

[thomas.kiel@staedtetag.de](mailto:thomas.kiel@staedtetag.de)

Bearbeitet von  
Thomas Kiel

Aktenzeichen  
66.30.15N

**ÖPNV in NRW - Schriftliche Stellungnahme zu den Anträgen der Fraktion der PIRATEN  
(LT-Drs. 16/1258) und der CDU (LT-Drs. 16/1474)  
Öffentliche Anhörung am 15.04.2013**

Sehr geehrter Herr Hilser,

herzlichen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung zu den Fraktionsanträgen und den jeweiligen Fragenkatalogen Stellung zu nehmen. Da uns eine terminliche Vertretung am 15. April 2013 nicht möglich sein wird, nehmen wir gern die Gelegenheit einer schriftlichen Stellungnahme wahr. Zu den Fragenkatalogen nehmen wir hier gemeinsam in der Reihenfolge der zeitlichen Behandlung der Anträge Stellung. Aufgrund der Osterfeiertage und der Urlaubsabwesenheit des zuständigen Referenten bitten wir die verspätete Übermittlung zu entschuldigen.

Da nicht zu allen Fragen Aussagen aus dem kommunalen Bereich möglich sind, gehen wir nur auf die uns jeweils betreffenden Fragestellungen ein.

**I. Ermittlung von Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im Öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW, Antrag der Fraktion der Piraten (LT-Drs. 16/1258 - Neudruck -)**

Generelle Fragen:

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

Sachbezogen ist eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, insbesondere unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten, als äußerst sinnvoll einzustufen, da nur auf diese Weise zweifellos vorhandene Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern methodisch identifiziert, berücksichtigt und abgebildet werden können. Sofern mit einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung jedoch methodische Widersprüche zu etablierten Bewertungsverfahren konstruiert oder selektiv nach dem Opportunitätsprinzip sektorale Betrachtungen in den Vordergrund gestellt werden sollen, wie es im

Falle der IGVP NRW sehr stark den Eindruck erweckte, raten wir dringend von einer erneuten verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung Abstand zu nehmen.

**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. Um Projekte verschiedener Verkehrsträger vergleichbar zu machen, müssen gleiche Maßstäbe angelegt werden. Es ist wichtig die objektive Vergleichbarkeit herzustellen und dabei direkte sowie indirekte Kosten einzubeziehen. Ein geeignetes Beispiel hierfür stellt z. B. die bundesweit eingeführte wissenschaftliche Methode der ganzheitlichen und auch ständig aktualisierten Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich der Folgekostenrechnung dar.

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

Selbstverständlich lassen sich all diese Parameter modellhaft abbilden. Voraussetzung ist die abgestimmte Festlegung der Messgrößen, deren modellhafte Bewertung und funktionale Verknüpfung mit Vergleichsgrößen (z. B. Monetarisierung).

**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?**

In Hinblick auf die kommunale ÖPNV-Infrastruktur wäre unter Berücksichtigung des Investitionsbedarfes für Neubau, insbesondere aber auch für Erneuerung, eine Verschiebung der Schwerpunkte zu Gunsten der Finanzierung dieser Vorhaben als positiv zu werten.

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

Ja, in den nächsten Jahrzehnten werden Veränderungen bezüglich der Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur erwartet, die mit der derzeitigen Fortschreibung der Entwicklung nicht erfasst werden. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahrzehnten wird sich an die vorhersehbare sozio-demographische Entwicklung anpassen müssen. Dies wird vor allem eine stärkere Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit zu Folge haben. Bisher als Problem erkannt, jedoch bei der Fortschreibung der Entwicklung und der Haushaltsplanung vernachlässigt, ist der enorme Erneuerungsbedarf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, festzumachen insbesondere an den größeren Ingenieurbauwerken Brücken, Tunnel, Durchlässe, Stützmauern etc. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Nicht erkannt und somit auch nicht erfasst sind die Themenkomplexe Brandschutz und Sicherheit, hier insbesondere auch im Infrastrukturbestand, die zukünftig an Bedeutung gewinnen werden. Auch hier muss eine entsprechende Berücksichtigung erfolgen.

**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?**

Ja, insbesondere als Chance, die Verkehrsinfrastruktur an die o.g. erwarteten zukünftigen Anforderungen anzupassen.

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

Zunächst ist Festzuhalten, dass Einschätzungen für die Zukunft immer mit Ungewissheiten und Unwägbarkeiten behaftet sind. Insofern wird eine „objektivere“ und „längerfristige“ Betrachtung stets eine Illusion bleiben. Eine weitergehende Datengrundlage, die heute noch nicht absehbare, zukünftig belangreiche Daten berücksichtigt, kann jedoch auch weiterhin nicht geschaffen werden. Anforderungen an Datengrundlagen können sich z. B. auch auf Grund gesetzlicher Vorgaben ergeben, die auf zukünftig aktuelle Entwicklungen reagieren. Wichtig ist es, die vorhandene Datengrundlage auf die erwarteten zukünftigen Anforderungen hin zu prüfen und bedarfsgerecht anzupassen sowie bei erkannten Fehlentwicklungen rasche Korrekturen im System zu ermöglichen. Ein zusätzlicher Datenerfassungsüberbau, die Erhebung wissenschaftlicher Daten „auf Verdacht“ sind dafür indes wenig hilfreich.

**Bezüglich der Fragen zur Art und zur Verfügbarkeit / zu Studien und Aktualität der aufbereiteten Daten sowie Fragen zur Erhebungsart und Verfahren** schließen wir uns vollinhaltlich der Ihnen bereits vorliegenden Stellungnahme des Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes vom 04.04.2013 an. Wir lehnen die Idee ab, zusätzlich zur oder neben der bestehenden ÖPNV-Zukunftskommission weitere Expertengremien einzurichten, um Grundsätze der Datenerhebung und Datenerfassung auszuarbeiten.

Soweit für die politische Entscheidung über konkrete Maßnahmen Erkenntnisse und Daten hilfreich sind, die bisher nicht in entsprechender Form aufgearbeitet vorliegen, wird ein höherer Vorteil in einer gutachterlichen Beauftragung gesehen statt bestimmte Daten flächendeckend von den zuständigen Aufgabenträgern und Behörden auf Vorrat zu erfassen und vorzuhalten.

## **II. Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ausbauen – Fernverkehr verbessern, Antrag der Fraktion der CDU (LT-Drs. 16/1474)**

### **Fragen der CDU-Fraktion/FDP-Fraktion**

Gemeinsam mit den übrigen kommunalen Spitzenverbänden haben wir in der Vergangenheit mehrfach betont, dass das Projekt des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als grundsätzlich sinnvoll erachtet wird. Es dient nicht nur der Verbindung der Ballungszentren, sondern nicht zuletzt auch der Anbindung und Durchbindung 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.

### **Ergänzende Fragen SPD-Fraktion/Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

#### **3. Welche Bedeutung haben die Bundesmittel nach dem Entflechtungs- und dem Regionalisierungsgesetz für die Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?**

Ohne die Entflechtungsmittel, welche die Mittel aus dem ehemaligen Länderprogramm des GVFG abdecken, wären zukünftig weder Investitionen in den Neubau noch in die notwendige Erneuerung

und Modernisierung von ÖPNV-Infrastruktur möglich. Das Land und die Zuwendungsempfänger sind nicht in der Lage diese Aufwendungen allein zu tragen. Für die Fortzahlung der Entflechtungsmittel hat der Deutsche Städtetag auf Bundesebene gefordert, die Mittel für die Gemeindeverkehrsfinanzierung in den Jahren 2014 bis 2019 auf den tatsächlichen Bedarf in Höhe von 1,96 Mrd. Euro aufzustocken. Der Bundesrat hat sich –insbesondere auf Betreiben des Landes Nordrhein-Westfalen - diese Forderung ausdrücklich zu eigen gemacht (vgl. BR-Drs. 813/12 Beschluss). Mit dieser Forderung soll den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz und dem in einem gemeinsamen Gutachten von DST, VDV und 13 Bundesländern ermittelten Investitionsbedarf Rechnung getragen werden. Zu begrüßen ist insbesondere auch das im Rahmen der Tätigkeit der ÖPNV-Zukunftskommission beauftragte Rechtsgutachten, welches zur Frage der Fortschreibung der Entflechtungsmittel und der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel verfassungsrechtlich wichtige Anregungen liefert.

**4. Ist der Erhalt und Ausbau des ÖPNV ohne Bundesmittel in der bisherigen Höhe möglich?**  
Nein.

**6. Ist die Entwicklung von Fahrgastzahlen auch auf die Verbesserung der Verkehrsangebote zurückzuführen?**

Selbstverständlich, denn zu diesem Zweck werden die Zuwendungen für Investitionen in die Infrastruktur ausgereicht. Die Erfolge werden regelmäßig im Zuge der Führung von Verwendungsnachweisen geeignet belegt. Andere z. B. sozio-demographische oder politische Einflüsse wirken flankierend.

**7. Würde die Realisierung des RRX negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben?**

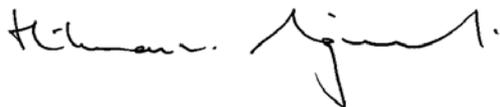
Für den kommunalen ÖPNV werden überwiegend positive Auswirkungen erwartet. Vor allem wird ein attraktiver Regionalverkehr die Wegekettten in den kommunalen ÖPNV und zurück deutlich stärken. Dazu sind die eingangs unter II. genannte erforderliche Durchbindung in die anderen Landesteile sowie die Integration in das übrige Verkehrsangebot als Anforderung aller kommunalen Spitzenverbände zu beachten.

**9. Welche Bedeutung haben Direktverbindungen im Schienenpersonenverkehr?**

Ein zusätzlicher Widerstand zur Nutzung des ÖPNV ist einhergehend mit zusätzlichem Umsteigeaufwand wissenschaftlich nachgewiesen. Direktverbindungen sind verkehrswissenschaftlich attraktiv. Daher haben insbesondere Direktverbindungen im ÖPNV eine hohe Bedeutung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Hilmar von Lojewski