



KVE mbH - Kirchstraße 5 - 53879 Euskirchen

Landtag NRW
Sekretariat
des Verkehrsausschusses des Landtages
Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Kirchstraße 5
53879 Euskirchen
Bushaltestelle Kirchstraße
Linien 298, 807, 810, 871, 872

Telefon 02251-9 57 21-0
Telefax 02251-9 57 21-21
info@kve-euskirchen.de
www.kve-euskirchen.de



29. August 2002

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
Öffentliche Anhörung von Sachverständigen im Landtag von NRW
Gemeinsame Stellungnahme der Aufgabenträger- und Managementgesellschaften in NRW

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident Schmidt,

vielen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen im Landtag von NRW. Vielen Dank auch an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses Herrn Manfred Hemmer.

Auf Vorschlag der Landtagsfraktionen sind wir Ihrer Bitte gefolgt und möchten Ihnen innerhalb der gesetzten Frist eine Stellungnahme zum o. a. Gesetzentwurf zur Verfügung stellen. Dabei wendet sich der von Ihnen vorgegebene Fragenkatalog größtenteils an die Belange der Zweckverbände und betrifft den Zuständigkeitsbereich der lokalen Aufgabenträger nur im geringem Maße. Dennoch möchten wir auch hierzu eine Ausarbeitung abgeben, da unser Aufgabenbereich von der Gesetzesnovellierung nicht unerheblich berührt wird. Immerhin werden rund 80% aller Fahrgäste innerhalb des ÖPNV mit Bussen befördert.

Deshalb erlauben wir uns, Ihren Augenmerk neben dem von Ihnen vorgelegten Fragenkatalog auf unsere relevanten Zuständigkeitsbereiche zu lenken.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Kreise und kreisfreien Städte auch in Zukunft für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV zuständig sein werden. Damit wird dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung Rechnung getragen. Dieses Grundrecht erfährt derzeit durch die Befassung im EU-Konvent mit dem Ziel dies in eine europäische Verfassung aufzunehmen, weiteres Gewicht. Wir begrüßen auch, dass zugesichert wird, den Status quo der Finanzierung zu gewährleisten.

St.Nr. 209/5700 1663

Aufsichtsratsvorsitzender
Landrat Günter Rosenke
Geschäftsführer
Dipl.-Geogr. Roland Schmidt

Amtsgericht Euskirchen
HRB 1509
Kreissparkasse Euskirchen
BLZ 382 501 10 Konto 1 029 180

Dennoch haben wir verschiedene grundsätzliche Bedenken:

- Eingriffe in das Recht auf kommunale Selbstverwaltung,
- Aufnahme von Magnetschwebebahnen in den ÖPNV,
- keine Einvernehmensregelungen im Zusammenwirken zwischen den lokalen Aufgabenträgern und der den Zweckverbänden sowie im Aufstellungsverfahren für den SPNV-Nahverkehrsplan,
- mangelnde Gewichtung in der Aussagekraft der Nahverkehrspläne,
- keine diskriminierungsfreie Fahrzeugförderung,
- unterschiedliche Verfahrensweisen in der Finanzierung der Zweckverbände und der lokalen Aufgabenträger.

§ 1 „Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen“

Obwohl das Landesregionalisierungsgesetz in Teilbereichen einer Anpassung bedurfte, insbesondere bedingt durch die Finanzierung der ZugKm-Ausweitung von 74 Mio. Km (Basis –Fahrplanjahr 1993/94) auf 87 Mio. Km (heute) zu 98 Mio. Km mit Einführung des ITF II im Dezember 2002, ist die geplante Einführung des Metrorapid in NRW eine Intention zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes, speziell durch Veränderungen im Bereich der Finanzierung aber auch als neue Betriebsform außerhalb des AEG und des PBefG stehend. Zwar erhält der Metrorapid keine Zuwendungen nach § 12 „Infrastrukturförderung“, dennoch besteht die große Sorge, dass die Finanzierung der Fahrzeuge und Betriebskosten des Metrorapids sich durch Umverteilung der Geldmittel negativ auswirken könnte. Daher ist es erforderlich, dass von Seiten des Landes an den bisherigen Zusagen festgehalten und durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass eine eventuelle Realisierung des Metrorapid sich nicht zu Lasten der ÖPNV- bzw. SPNV-Finanzierung und deren Bedienungsqualität auswirkt. Es sollte per Gesetz sichergestellt werden, dass die Organisationspauschalen für alle Aufgabenträger und die sonstige Investitionsförderung (aber auch die Höhe und die Verteilung der Transfermittel auf die Zweckverbände), hiervon unberührt bleiben.

§ 5 „Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination“

Zunächst berührt der in § 5 erweiterte Katalog der auf Zweckverbandsebene gemeinsam wahrzunehmenden Aufgaben das verfassungsrechtlich zugesicherte Grundrecht der kommunalen Selbstverwaltung. Die genannten Erweiterungen greifen ohne weitere Klarstellungen in die Zuständigkeitsbereiche der Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß § 3 bezüglich Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV bzw. gem. § 8 bezüglich der Festlegung der Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung, die Investitionsplanung sowie die Angaben über den voraussichtlichen Finanzbedarf ein. So kann z.B. die Definition von überzogen hohen Qualitätsstandards durch die Zweckverbände unmittelbar zu Mehrbelastungen der Kreise (und Kommunen) als zuständige Aufgabenträger und Financiers führen. Daher liegt hier innerhalb des Gesetzentwurfs eine Unstimmigkeit in der Folgerichtigkeit vor. Eine weitere hieraus deutlich erkennbare Schiefelage resultiert aus der unterschiedlichen Behandlung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden und der Kreise selbst. Während im Aufstellungsverfahren zum kommunalen Nahverkehrsplan nach § 9 Be-

nehmens-, bzw. Einvernehmensregeln für Städte und Gemeinden vorgesehen sind, fehlen solche Grundlagen für die kommunalen Aufgabenträger gegenüber den Zweckverbänden. Hieraus können sich sehr ungünstige Konstellationen entwickeln, was das oben aufgeführte Beispiel der Definition von Qualitätsstandards durch die Zweckverbände klar belegt.

Zu den weiteren einzelnen Begrifflichkeiten gemäß Absatz 3 verweisen wir auf unsere Anmerkungen in den jeweiligen Stellungnahmen.

§ 6 „Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken“

Neben der Aufnahme der Magnetschwebbahnen ist die Bildung der Management-Gesellschaft unter Beteiligung des Landes ein weiterer neuer Eckpunkt der Gesetzesnovellierung. Obwohl die beabsichtigte Gesellschaft keinen zusätzlichen Aufgabenträger darstellt und nur „dienende“ Funktion besitzen soll, besteht die Sorge, dass mit der Gründung einer Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes vermehrt Aufgaben von der Kommunalebene in Richtung des Landes verschoben werden könnten. Somit könnten Weichenstellungen, die sich (finanziell) vor Ort auswirken, nicht mehr direkt mitbestimmt werden. Diese Entwicklung konterkariert den Wesensgehalt der Regionalisierung, die auf eine unmittelbaren Schnittstelle zum Kunden abstellt. Diese Verantwortlichkeit vor Ort hat sich in der Vergangenheit außerordentlich bewährt, was sich in der gestiegenen Kundenzufriedenheit und verbesserten Nachfrage dokumentiert.

Letztendlich stellt sich die Frage, ob eine besondere Veranlassung besteht, eine derartige Veränderung herbeizuführen, da trotz des Abstimmungsbedarfs der Zweckverbände und zwischen allen übrigen Aufgabenträgern sehr gute Ergebnisse erzielt werden konnten. Unserer Erkenntnis nach, soll nach Auffassung der SPNV-Aufgabenträger die erfolgreiche Zusammenarbeit der Zweckverbände noch weiter intensiviert werden und dies dokumentiert sich neben der Bildung einer Koordinierungsebene mit dem Land in dem Zusammenschluss zur „Agentur Nahverkehr NRW“. Hierdurch wird eine zusätzliche im Gesetz verankerte Managementgesellschaft u.E. überflüssig.

§ 8 „Nahverkehrsplan“

Mit der Begrifflichkeit „Konkretisierung des öffentlichen Verkehrsinteresses“ soll der Nahverkehrsplan bspw. im Genehmigungsverfahren das geeignete Instrumentarium zur Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses werden. Dieses Ansinnen wird durch uns grundsätzlich begrüßt.

Bislang waren aber die Ziele des Nahverkehrsplans lediglich von der Genehmigungsbehörde zu beachten. Es bestand keine Verbindlichkeit zur Anwendung der Festlegungen im NVP durch die Genehmigungsbehörden. Da einerseits bei den Genehmigungsbehörden jedoch keine eigene Planungskompetenz besteht, andererseits genau diese Aufgabe lt. Gesetz den Aufgabenträgern zukommt, die zudem auch die Finanzierungsverpflichtung tragen, wäre es folgerichtig, dass der Nahverkehrsplan gegenüber der Genehmigungsbehörde deutlich höheres Gewicht erhält. Die hier gewählte Formulierung ist aber unseres Erachtens nicht weitgehend genug bzw. gibt den beabsichtigten Grundgedanken nicht entsprechend wieder. Im Rahmen der Daseinsvorsorge soll der Nahverkehrsplan nach § 2 (5) nicht eine „ausreichende“ sondern

„angemessene Verkehrsbedienung“ sicherstellen. Um dieser Anforderung gerecht werden zu können, sollte dann der § 8 ergänzt werden, so dass vielmehr das Maß der „angemessenen Verkehrsbedienung“ durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger zu definieren ist. Die Festlegung dieses Maßes ist nämlich u.E. eine substantielle Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Eine solche Klarstellung ist erforderlich, da in der Genehmigungspraxis der Vergangenheit genau an dieser Stelle immer wieder lähmende Konflikte auftraten.

§ 13 „Vorhaltekosten für Fahrzeuge“

Vor dem Hintergrund wettbewerbsrechtlicher Bedenken (s. a. Vergabekammer Düsseldorf) sollte die Fahrzeugförderung in Zukunft diskriminierungsfreier und damit weniger angreifbar gestaltet werden. Für den SPNV ist dies im neuen ÖPNVG NW auch berücksichtigt worden. Für uns ein wenig unverständlich, soll die bisherige Regelung für den ebenfalls betroffenen Bus-ÖPNV aber beibehalten werden.

Die ausschließlich vorgesehene Investitionskostenförderung steht u. E. im Widerspruch zum Wettbewerbsrecht. Indiz dafür ist, dass aus einem vergleichbaren Grund bereits eine Ausschreibung von der Vergabekammer Düsseldorf aufgehoben werden sollte. Daher sollte die Fahrzeugförderung diskriminierungsfrei gestaltet werden. Die Förderung von Vorhaltekosten kann dabei eine Grundlage sein, jedoch wäre eine zwingende Voraussetzung, dass die Vorhaltekostenfinanzierung ebenso wie die heutige Investitionskostenförderung an Fahrzeugstandards geknüpft wird. Sobald Verkehrsunternehmen Voraussetzungen wie Fahrzeualter, Niederflurtechnik, etc. nicht mehr einzuhalten brauchen, würden auch keine neuen Fahrzeuge mehr angeschafft werden.

Diese Fahrzeugstandards können beispielsweise auch im Nahverkehrsplan entsprechend den Beschlüssen der Vertretungskörperschaften definiert werden.

Alternativ wäre im Rahmen der Ausschreibung auch vorstellbar, dass die Fahrzeugfördermittel in die Bestellerentgelte einfließen. Somit wäre ein diskriminierungsfreier Zahlungsfluss gewährleistet und im Rahmen der Vertragsgestaltung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen würden die Standards auf der Grundlage des Nahverkehrsplans festgelegt werden können.

Das hätte aber zur Voraussetzung, dass die Landeshaushaltsordnung zukünftig nicht nur die investive, sondern auch eine konsumtive Mittelverwendung zuließe.

§ 14 „Sonstige Förderung“

Die bisherige freiwillige zusätzliche Förderung der Zweckverbände wird gesetzlich festgeschrieben. Eine entsprechende Regelung für die lokalen Aufgabenträger fehlt. Immerhin gab es 2000 und 2001 eine um 100 Mio. DM aufgestockte Fahrzeugförderung. Diese ist in 2002 bereits wieder zurückgenommen und auch nicht in das ÖPNVG NRW aufgenommen worden. Somit läuft die Option aus § 13 auf sonstige Investitionsmaßnahmen ganz offensichtlich ins Leere. Zudem gelten für die sog. „sonstigen Investitionsmaßnahmen“ ganz enge Verwendungsmöglichkeiten entgegen der freizügigen Mittelverwendung durch die Zweckverbände, deren allgemeiner finanzieller Rahmen im neuen ÖPNVG NW, anders als bei den Bus-Aufgabenträgern, deutlich verbessert wurde.

Darüber hinaus möchten wir unsere Sorge zum Ausdruck bringen, dass nach unserer Auffassung die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes nicht zu einer Beeinträchtigung der kommunalen Selbstversorgungsaufgabe führen darf. Wir bitten Sie, unsere Anregungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Achim Oberwörmeier
(GF KVG)

Achim Overath
(GF MHV)

Roland Schmidt
(GF KVE)

Anlage

Schriftliche Stellungnahme zum Fragenkatalog des Präsidenten des Landtags von Nordrhein-Westfalen vom 21. Juli 2002

29. August 2002

**Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtages NRW
zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur
Regionalisierung des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie
zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW) am
11. September 2002 in Düsseldorf**

**SCHRIFTLICHE STELLUNGNAHME ZUM FRAGENKATALOG DES PRÄSIDENTEN DES
LANDTAGS VON NORDRHEIN-WESTFALEN VOM 21. JULI 2002:**

- 1. Unterstützen Sie die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen?**

Die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW kann nicht unterstützt werden.

Der Metrorapid ist aufgrund seiner möglichen Beförderungsgeschwindigkeit vielmehr ein Spitzenprodukt des Fernverkehrs. Ein Einsatz im Nahverkehr führt aufgrund der dichten Haltestellenfolge zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit. Damit kann dieses Produkt diesen herausragenden Systemvorteil nicht ausschöpfen. Imageverluste können die Folge sein.

- 2. Halten Sie die Schaffung eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes für angezeigt – auch im Sinne einer transparenten Mittelherkunft und –verwendung?**

Ein eigenes Metrorapidgesetz schafft auch eine Grundlage für dessen Einsatz im Fernverkehr. Dadurch können zukünftige Entwicklungen in verschiedene Richtungen gleich mit geregelt werden. Um den landesweit vorhandenen Befürchtungen der ÖPNV-Betreiber, Aufgabenträger und sonstiger Akteure gerecht zu werden, kommt einer transparenten Darlegung der Mittelherkunft eine besondere Rolle zu.

3. **Kann die Einordnung des ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird, in den SPNV dazu führen, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert mit negativen Konsequenzen auf Finanzierung und Bedienungsqualität?**

Aufgrund der mangelnden Vernetzung der verschiedenen Systeme untereinander sind Brüche in den Transportketten zu erwarten. Diese werden in ihrer Konsequenz zu Akzeptanzverlusten führen. Weitere Akzeptanzverluste können aus einer mangelnden Eignung des Metrorapid für den Nahverkehr resultieren, die sich sogar negativ auf das Gesamtsystem auswirken können.

Darüber hinaus ist konkret geplant, den herkömmlichen SPNV teilweise zu ersetzen. Allein aus diesem Grund wird der SPNV an Bedeutung verlieren müssen.

4. **Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?**

Im Vergleich zu den herkömmlichen Rad-Schiene-Systemen ist der Kostenaufwand für den Metrorapid erheblich höher. Hieraus kann eine überproportionale Reduzierung des Mitteleinsatzes für den Betrieb und Ausbau der vorhandenen Systeme folgen. Da die Förderschwerpunkte des Landes ohnehin in den Ballungszentren liegen, steht zu befürchten, dass insbesondere Projekte im ländlichen Raum benachteiligt werden.

5. **Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im Integralen Taktfahrplan – Stufe II – ab dem 15. Dezember 2002 (Fahrplanwechsel) bei 98 Millionen Zugkilometer liegen wird, wird im Gesetzentwurf festgeschrieben, dass das bedarfsgerechte SPNV-Angebot die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen (lediglich ca. 87 Millionen Zugkilometer) nicht unterschreiten darf.**

Welche Folgen können sich für die Finanzierung des herkömmlichen SPNV ergeben?

Es muss eine Festlegung des SPNV-Leistungsangebotes auf Stand Dezember 2002 erfolgen. Ansonsten würde eine Finanzierungslücke entstehen, die die Aufgabenträger zu schließen hätten.

6. **Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Abs. 5 S. 1 („Die Zweckverbände können ...“) bezüglich der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?**

Hier wird der Einstieg in die Betriebskostenfinanzierung für den Bus ermöglicht. Grundsätzlich könnten nunmehr alle schienenwürdigen Relationen in den Genuss von Fördermitteln des Landes gelangen. Der Gleichbehandlungsgrundsatz gebietet, dass nicht nur diejenigen Relationen förderfähig wären, deren derzeit bestehende SPNV-Leistungen ersetzt werden sollen, sondern insbesondere auch dort, wo der SPNV bereits früher eingestellt worden ist, bzw. wo aus historischen, topografischen oder sonstigen Gründen keine Schieneninfrastruktur vorhanden ist, müssten förderfähig sein. Da hiervon massiv die Zuständigkeiten der lokalen Aufgabenträger (für den allg. Busverkehr) betroffen wären, sind weitere Klarstellungen erforderlich.

7. Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Management-Gesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes. Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?

Eine stärkere Zusammenarbeit der Zweckverbände bei grundsätzlichen Themen wird begrüßt. Hier ist aber die Einflussnahme des Staates nicht notwendig. Durch die Einflussnahme des Staates wird unseres Ermessens der Grundgedanke der Regionalisierung konterkariert und damit wird auch dem Subsidiaritätsprinzip widersprochen. Daher sollte die Einflussnahme so gering wie möglich bleiben.

8. Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Management-Gesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?

Sofern das Land außerhalb der Management-Gesellschaft steht, kann das Land die Aufsichtsfunktion wahrnehmen.

9. Kann für Sie die von acht Zweckverbänden bereits gegründete „Agentur Nahverkehr NRW e. V.“ die gewünschte Funktion – Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände – in Selbstverwaltung ebenso gut bzw. besser als unter Beteiligung des Landes erfüllen?

Es gilt Pkt. 8; eine Beurteilung sollte durch die Zweckverbände selbst erfolgen.

10. Halten Sie den Gedanken eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände sowie beteiligte Unternehmen für umsetzbar? Können die Rahmenbedingungen so festgelegt werden, dass Markteintrittsbarrieren tatsächlich gesenkt werden? Sehen Sie in der Vorhaltung, Wartung etc. von Fahrzeugmaterial einen Zweck und eine Aufgabe der von den Zweckverbänden (und des Landes) zu gründenden Management-Gesellschaft?

Die Beschaffung, der Betrieb, Wartung und Pflege von Fahrzeugen gehören zu den Kernkompetenzen der Verkehrsunternehmen. Durch die Abschaffung der Fahrzeugförderung zumindest für SPNV-Fahrzeuge können diesbezügliche wettbewerbsverzerrende Situationen grundsätzlich nicht mehr auftreten. Aus einer Verpflichtung, Fahrzeuge aus einem Pool einsetzen zu müssen, könnten ggf. wettbewerbsrelevante Situationen auftreten, die derzeit noch nicht erkannt werden. Daher sollte der Fahrzeugeinsatz vielmehr in Richtung Leasing entwickelt werden, da hier bereits funktionierende Marktmechanismen zu Verfügung stehen.

11. Empfinden Sie das von der Landesregierung formulierte Ziel eines landesweiten Tarifs als erstrebenswert, d. h. sind damit Vorteile für den Kunden verbunden?

Der Tarif unterliegt verschiedenen Ansprüchen. Er soll einerseits für die Verkehrsunternehmen ergiebig und andererseits kundenfreundlich sein. Kundenfreundlich heißt transparent, gerecht und preisgünstig. Aufgrund der heterogenen Struktur des Landes (Ballungsraum – ländlicher Raum) sind aber die Kosten- und Nachfragestrukturen sehr unterschiedlich.

Da das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung räumlich außerordentlich beschränkt ist, muss die Tarifgestaltung v.a. die örtlichen Besonderheiten berücksichtigen und flexibel bleiben. Nur dann kann ein Tarif marktverträglich gestaltet werden und die notwendige Balance zwischen Ergiebigkeit, Gerechtigkeit und Preiswürdigkeit erzielen.

Um ÖV-Reiseketten auch im Fernverkehr abdecken zu können, erleichtern übergreifende Tarifangebote den Zugang. D.h. bei Gewährleistung des Subsidiaritätsprinzips ist ein gemeinsames Dach geeignet, den Tarif landesweit transparent zu gestalten.

Zu § 2 Abs. 3

- **Besteht bei den Zweckverbänden derzeit ein Interesse, sich in Bezug auf das Betreiben regionaler Schienennetze zu engagieren?**
- **Welche Chancen werden in der Gliederung in Teilnetze gesehen?**

Keine Angaben

Zu § 5

- **Wie realistisch schätzen die Zweckverbände und Verkehrsverbände das Ziel eines landesweiten Tarifs für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre ein?**
- **Wann ist mit einem solchen Tarif zu rechnen?**

keine Angaben

Zu § 6

- Die gemeinsame Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes wird häufig mit Hinweis auf die „Agentur Nahverkehr NRW“ abgelehnt. Welche konkreten Vorbehalte bestehen gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH?
- Welche Vorteile hätte die „Vereinslösung“ gegenüber der GmbH?

keine Angaben

Zu § 11

Diese Vorschrift ist die wichtigste dieser Gesetzesänderung:

- Wie bewerten die Zweckverbände grundsätzlich die vorgeschlagene Neuregelung?
- Wie wird die differenzierte Förderung in Abhängigkeit von Trassenpreisen und Stationsentgelten beurteilt?
- Wurden die ursprünglichen Vorbehalte, der SPNV-Finanzierungsplan sei ein zehnter Nahverkehrsplan, durch die „Namensänderung“ aufgelöst?
- Wie kommen diese Vorbehalte trotz der eindeutigen Regelung des Absatzes 4 zustande?
- Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?
- Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird?
- Welche Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?

Diese Fragestellung richtet sich explizit an die Zweckverbände.
Daher wird hier auf eine Stellungnahme verzichtet.

Zu § 12

Der Metrorapid ist von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen. In § 12 Abs. 4 ist ausdrücklich die Verpflichtung aufgenommen, mindestens die Hälfte der Regionalisierungsmittel für die Infrastruktur und die Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm für den allgemeinen ÖPNV einzusetzen.

Dadurch müsste eine ausgewogene Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeinen ÖPNV hergestellt sein.

Wie beurteilen Sie diese Regelung?

Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung der Fördertatbestände sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV?

Es gibt keine Ausgewogenheit solange der Metrorapid Bestandteil des ÖPNVG NRW ist!

Unter Berücksichtigung der Beantwortung der Frage 6 ist die Öffnung (versus Rücknahme Fahrzeugförderung) der Fördertatbestände grundsätzlich begrüßenswert. Die Tragweite der Öffnung der Fördermöglichkeiten erfordert jedoch Klarstellungen bei den Zuständigkeiten der aller Aufgabenträger.

Zu § 13

Wie bewerten Sie den Wegfall der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern?

Welche Qualitätsverbesserungen im ÖPNV hat die pauschalisierte Abgeltung der Vorhaltekosten gebracht?

Ist diese Förderung nicht nur zur allgemeinen Defizitsenkung verwendet worden?

In Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen ist der Nachweis zu führen, dass allen Bewerbern gleiche Chancen einzuräumen sind. D.h., dass alle erhaltenen öffentlichen Subventionen aus den Angeboten herauszurechnen sind. Dies ist sehr anspruchsvoll und kann bei der Vergabe zu widersinnigen Entscheidungen führen. Daher ist die pauschalisierte Fahrzeugförderung vor dem Hintergrund des Wettbewerbsrechts kritisch zu sehen (s.a. Urteil Vergabekammer Düsseldorf)!

Die bisherige Fahrzeugförderung hat bewirkt, dass das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten gesenkt werden konnte. Insbesondere die ausschließliche Förderung von Fahrzeugen in Niederflurtechnik hat zur Barrierefreiheit des ÖPNV in besonderem Maße beigetragen.

Durch die Möglichkeit, sonstige Investitionen im ÖPNV zu fördern, konnte auf kurzfristigen Bedarf sehr flexibel reagiert werden. Dies führte vor Ort zu einem erheblichen Akzeptanzgewinn bei den Fahrgästen.

Durch die enge Bindung der Fahrzeugförderung an investive Maßnahmen für den ÖPNV, ist eine missbräuchliche Verwendung der Mittel i.d.R. nicht möglich. Durch die bessere Qualität der Fahrzeuge sinken natürlich Reparatur- und Wartungskosten sowie Treibstoffkosten und auf der Erlösseite trägt die Verbesserung der Akzeptanz der Kunden positiv zur Entwicklung der Fahrgelderträge bei.

Zu § 14

- **Die bisher freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzentwurf aufgenommen und gleichzeitig um 3 Mio. EUR erhöht worden.**
- **Welche Projekte wollen die Zweckverbände hieraus finanzieren?**

Diese Fragestellung richtet sich explizit an die Zweckverbände.
Daher wird hier auf eine Stellungnahme verzichtet.