



Hauptgeschäftsstelle Unna,  
Fr.-Ebert-Str. 19, 59425 Unna

## Stellungnahme des NWL zur Novellierung des ÖPNVG

Sachverhalt	Stellungnahme NWL
§ 2 (1)	Die Ergänzung wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich des neuen zusätzlichen Grundsatzes „Erhalt vorhandener Verkehrswege“ und den Auswirkungen s.a. Stellungnahme zu § 13 (1)
§ 5 (1)	<p>Die Streichung „... oder die bisher bestehenden Zweckverbände“ wird strikt abgelehnt. Sie negiert völlig die bestehenden Organisationsformen. Besonders im großen Verbandsgebiet von Westfalen-Lippe hat es sich bewährt, dass die Interessen des SPNV nicht nur kommunal, sondern über die etablierten, politisch legitimierten Mitgliedszweckverbände gebündelt in die Verbandsgremien des Aufgabenträgers eingebracht werden.</p> <p>Die organisatorische Gestaltungsfreiheit in den drei Kooperationsräumen war wesentliche Grundlage des geltenden ÖPNVG und darf nicht angetastet werden. Der Bestandsschutz der heutigen Strukturen muss im Gesetz Berücksichtigung finden.</p>
§ 5 (3)	Bezüglich der Aufnahme von „regionalen Schnellbusverbindungen“ für zwischenörtliche Verkehre s.a. Stellungnahme zu § 11 (1).
§ 6	<p>Die dezentralen Strukturen in NRW mit drei SPNV-Aufgabenträgern haben sich bewährt. Neue Regelungen zu Eingriffsrechten sind weder erforderlich noch zielführend. Soweit bislang unterschiedliche Auffassungen zwischen den SPNV-Aufgabenträgern bestanden, wurden diese ausnahmslos zwischen diesen selbst gelöst. Die kommunale Selbstverwaltung ist zu achten.</p> <p>Soweit entgegen der hier vertretenen Auffassung gleichwohl neue Eingriffsrechte geregelt werden sollen, ist zwingend darauf zu achten, dass die demokratisch legitimierten Entscheidungen in den Zweckverbänden nicht ausgehebelt werden und keine kostenverursachenden Anordnungen des Landes ergehen, die die Aufgabenträger im SPNV zu tragen hätten. Die den SPNV-Aufgabenträgern zugewiesenen Mittel werden als Pauschale zur Verfügung gestellt, über die in den Räumen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zu entscheiden ist. Sollte das Land an einer Neuregelung festhalten, schlagen wir die folgende Formulierung aus der Anhörung der Enquetekommission zu Finanzierungsoptionen des ÖPNV vom 26.02.2016 vor:</p> <p><b>Neuer Absatz 6 (1):</b></p> <p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren (grenzüberschreitende Linien), haben die beteiligten Zweckverbände</p>

	<p>mit dem Ziel, eine Einigung über alle Angelegenheiten die Planung, Organisation und Ausgestaltung aller oder einzelner grenzüberschreitender Linien betreffend zu erreichen, zusammenzuarbeiten.</p> <p>(a) Kommt eine Einigung nicht zu Stande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag mindestens eines Zweckverbandes auf eine Einigung hinzuwirken. Im Antrag sind die beteiligten Zweckverbände, die betroffenen grenzüberschreitenden Linien sowie die einzelnen divergierenden Angelegenheiten zu benennen. Der Antrag ist allen beteiligten Zweckverbänden bekanntzugeben. Diese können dazu innerhalb einer Frist von zwei Wochen Stellung nehmen.</p> <p>(b) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Abwägung der Präferenzen in den einzelnen Kooperationsräumen über die zweckmäßige und wirtschaftliche Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4 (oder einzelner Linien bzw. Teilnetzen davon), wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber auch nach Einbeziehung des Ministeriums gemäß Buchstabe a) nicht zu Stande kommt.</p> <p>Bei der Entscheidung hat das Ministerium die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO, die Grundsätze gemäß § 2, marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Verkehrsangebots, sowie die Grundsätze des § 1 AEG zu beachten.</p>
§ 7 (1)	<p>Bezüglich der Anpassung des § 7 (1) sind nachfolgenden Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anhebung der Wertgrenze auf 5 Mio. Euro für Maßnahmen nach § 13 Abs. wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>• Der Investitionsrückstau beim Erhalt und Neubau von Infrastrukturen der Stadt- und Straßenbahnen wird einen erheblichen Finanzbedarf nach sich ziehen. Nach Aussagen des VDV stehen allein 2017 – 2025 Erneuerungsinvestitionen in einer Größenordnung von ca. 2 Mrd. Euro an. <b>Der neue Fördertatbestand darf jedoch nicht zu Lasten der Mittel nach § 11 (1) oder § 12 ÖPNVG gehen.</b> Da gemäß § 2 des novellierten ÖPNVG auch der Erhalt vorhandener Verkehrswege neue Gesetzesgrundlage werden soll, müssen auch diese Maßnahmen über 5 Mio. Euro als Fördervoraussetzung im ÖPNV-Bedarfsplan berücksichtigt werden. Ergänzend verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu § 13 (1).</li> <li>• <b>Bei Maßnahmen, die nach § 11 (1) bzw. nach § 12 (3) gefördert werden sollen, wird die Fördervoraussetzung „Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan“ abgelehnt.</b> Bei den Mitteln nach § 11 (1) und nach § 12 (3) handelt es sich um Pauschalen, die aufgrund der gesetzlichen Grundlage ÖPNVG NRW den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden. Über die Mittelverwendung wird auf der Grundlage des ÖPNVG im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung entschieden. Analog der Verwendung der Investitionen im besonderen Landesinteresse</li> </ul>

	<p>nach § 13 - hier ist der ÖPNV-Bedarfsplan Grundlage für die Mittelverwendung – ist dies bei den Pauschalen nach § 11 und 12 ÖPNVG der von den politischen Gremien beschlossene Nahverkehrsplan der Aufgabenträger gemäß § 8 ÖPNVG. Einer weitergehenden Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan bedarf es nicht. <b>Daher sind die Verweise auf die §§ 11 (1) und 12 (3) zu streichen.</b> Auch die SPNV-Aufgabenträger sind den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der LHO verpflichtet. Hinreichende Voraussetzung für die Förderung regional gewünschter Investitionsmaßnahmen ist daher ein nachgewiesener volkswirtschaftlicher Nutzen der entsprechenden Maßnahmen.</p> <p>Zusammenfassend werden die nachfolgenden Änderungen vorgeschlagen: (in <b>Fettdruck</b> bzw. Streichung kenntlich gemacht)</p> <p>(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den <b>Erhalt</b>, Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen <b>Erhalt</b>, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach <del>§ 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder</del> § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, <del>3,4</del> oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, <del>3,4</del> oder 8 gefördert werden können. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.</p>
§ 7 (4)	<p><b>Die Regelung, dass das erforderliche Einvernehmen mit den Zweckverbänden zum „Landesnetz“ gestrichen wird, wird abgelehnt.</b> Die Definitionen des Landesnetzes greifen unmittelbar in die Finanzierungsverantwortlichkeit der Zweckverbände ein. Das Landesnetz betrifft nicht nur Bindungen aktueller sondern auch künftiger Verkehrsverträge. Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Fortschreibung des Landesnetzes seit Einführung 2011 zu keinerlei Problemen geführt hat, die eine Streichung des Einvernehmens mit den Zweckverbänden rechtfertigen würde. Die geplante fehlende Einbindung der SPNV-Aufgabenträger höhlt das kommunale Selbstverwaltungsrecht aus.</p>
§ 8 (1)	<p>Die Ergänzung im § 8 (1), dass im Rahmen der öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs der „mittel bis langfristig angestrebte Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) zu benennen ist“, wird kritisch hinterfragt. Der damit verbundene Aufwand steht in keinem Verhältnis zum realen Nutzen. Außerdem ist angesichts der Größe und der völlig heterogenen Struktur der Zweckverbände ein angestrebter Durchschnittswert für den Modal Split nicht zielführend. <b>Diese Ergänzung ist zu streichen.</b></p>
§ 9 (2)	<p><b>Die Ergänzung in Abs. 2, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen sind, ist auf den Anwendungsbereich PBefG zu beschränken.</b> Die SPNV-Verkehre werden vollständig wettbewerblich vergeben. Ein gesetzliches Beteiligungsrecht der Unternehmen greift in die Gestaltungshoheit der SPNV-Aufgabenträger ein. Die Einbindung der SPNV-EVU im Beteiligungsverfahren findet bereits heute statt.</p>

1. Künftige Mittelverteilung in NRW

Die Erhöhung der jährlichen Pauschale auf mindestens eine Milliarde Euro in Satz 1 wird begrüßt. Unterstützt wird auch die Ergänzung, dass die zukünftige Verteilung nach einem objektiven und transparenten Schlüssel vorgenommen werden soll. Der NWL hat frühzeitig durch marktgerechte Wettbewerbsverfahren mit Übernahme von Risiken auch in der Einnahmeentwicklung Wettbewerbsgewinne erzielt, die zum einen die Qualität im SPNV erhöht haben und zum anderen finanzielle Handlungsspielräume geschaffen haben, die sinnvoll im System eingesetzt wurden. Die neue Mittelverteilung darf nicht dazu führen, dass solche Entwicklungen bestraft werden.

Für die weitere Mittelverteilung müssen die wesentlichen Kriterien bereits transparent im ÖPNVG selbst verankert sein. Es werden nachfolgende Eckpunkte als Forderung formuliert:

- 1. Es ist sicherzustellen, dass das Aufstellungsverfahren für die vorgesehene Rechtsverordnung in einem transparenten Verfahren mit frühzeitiger Offenlegung aller in Betracht kommender Schlüsselgrößen erfolgt. Die wesentlichen Grundlagen der künftigen Mittelverteilung müssen direkt im ÖPNVG verankert werden.**
- 2. Neben der Einwohnerzahl ist auch die Fläche und das Leistungsangebot bzw. deren Kosten beim Verteilungsschlüssel zu berücksichtigen.** Der Einwohneranteil des NWL in NRW beträgt ca. 32 %. Mit 57 % ist der NWL der mit Abstand flächengrößte Aufgabenträger in NRW, der Anteil am SPNV-Leistungsangebot beträgt ca. 33 %.
- 3. Die Ableitung eines festen Verteilungsschlüssels wird abgelehnt. Ein solcher Schlüssel ist kontinuierlich nachjustieren, um verkehrsvertragliche Entwicklungen bei den Mittelzuweisungen zu berücksichtigen. Die Rechtsverordnung zur Mittelverteilung in NRW ist daher auf den aktuellen Revisionszeitraum bis zum Jahr 2020 zu befristen.** Die Ableitung eines starren Schlüssels ist ggf. erst dann sachgerecht möglich, wenn das komplette SPNV-Netz in NRW wettbewerblich vergeben ist und damit eine einheitliche Absprungbasis geschaffen ist. Dies ist im NWL (s. oben) mittlerweile der Fall, im VRR und NVR stehen u.a. die S-Bahn-Netze noch zur Erstausschreibung an. Hier sind erhebliche finanzielle Einsparungen zu erwarten, die im Rahmen einer Nachjustierung der Verteilungsschlüssel zu berücksichtigen sind. Ansonsten würde der NWL mit bereits komplett ausgeschriebenen Leistungen benachteiligt.
- 4. Mögliche unterschiedliche Entwicklungen bei den Entgelten für die Infrastrukturnutzung müssen im Rahmen der Nachjustierung der Verteilungsschlüssel berücksichtigt werden.** Bund und Land verhandeln derzeit im Rahmen der Bundesregionalisierungsmittel und des Eisenbahnregulierungsgesetzes über die Absicherung für Kostensteigerungen im Bereich der Infrastruktur. Diese haben in den letzten Jahren erhebliche Anteile der Regionalisierungsmittel überproportional aufgezehrt. Unabhängig von dieser Absicherung auf Landesebene sind Verwerfungen unter den Aufgabenträgern durch die anstehenden neuen Trassenpreis- und Stationspreissysteme in NRW weiterhin möglich. In der entsprechenden Rechtsverordnung müssen solche Verwerfungen innerhalb von NRW ausgeglichen werden

können. Von daher muss den Zweckverbänden in NRW das Recht eingeräumt werden, eine Nachjustierung der Mittelverteilung zu verlangen, wenn generell die Entwicklung der Infrastrukturkosten im Betrieb überproportional gegenüber der Dynamisierung steigen bzw. regionale Verwerfungen durch Änderungen des Systems hervorgerufen werden.

**5. Die im Jahr 2016 auf der Grundlage einer vorläufigen Pauschalverordnung vorgenommene Mittelverteilung unter den Zweckverbänden ist nachzujustieren. Die tatsächlich und ausschließlich beim NWL erfolgte Mittelkürzung von ca. 9 Mio. € ist zurückzunehmen.**

Im aktuellen § 11(1) Satz 4 ist eine Regelung für die Verrechnung der damals neu festgesetzten Pauschale für den Zeitraum des Jahres 2011 vorgesehen. Hintergrund waren die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden Revisionsergebnisse. Eine entsprechende Regelung wird aufgrund gleicher Rahmenbedingungen auch für das Jahr 2016 gefordert. Die mit der vorläufigen Pauschalverordnung vorgenommene Mittelkürzung für den NWL in Höhe von ca. 9 Mio. Euro ist nicht sachgerecht und muss auf der Grundlage der neuen abschließenden Mittelzuweisungen zurückgenommen werden.

**6. Das Land muss mit den Aufgabenträgern in NRW eine Zieldiskussion über die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes in NRW führen.** Die in den nächsten Jahren voraussichtlich größer werdenden Gestaltungsmöglichkeiten des Landes begründet durch die Aufstockung der Bundesregionalisierungsmittel (Kieler Schlüssel) bedürfen einer Diskussion zur Fortentwicklung des SPNV in NRW. Hierzu ist eine Zieldiskussion analog der früheren Stufen des Integralen Taktfahrplans zur Weiterentwicklung des SPNV in NRW erforderlich. Auch solche Entwicklungen lassen sich über feste und starre Schlüssel nicht steuern. Denn aufgrund der Heraushebung und Erweiterung des Fördergegenstandes im § 11 (1) (regionale Schnellbusse) entsteht in der Verwendung der Mittel ein höherer Finanzierungsdruck, der in Einklang stehen muss zur Angebotsentwicklung im SPNV in NRW.

## 2. Regionale Schnellbusse

Die Aufnahme der Regelungen zu den regionalen Schnellbusverkehrten ist im Grundsatz sinnvoll. Zum einen wird eine Verortung der regionalen Schnellbusverkehre bei den Zweckverbänden in den Kooperationsräumen möglich, ohne dass eine solche Übertragung zwingend stattfinden muss. Zum anderen wird auf eine nähere Definition des Begriffs der regionalen Schnellbusverkehre verzichtet. Hierdurch sind flexible Lösungen möglich. Um den ursprünglichen Zielvorstellungen aus der Zukunftskommission NRW zu folgen, muss eine zusätzliche Mittelausstattung erfolgen, damit die Regelungen auch tatsächlich Wirkungen erzeugen. Ansonsten hätte dies nur deklaratorischen Charakter. Regionale Schnellbuskonzepte greifen unmittelbar in die kommunale Planungshoheit und wirtschaftliche Verantwortung des ÖPNV ein. Hier sind die Zusammenhänge zur Beauftragung der ÖPNV-Leistungen (Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb, Betrauungsakte an kommunale Unternehmen, eigen- oder gemeinwirtschaftliche Verkehre usw.) zu berücksichtigen.

	<p><u>3. ÖPNV-Bedarfsplanpflicht bei Förderungen nach § 11 (1) ÖPNVG über 5 Mio. Euro</u></p> <p>Bezüglich der neuen Ergänzung in Satz 9 wird auf die Stellungnahme zu § 7 (1) verwiesen. Die kommunale Selbstverwaltung ist zu achten. <b>Der Satz 9 ist zu streichen.</b></p>
§ 12 (1)	<p>Die Erhöhung der pauschalierten Zuwendung für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV von 120 auf 150 Mio. Euro wird begrüßt. Aufgrund der Langfristigkeit etlicher Investitionsmaßnahmen sollte zeitnah nach einer Einigung zwischen Bund und Ländern über die Entflechtungsmittel eine Planungssicherheit über das Jahr 2019 hinaus hergestellt werden.</p> <p>Der NWL fordert seit 2008 als flächengrößter Raum eine angemessene Beteiligung des Verkehrsraums Westfalen-Lippe an den Mitteln zur Förderung von Investitionen im ÖPNV. Der derzeitige Anteil von 16 % wird der Größe und Bedeutung des Verkehrsraums nicht gerecht. Wir verweisen hierzu nochmals auf die unter § 11 (1) genannten Kennziffern. Der NWL fordert, dass die Mittelverteilung nach § 12 ÖPNVG entsprechend dem Schlüssel für die Pauschale gemäß § 11 (1) des ÖPNVG vorgenommen wird. Verwiesen wird auch auf unsere Stellungnahme zu § 13 (1). Bereits die heutige überproportionale Verteilung der Mittel nach § 12 (1) ermöglicht VRR und NVR eine Förderung von Investitionen in die Erneuerung von Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnen.</p>
§ 12 (3)	<p>Die Möglichkeit, nicht verausgabte Mittel bis zum 30.06.2021 zur Förderung von Maßnahmen zu verwenden, wird begrüßt. Bezüglich der gewünschten längerfristigen Planungssicherheit s.a. Anmerkungen zu § 12 (1).</p> <p>Bezüglich der neuen Ergänzung in Satz 6 wird auf die Stellungnahme zu § 7 (1) verwiesen. <b>Der Satz 6 ist zu streichen.</b></p>
§ 13 (1)	<p>Zu den zusätzlichen Fördertatbeständen im § 13 (1) nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Rahmen der Kommunalisierung der Aufgabe sind auch die Investitionsentscheidungen vom Grundsatz von den kommunalen Aufgabenträgern zu treffen. Die hierfür erforderlichen Mittel sind bei den Pauschalen nach §§ 11 (1), 11 (2) und 12 zu berücksichtigen.</p> <p>Ziffer 3.: <b>Der neue Fördertatbestand darf nicht zu Lasten der Mittel nach § 11 (1) oder § 12 ÖPNVG gehen. Es muss mindestens sichergestellt werden, dass die Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen auch der parlamentarischen Kontrolle des Verkehrsausschusses unterliegen.</b></p> <p>Ziffer 4) Der NWL begrüßt den neuen Fördertatbestand „Reaktivierung von Schienenstrecken sowie Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV“. Insbesondere bei Umsetzung von Reaktivierungen ist dabei zu berücksichtigen, dass der hierfür erforderliche Mittelbedarf für die Betriebsleistungen in einer entsprechenden Nachjustierung der Rechtsverordnung gemäß § 11 (1) ÖPNVG erfolgen muss.</p>

	<p>In diesem Zusammenhang weist der NWL darauf hin, dass in Abstimmung mit Land und VRR bereits für die Elektrifizierung der Strecke Wesel-Bocholt eine Förderzusage des NWL aus Mitteln nach § 11 (1) erfolgt ist. Weiterhin erwartet der NWL die vereinbarten zeitnahen Ergebnisse der vorzeitigen Bewertungen der Reaktivierungsmaßnahmen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel-Verl im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans.</p>
--	--

ENTWURF