

Antworten des VRR zu den Fragen des Verkehrsausschusses des Landtags zur Anhörung zum ÖPNVG am 02.Mai 2007

1. Welche Verbesserungen werden für die Fahrgäste in Bussen und Bahnen durch die ÖPNVG-Novelle erreicht?

Die Novelle hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Fahrgäste, sondern befasst sich vor allem mit der organisatorischen und finanziellen Neuordnung des ÖPNV in NRW mit dem Ziel größerer Effizienz. Dies kann mittelbar auch den Fahrgästen zugute kommen.

2. Die Verbundgrenzen der neun Zweckverbände waren bisher mit komplizierten Übergangstarifen und Preissprüngen ein ständiges Ärgernis aus Sicht der Fahrgäste – werden mit dem neuen ÖPNV diese Probleme beseitigt?

Durch ständige Verbesserung und Vereinfachung der Übergangstarife und die Einführung des NRW-Tickets sind aus VRR-Sicht die Probleme der Kunden deutlich reduziert worden. Das neue ÖPNVG bringt keine Veränderung, da außerhalb der Verbände VRR, VRS und AVV die Tarife von den Verkehrsgemeinschaften, d. h. den Verkehrsunternehmen entwickelt oder zumindest maßgeblich beeinflusst werden. Das ÖPNVG zielt aber nur auf die Zusammenführung der kommunalen Zweckverbände als SPNV-Aufgabenträger und enthält keine weitergehenden Integrationsanreize im Sinne echter Verkehrsverbände.

3. (.....) Ist die Fortführung und Finanzierung der Semestertickets wie auch der neuen Schülertickets (Schokoticket) zukünftig gesichert?

Die Fortführung und Finanzierung der Semester- und Schülertickets ist nur bis 2010 gesichert, da bis dahin ein Anspruch der Unternehmen auf Ausgleichsleistungen in bisheriger Höhe besteht. Erst ab 2011 werden die Ausgleichsleistungen durch die Pauschale für die Aufgabenträger nach § 11 Abs. 2 ersetzt. So genannte „SchokoTickets“ und die übrigen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs sollten getrennt zu betrachten werden, weil für Finanzierung der SchokoTickets besondere Vereinbarungen mit dem Land getroffen wurden.

Grundsätzlich ist eine Fortführung der Semester- und Schülertickets bei der Direktvergaben von Verkehrsleistungen und Finanzierung der Unternehmen nach den EUGH-Kriterien nur dann gesichert, wenn auch ab 2011 ein Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger auf Ausgleich der Mindererlöse aus den verbilligten Ausbildungstickets in der bisherigen Höhe besteht und die besonderen Vereinbarungen zum SchokoTicket fortgeführt werden. Im Falle von Ausschreibungen der ÖSPV-Leistungen kann das Verkehrsunternehmen Mindererlöse in der Angebotskalkulation berücksichtigen, wenn Nettoverträge geschlossen werden. Bei Bruttoverträgen ist der kommunale Aufgabenträger direkt für die Einnahmen verantwortlich

4. Mit der erstmaligen Einführung eines landesbedeutsamen SPNV-Netzes durch das Land sollen bis zu 40 Mio. Zugkm vor die Klammer der SPNV-Finanzierung gezogen werden. – Welche Auswirkungen sind für die übrigen 60 Mio. Zugkm insbesondere in den ländlichen Regionen zu erwarten?

Da die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Zweckverbände nach demselben Schlüssel passiert wie bisher, steht auch dem ländlichen Raum insgesamt (Anteil Landesnetz + sonstiges Netz) genauso viel Geld für den SPNV zur Verfügung wie bisher. Sollte eine weitere Kürzung der Regionalisierungsmittel erfolgen, besteht die Gefahr, dass nicht im Landesnetz, sondern nur bei den übrigen Verkehren gekürzt wird. Dies würde VRR und VRS stärker treffen, als die übrigen Zweckverbände.

5. Der Gesetzentwurf enthält bisher keine Kriterien auf welcher Basis ein landesbedeutsames SPNV-Netz definiert werden kann (.....) – Muss das Gesetz nicht solche Kriterien zwingend enthalten, weil ansonsten ganze Regionen von einer SPNV-Erschließung abgekoppelt werden könnten?

Da das Landesnetz und evt. Änderungen im Einvernehmen mit den Zweckverbänden festgelegt werden und die Finanzausstattung der Zweckverbände nicht geändert wird, besteht die Gefahr der Abkopplung ganzer Regionen nicht. Im Gegenteil führt die Beibehaltung der nicht bedarfsgerechten Verteilung der Regionalisierungsmittel zu einer strukturellen Benachteiligung des Ballungsraums.

Der VRR hat dem Land und den Zweckverbänden ein SPNV-Konzept vorgelegt, das angebotsorientiert ein landesweites, flächendeckendes Basisnetz zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit SPNV-Leistungen vorsieht. Darüberhinausgehende Leistungen sollen nach diesem Konzept bedarfsorientiert entsprechend der Nachfrage vorge-

sehen und finanziert werden. So können die jeweils berechtigten Ansprüche sowohl des ländlichen Raumes als auch der Ballungsräume kundenorientiert befriedigt werden.

6. Für die integrierte Gesamtverkehrsplanung nach dem IGVP-Gesetz sind die Bezirksregierungen Bündelungsbehörden bei der Erarbeitung und die Regionalräte die politischen Entscheidungsgremien. Durch die Verlagerung der Entscheidungen für den ÖPNV auf die Zweckverbände wird der Integrationsaspekt in Frage gestellt. – Welche Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung sind grundsätzlich zu erwarten und welcher bürokratische Mehraufwand ist hiermit verbunden?

Bei der heutigen Praxis fallen die Verantwortung für die kostengünstige Erbringung der Betriebsleistungen und die Verantwortung für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV auseinander. Eine Zusammenfassung auf Aufgabenträgerseite erleichtert eine einheitliche und zielgerichtete Nahverkehrsplanung und kann zu Synergieeffekten führen.

Auch derzeit betreiben die Bezirksregierungen bzw. die Regionalräte keine regionale Gesamtverkehrsplanung / Masterplanung Verkehr, sondern lediglich die Erarbeitung bzw. die Bewilligung von Infrastrukturmaßnahmen.

7. Bislang liegen noch keine Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG vor. – Müssten diese nicht parallel zur Beratung der Gesetzesnovelle vorliegen, um die Gesamtauswirkungen der Gesetzesnovelle überschauen und beurteilen zu können?

Der VRR hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass es notwendig ist, die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG zeitgleich mit dem Gesetzentwurf vorzulegen und zu beraten.