



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes NRW
Herrn Andreas Wille
40190 Düsseldorf

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (9.ÖPNVG-ÄndG)

Ihr Schreiben vom 22. Juni 2023 mit Zeichen II B 3 - 58.53.02.02-000001 hier: Gemeinsame Stellungnahme der Unternehmen der KViV-Gesellschafterversammlung und der VRR AöR

Sehr geehrter Herr Wille,

herzlichen Dank für die Unterlagen zur geplanten Änderung des ÖPNVG NRW und die Gelegenheit hierzu Stellung zu nehmen.

Folgende Anmerkungen zu den uns vorliegenden Unterlagen haben wir:

Zu Nummer 1 des Artikel 1

Die neu aufgenommen Formulierung in § 6 Absatz 3 zur Beteiligung an bundesweiten Tarifangeboten entspricht dem Vorschlag des VRR. Es gibt demnach keine Anmerkungen.

Zu Nummer 2 des Artikel 1

Zu den Änderungen in § 7 Absatz 1 gibt es keine Hinweise.

Der Entfall der ÖPNV-Bedarfsplanpflicht für Infrastrukturördervorhaben, die über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden sollen, wird begrüßt und führt zu einer administrativen Erleichterung zur Umsetzung von Fördervorhaben. Besser wäre jedoch noch, wenn der Entfall der ÖPNV-Bedarfsplanpflicht sich auf Infrastrukturvorhaben, die über § 11 oder § 12 ÖPNVG NRW gefördert werden sollen, bezieht.

Der Sinn des ÖPNV-Bedarfsplan, ein Instrument des Landes NRW, ist eigentlich die langfristige Priorisierung über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren zur Umsetzung von Infrastrukturvorhaben, die durch das Land finanziert werden. Für den § 11- und § 12- Mittelensatz sind jedoch die SPNV-Zweckverbände zuständig. Insofern ist eine Landespriorisierung eigentlich nicht erforderlich, sondern die SPNV-Zweckverbände müssen eigenständig für eine Priorisie-

Ansprechpartner
Claudia Weber

Telefon
+49 209 1584-484

Fax
+49 209 1584123-484

E-Mail
weber@vrr.de

Unser Zeichen
ZP10/WC

Gelsenkirchen,
. August 2023

**Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR**

Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

www.vrr.de
Telefon 0209 1584-0

Vorstand:
Gabriele Matz (Sprecherin)
José Luis Castrillo

Vorsitzender des
Verwaltungsrates:
Erik O. Schulz

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
45127 Essen
Telefon 0201 8810-830

USt.-ID:
DE 250 085 017

Handelsregister:
Amtsgericht Essen
HRA 8767

Bankkonto:
Sparkasse Gelsenkirchen
BIC: WELADED1GEK
IBAN:
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

zung der Mittelverfügbarkeit sorgen. Hinsichtlich der Einhaltung der wirtschaftlichen Belange der Infrastrukturvorhaben muss ohnehin bei Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von über 25 Mio. € eine Standardisierte Bewertung aufgestellt werden, so dass der wirtschaftliche und sparsame Einsatz von öffentlichen Mitteln über dieses Instrument sichergestellt ist.

Zu Nummer 3 des Artikel 1

Die Konkretisierung in § 10 Absatz 2 wird begrüßt.

Zu Nummer 4 des Artikel 1

- a) Zu der Aufhebung der Sätze 2 bis 4 des § 11 Absatz 2 gibt es keine Anmerkungen.
- b) Die Einfügung des neuen Satzes 2 ist eine Folge der Änderung des Buchstaben a. Hierzu bestehen keine Hinweise.
- c) Mit Beschluss vom 21. April 2023 haben die Gremien des VRR die Änderung des Regionalisierungsgesetzes und die damit verbundene geänderte Rechtslage zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wurde der Vorstand der VRR AöR gebeten, in Sachen Einführung und Anerkennung des bundesweit geltenden Tarifs zum DeutschlandTicket im VRR (einschließlich der dazu bundesweit einheitlich erlassenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen) für den Zeitraum bis zum 30. September 2023 dem Gesetz entsprechend und nach eigenem Ermessen zu verfahren. Für den September-Sitzungsblock 2023 ist eine Beschlussfassung der Gremien des VRR für die Weiterführung und Anerkennung des DeutschlandTicket-Tarif vorgesehen. Die Entscheidung für eine Weiterführung des DeutschlandTickets hängt maßgeblich von der Auskömmlichkeit der Finanzierung des Tarifs ab, welche durch die Regelung der Nachschusspflicht für das Jahr 2023 gegeben ist. Für das Jahr 2024 enthält das Regionalisierungsgesetz zwar eine Finanzierung, eine Nachschusspflicht ist jedoch nicht vorgesehen. Ob die Auskömmlichkeit des DeutschlandTickets vor dem Hintergrund in 2024 gegeben ist, ist fraglich.

d)

Die im neuen Satz 4 des § 11 Absatz 2 neu vorgesehene Passage „sowie den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes“ sehen wir vor diesem Hintergrund sehr kritisch. Die Gremien des VRR wären im Fall einer von Bund und Ländern nicht auskömmlich gestalteten Finanzierung des DeutschlandTickets gezwungen, abzuwägen das Ticket dennoch einzuführen, um die Förderung durch die ÖPNV-Pauschale des § 11 Absatz 2 nicht zu gefährden. Faktisch wird ihnen damit die Möglichkeit, über die Einführung des DeutschlandTickets zu entscheiden abgesprochen.

Im Anschreiben zur Anhörung wird an dieser Stelle davon gesprochen, einen Anreiz zur Anwendung des DeutschlandTickets schaffen zu wollen. Aus der Perspektive des Landes ist dieses Ziel nachvollziehbar. Gleichzeitig wäre dieses Ziel mit dieser klareren Formulierung des neuen Satzes 4 von „§ 11 Absatz 2 erreichbar:

„...sowie den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, soweit er von Bund und Land auskömmlich finanziert wird,...“

Zusätzlich zu dieser Ergänzung im ÖPNVG NRW ist sicherzustellen, dass vom Land NRW zeitlich gleichlautende, mit dem Gesetzeswortlaut korrespondierende Regelungen zur Weiterleitung der notwendigen Mittel für den bundesweiten Tarif geschaffen werden.

Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass eine solche Regelung bei der Förderung des SPNV nach § 11 Absatz 1 nicht aufgenommen wird, was zu einem Ungleichgewicht der Förderkulisse führt. Auch vor diesem Hintergrund regen wir eine Anpassung der vorgeschlagenen Regelung des § 11 Absatz 2 an.

Zu Nummer 5 des Artikel 1

- a) Zu der ersten Änderung dieses Buchstabens gelten unsere Ausführungen zu Nummer 4 des Artikel 1 entsprechend. Auch hier regen wir demnach eine klarere Formulierung im Sinne von

„...sowie den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, soweit er von Bund und Land auskömmlich finanziert wird,...“

erstrebenswert.

Zu der weiteren Änderung dieses Buchstabens (Streichung der Spreizung für Ausbildungstickets) gibt es keine Anmerkungen.

- b) Die neue Regelung entspricht dem besprochenen Vorgehen. Es gibt demnach keine Hinweise.
- c) Zu der redaktionellen Änderung gibt es keine Anmerkungen.

Zu Nummer 6 des Artikel 1

Die Änderung des § 12 Absatz 6 stellt eine Verbesserung der bisherigen Regelung dar. Gleichwohl möchten wir darauf hinweisen, eine Anpassung mit der folgenden Formulierung aus unserer Sicht zielführender wäre:

„Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zum 30. Juni des zweiten Folgejahres der Bewilligung zur Förderung von Maßnahmen im Sinne des Absatzes 3 verwendet werden, dabei gelten zum Zeitpunkt des Nachweises (30.06.) durch die Bewilligung rechtlich gebundenen Mittel wie verausgabte Mittel. [...]“

Durch eine solche Regelung könnte der administrative Aufwand von Einzelfallentscheidungen entfallen.

Gerne möchten wir die Gelegenheit nutzen, auf die zwingenden Notwendigkeit einer auskömmlichen Finanzierung des ÖPNV hinzuweisen. Dies stellt unserer Auffassung nach einer großen Herausforderung alle Akteure dar, die nur gemeinsam zu meistern ist.

Für Rückfragen und auch für ein persönliches Gespräch stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Für den VRR


Gabriele Matz
Vorstandssprecherin


José Luis Castrillo
Vorstand

Für die Unternehmen der KVIV-Gesellschafterversammlung


Michael Feller