

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPVNG NRW)

Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57
am 1. Oktober 2012, ab 13.00 Uhr, Raum E 3 - D 01

F R A G E N K A T A L O G

1. Halten Sie die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVändG auf Seilbahnen für sinnvoll und in welchen Regionen für denkbar?
2. Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVändG für sinnvoll und welche quantitativen, qualitativen und finanziellen Auswirkungen hat die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in die Grundsätze in § 2a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Bestand und Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV?
3. Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben?
4. Kann es Ihrer Meinung nach durch die Festschreibung des RRX bei anderen SPNV/ÖPNV-Projekten zu Finanzierungsengpässen kommen?
5. Welche Planungen für das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG bestehen für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme des RRX und welche Auswirkungen sind hierauf auf den SPNV zu erwarten?
6. Ist aus Ihrer Sicht die Verteilung finanzieller Mittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen - u. a. für die Einführung des RRX - geeignet?
7. Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn und S-Bahn-Netz in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrhein-westfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?
8. Halten Sie die finanziellen Mittel für ausreichend, um wichtige Investitionen und nötige Sanierungsarbeiten im Bestand vorzunehmen, die für den langfristigen Weiterbetrieb der Strecken erforderlich sind?

9. Wie beurteilen Sie die finanzielle Ausstattung vor dem Hintergrund, den Personenverkehr in NRW weiterzuentwickeln und das ÖPNV-Angebot zu verbessern?
10. Halten Sie es für sinnvoll, zusätzliche Landesmittel im Wesentlichen für den Ausbildungsverkehr und Sozialtickets bereitzustellen? Müssten ergänzend weitere Landesmittel bereitgestellt werden?
11. Haben Sie Vorschläge zur etwaigen Gegenfinanzierung bzw. Einnahme weiterer finanzieller Mittel? Müssten dazu gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen oder geändert werden?
12. Wie bewerten Sie die Aussagekraft der Prognosen, auf denen der finanzielle Bedarf bestimmter Strecken und Gebiete aufbaut? Reicht die bestehende Datenlage der (amtlichen) Statistik für gesicherte Prognosen aus? Was müsste man ggf. berücksichtigen, um die Prognosemodelle zu verbessern?
13. Zur Gewichtung einer Betriebsleistung zur Ermittlung der Förderpauschalen: Haben sich aus Ihrer Sicht die Faktoren für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung bewährt?
14. Wenn nicht oder nicht ausreichend: Fehlt es an weiteren Anreizen, um den Kapazitätsausbau zu stärken und die Qualität zu verbessern?
15. Halten Sie die Ausgestaltung des Gesetzes generell für geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu fördern und die Attraktivität sukzessive für eine größere Anzahl an Nutzern zu steigern?
16. Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, bei Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten (wie Umweltschäden, CO₂-Emissionen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch) verschiedener Verkehrsträger zu berücksichtigen?
17. Wie beurteilen Sie die mit der Revision vorgenommene Erhöhung der Mittel für den SPNV?
18. Halten Sie die zur Gegenfinanzierung des Mehrbedarfs im SPNV vorgesehene Kürzung der Investitionspauschale für vertretbar?
19. Wenn nein: Wie sollte eine weniger starke Umschichtung von Mitteln aus der Investitionspauschale gegenfinanziert werden?
20. Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?
21. Welcher Investitions- und Reinvestitionsbedarf besteht im ÖPNV in den nächsten Jahren?
22. Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit?

23. Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?
24. Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet betriebliche Optimierungen herbeizuführen und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten?
25. Welche Investitionen wären geeignet bzw. notwendig die durch den Betrieb entstehenden CO₂-Emissionen zu mindern auch im Hinblick auf das Interesse des Landes an einer stärkeren Bedeutung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen?
26. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, die Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nicht mehr durch Gesetz, sondern nur per Rechtsverordnung und auch nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vornehmen zu wollen?
27. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nicht mehr im Einvernehmen, sondern künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss zu erstellen?
28. Welche alternative Regelung mit kurzfristiger Reaktionsmöglichkeit auf sich ändernde Trassen- und Stationspreise der Bahn bestünden aus Ihrer Sicht?
29. Welche jeweils spezifischen Aufwendungen wurden für den SPNV in Nordrhein-Westfalen jeweils in den Jahren 2009, 2010 und 2011 für die Nutzungen für Stationen und Trassen aufgewendet und welche spezifischen Investitionen für Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen stehen diesen Aufwendungen für die jeweiligen Jahre gegenüber?
30. Wie sind die Änderungen der Stationspreise der DB Station & Service AG in den drei Zweckverbandsgebieten begründet und inwieweit ist eine Vorabanpassung der Mittel nach § 11 erforderlich?
31. Welche Kosteneinsparungen für die Nutzung von Stationen und Trasse sind durch diese spezifischen Investitionen in Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen entstanden und wie haben sich diese auf die Nutzungsentgelte für Stationen und Trasse ausgewirkt?
32. Sind die Kostenabrechnungen für die Nutzung von Stationen und Trasse für die Besteller und Kostenträger dieser Leistungen nachvollziehbar und können Kostenkomponenten und Höhe der jeweiligen Kostenkomponenten überprüft werden?
33. Wie beurteilen Sie die vorgesehene neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale unter Einbeziehung auch von Bedarfsverkehren?

34. Wie schätzen Sie die Erhöhung des Höchstfördersatzes für aus der Investitionspauschale geförderte Maßnahmen und die Zulassung einer Vollfinanzierung im Einzelfall ein?
35. Wie beurteilen Sie im Vergleich zu anderen Ländern die vom Land trotz Kürzung der Investitionspauschale für ÖPNV-Investitionen bereitgestellten Mittel?
36. Halten Sie den Erhalt und qualitativen Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ohne eine auskömmliche bundesseitige Co-Finanzierung für möglich?
37. Wenn nein: In welchem Umfang sind Entflechtungsmittel des Bundes nach 2013 erforderlich?
38. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf enthaltenen Vorgaben zur Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV?
39. Welche sachlichen Gründe sehen Sie für die vorgeschlagene Änderung in § 5 Absatz 3 Satz 2?
40. Welche Auswirkungen hat der Ersatz der Formulierung „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch die Wörter „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ in § 5 Absatz 3 Satz 2?
41. Durch den neuen Absatz 5 in § 6 werden die Zweckverbände dazu verpflichtet, dem zuständigen Ministerium einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit vorzulegen. Wie viel zusätzlicher bürokratischer Aufwand und welche Kosten entstehen hier den Zweckverbänden?
42. Ist die Neuverteilung der pauschalierten Zuwendungen an die Zweckverbände, wie sie in § 12 Absatz 2 formuliert wird, sachgemäß unter Berücksichtigung von Faktoren wie beispielsweise Einwohnerzahl, gefahrene Strecke und Fläche?
43. Halten Sie die entsprechenden Maßnahmen für geeignet, einheitliche Gemeinschaftstarife - auch im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) - zu schaffen? Sind Ihnen Vorbehalte gegen einen solchen Tarif bekannt?
44. Sind die angedrohten Sanktionen geeignet, die Ziele einheitlicher Tarifstrukturen zu erreichen? Wird der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durch seine heterogene Struktur und größere Fläche dadurch benachteiligt?
45. Welche Mindeststandards hinsichtlich Tarifgestaltung auch im Hinblick auf den NRW-Tarif, Fahrgastkomfort und Klimaschutz sollten landeseinheitlich geregelt werden?
46. Wie bewerten Sie die neuen Vorgaben zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit der Zweckverbände?

47. Der Gesetzentwurf sieht die Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags sowie die Erarbeitung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vor. Welche Veränderungen für den Erhalt und für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erwarten Sie im Vergleich mit der geltenden Regelung?
48. § 7 Absatz 3 wird aufgehoben, die jährlich aufzustellenden Förderprogramme auf Basis des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans entfallen damit. Auf welche Art und Weise wird die bisher gegebene Transparenz zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus von ÖPNV-Maßnahmen in Zukunft sichergestellt?
49. § 11 Absatz 1 sieht in der Neufassung die Verteilung der ÖPNV-Pauschale an die Zweckverbände durch eine Rechtsverordnung vor. Wird durch die Festschreibung der Mittelverteilung in einem Landesgesetz, wie sie bisher verankert ist, die Planungssicherheit nicht besser gewährleistet?
50. Welche Auswirkungen hat die Reduzierung der Vorgabe in § 11 Absatz 1, nach der die Zweckverbände in Zukunft höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten dürfen, anstatt bisher 3 vom Hundert?
51. Welche Auswirkungen auf die Mittelverteilung wären für die Jahre 2011 und 2012 eingetreten, wenn der in § 11 Absatz 2 formulierte neue Verteilmechanismus bereits für die Jahre 2011 und 2012 angewandt worden wäre? Welche Entwicklung erwarten Sie für die kommenden Jahre?
52. Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?
53. Welche Auswirkungen hat die Kürzung der Investitionsförderung um 30 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro?
54. Sind Ihrer Meinung nach Nachteile zu erwarten, wenn die SPNV-Pauschale zukünftig auf Grundlage einer Rechtsverordnung festgelegt wird? Welche Vorteile gäbe es?
55. Welche Änderungen erwarten Sie dadurch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, Organisation oder Demokratischen Mitbestimmung?
56. Wie könnte sichergestellt werden, dass einer solchen Rechtsverordnung transparente und nachvollziehbare Verteilungskriterien zugrunde liegen?
57. Werden einzelne Gebiete (ländliche, städtische, Rhein, Ruhr, OWL ...) durch das neue ÖPNVG NRW besonders benachteiligt oder bevorteilt?

58. Wie bewerten Sie die Berücksichtigung der unterschiedlichen demographischen Entwicklung einzelner Landesteile durch das neue ÖPNVG NRW?
59. Wie schätzen Sie die unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Fahrgastzielgruppen durch das neue ÖPNVG NRW ein?
60. Welche Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erwarten Sie mit der Umstellung auf einen ÖPNV-Bedarfsplan?