



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 18. WAHLPERIODE STELLUNGNAHME 18/3560 A11, A02

**Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
Fon 0203 398 1698
info@probahn-nrw.de
www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:
Lothar Ebbers
Neugahlener Straße 20
46149 Oberhausen
Fon 0208 635 1916
ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 13. März 2026

Stellungnahme zur Anhörung „Zehntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 18/17127“ des Verkehrsausschusses und des Ausschusses für Heimat und Kommunales am 27. März 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN in der o. a. Anhörung darstellen zu können.

Zusammenfassung

Die Bildung einer landesweit zuständigen Anstalt „Schiene.NRW“ wird grundsätzlich begrüßt. Guter Schienenverkehr ist für den Wirtschaftsstandort NRW unverzichtbar.

Der Einfluss der regionalen und örtlichen Kompetenz auf die Planung und Entwicklung des SPNV ist im Gesetzentwurf nicht ausreichend ausgeprägt und muss verbessert werden.

Der hohe Anteil von Hauptverwaltungsbeamten im Verwaltungsrat ist für eine engagierte Entwicklung des Schienennetzes eher hinderlich als förderlich.

Die Möglichkeit der Direktvergabe von SPNV-Leistungen an eigene Betriebe (Bsp. Regiobahn) muss weiter gewährleistet werden.

Die fehlende Dynamisierung von im Gesetz festgelegten Pauschalen führt zu einer schleichenden Aushöhlung des entsprechenden Bereichs des ÖPNV, eine Dynamisierung bzw. regelmäßige Bedarfsüberprüfung ist daher notwendig.

Grundsätze der ÖPNVG-Novelle

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband NRW e. V., begrüßt den Plan, die SPNV-Aufgabenträgerschaft in NRW transparenter und effizienter aufzustellen, dabei aber die kommunale Zuständigkeit beizubehalten. Vor allem sollen die Entscheidungswege verkürzt werden, indem Abstimmungsbedarfe verringert werden. Das kann mit der vorgesehenen neuen landesweiten Anstalt „Schiene.NRW“ erreicht werden, bedarf aber der ausreichenden Anbindung an und Unterstützung durch die Regionen und ihre Institutionen, vor allem die drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 des Gesetzes. Hier gibt es eine Menge Sachverstand und Erfahrung mit der täglichen Praxis des SPNV. Hier bestehen auch die engen Kontakte mit den Kommunen, die nötig sind, um neue Planungen wie Streckenreaktivierungen erfolgreich gestalten zu können. Dass die drei Zweckverbände auch die Koordination von ÖPNV und SPNV ernst nehmen, zeigen sie in ihren neuen Nahverkehrsplänen, wir verweisen beispielhaft auf den des VRR. Insofern ist es für uns unverständlich, dass die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 nicht mehr Nahverkehrspläne aufstellen bzw. fortschreiben sollen.

Auch bei den Finanzbeziehungen zwischen Land, landesweiter Anstalt und Zweckverbänden entsteht nach dem Gesetzentwurf ein neues Kompetenzgerangel, da die Pauschale nach § 12 weiterhin an die Zweckverbände ausgezahlt wird, die daraus aber einen festgelegten Anteil für Maßnahmen des SPNV ausgeben müssen, für den sie nach dem Gesetzestext keine Planungskompetenz mehr haben. Für diese Maßnahmen müssen sie sich dann sogar die Notwendigkeit von der landesweiten Anstalt bestätigen lassen. Hier bedarf es klarerer Zuständigkeiten und Verfahren.

Der VRR hat bislang mehrfach die Möglichkeit genutzt, SPNV-Betriebsleistungen an einen internen Betreiber zu vergeben (Regiobahn). Unklar bleibt, ob bzw. wie dies nach der neuen Konstruktion noch möglich ist. Hier muss ggf. nachgebessert werden.

Die Gremien der neuen landesweiten Anstalt sollen klein gehalten werden, was zwar die Entscheidungsstrukturen stärkt, aber die regionale Vertretung stark einschränkt. Hinzu kommt, dass der Gesetzentwurf bei der Besetzung des Verwaltungsrats einen Anteil von 50 % Hauptverwaltungsbeamten vorsieht, während dieser Anteil bei den bisherigen Zweckverbänden bei etwa einem Drittel liegt. Die bisherige Praxis in den Gremien der Zweckverbände zeigt, dass nur wenige der Hauptverwaltungsbeamten diese Aufgabe intensiv und proaktiv wahrnehmen, ansonsten eher als „Bedenkenträger“ fungieren, worauf auch die Begründung für den 50 %-Anteil im Gesetzentwurf verweist: „Die Festlegung ... stellt sicher, dass die Beschlüsse politisch abgesichert und finanzierbar sind.“

Für den politisch gewünschten Ausbau des SPNV brauchen wir auf jeden Fall in den Gremien neben „Bedenkenträgern“ auch „Antreiber“, die neue Projekte voranbringen. Diese dürften vielfach aus den Reihen der ehrenamtlichen Politiker bzw. sachkundigen Personen kommen. Sie stehen eher als Ansprechpartner für Bürger, lokale Initiativen, Vereinigungen usw. bereit als die Hauptverwaltungsbeamten. Nach dem Gesetzentwurf sind aber z. B. nur vier ehrenamtliche Politiker bzw. sachkundige Personen für 7,8 Mio. Einwohner im VRR-Raum vorgesehen.

Die vorgesehene Bildung von Beiräten der landesweiten Anstalt wird begrüßt, weil so auch der Sachverstand aus den Regionen einbezogen werden kann. Die in der Begründung angeführten Themen und die Berücksichtigung der Fahrgastverbände sehen wir positiv.

Im Bereich der Finanzierung sehen wir im Gesetzentwurf einzelne Fortschritte, z. B. bei der Dynamisierung von Pauschalen, andere Wünsche bestehen weiter.

Zu einzelnen Punkten des Gesetzentwurfs

§ 6 Absatz 4

Wir schlagen vor, in Satz 2 2 „die Hälfte“ durch „mindestens ein Viertel“ zu ersetzen. Begründung siehe oben. In Satz 5 sollten neben den wirtschaftlichen und rechtlichen auch die technischen und planerischen Abläufe genannt werden. Zur Sachkunde würde beispielsweise gehören, dass Begriffe wie BEMU, Zugflügelung, Schienenersatzverkehr, ETCS und ITF geläufig sind. Diese Anforderungen sind auch an die übrigen Gremienmitglieder landesweiten Anstalt zu stellen.

§ 7 Absatz 3

Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sollten bei der erstmaligen Festlegung des SPNV-Grundangebots beteiligt werden. Die in der Begründung genannten Regeln sind nur schwer einzuordnen, z. B. die Sonderbehandlung von S-Bahn-Strecken. Eine Begrenzung auf 15 Fahrtenpaare täglich ergibt kein ausreichendes Mindestangebot, da damit nur ein Zeitbereich von 14 Stunden, z. B. von 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr, abgedeckt wird. Wir halten 18 bis 19 Fahrtenpaare für notwendig, um z. B. auch Fahrmöglichkeiten für Schichtarbeiter anbieten zu können (Zeitbereich 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr). Daraus ergibt sich, dass der vorgesehene Umfang von 85 Millionen Zug-Kilometern landesweit erhöht werden muss.

§ 8 Absatz 1

In Satz 1 sollten auch die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 aufgenommen werden. Ansonsten wird ihnen die politische Legitimierung für ihre Hinwirkungspflichten nach § 5 Absatz 3 entzogen. Wir verweisen auf den NVP des VRR. Die Kapitel 5 bis 8 umfassen auf über 100 Seiten die Themen XBus-Planung, integrierte Verkehrsgestaltung von ÖSPV und SPNV, Tarif, Vertrieb und Barrierefreiheit. Diese Themen müssen auch zukünftig durch die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 bearbeitet werden.

§ 10 Absatz 1

Wir vermissen weiterhin eine Verankerung der Förderung des Sozialtickets im ÖPNV-Gesetz, möglichst mit Dynamisierung und Finanzierung aus originären Landesmitteln. Die zur Zeit praktizierte Bezuschussung des Deutschlandtickets Sozial (fester Rabattbetrag) führt dazu, dass jede Preiserhöhung des Deutschlandtickets bei Nutzern dieses Tickets prozentual höher ausfällt als bei den übrigen Nutzern.

§ 11 Absatz 1

In Satz 5 ist klar festzulegen, wie eigentlich geplante SPNV-Leistungen, die aufgrund von Nichtbefahrbarkeit der Strecken z. B. wegen Unwetterschäden oder Dachsbauten oder wegen Mangel an Fahrpersonal oder Fahrzeugen nicht bestellt werden konnten, eingerechnet werden. In den Jahresfahrplänen der DB waren teilweise auch längere Bauarbeiten berücksichtigt (z. B. Oberhausen – Emmerich, Oberbergische Bahn). Hierdurch darf den betroffenen Zweckverbänden kein Nachteil entstehen.

§ 11 Absatz 2

Wir begrüßen ausdrücklich die vorgesehene Dynamisierung dieser Pauschale, die seit mehr als 10 Jahren unverändert ist. Die jetzt geplante Erhöhung um 30 Mio. Euro, rückwirkend ab 1.1.2026, ist jedoch keinesfalls ein Ausgleich für den inzwischen entstandenen Kaufkraftverlust, sondern nur eine Kompensation für den Wegfall der Elektrobüs-Förderung nach § 13. Die Landeshilfen zur Finanzierung des ÖSPV-Betriebs haben sich in den letzten Jahren insgesamt nicht ausreichend positiv entwickelt. Wir erinnern an die im Koalitionsvertrag, Zeile 1674, angekündigte zusätzliche ÖPNV-Pauschale.

§ 11a Absatz 1

Die Höhe der Ausbildungspauschale ist seit 2012 unverändert. Jetzt wird weder eine Erhöhung noch eine Dynamisierung oder eine regelmäßige Überprüfung des Bedarfs vorgesehen. Wir schlagen vor, dass für die nicht dynamisierten Pauschalen, parallel zur Neufestsetzung des Verteilungsschlüssels der Pauschale nach §11 Absatz 2 Satz 3, auch eine Überprüfung der angemessenen Höhe im Rahmen der Pauschalenverordnung gesetzlich vorgesehen wird. Bei der Ausbildungspauschale ist neben der Kostenentwicklung auch die Entwicklung der Schülerzahlen und der Schulstandorte der einzelnen Schulformen zu berücksichtigen. Zusammenlegungen von Schulen führen regelmäßig zu höheren Aufwendungen für den Schülerverkehr.

§ 12 Absatz 1

Auch für die Investitionspauschale ist weder eine Erhöhung noch eine Dynamisierung vorgesehen. Siehe Forderung im vorhergehenden Abschnitt. Da zukünftig hieraus auch Planungsleistungen finanziert werden können, halten wir eine Erhöhung für erforderlich.

§ 12 Absatz 3

Wir begrüßen ausdrücklich die Möglichkeit, diese Pauschale auch für Planungsleistungen verwenden zu können. Die bisherigen Fördertöpfe hierfür waren schnell ausgebucht, so dass insbesondere finanzschwache Kommunen wichtige Infrastrukturmaßnahmen nicht planen konnten, da sie für die ersten Planungsschritte keine Finanzierung fanden.

§ 16a

Die vorgesehene Übertragung aller Verkehrsverträge auf die landesweite Anstalt birgt Risiken, z. B. bei Verträgen als Direktvergabe an einen internen Vertreiber (Regiobahn) oder aufgrund von Fahrzeugverträgen, für die die Zweckverbände Kredite aufgenommen haben. Es muss auf jeden Fall verhindert werden, dass dadurch erhebliche Transaktionskosten entstehen. Sinnvoll wäre eine Regelung, die in begründeten Fällen die Weiterführung des Verkehrsvertrags durch den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 bis zum Laufzeitende erlaubt.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
- Referent für RRX und Landespolitik -