



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE  
18/513**

A11

Oliver Krischer

. November 2022

Seite 1 von 1

Aktenzeichen VII D 3  
bei Antwort bitte angeben

ORR Coenen  
Telefon 0211 4566-143  
Telefax 0211 4566-388  
christopher.coenen  
@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung**

Vorlage für den Verkehrsausschuss

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes im Schienen-personennahverkehr (SPNV) gewährt das Land dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) sowie den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR) und Westfalen Lippe (NWL) nach § 11 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) jeweils eine gesetzliche SPNV-Pauschale. Die Höhe der jeweiligen Pauschale wird nach § 11 Absatz 1 Satz 3 ÖPNVG NRW durch die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung festgelegt, die im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen wird.

Ich bitte Sie, das nach § 11 Absatz 1 Satz 3 bzw. § 11 Absatz 2 Satz 3 ÖPNVG NRW erforderliche Einvernehmen zu dem als Anlage 1 beigefügten Entwurf der Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung mit dem Verkehrsausschuss herstellen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses  
am 09.12.2022

**Einvernehmensherstellung zur Siebten Verordnung  
zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung**

Ein vernetztes, attraktives Angebot im SPNV in ganz Nordrhein-Westfalen ist Kernanliegen der NRW-Zielnetzkonzeption. Teil dieser Konzeption ist die Stärkung der Ruhr-Sieg-Strecke, die als ländliche Region einer verbesserten SPNV-Anbindung bedarf. Mit Sperrung der Talbrücke Lüdenscheid-Rahmede, A 45, im Dezember 2021 ist dieser Bedarf noch einmal deutlich gestiegen, da diese zu einer dauerhaften Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet (Dortmund, Hagen) und dem Sauer-/Siegerland (Lüdenscheid, Meinerzhagen, Olpe, Siegen) geführt hat.

Um in dieser Notsituation die Mobilität in der Region Südwestfalen nachhaltig zu stützen und die Folgen der Sperrung der Rahmede-Talbrücke zu mildern, war ein vorgezogenes Handeln erforderlich: Der NWL hat in Abstimmung mit dem teilweise ebenfalls betroffenen VRR zeitnah zur Brückensperrung im März/April 2022 ein konkretes, erweitertes SPNV-Angebotskonzept aufgestellt, um eine attraktive, umsteigefreie Verbindung nach Dortmund sicherzustellen.

Kern des Konzeptes ist die Einführung eines neuen RE 34, der zweistündlich versetzt zum vorhandenen IC 34 fahren wird. Mit gleichzeitiger Freigabe des IC 34 für Nahverkehrskundinnen und -kunden wird für diese eine stündliche, umsteigefreie Verbindung zwischen Dortmund und Siegen geschaffen werden. Flankierend kommen weitere Maßnahmen hinzu, insbesondere Angebotsausweitungen der RB 91 (Hagen-Siegen) sowie der RB 92 (Finnentrop-Olpe). Näheres zu diesem Thema kann der Landtags-Vorlage 18/153 entnommen werden.

Für die Finanzierung des mit diesem Konzept verbundenen Mehraufwandes ist vorgesehen, § 1 der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung anzupassen und den betroffenen Zweckverbänden NWL und VRR zusätzliche Mittel bereitzustellen. Nachdem nunmehr die konkreten Angebote der Deutschen Bahn und der Hessischen Landesbahn vorliegen, wird für die Jahre 2022 und 2023 ein Finanzierungsbedarf in Höhe von 1.353.836,61 Euro bzw. 16.265.331,12 Euro veranschlagt. Dies sind rund 3,3 Mio. Euro mehr als in der für die Verbändeanhörung versandten Entwurfsfassung der Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung.

Darüber hinaus muss in § 3 auch die Verteilung der ÖPNV-Pauschale angepasst werden. Die ÖPNV-Pauschale wurde letztmalig zum 01.01.2020 neu festgelegt. Nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW ist die Verteilung alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu festzulegen. Danach sollen ab dem Jahr 2023

- 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2020 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz sowie im bedarfsorientierten Verkehr,
- 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2020 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2022 und
- 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Jahr 2020 verteilt werden.

Dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ist bewusst, dass die Verkehre im Jahr 2020 auch von der Corona-Pandemie beeinflusst waren. Allerdings lässt die geltende gesetzliche Regelung keinen Spielraum für eine Aussetzung der Neuverteilung. Es wurde zwar erwogen, die Erhebung der Betriebsleistungen und die Neuschlüsselung der Verteilung der ÖPNV-Pauschale zu verschieben. Dies hätte aber bedeutet, dass die Erhebung erst frühestens für das Jahr 2023 hätte stattfinden können, denn auch in 2022 waren noch Auswirkungen der Pandemie auf den ÖPNV spürbar. Der Verschiebung steht jedoch gegenüber, dass corona-unabhängige Änderungen der Verkehrsleistung für mindestens weitere drei Jahre keine Berücksichtigung hätten finden können. Die bis zur Revision übergangsweise Verteilung der ÖPNV-Pauschale wäre vor dem Hintergrund der deutlich veralteten Datengrundlage damit auch nicht sachgerecht. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass die coronabedingten und in der Regel nur zeitweiligen Einschränkungen der Verkehrsleistungen jedoch weniger gravierend ausfallen als die corona-unabhängigen Änderungen der Verkehrsleistungen auf Grund des Einsatzes modernerer Fahrzeuge oder von regulären Fahrplananpassungen von Verkehren.

In den vergangenen Monaten wurden die Betriebsleistungen bei den im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen konzessionierten Verkehrsunternehmen erhoben und mit den bei

den Aufgabenträgern vorliegenden Daten abgeglichen. Die daraus resultierende Neuschlüsselung der ÖPNV-Pauschale ergibt sich aus dem als Anlage 2 beigefügten Tabellenwerk.

Mit der im Verordnungsentwurf vorgesehenen Änderung des § 3 ÖPNVP-VO werden die Beträge der ÖPNV-Pauschale auf der Grundlage der vorgenannten Schlüsselung festgelegt. Die als Anlage 2 beigefügte tabellarische Übersicht enthält die für die Schlüsselbildung relevanten Daten sowie einen Vergleich mit den Daten der vergangenen Schlüsselbildung und dient zur Information.

Den kommunalen Spitzenverbänden, den Verbänden des Verkehrsgewerbes und den Zweckverbänden ist Gelegenheit gegeben worden, zum Verordnungsentwurf Stellung zu nehmen. Geäußert haben sich die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR). Die kommunalen Spitzenverbände bemängeln zum einen den Zeitpunkt der Datengrundlage, zum anderen aber auch die insgesamt zu niedrige Mittelausstattung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW. Im Hinblick auf die Datengrundlage sei auf die obenstehenden Erwägungen zum Zeitpunkt der Datengrundlage verwiesen. Hinzu kommt, dass Abbestellungen nach Auffassung der Landesregierung ausdrücklich vermieden werden sollten. Hierzu wurde der ÖPNV-Rettungsschirm aufgespannt, der Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen auf Grund der Corona-Pandemie ausgeglichen hat und auch aktuell noch ausgleicht. Die geforderte Aufstockung der ÖPNV-Pauschale kann im Rahmen der Änderungsverordnung nicht bewirkt werden, sondern kann nur durch eine Änderung des ÖPNVG NRW selbst erfolgen.

Von NWL und VRR werden im Wesentlichen Ausführungen zu den konkreten Kosten der im Zusammenhang mit der Sperrung der Rahmede-Talbrücke erforderlichen Mehrverkehre und das dahinterstehende Konzept mitgeteilt. Von NVR, NWL und VRR werden darüber hinaus die auf Grund der Energie- und Personalkostensteigerungen insgesamt nicht auskömmlichen Mittel für den SPNV bemängelt. Dies wird neben der Umsetzung der weiteren finanziellen Folgen aus der Neuvergabe der ehemaligen Abellio-Verkehre (Landtagsvorlage 17/6234 vom 04.01.2022) im Jahr 2023 zu einer weiteren Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung führen. Gegen die vorgelegte Änderungsverordnung

werden von NWL und VRR keine Bedenken geäußert. Der NVR bittet um Aufnahme zusätzlicher Verkehre in § 1 Absatz 2 der ÖPNVP-VO. Er verkennt hierbei offensichtlich, dass die dort genannten Erstattungsregelungen zu einem Ausgleich aus der Regelung direkt und nicht zu einer Anpassung der Beträge von § 1 Absatz 1 ÖPNVP-VO führen. Die Stellungnahmen sind als Anlage 3 beigefügt.

**Siebte Verordnung  
zur Änderung der  
ÖPNV-Pauschalen-Verordnung**

**Vom . Dezember 2022**

Auf Grund des § 11 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), der zuletzt durch Gesetz vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 1157) geändert worden ist, verordnet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags:

**Artikel 1**

Die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung vom 18. Dezember 2012 (GV. NRW. S. 677), die zuletzt durch Verordnung vom 19. Januar 2022 (GV. NRW. S. 48) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird die Angabe „628 124 060,37“ durch die Angabe „628 469 925,60“ ersetzt.

bb) In Buchstabe b wird die Angabe „625 081 136,38“ durch die Angabe „631 251 886,59“ ersetzt.

b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird die Angabe „446 995 170,20“ durch die Angabe „448 003 141,58“ ersetzt.

bb) In Buchstabe b wird die Angabe „452 222 335,49“ durch die Angabe „462 316 916,40“ ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt gefasst:

**„§ 3**

**Verteilung der ÖPNV-Pauschale**

Die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW wird wie folgt verteilt:

1. Ennepe-Ruhr-Kreis: 1 886 131,14 Euro
2. Hochsauerlandkreis: 1 327 187,16 Euro
3. Kreis Borken: 897 094,36 Euro
4. Kreis Coesfeld: 669 307,61 Euro
5. Kreis Düren: 1 061 780,62 Euro
6. Kreis Euskirchen: 678 595,58 Euro
7. Kreis Gütersloh: 849 102,32 Euro
8. Kreis Heinsberg: 979 539,54 Euro
9. Kreis Herford: 646 322,91 Euro
10. Kreis Höxter: 748 908,55 Euro
11. Kreis Kleve: 622 083,44 Euro
12. Kreis Lippe: 898 335,67 Euro
13. Kreis Mettmann: 2 196 356,99 Euro

14. Kreis Minden-Lübbecke: 704 705,18 Euro
15. Kreis Olpe: 520 487,36 Euro
16. Kreis Paderborn: 717 238,44 Euro
17. Kreis Recklinghausen: 3 000 002,57 Euro
18. Kreis Siegen-Wittgenstein: 1 334 953,55 Euro
19. Kreis Soest: 1 090 292,45 Euro
20. Kreis Steinfurt: 1 159 903,59 Euro
21. Kreis Unna: 1 523 763,17 Euro
22. Kreis Viersen: 790 343,42 Euro
23. Kreis Warendorf: 770 617,64 Euro
24. Kreis Wesel: 1 344 312,76 Euro
25. Märkischer Kreis: 2 179 492,85 Euro
26. Oberbergischer Kreis: 1 154 539,57 Euro
27. Rhein-Erft-Kreis: 1 442 003,21 Euro
28. Rheinisch-Bergischer Kreis: 1 649 731,91 Euro
29. Rhein-Kreis Neuss: 1 285 231,34 Euro
30. Rhein-Sieg-Kreis: 3 662 382,07 Euro
31. Stadt Aachen: 1 837 028,59 Euro
32. Stadt Ahlen: 105 235,54 Euro
33. Stadt Bad Salzuflen: 182 864,41 Euro
34. Stadt Bielefeld: 3 850 655,33 Euro
35. Stadt Bocholt: 208 469,99 Euro
36. Stadt Bochum: 4 502 594,45 Euro
37. Stadt Bonn: 5 020 175,01 Euro
38. Stadt Bottrop: 766 116,64 Euro
39. Stadt Brühl: 137 679,85 Euro
40. Stadt Bünde: 126 010,59 Euro
41. Stadt Detmold: 481 822,60 Euro
42. Stadt Dormagen: 240 928,84 Euro
43. Stadt Dortmund: 6 709 676,19 Euro
44. Stadt Duisburg: 3 998 650,28 Euro
45. Stadt Düsseldorf: 11 791 533,84 Euro
46. Stadt Essen: 6 324 930,00 Euro
47. Stadt Euskirchen: 301 252,04 Euro
48. Stadt Geldern: 56 884,03 Euro
49. Stadt Gelsenkirchen: 2 420 074,47 Euro
50. Stadt Goch: 54 705,62 Euro
51. Stadt Greven: 125 415,85 Euro
52. Stadt Gütersloh: 457 465,39 Euro
53. Stadt Hagen: 2 033 372,30 Euro
54. Stadt Hamm: 825 399,68 Euro
55. Stadt Herne: 1 308 652,00 Euro
56. Stadt Hilden: 331 630,61 Euro
57. Stadt Hürth: 303 544,86 Euro
58. Stadt Kevelaer: 30 960,58 Euro
59. Stadt Köln: 15 401 442,79 Euro
60. Stadt Krefeld: 2 070 463,04 Euro
61. Stadt Lemgo: 261 247,78 Euro
62. Stadt Leverkusen: 1 346 207,56 Euro
63. Stadt Minden: 322 705,85 Euro
64. Stadt Mönchengladbach: 1 690 467,75 Euro

65. Stadt Monheim am Rhein: 394 754,61 Euro
66. Stadt Mülheim an der Ruhr: 1 554 777,22 Euro
67. Stadt Münster: 2 421 211,89 Euro
68. Stadt Neuss: 1 304 906,91 Euro
69. Stadt Oberhausen: 1 804 300,80 Euro
70. Stadt Paderborn: 1 009 887,41 Euro
71. Stadt Remscheid: 722 380,73 Euro
72. Stadt Rheine: 326 144,58 Euro
73. Stadt Solingen: 1 499 755,02 Euro
74. Stadt Velbert: 519 934,17 Euro
75. Stadt Viersen: 351 763,45 Euro
76. Stadt Wesseling: 74 740,72 Euro
77. Stadt Wuppertal: 3 149 265,16 Euro
78. Städteregion Aachen: 1 449 166,08 Euro“

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.  
Artikel 1 Nummer 2 tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Düsseldorf, den . Dezember 2022

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Oliver K r i s c h e r

Neuschlüsselung der ÖPNV-Pauschale mit Wirkung ab 2023  
auf der Grundlage von Betriebsleistung, Einwohnerzahl und Fläche 2020

Aufgabenträger	Raum	Anteil gewichtete Gesamtleistung einschl. Bedarfsverkehre 2020	Anteil an Einwohnerzahl 2020 (FGF 2022)	Anteil an Fläche in Ar	Anteil an bisheriger ÖPNV-Pauschale	bisherige ÖPNV-Pauschale	Anteil an neuer ÖPNV-Pauschale	neue ÖPNV-Pauschale	Differenz neue zu alter ÖPNV-Pauschale
Städteregion Aachen	AVV	1,04824487564316000%	1,71688301407710000%	1,60075530436813000%	1,11159443160889000%	1.445.072,76 €	1,11278253529238000%	1.446.617,30 €	1.544,54 €
Kreis Düren	AVV	0,71321399591432000%	1,47911164526065000%	2,75995242522431000%	0,77222032587014000%	1.003.886,46 €	0,1060472121000%	1.003.886,46 €	56.170,75 €
Kreis Heinsberg	AVV	0,66774940990302000%	1,43068253896529000%	1,84071405232859000%	0,77641488225913800%	1.009.339,36 €	0,75224335307658000%	977.916,36 €	-31.423,00 €
Stadt Aachen	AVV	1,43323813705878000%	1,38839657539481000%	0,471530527887934000%	1,42341064802484000%	1.850.433,84 €	1,401466594225000%	1.833.541,66 €	-16.892,18 €
<b>AVV Gesamt</b>		<b>3,8624641619647000%</b>	<b>6,01503327369785000%</b>	<b>6,67295230960896000%</b>	<b>4,08364031476359000%</b>	<b>5.308.732,42 €</b>	<b>4,0986348266883000%</b>	<b>5.318.122,53 €</b>	<b>9.390,11 €</b>
Kreis Gütersloh	OWLV	0,537782764865224000%	1,4736156228259000%	2,51284056971498000%	0,58373601336770000%	888.856,82 €	0,65215054939898000%	847.795,71 €	-41.061,11 €
Kreis Herford	OWLV	0,424312974587473000%	1,14457189283978000%	1,1483194989679000%	0,48971412503489000%	636.828,36 €	0,498378051503784000%	645.291,47 €	8.863,11 €
Kreis Lippe	OWLV	0,618466298179328000%	0,99439517530880500%	2,68500678030371000%	0,64796564222031800%	842.355,33 €	0,688974146152172000%	896.832,84 €	54.477,51 €
Kreis Minden-Lübbecke	OWLV	0,421929191639141000%	1,00494991233194000%	2,8918086957320000%	0,63372266278013800%	823.839,46 €	0,517968439376566000%	673.358,97 €	-150.480,49 €
Stadt Bad Oeynhausen	OWLV	0,12582589389707000%	0,270758475183774000%	0,190047933442429000%	0,144763582187295000%	188.192,66 €	0,13870494127193800%	180.316,42 €	-8.876,24 €
Stadt Bad Salzuflen	OWLV	0,122662141227878000%	0,302171702210864000%	0,293289428576813000%	0,119044962647927000%	154.758,45 €	0,14043545185349600%	182.566,09 €	-5.626,57 €
Stadt Bielefeld	OWLV	3,10614082162815000%	1,86052103224612000%	0,758727752002614000%	2,87786374131122000%	3.741.222,86 €	2,9954297708508000%	3.847.405,87 €	108.183,01 €
Stadt Bünde	OWLV	0,08116846162685470%	0,1356135604613968000%	0,17384710197290000%	0,09679405872746600%	125.813,23 €	0,09679405872746600%	125.813,23 €	-28.945,22 €
Stadt Detmold	OWLV	0,365881448715704000%	0,413359240459299000%	0,379314627115269000%	0,37366394948030600%	485.763,13 €	0,369948335623183000%	480.932,84 €	-4.830,29 €
Stadt Gütersloh	OWLV	0,333089394762534000%	0,56156652012968000%	0,3238160506382000%	0,2951088556888200%	383.641,55 €	0,35127340914859400%	456.655,43 €	73.013,88 €
Stadt Lemgo	OWLV	0,19624957178800600%	0,22568778655295000%	0,29562549566223600%	0,201611795051331000%	262.095,33 €	0,200592766814874000%	260.770,60 €	-1.324,73 €
Stadt Minden	OWLV	0,23388960971061000%	0,455171021060976000%	0,29642640672854500%	0,190756445215987000%	247.983,39 €	0,252842274693404000%	328.694,97 €	80.711,58 €
<b>OWLV Gesamt</b>		<b>6,65739792394845000%</b>	<b>8,95990476174537000%</b>	<b>11,95187532531930000%</b>	<b>6,65795180486599000%</b>	<b>8.655.337,34 €</b>	<b>6,6864880189962000%</b>	<b>8.926.434,44 €</b>	<b>271.097,10 €</b>
Kreis Borken	VGM	0,537578287106226000%	1,381256292628941000%	3,815256397744896000%	0,673171558911707000%	875.123,03 €	0,689079038448295000%	895.802,75 €	20.679,72 €
Kreis Bielefeld	VGM	0,38938018978299000%	1,23128891540458000%	3,25984159146454000%	0,57038930494572000%	741.494,90 €	0,514124807340326000%	668.361,99 €	-73.132,91 €
Kreis Steinfurt	VGM	0,74538463408607000%	0,428673937930000%	1,86549011698029000%	0,7042025515289000%	1.011.546,33 €	0,83087743387734000%	1.158.140,67 €	6.457,34 €
Kreis Warendorf	VGM	0,46827982333219000%	1,26397407167527000%	3,50890060587181000%	0,63754351989124000%	830.806,62 €	0,591907778851354000%	769.480,11 €	-59.326,51 €
Stadt Ahlen	VGM	0,05570774927763170%	0,293630830149334000%	0,3609393515956796000%	0,09223092904212000%	119.900,21 €	0,08084623108095120%	105.100,10 €	-14.800,11 €
Stadt Bocholt	VGM	0,134882917940763000%	0,39642254053846000%	0,350031473995678000%	0,154662380362167000%	201.061,09 €	0,16010905889677000%	208.141,78 €	7.080,69 €
Stadt Greven	VGM	0,079192688105664000%	0,21036430082837000%	0,41115930860509000%	0,112627580712527000%	146.415,85 €	0,096325749533469000%	125.223,47 €	-21.192,38 €
Stadt Münster	VGM	1,88883041891381000%	1,76509310443127000%	0,889074309641941000%	2,39497966235058000%	3.113.473,56 €	1,85893631156977000%	2.416.617,21 €	-696.856,35 €
Stadt Rheine	VGM	0,231082141214981000%	0,424661530986183000%	0,425062151874319000%	0,23413162157346000%	304.371,11 €	0,250448092609864000%	325.562,52 €	21.211,41 €
<b>VGM Gesamt</b>		<b>4,50467066176066000%</b>	<b>9,11896632438886000%</b>	<b>17,4466632438886000%</b>	<b>5,82925427521215000%</b>	<b>7.578.030,55 €</b>	<b>5,1326543039802000%</b>	<b>6.672.450,60 €</b>	<b>-905.579,95 €</b>
Kreis Olpe	VGWS	0,331649407529319000%	0,743976342174893000%	2,08762275618301000%	0,42176367140595000%	548.292,77 €	0,399755029274039000%	519.681,54 €	-28.611,23 €
Kreis Siegen-Wittgenstein	VGWS	0,9286456608775000%	1,53686047361395000%	3,32104263866831000%	1,11881154784246000%	1.454.455,01 €	1,02515078545246000%	1.328.696,02 €	-121.758,99 €
<b>VGWS Gesamt</b>		<b>1,2602950684070000%</b>	<b>2,28083681578884000%</b>	<b>5,40866539485132000%</b>	<b>1,54057521924841000%</b>	<b>2.002.747,78 €</b>	<b>1,4249058147265000%</b>	<b>1.852.377,56 €</b>	<b>-150.370,22 €</b>
Kreis Höxter	VPH	0,491518347358428000%	0,77949543584946000%	3,52194174333441000%	0,641316845403492000%	833.711,90 €	0,575164882353477000%	747.714,48 €	-85.997,42 €
Kreis Paderborn	VPH	0,464948565920673000%	0,872892744832719000%	3,12848652981552000%	0,53448529625993000%	694.843,88 €	0,5908309591574000%	716.708,99 €	21.865,10 €
Stadt Paderborn	VPH	0,74538463408607000%	0,94719237934356000%	4,428673937930000%	0,7042025515289000%	1.011.546,33 €	0,7108400861088000%	1.008.004,06 €	-6.457,27 €
<b>VPH Gesamt</b>		<b>0,956467172029000%</b>	<b>1,65271076212258000%</b>	<b>6,65043832238392000%</b>	<b>1,17469618397664000%</b>	<b>1.528.555,78 €</b>	<b>1,181705778877000%</b>	<b>1.764.413,47 €</b>	<b>235.857,69 €</b>
Hochsauerlandkreis	VRL	0,67638752813275000%	1,44503075773881000%	5,74819703253358000%	1,06823123911564000%	1.386.100,61 €	1,01927518080172000%	1.325.057,74 €	-61.042,87 €
Kreis Soest	VRL	0,694611352119024000%	3,89486691378253000%	8,8521129727851500%	0,83738791456937000%	1.107.822,69 €	0,83738791456937000%	1.088.804,32 €	-19.018,37 €
Kreis Unna	VRL	1,08965678225849000%	2,19584649191072000%	1,59240494762911000%	1,16679630312316000%	1.516.835,19 €	1,17020696333808000%	1.521.269,09 €	4.433,90 €
Märkischer Kreis	VRL	1,58774599612918000%	2,27977129676484000%	3,11048928659814000%	1,75948811774938000%	2.287.334,55 €	1,67356286614941000%	2.175.631,75 €	-111.702,80 €
Stadt Hamm	VRL	0,600725110932589000%	0,998389451493035000%	0,6637865518981472000%	0,880925673605116000%	885.203,38 €	0,633799086338402000%	823.938,81 €	-61.264,57 €
<b>VRL Gesamt</b>		<b>4,82912677425256000%</b>	<b>8,59829282973986000%</b>	<b>15,0077282495248000%</b>	<b>5,5261263087181000%</b>	<b>7.183.296,42 €</b>	<b>5,33423208819689000%</b>	<b>6.934.501,71 €</b>	<b>-248.794,71 €</b>
Ennepe-Ruhr-Kreis	VRR	1,42252868761312000%	1,8026205024427000%	1,20085141825960000%	1,56047684922193000%	2.028.619,90 €	1,44850248741254000%	1.883.053,23 €	-145.566,67 €
Kreis Kleve	VRR	0,350391345532371000%	1,21245795810119000%	2,69681212869436000%	0,612032733275053000%	795.642,56 €	0,466285090201117000%	606.170,62 €	-189.471,94 €
Kreis Mettmann	VRR	1,70365399486894000%	1,70820230542181000%	0,830547115437843000%	1,72933199887622000%	2.248.131,60 €	1,6865561412455000%	2.192.522,30 €	-55.609,30 €
Rhein-Kreis Neuss	VRR	0,965439277010515000%	1,30758464026527000%	0,978606582046199000%	0,987460166651151000%	1.272.188,56 €	0,987460166651151000%	1.283.685,22 €	11.496,66 €
Kreis Recklinghausen	VRR	2,20565486290452000%	3,42303793783630000%	2,23177160728257000%	2,40724252989743000%	3.129.415,29 €	2,30356781626241000%	2.994.636,16 €	-134.777,13 €
Kreis Viersen	VRR	0,594031746526773000%	1,23378329385130000%	1,38417042949890000%	0,863182259741373000%	862.149,93 €	0,807013444339579000%	789.117,49 €	-73.032,45 €
Kreis Wesel	VRR	0,851211823300124000%	2,56678703398970000%	3,0589538580819000%	1,34279339186747000%	1.438.006,98 €	1,03297339186747000%	1.342.345,41 €	-93.661,57 €
Stadt Bochum	VRR	3,65504039806301000%	2,03315152600447000%	0,427008362317207000%	3,67853502101500000%	4.782.095,53 €	3,46072864758341000%	4.498.947,24 €	-283.148,29 €
Stadt Bottrop	VRR	0,58881200473315000%	0,654863415719805000%	0,29495092184328000%	0,576040347292777000%	748.852,45 €	0,576040347292777000%	764.684,57 €	15.832,12 €
Stadt Dortmund	VRR	0,188019254927156000%	0,359821193970401000%	0,250629339935326000%	0,175192054635472000%	227.749,87 €	0,185015611750779000%	240.520,30 €	12.770,63 €
Stadt Datteln	VRR	5,42091068671286000%	3,78534518009750000%	0,822891428658502000%	4,976471936092670000%	6.469.413,52 €	5,15756020805552000%	6.704.828,27 €	235.414,75 €
Stadt Duisburg	VRR	3,15281706065368000%	2,76635554685290000%	0,682435071419254000%	2,91977735653448000%	3.795.710,56 €	3,07249249976493000%	3.994.240,26 €	198.529,69 €
Stadt Düsseldorf	VRR	9,75076542291028000%	3,46166398055961000%	0,63733862865955000%	9,09415788969480000%	11.822.405,26 €	9,06538877163721000%	11.784.979,40 €	-37.425,86 €
Stadt Essen	VRR	5,09846059196018000%	3,24907380908947000%	0,616605727082016000%	4,72676927304750000%	6.144.800,05 €	4,86087255203296000%	6.319.134,32 €	174.334,27 €
Stadt Gelsenkirchen	VRR	0,03181197105063000%	0,18833417960321000%	0,284265742802905000%	0,104938283428789500%	134.697,68 €	0,104938283428789500%	64.197,68 €	-70.500,00 €
Stadt Gelsenkirchen	VRR	1,93097158151737000%	1,45444915447598000%	0,307640202190481000%	2,05585681739348000%	2.672.613,86 €	1,89666315976752000%	2.417.562,11 €	-255.051,75 €
Stadt Goch	VRR	0,0220839674033470%	0,19263546418479000%	0,338380301522025000%	0,0459960233383352000%	59.794,83 €	0,0420399801022010%	54.652,00 €	-5.142,83 €
Stadt Hagen	VRR	1,63051474665574000%	1,052613686863900000%	0,47038281474894000%	1,31073467439910000%	1.703.955,08 €	1,56107933071014000%	2.029.403,12 €	325.448,04 €
Stadt Herne	VRR	1,03577846481231000%	0,875509119096352000%	0,150736475903383000%	1,09555720199676000%	1.424.224,36 €	1,00525607737686000%	1.306.832,90 €	-117.391,46 €
Stadt Hilden	VRR	0,25381769376526000%	0,308352916674728000%	0,07607252639645800%	0,26767257150108000%	347.915,43 €	0,254625500249445000%	331.013,23 €	-16.902,15 €
Stadt Kevelaer	VRR	0,01287368683680000%	0,155054115012905000%	0,2893693269589000%	0,084182227564184000%	112.339,90 €	0,086829379918687000%	112.615,18 €	275,28 €
Stadt Krefeld	VRR	1,64700089113925000%	1,28547719263589000%	0,4038					

Aufgabenträger	Raum	Anteil gewichtete Gesamtleistung einschl. Bedarfsverkehre 2020	Anteil an Einwohnerzahl 2020 (GFG 2022)	Anteil an Fläche in Ar	Anteil an bisheriger ÖPNV-Pauschale	bisherige ÖPNV-Pauschale	Anteil an neuer ÖPNV-Pauschale	neue ÖPNV-Pauschale	Differenz neue zu alter ÖPNV-Pauschale
Rhein-Sieg-Kreis	VRS	2,75259799993063000%	3,34926588108495000%	3,38060154447966000%	2,46475654954260000%	3.204.183,51 €	2,81289150131395000%	3.656.758,94 €	452.575,43 €
Stadt Bonn	VRS	4,11310102918399000%	1,84417566638048000%	0,41352823865313700%	3,46945507779718000%	4.510.291,60 €	3,85759554434909000%	5.014.874,20 €	504.582,60 €
Stadt Brühl	VRS	0,09347115924750430%	0,24363520936851700%	0,10589096794396800%	0,10586227775569800%	137.620,97 €	0,10573267943111500%	137.452,49 €	-168,48 €
Stadt Euskirchen	VRS	0,21894653704495400%	0,32615978180889100%	0,40890822410577800%	0,23278568795494900%	302.621,39 €	0,23132283036728600%	300.719,68 €	-1.901,71 €
Stadt Hürth	VRS	0,22611606159113300%	0,33206754373780000%	0,15015105908542200%	0,20895440118160000%	271.640,72 €	0,23307288011275200%	302.994,74 €	31.354,02 €
Stadt Köln	VRS	12,59284217474600000%	6,04442703914018000%	1,18728129811926000%	11,41747166532590000%	14.842.713,16 €	11,84085774636500000%	15.393.115,06 €	550.401,90 €
Stadt Leverkusen	VRS	1,06198206331962000%	0,91436422942199300%	0,23119948180087600%	0,91341912487518000%	1.187.444,86 €	1,03355698497743000%	1.343.624,08 €	156.179,22 €
Stadt Wesseling	VRS	0,04405275478545240%	0,20490840737560900%	0,06851428807069420%	0,04741869818697400%	61.644,31 €	0,05741043765836980%	74.633,57 €	12.989,26 €
<b>VRS Gesamt</b>		<b>24,60038088238810000%</b>	<b>18,95226204801300000%</b>	<b>14,91465782194980000%</b>	<b>22,32980251182770000%</b>	<b>29.028.743,26 €</b>	<b>23,95481691442940000%</b>	<b>31.141.261,96 €</b>	<b>2.112.518,70 €</b>
<b>NRW Gesamt</b>		<b>100,00000000000000000%</b>	<b>100,00000000000000000%</b>	<b>100,00000000000000000%</b>	<b>100,00000000000000000%</b>	<b>130.000.000,00 €</b>	<b>100,00000000000000000%</b>	<b>130.000.000,02 €</b>	<b>0,02 €</b>
davon VRR		52,64468089712640000%	43,57512201843510000%	21,42055146105950000%	52,06693084702880000%	67.713.010,12 €	51,29463359810970000%	66.683.023,70 €	-1.029.986,42 €
davon NVR		28,46282729858460000%	24,96729532171080000%	21,58761013175870000%	26,41344282659130000%	34.337.475,86 €	28,04568039709820000%	36.459.384,49 €	2.121.908,63 €
davon NWL		18,89249180428900000%	31,45758265985400000%	56,99183840718170000%	21,49962632637990000%	27.949.514,20 €	20,65968660479210000%	26.857.591,83 €	-1.091.922,37 €

NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe Bahnhofstraße 48 59423 Unna

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und  
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
Herrn Andreas Wille  
40190 Düsseldorf

- nur per E-Mail -

Abteilung / Stabsstelle  
Vertragsmanagement

Ihr Ansprechpartner  
Herr W [REDACTED]

Telefon  
0521 / [REDACTED]

Mail-Adresse  
[REDACTED]@nwl-info.de

Datum  
17.11.2022

### **Verbändeanhörung zum Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalverordnung**

Sehr geehrter Herr Wille,  
sehr geehrter Herr Coenen,

im Zusammenhang mit der Umsetzung des Ersatzkonzepts A45 in Folge der Brückenschäden hatten Sie um eine Aktualisierung des Zahlenwerks gebeten, damit die Anpassung der Pauschalverordnung vorgenommen werden kann. Mit Schreiben vom 12.10.2022 haben Sie die Verbändeanhörung zur Änderung der Pauschalverordnung eingeleitet. In Bezug auf die Änderung der PVO zum Ersatzkonzept senden wir hiermit ein aktualisiertes Zahlenwerk. Darüber hinaus zeigen wir die Umsetzung von weiteren, bereits vereinbarten Mehrleistungen an und möchten einen Sachstand zu den verschiedenen mit dem MUNV abgestimmten Mehrleistungen geben. All dies verbinden wir mit einer Einschätzung zu den Wirkungen der Mehrleistungen im Zusammenhang mit der aktuellen Finanzsituation der Branche.

#### A45-Ersatzkonzept

Die Erstellung des endgültigen Verkehrskonzepts sowie darauf aufbauend des endgültigen Angebots durch die DB Regio hat sich aufgrund verschiedener Entwicklungen und Fragestellungen nach hinten verlagert. Inzwischen liegt ein endgültiges Angebot des EVU vor. Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die noch aus der Betriebsübernahme durch die DB Regio nach der Abellio-Insolvenz herrühren, mussten im Detail noch Anpassungen am konkreten Konzept vorgenommen werden, die auf das gesamte Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16, RB 91 sowie der neuen Linie RE 34 wirken. Wesentliche Herausforderungen lagen und liegen in der Rekrutierung und Ausbildung geeigneter Personale sowie der Verfügbarkeit des Fahrzeugmaterials. Aufgrund von notwendigen Revisionsarbeiten ist die Fahrzeugverfügbarkeit bis mindestens Ende 2023 eingeschränkt. Die

Zweckverband  
Nahverkehr Westfalen-Lippe

**Bahnhofstraße 48  
59423 Unna**

[www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)

Bankverbindung:  
Sparkasse UnnaKamen  
IBAN:  
DE73 4435 0060 1000 6468 18  
SWIFT-BIC:  
WELADED1UNN

Verbandsvorsteher:  
Dr. Klaus Drathen

Geschäftsführer:  
Joachim Künzel

Ausweitung der Leistungen auf dem Korridor Siegen – Letmathe – Dortmund führt darüber hinaus zu einem gesamthaften Personalmehrbedarf. Da eine stabile Leistungserbringung allein durch die DB Regio mindestens im ersten Halbjahr 2023 in Frage steht, wird in Kooperation aller Partner eine Übernahme einzelner Umläufe durch die Hessische Landesbahn über den Verkehrsvertrag Eifel-Westerwald-Sieg als nutzbringend erachtet.

Insgesamt ergibt sich aus den Teilaspekten und dem derzeitigen Stand der Angebote der DB Regio und der Hessischen Landesbahn sowie der Ausweitung der Fernverkehrsöffnung ein Projektvolumen je Jahr und Aufgabenträger von:

	2022	2023
NWL	1.007.941,38 €	10.094.580,91 €
VRR	345.865,23 €	6.170.750,21 €
Gesamt	1.355.806,62 €	16.265.331,12 €

Die Kosten sind damit im Vergleich zum letzten übermittelten Stand gestiegen. Dort waren 1,29 bzw. 12,99 Mio. Euro für 2022 und 2023 angekündigt. Dies liegt einerseits an den aktuellen Prognosegrundlagen zu den Energiekostensteigerungen, die wir einbeziehen müssen. Für 2022 unterstellen wir für die Energiekostenfortschreibung einen Mittelwert aus den Indexwerten der Monate Januar bis September und gehen für den Rest des Jahres von einem gleichbleibenden Niveau aus. Für 2023 haben wir die an anderer Stelle bereits kommunizierten 8% Energiekostensteigerung unterteilt. Andererseits entstehen im finalen Konzept Mehrkosten in Folge der oben bereits beschriebenen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Personal- und Fahrzeugbereitstellung. Die finale Erörterung des Angebots mit der DB Regio steht noch aus.

In Bezug auf die Anpassung der PVO möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass es für den Zeitraum ab 2024 mit Vorliegen der verschiedenen Vergabeergebnisse zu den Abellio-Folgevergaben einer neuerlichen Anpassung der PVO bedürfen wird, bei der die verschiedenen Wirkzusammenhänge auch des A45-Ersatzkonzepts berücksichtigt werden müssen. Neben der Höhe der Anpassung wird auch die Verteilung zwischen den AT entsprechend festzulegen sein.

#### Mehrleistungen auf Grundlage Ministerinschreiben

Neben diesen preislichen Anpassungen zeigen wir hiermit zudem die Bestellung zusätzlicher Leistungen aus den mit dem VM abgestimmten Mehrleistungen gemäß Schreiben von Ministerin Brandes vom 04.01.2022 an. Es handelt sich um Leistungen auf der Linie RE82, die ab dem Fahrplanwechsel im Dezember erbracht werden. Gemäß Schreiben und beigefügter Liste sind dafür Beträge von 136.664 € für 2022 und 884.385 € für 2023 vereinbart. Die Leistungen sind ohne definiertes Enddatum bestellt, sodass die zugesagten Mittel fester Bestandteil der Zuweisung werden können.

Für verschiedene andere Leistungen aus dem Mehrleistungspaket konnte zwischenzeitlich ein neuer Sachstand ermittelt werden:

- RE 60.2: Ausschreibung durchgeführt, Zuschlag steht noch aus. Aktuell prognostizierte Kosten für 2024 liegen etwa bei 21 Euro/ZKM zzgl. Infrastrukturkosten, somit etwa 27,50 Euro/ZKM. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist ein Zuschlag zu dem Angebot des obsiegenden EVUs abzulehnen.
- RB 64: aufgrund infrastrukturentwicklungsbedingter Verzögerungen ist die Umsetzung zu 12/2025 sehr unwahrscheinlich. Von einer Verschiebung um 1 bis 2 Jahre ist aktuell auszugehen. Dies setzt etwa 7 Mio. Euro aus der Liste gemäß Schreiben vom 04.01.2022 frei. Angebotspreise für den Zeitraum ab 12/2026 sind noch unbekannt
- RB 68 / RB 76: Reaktivierungsprojekte weit fortgeschritten. Betriebskostenrechnung im Zuge der Ausschreibung Netz nördliches Westfalen (BEMU) gutachterlich erstellt. Aktuelle Schätzung der Kosten (Hochrechnung auf Preisstand 2023) beläuft sich auf etwa 25 Euro/ZKM. Angesichts der aktuellen Finanzsituation ist eine Umsetzung im Grunde kaum leistbar.
- RE 82: Umsetzung zu 12/2022. Preisniveau aufgrund alten Verkehrsvertrags etwa bei 10 Euro/ZKM. Ab 12/2025 Preissteigerung zu erwarten.
- RB 62, RB 56: Reaktivierungsprojekte in frühem Stadium, kein neuer Sachstand

All dies zeigt auf, dass die zugesagten 10 Euro zzgl. Dynamisierung spätestens mit der Energie- und allgemeinen Preisentwicklung seit Beginn der Ukraine-Krise, aber auch der marktweit zu beobachtenden Lohnentwicklung/Preisbildung, alles andere als auskömmlich sind. Zwar sind noch Fahrgeldeinnahmen gegen die genannten Preise zu rechnen, jedoch liegen diese schon in den Bestandsverkehren im Durchschnitt nur bei gut 4 Euro/ZKM. Dieser Wert wird bei ergänzenden Parallelverkehren nicht zu erreichen sein. Die Einführung eines DeutschlandTickets vorausgesetzt, wird sich die Erlösergiebigkeit der Mehrleistungen, die ohnehin vermutlich auf einem signifikant geringeren Niveau als die des Bestandsnetzes liegen wird, weiter verringern.

#### Mehrleistungen auf Grundlage Fünfte Änderung der Pauschalenverordnung

Die weiteren Mehrleistungen, welche Bestandteil der Grundlage für die Fünfte Anpassung der PVO waren, werden in zwei Schritten bereits umgesetzt. Die Linie RE 82 wird bereits zu Dezember 2022 vollumfänglich, aus beiden Mehrleistungspaketen, ausgeweitet. Die RB 77 kann bereits zu Dezember 2022 wochenends nach Herford verlängert werden; zum Dezember 2023 kann mit der Taktumstellung des Fernverkehrs auch die vereinbarte Änderung wochentags erfolgen. Die Erweiterung des RE 11-Taktes nach Kassel ist Teil der aktuell laufenden Ausschreibung und wird zur Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrags (Folgevergabe nach Notmaßnahme Abellio) umgesetzt; eine frühere Umsetzung wird durch die Baumaßnahmen in Dortmund Hbf sowie die vertraglichen Konstellationen verhindert. Der Angebotspreis

ist aktuell noch nicht bekannt. Es ist aber davon auszugehen, dass er der aktuellen Preisentwicklung folgen und deutlich über 10 Euro/ZKM liegen wird.

Einzig die Erweiterung des RE 13 über Hamm hinaus nach Münster scheitert insbesondere an infrastrukturellen Voraussetzungen, die einen (kosten)effizienten Betrieb nicht ermöglichen. Aufgrund fehlender Wende-/Abstellmöglichkeiten in Münster Hbf wäre eine Durchbindung bis Greven notwendig, die das Konzept massiv verteuert. Die zusätzlich benötigten Fahrzeuge (2 Fahrzeuge mit Mehrsystemtechnik) stellen einen zusätzlichen kritischen Kostenfaktor dar.

#### Einordnung Mehrleistungen unter Berücksichtigung Finanzsituation

Gerade im Hinblick auf die Leistungen des RE 60.2 und der RB 77 (s. oben) sowie des RE 2/RE 42 (Verlängerung nach Osnabrück und Taktausweitung, bereits 2020 umgesetzt) ist im Besonderen zu berücksichtigen, dass diese Leistungen nicht nur in Abstimmung zwischen den NRW-AT und dem Land NRW umgesetzt werden sollen, sondern auch als Leistungen im besonderen Landesinteresse aufgrund des grenzüberschreitenden Verkehrs von/nach Niedersachsen relevant sind. Hier liegen den Planungen auch konkrete Absprachen mit DB Fernverkehr (Stichwort Fernverkehrskonzept 2025) zugrunde. Angesichts der absolut nicht auskömmlichen Gegenfinanzierung der Leistungen besteht hier enormer zeitlicher wie konzeptioneller Handlungsdruck. Die Leistungen des RE 60.2 werden von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen nicht in Zweifel gezogen. Hier besteht somit auch die Gefahr, der Beziehung zwischen den Ländern einen Schlag zu versetzen, wenn die bereits erfolgte Ausschreibung durch Aufhebung des Verfahrens beendet wird.

Vor dem Eindruck der aktuellen Preisentwicklungen ergibt sich mit Blick auf die Mehrleistungspakete die Frage, wie mit nicht (rechtzeitig) umsetzbaren Leistungen umgegangen werden soll. Gemäß Vereinbarung werden die zusätzlichen Mittel aus der Fünften Änderung der PVO im Falle der Nichtumsetzung einzelner Mehrleistungen anteilig gekürzt. Die Auskehrung der Mittel gemäß Schreiben vom 04.01.2022 hängt an der Bestellung und entsprechender Anzeige zur Veränderung der Zuweisung an die Aufgabenträger. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um schlimmstenfalls nötige, großflächige Abbestellszenarien erscheint der Einsatz bereits für SPNV gewidmeter Mittel auch zur Sicherung des Bestands mehr als zweckmäßig. Eine Kürzung der bereits bewilligten Mittel verschärft dagegen weiter den Druck auf die Aufgabenträger im Allgemeinen bzw. den NWL im Speziellen. Wir werben hiermit dringend um die Freigabe der für Mehrleistungen vorgesehenen Mittel zur Finanzierung des Bestandsverkehrs. Auch die Umsetzung von Abbestellungen, sofern sie nicht vermeidbar sein werden, darf nicht von der Finanzierungsquelle einzelner Pakete abhängen. Um eine fahrgastverträgliche Verteilung von Abbestellungen gewährleisten zu können, benötigen die AT größtmögliche Planungssicherheit und eine möglichst zwanglose Detailplanung. Dies schließt dann auch die Betrachtung aller Linien und Leistungen, auch derer im speziellen Landesinteresse, ein.

Wir stehen Ihnen jederzeit zu einem Gespräch zu den oben aufgeführten Themen zur Verfügung.

ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

Im Übrigen beziehen wir uns auf den zweiten Aspekt der Verbändeanhörung. Die Daten, auf denen die Neuverteilung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beruhen, liegen dem NWL nicht vollständig vor. Daher kann hierzu keine belastbare Aussage getätigt werden. Da die Daten, wie von Ihnen beschrieben, von den Verkehrsunternehmen mitgeteilt und mit den Aufgabenträgern abgestimmt wurden, gehen wir davon aus, dass von dieser Seite Hinweise bei Unplausibilitäten mitgeteilt wurden.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Künzel  
Geschäftsführer



i.A. Nils Werner  
Abteilungsleiter Vertragsmanagement

# Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

MR Andreas Wille  
Referat VII D 3  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40474 Düsseldorf

Ausschließlich per E-Mail:

[andreas.wille@munv.nrw.de](mailto:andreas.wille@munv.nrw.de); [christopher.coenen@munv.nrw.de](mailto:christopher.coenen@munv.nrw.de)

## Stellungnahme

### Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Sehr geehrter Herr Wille,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf der Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung Stellung zu nehmen. Zur Anpassung der Verteilung der ÖPNV-Pauschale nach § 3 des Verordnungsentwurfes möchten wir Folgendes anmerken:

Wir kritisieren die Kürzung der Zuweisungen an eine Vielzahl von Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen entschieden. Zwar ist uns bewusst, dass der Verteilung der ÖPNV-Pauschale ein fester Verteilermechanismus vor dem Hintergrund von 90 % Betriebsleistung, 8 % Einwohnerzahl und 2 % Fläche, bezogen auf das Jahr 2020, zugrunde liegt. Die vorgenommenen Kürzungen sind jedoch verkehrsrechtspolitisch in mehrfacher Hinsicht zu kritisieren:

18.11.2022

Städtetag NRW  
Frauke Prass  
Referentin  
Telefon 0221 3771-  
@staedtetag.de  
Gereonstraße 18 - 32  
50670 Köln  
www.staedtetag-nrw.de  
Aktenzeichen: 66.05.10 N

Landkreistag NRW  
Dr. Markus Faber  
Hauptreferent  
Telefon 0211 300491-  
@lkt-nrw.de  
Kavalleriestraße 8  
40213 Düsseldorf  
www.lkt-nrw.de  
Aktenzeichen: 36.16.05

Städte- und Gemeindebund NRW  
Cora Ehlert  
Referentin  
Telefon 0211 4587-  
@kommunen.nrw  
Kaiserswerther Straße 199 - 201  
40474 Düsseldorf  
www.kommunen.nrw  
Aktenzeichen: 33 3 3 001/006

- Für die Verteilung der ÖPNV-Pauschale für die Jahre 2023-2025 ist das Jahr 2020 das maßgebliche Jahr. Im Jahr 2020 brach bekanntlich die Corona-Pandemie aus und die ergriffenen Maßnahmen (z.B. "Lock down" etc.) wirkten auch auf den ÖPNV in finanzieller Hinsicht massiv negativ ein. Aufgrund der signifikant gesunkenen Nachfrage nach Beförderungsleistungen hatte es vor Ort häufig Reduzierungen der bestehenden Verkehrsleistungen, gerade im Schüler- und Ausbildungsverkehr, gegeben. Dies ist den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern auch nicht vorzuwerfen, da bei Wegfall der Nachfrage bei (nahezu) ausschließlich durch Schüler- und Ausbildungsverkehre nachgefragten Angeboten der Wegfall solcher Fahrten durchaus im verkehrlichen und ökologischen Interesse sein kann. Dieses auf den isolierten Zeitpunkt 2020 bezogene Verhalten war für viele Aufgabenträger deutlich zu nachteilig. Auch wenn die Vorschriften diese Verteilung gegenwärtig so vorsehen, kann dennoch nicht nachvollzogen werden, warum die IST-Kilometer aus dem Jahr 2020, indem eine bis dato nie dagewesene Ausnahmesituation herrschte, nun als Referenz für die Verteilung der ÖPNV-Pauschale für die nächsten drei Jahre herangezogen werden soll.

Wir regen daher an, die gesetzlichen Regelungen, die der Verteilung zugrunde liegen, entsprechend anzupassen (u.a. Abstellen auf Fahrplan-Ist, Bezugnahme ausnahmsweise auf 2019).

- Auch ist nicht nachvollziehbar, warum die Höhe der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz NRW seit nunmehr 2017 statisch bei 130 Millionen Euro liegt. Hier ist eine entsprechende Dynamisierung überfällig, zumal mittlerweile auch entsprechende Anstiege der auf NRW entfallenen Anteile bei den Regionalisierungsmitteln gemäß des Regionalisierungsgesetzes bestehen (seit 2017 um rund 19 Prozent). Dies muss auch den Aufgabenträgern im straßengebundenen ÖPNV zugutekommen. Der ÖPNV ist das Rückgrat der Verkehrswende. Der ÖPNV muss deshalb finanziell gestärkt und darf nicht geschwächt werden. Auch wegen der allgemeinen Kostensteigerungen sowie der nach wie vor zu erfüllenden Verpflichtungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist eine reine Umverteilung von Mitteln nach § 11 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz NRW nicht akzeptabel. Auch die Antriebswende (Umstieg auf Elektro-/Wasserstoffbusse) stellt Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vor große finanzielle Herausforderungen. Wir fordern daher, die ÖPNV-Pauschale deutlich aufzustocken.

Die Landesregierung hat für die Jahre 2022-2027 das Ziel ausgegeben, den Verkehrsanteil zur Erreichung der Klimaziele deutlich in Richtung ÖPNV zu verschieben. Eine Mindestvoraussetzung muss daher sein, dass der Status quo bei allen Aufgabenträgern erhalten bleibt. Zusätzliche Bedarfe bei einzelnen Aufgabenträgern müssen mit zusätzlichen Mitteln gedeckt werden. Es darf nicht bei einer bloßen Umverteilung bleiben.

Daher sind zusätzliche Mittel nötig, um weitere Angebotseinschränkungen zu vermeiden. Andernfalls droht die Gefahr, dass ÖPNV-Maßnahmen in den betroffenen Kommunen in den nächsten Jahren nicht umgesetzt werden können.

Für weitere Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Frauke Prass  
Referentin  
Städtetag Nordrhein-Westfalen



Dr. Markus Faber  
Hauptreferent  
Landkreistag Nordrhein-Westfalen



Cora Ehler  
Referentin  
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

**Coenen, Christopher**

**Von:** [REDACTED]@nvr.de>  
**Gesendet:** Freitag, 18. November 2022 18:53  
**An:** Christopher.Coenen@vm.nrw.de  
**Cc:** [REDACTED]@vm.nrw.de; [REDACTED]@vm.nrw.de; [REDACTED]@vm.nrw.de; [REDACTED]@vm.nrw.de; [REDACTED]@vm.nrw.de; [REDACTED]@vm.nrw.de;  
**Betreff:** Anhörung Änderung ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (Mails vom 12.10.2022 sowie 19.10.2022) / Stellungnahme NVR

Sehr geehrter Herr Coenen,

bezugnehmend auf Ihre Emails an Herrn Sedlaczek vom 12.10.2022 sowie 19.10.2022 geben wir im Zusammenhang mit der siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung hiermit eine Stellungnahme ab. Mit Hinblick auf unsere aktuelle finanzielle Situation und die Gespräche mit dem Land NRW hinsichtlich unseres Finanzierungsbedarfs möchten wir die Gelegenheit nutzen, Sie um eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel und folglich um eine Anpassung des ÖPNVG NRW sowie der ÖPNV-Pauschalenverordnung (PVO) zu bitten.

Hierzu im Einzelnen:

**Aktuelle Finanzsituation des ZV NVR (Stand: 28.09.2022)**

Massive Kostensteigerungen in der Branche und die Coronaschäden führten und führen in den Jahren 2021 und 2022 zur strukturellen Unterfinanzierung der ÖPNV/SPNV-Aufgabenträger. Bedingt sind die Kostensteigerungen nicht nur wie in anderen Branchen durch die aktuell anhaltende Inflation, sondern u.a. durch Notvergaben, erhöhte Risikoaufschläge durch Bieter in neuen Vergabeverfahren, zu erwartenden Lohn(index)steigerungen mit schwer abschätzbaren Langzeiteffekten (derzeit 2,5% p.a. als Annahme) sowie derzeit nicht quantifizierbare Materialkostensteigerungen, für die noch keine Gegenfinanzierung vorgesehen ist.

Hinzu kommen die sich auf nicht absehbare Zeit fortsetzenden Energiekostensteigerungen (vom Jahr 2020 auf 2021 im Schnitt um rund 36% sowie vom Jahr 2021 auf 2022 (Stand Juli 2022) im Schnitt um rund 120%). Dies entspricht einer Kostensteigerung von 2020 bis 2022 von insgesamt rund 200%. Schreibt man auf Basis dieses Preissprungs die weitere Energiekostensteigerung mit 8% pro Jahr fort, bedeutet dies für den ZV NVR Ausgaben für Energiekosten in Höhe von rund 121 Mio. Euro in 2022, 166 Mio. Euro in 2031 bzw. 141 Mio. Euro pro Jahr im Jahresschnitt 2022 bis 2031.

Die Deckungslücke haben wir ermittelt, indem wir die voraussichtlichen Ansprüche aus Verkehrsverträgen bzw. noch auszuschreibenden Verkehre ermittelt haben. Eine Cash-Flow-Betrachtung, d.h. eine Betrachtung der Reserven bzw. Mittelabflusses erfolgt bei dieser Berechnung nicht. Auf diesen Sachverhalt gehen wir am Ende des Schreibens ein. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind aktuelle Beschlüsse von Bund und Ländern zur Finanzausstattung der SPNV-Aufgabenträger sowie die unterstellte Wirkung der Energiepreisbremse und der Mindererlösausgleiche für das 49-Euro-Ticket auf den SPNV im Gebiet des ZV NVR.

Zusätzlich zu den bisherigen Regionalisierungsmittelzuweisungen des Landes NRW wurden bei den Berechnungen berücksichtigt:

- Mittel gemäß § 1 Abs. 2 PVO in Höhe von fast 288 Mio. Euro (hierzu siehe unten)
- Vereinbarung über die Bestellung von Mehrverkehrsleistungen im SPNV
- Interimsvergabe wegen des Abellio-Szenarios im Saldo in Höhe von 13 Mio. Euro
- Verkehrsvertrag 2.0 i.H.v. 181 Mio. Euro (dem gegenüber steht jedoch ein Aufwand von 181 Mio. Euro)
- Zahlungen unter dem Rettungsschirm 2022 für Brutto-Verkehrsverträge in Höhe von 22 Mio. Euro

## Vereinbarung über die Bestellung von Mehrverkehrsleistungen im SPNV (Fassung vom 22.11.2021)

Geplant waren gemäß § 1 Abs. 2 der Vereinbarung, dass der ZV NVR folgende Mehrleistungen beginnend ab Dezember 2022 bestellt:

- Stundentakt RB 28 Düren-Euskirchen
- 30-Minuten-Takt RB 20 bis Langerwehe und Stolberg-Altstadt von Montag bis Sonntag
- Durchgehender 20-Minuten-Takt S 6 und S 12

Die bisher in der Vereinbarung vorgesehenen Leistungsausweitungen S 12 und RB 20 sind fälschlicherweise in die Vereinbarung aufgenommen worden; sie können allein schon aus betrieblichen Gründen in den kommenden Jahren nicht umgesetzt werden, sodass sie in der hiesigen Stellungnahme unberücksichtigt bleiben sollen. Angestrebt wird hier eine bilaterale Ergänzungsvereinbarung zwischen dem Verkehrsministerium und dem ZV NVR um die Vereinbarung entsprechend zu korrigieren. Hierzu besteht eine Korrespondenz zwischen Herrn Uhlendorf (NVR) und dem Verkehrsministerium, auf die wir verweisen.

Wir bitten demnach um Berücksichtigung unserer betrieblichen Belange und einer entsprechenden Anpassung der o.g. Vereinbarung. Darüber hinaus würden wir darum bitten, dass anders als in § 2 Abs. 2 der o.g. Vereinbarung geregelt, die zusätzlichen Regionalisierungsmittel zum Zwecke der Bestellung betrieblicher Mehrleistungen bei den SPNV-Aufgabenträgern verbleiben sollte.

### Anpassung des § 1 Abs. 2 PVO

Des Weiteren bitten wir um eine Anpassung des § 1 Abs. 2 PVO, die in der siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung nicht berücksichtigt wurde.

Für folgende Linien sind Mehrleistungen avisiert, für die das Land NRW bereits mündlich Zuschüsse zugesichert hat:

- RB 20
- RB 21 Nord
- S 6
- S 10 -14
- S 16
- S 19

Zudem sind für folgende Linien Zuschüsse aufgrund des besonderen Landesinteresses notwendig:

- RE 1
- RE 4
- RE 5/RRX 6
- RE 6/ RRX 3
- RRX 2
- RE 7
- RE 8
- RE 9
- RE 18
- RE 22
- RE 29

Schließlich sind für folgende Linien Zuschüsse aufgrund des besonderen Infrastrukturausbaus notwendig:

- S 15
- S 17
- S 23

Für die Berechnung der SPNV-Pauschale ist nach der Vorgabe von § 1 Abs. 2 PVO der Pauschalbetrag je Zugkilometer von 10 Euro für das Jahr 2020 um jeweils 1,8 % ab dem Jahr 2021 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu erhöhen. Bei

derzeit prognostizierten rund 25 Mio. Zugkilometern für den Zeitraum 2022 bis 2031 für die oben genannten Linien entstünde aufgrund der oben erläuterten derzeit absehbaren Kostensteigerungen im SPNV beim ZV NVR eine voraussichtliche Deckungslücke in Höhe von ca. 288 Mio. Euro. Dieser Deckungsbedarf findet in der aktuellen Fassung des § 1 Abs. 2 PVO keinen Eingang, dementsprechend bitten wir um entsprechende Berücksichtigung unseres Anliegens.

### **Anpassung des § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW**

Zu guter Letzt möchten wir auf unser Hauptanliegen, die Anpassung des §11 Abs. 1 ÖPNVG NRW aufgrund des strukturellen Mehrbedarfs des ZV NVR verweisen. Der rein auf Basis verkehrsvertraglicher Ansprüche und derzeit absehbarer Kostensteigerungen im SPNV ermittelte Aufwand führt unter Berücksichtigung der prognostizierten Erlöse beim ZV NVR schon im Jahr 2023 zu einer erheblichen Deckungslücke, welche sich Jahr für Jahr drastisch erhöhen wird. Ergänzt man die reine Anspruchs- durch eine Liquiditätsbetrachtung so wird der ZV NVR das Jahr 2023 nach derzeitigem Kenntnisstand mittels vorhandener Rücklagen überbrücken können. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass die verbindliche Übernahme von Kostensteigerungen in die Verkehrsverträge erst sukzessive einsetzen wird, so dass hierdurch ein verzögerter Mittelabfluss zu erwarten ist. Auch zu erwartende (erhebliche) Nachzahlungen im Zuge von verkehrsvertraglichen Verpflichtungen (insbesondere Jahresabrechnungen) werden voraussichtlich erst mit Verzögerung zu einem erhöhten Mittelabfluss führen. Aufgrund der vorgenannten Umstände kann der ZV NVR vermutlich auch die erste Hälfte des Jahres 2024 ohne Liquiditätsdefizit überstehen. Aktuelle Beschlüsse von Bund und Ländern zur Finanzausstattung der SPNV-Aufgabenträger sowie die unterstellte Wirkung der Energiepreisbremse und der Mindererlösausgleiche für das 49-Euro-Ticket auf den SPNV im Gebiet des ZV NVR sind, wie oben dargestellt, in der derzeitigen Berechnung noch nicht berücksichtigt.

Im Sinne der finanziellen Absicherung der bestehenden und zukünftigen SPNV-Betriebsleistungen – auch mit Blick auf die erforderliche Mobilitätswende, möchten wir mit Ihnen möglichst zeitnah ins Gespräch kommen und stehen ferner bei Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Andreas Warnecke

Mit freundlichen Grüßen  
ppa. A [REDACTED] W [REDACTED]  
Bereichsleiter Euregio-Infrastruktur-/Betrieb Erlösmanagement  
Nahverkehr Rheinland GmbH

Tel: +49 221 20808-[REDACTED]  
Fax: +49 221 20808-[REDACTED]  
[REDACTED]@nvr.de

Nahverkehr Rheinland GmbH, Glockengasse 37-39, 50667 Köln,  
<http://www.nvr.de>

Geschäftsführer: Dr. Norbert Reinkober – Heiko Sedlaczek – Michael Vogel  
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Stephan Santelmann  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dierk Timm

Amtsgericht Köln - HRB 62186 - St.-Nr. 215/5913/0778 - Sparkasse KölnBonn IBAN DE87370501981901359578 BIC: COLSDE33XXX

Diese E-Mail könnte vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

Von: [Christopher.Coenen@vm.nrw.de](mailto:Christopher.Coenen@vm.nrw.de)

Datum: 19. Oktober 2022 um 11:20:24 MESZ

An: [REDACTED]@vrr.de>, [REDACTED]@vrr.de, [REDACTED]@vrsinfo.de, [REDACTED]@nvr.de>, [REDACTED]@nwl-info.de, [REDACTED]@avv.de>, [REDACTED]@westfalentarif.de, [REDACTED]@owlverkehr.de, [REDACTED]@owlverkehr.de, [REDACTED]@lkt-nrw.de, [REDACTED]@lkt-nrw.de, [REDACTED]@staedtetag.de, [REDACTED]@staedtetag.de, [REDACTED]@vdv.de, [REDACTED]@nwo-online.de, [REDACTED]@vph.de, [REDACTED]@tg-muensterland-ruhrlippe.de, [REDACTED]@kommunen.nrw, [REDACTED]@kommunen.nrw>, [REDACTED]@westfalentarif.de, [REDACTED]@nph.de, [REDACTED]@vrs.de>, [REDACTED]@bra.nrw.de, [REDACTED]@bra.nrw.de, [REDACTED]@bezreg-detmold.nrw.de, [REDACTED]@brdt.nrw.de, [REDACTED]@brd.nrw.de, [REDACTED]@bezreg-koeln.nrw.de, [REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de, [REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de, [REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de, info@vgws.de

Kopie: [REDACTED]@vm.nrw.de, [REDACTED]@vm.nrw.de, [REDACTED]@vm.nrw.de, [REDACTED]@vm.nrw.de, [REDACTED]@vm.nrw.de, [REDACTED]@vm.nrw.de

Betreff: AW: Anhörung Änderung ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu untenstehender Mail hat sich Änderungsbedarf im Hinblick auf die Verteilung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW ergeben. Die Stadt Bad Oeynhausen wurde als neuer Aufgabenträger nunmehr in die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung und die Pauschalenverteilung aufgenommen.

Da es sich hierbei um eine wesentliche Änderung handelt, übersende ich anbei geänderte Anlagen zur untenstehenden Verbändeanhörung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

**Christopher Coenen**

- Referat II B 3 -

Verwaltungs- und Rechtsangelegenheiten der  
Personenbeförderung, ÖPNVG

**Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Stadttor 1, 40219 Düsseldorf

Fon: +49 (0)211 3843 - 2251

Fax: +49 (0)211 3843 - 939110

E-Mail: [christopher.coenen@vm.nrw.de](mailto:christopher.coenen@vm.nrw.de)

Web: <http://www.vm.nrw.de>

Von: Coenen, Christopher (VM)

Gesendet: Mittwoch, 12. Oktober 2022 16:57

An: [REDACTED]@vrr.de; [REDACTED]@vrr.de; [REDACTED]@vrsinfo.de; [REDACTED]@nahverkehr-rheinland.de; [REDACTED]@nwl-info.de; [REDACTED]@avv.de; [REDACTED]@westfalentarif.de; [REDACTED]@owlverkehr.de; [REDACTED]@owlverkehr.de; [REDACTED]@vph.de; [REDACTED]@lkt-nrw.de; [REDACTED]@lkt-nrw.de; [REDACTED]@staedtetag.de; [REDACTED]@staedtetag.de; [REDACTED]@vdv.de; [REDACTED]@nwo-online.de; [REDACTED]@vph.de; [REDACTED]@tg-muensterland-ruhrlippe.de; [REDACTED]@kommunen.nrw; [REDACTED]@kommunen.nrw; [REDACTED]@westfalentarif.de; [REDACTED]@nph.de;

[REDACTED]@vrs.de>; [REDACTED]@bra.nrw.de>;  
[REDACTED]@bra.nrw.de>; [REDACTED]@bezreg-detmold.nrw.de>;  
[REDACTED]@brdt.nrw.de>; B [REDACTED]@brd.nrw.de>; [REDACTED]@bezreg-  
koeln.nrw.de>; [REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de>;  
[REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de>;  
[REDACTED]@bezreg-muenster.nrw.de>; [REDACTED]@vgws.de>  
**Cc:** [REDACTED]@vm.nrw.de>; [REDACTED]@vm.nrw.de>;  
[REDACTED]@vm.nrw.de>; [REDACTED]@vm.nrw.de>;  
[REDACTED]@vm.nrw.de>

**Betreff:** Anhörung Änderung ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage übersende ich ein Schreiben zur Einleitung der Verbändeanhörung zum Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung nebst Anlagen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

**Christopher Coenen**

- Referat II B 3 -  
Verwaltungs- und Rechtsangelegenheiten der  
Personenbeförderung, ÖPNVG

**Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**  
Stadttor 1, 40219 Düsseldorf  
Fon: +49 (0)211 3843 - 2251  
Fax: +49 (0)211 3843 - 939110  
E-Mail: [christopher.coenen@vm.nrw.de](mailto:christopher.coenen@vm.nrw.de)  
Web: <http://www.vm.nrw.de>



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und  
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
Herrn Andreas Wille  
40190 Düsseldorf

- nur per E-Mail -

## Verbändeanhörung zum Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Sehr geehrter Herr Wille,  
sehr geehrter Herr Coenen,

gerne nutzen wir die Gelegenheit, zu dem mit den E-Mails vom 12./19. Oktober 2022 übersandten Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung Stellung zu nehmen.

### SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW

In Bezug auf die Änderung der Pauschalenverordnung im Zusammenhang mit dem Ersatzkonzept senden wir hiermit ein aktualisiertes Zahlenwerk. Darüber hinaus zeigen wir die Umsetzung von weiteren, bereits vereinbarten Mehrleistungen an und möchten einen Sachstand zu den verschiedenen, mit dem MUNV abgestimmten Mehrleistungen geben. All dies verbinden wir mit einer Einschätzung zu den Wirkungen der Mehrleistungen im Zusammenhang mit der aktuellen Finanzsituation der Branche.

### A45-Ersatzkonzept

Die Erstellung des endgültigen Verkehrskonzepts sowie darauf aufbauend des endgültigen Angebots durch die DB Regio hat sich aufgrund verschiedener Entwicklungen und Fragestellungen nach hinten verlagert. Inzwischen liegt ein endgültiges Angebot des Unternehmens vor. Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die noch aus der Betriebsübernahme durch die DB Regio nach der Abellio-Insolvenz herrühren, mussten im Detail noch Anpassungen am konkreten Konzept vorgenommen werden, die auf das gesamte Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16, RB 91 sowie der neuen Linie RE 34 wirken.

Wesentliche Herausforderungen lagen und liegen in der Rekrutierung und Ausbildung geeigneter Personale sowie der Verfügbarkeit des Fahrzeugmaterials. Aufgrund von notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen ist die Fahrzeugverfügbarkeit bis mindestens Ende 2023 eingeschränkt. Die Ausweitung der Leistungen auf dem Korridor Siegen – Letmathe – Dortmund führt darüber

#### Ansprechpartner

C [REDACTED] W [REDACTED]

#### Telefon

+49 209 1584- [REDACTED]

#### Fax

+49 209 1584123- [REDACTED]

#### E-Mail

[REDACTED]@vrrr.de

#### Unser Zeichen

VR/WC

Gelsenkirchen,

16. November 2022

#### Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

#### Der Vorstand

Augustastraße 1  
45879 Gelsenkirchen

www.vrrr.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

hinaus zu einem gesamthaften Personalmehrbedarf. Da eine stabile Leistungserbringung allein durch die DB Regio mindestens im ersten Halbjahr 2023 in Frage steht, wird in Kooperation aller Partner eine Übernahme einzelner Umläufe durch die Hessische Landesbahn über den Verkehrsvertrag Eifel-Westerwald-Sieg als nutzbringend erachtet.

Insgesamt ergibt sich aus den Teilaspekten und dem derzeitigen Angebot der DB Regio und Hessischen Landesbahn sowie der Ausweitung der Fernverkehrsöffnung ein Projektvolumen je Jahr und Aufgabenträger von:

	2022	2023
NWL	1.007.971,38 €	10.094.580,91 €
VRR	345.865,23 €	6.170.750,21 €
Gesamt	1.355.806,62 €	16.265.331,12 €

Aktuell sind wir nur in der Lage, die konkreten Kosten für die Jahre 2022 und 2023 zu benennen. Ab dem Jahr 2024 werden die Leistungen erneut in neue Verkehrsverträge überführt, wie es auch für die anderen ehemaligen Abellio-Leistungen aktuell vorgesehen ist.

Sobald die konkreten Zahlen für alle Verkehrsverträge vorliegen, werden wir Sie darüber informieren, so dass die Pauschalenverordnung erneut angepasst werden kann. Die SPNV-Aufgabenträger werden hierzu wie gewohnt eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung schließen.

#### Mehrleistungen auf Grundlage Ihres Schreibens vom 4. Januar 2022

Neben diesen preislichen Anpassungen zeigen wir hiermit zudem die Bestellung zusätzlicher Leistungen aus den mit dem MUNV abgestimmten Mehrleistungen gemäß Schreiben von Ministerin Brandes vom 4. Januar 2022 an.

Bereits im gesamten Jahr 2022 und auch in den Folgejahren werden die dort erwähnten Mehrleistungen auf den Linien S 6 und S 11 in Höhe von insgesamt 13.725 Zug-km p.a. erbracht.

Auf der S 28 werden im Jahr 2022 und auch in den Folgejahren von den genannten Mehrleistungen aktuell ca. 406.000 Zug-km p.a. erbracht. Da diese Mehrleistungen bereits beginnend im Dezember 2020 ohne gesonderte Finanzierung erbracht wurden, wurden in der Tabelle vom 4. Januar 2022 ab dem Jahr 2022 jeweils 525.539 Zug-km berücksichtigt, die wir hiermit auch in voller Höhe anzeigen. Mit Fertigstellung der Elektrifizierung wird dann die nochmal erhöhte Kilometerzahl tatsächlich erbracht werden.

All dies zeigt auf, dass die zugesagten 10 €/Zug-km inkl. Dynamisierung spätestens mit der Energie- und allgemeinen Preisentwicklung seit Beginn der Ukraine-Krise, aber auch der marktweit zu beobachtenden Lohnentwicklung/Preisbildung, alles andere als auskömmlich sind. Zwar sind noch Fahrgeldeinnahmen den verfügbaren Mitteln hinzuzurechnen, jedoch sind diese äußerst selten mit mehr als 5 €/Zug-km in den Bestandsverkehren zu taxieren. Die Einführung des Deutschlandtickets vorausgesetzt, wird sich die Erlösergiebigkeit der Mehrleistungen, die ohnehin vermutlich auf einem signifikant geringeren Niveau als die des Bestandsnetzes liegen wird, weiter verringern.

#### Mehrleistungen auf Grundlage der fünften Änderung der Pauschalenverordnung

Die weiteren Mehrleistungen, welche Bestandteil der Grundlage für die fünfte Anpassung der Pauschalenverordnung waren, sind aktuell bereits umgesetzt.

Die Linie RE 47 zwischen Remscheid und Düsseldorf wird im Dezember 2022 vollumfänglich in Betrieb gehen.

Die Linien RB 37 zwischen Neuss und Krefeld und der RE 41 zwischen Haltern und Bochum gehen im Laufe des Jahres 2023, spätestens im Dezember, in Betrieb.

Auch hier weisen wir darauf hin, dass die zugesagten 10 €/Zug-km inkl. Dynamisierung bei Weitem nicht auskömmlich sind.

#### Einordnung Mehrleistungen unter Berücksichtigung Finanzsituation

Gerade im Hinblick auf die Leistungen des RE 2/RE 42 (Verlängerung nach Osnabrück und Taktausweitung, bereits 2020 umgesetzt) ist im Besonderen zu berücksichtigen, dass diese Leistungen nicht nur in Abstimmung zwischen den NRW-AT und dem Land NRW umgesetzt werden sollen, sondern auch als Leistungen im besonderen Landesinteresse aufgrund des grenzüberschreitenden Verkehrs von/nach Niedersachsen relevant sind. Hier liegen den Planungen auch konkrete Absprachen mit DB-Fernverkehr (Stichwort Fernverkehrskonzept 2025) zugrunde. Angesichts der absolut nicht auskömmlichen Gegenfinanzierung der Leistungen besteht hier enormer zeitlicher, wie konzeptioneller Handlungsdruck.

Vor dem Eindruck der aktuellen Preisentwicklungen ergibt sich mit Blick auf die Mehrleistungspakete die Frage, wie mit nicht (rechtzeitig) umsetzbaren Leistungen umgegangen werden soll. Gemäß Vereinbarung werden die zusätzlichen Mittel aus der fünften Änderung der Pauschalverordnung im Falle der Nichtumsetzung einzelner Mehrleistungen anteilig gekürzt. Die Ausreichung der Mittel gemäß Schreiben vom 4. Januar 2022 hängt an der Bestellung und einer entsprechenden Anzeige zur Veränderung der Zuweisung an die Aufgabenträger.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um schlimmstenfalls nötige, großflächige Abbestellszenarien, erscheint der Einsatz bereits für den SPNV gewidmeter Mittel auch zur Sicherung des Bestands mehr als zweckmäßig. Eine Kürzung der bereits bewilligten Mittel verschärft dagegen weiter den Druck auf die Aufgabenträger im Allgemeinen bzw. den VRR im Speziellen. Wir werben hiermit dringend um die Freigabe der für Mehrleistungen vorgesehen Mittel zur Finanzierung des Bestandsverkehrs. Auch die Umsetzung von Abbestellungen, sofern sie nicht vermeidbar sein werden, darf nicht von der Finanzierungsquelle einzelner Pakete abhängen. Um eine fahrgastverträgliche Verteilung von Abbestellungen gewährleisten zu können, benötigen die AT größtmögliche Planungssicherheit und eine möglichst zwanglose Detailplanung. Dies schließt dann auch die Betrachtung aller Linien und Leistungen, auch derer im speziellen Landesinteresse ein.

Selbstverständlich werden wir die Mittel für die Sicherstellung des Betriebs in den laufenden Verkehrsverträgen verwenden

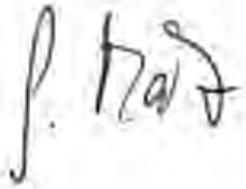
#### **ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

Die Daten, auf denen die Neuverteilung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beruhen, liegen dem VRR nicht vollständig vor. Daher kann hierzu keine belastbare Aussage getätigt werden. Da die Daten, wie von Ihnen beschrieben, von den Verkehrsunternehmen mitgeteilt und mit den Aufgabenträgern abgestimmt wurden, gehen wir davon aus, dass von dieser Seite Hinweise bei Unplausibilitäten mitgeteilt wurden.

Auch an dieser Stelle möchten wir uns den Hinweis erlauben, dass sich die aktuellen Preisentwicklungen auch auf den straßengebundenen Nahverkehr (ÖSPV) negativ auswirken. Auch hier ist eine finanzielle Unterstützung seitens Bund und Land zwingend notwendig, um überhaupt das bestehende Angebot aufrecht erhalten zu können. Andernfalls drohen deutliche Einschnitte beim Verkehrsangebot, was schlimmstenfalls zu einer Reduzierung des Angebots auf das Niveau der frühen 1980er Jahre bedeuten könnte.

Gerne stehen wir Ihnen jederzeit zu einem Gespräch zu den oben aufgeführten Themen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gabriele Matz



José Luis Castrillo