Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/580
03.06.2014

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

37. Sitzung (öffentlich)

3. Juni 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:20 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Rainer Klemann

Verhandlungspunkt:

Verfall der Infrastruktur und Rückbau des ÖPNV stoppen: Finanzmittel sichern und vorziehen, Kommunen beistehen

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4587

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Hierzu werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sachverständigen angehört.

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellung-nahmen	Seiten
Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Dr. Markus Faber	16/1793	3, 18
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen	Roland Thomas		–/–
Nahverkehr Rheinland	Dr. Norbert Reinkober	16/1800	5, 20
Verband Deutscher Verkehrs-unternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Volker Wente	16/1798	6, 21
Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen	Lothar Ebbers	16/1792	7, 24
Mobil mit Plan + Transportation Verkehrs-Consult	Dr. Karl-Georg Schroll	16/1720	9, 26
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation	Prof. Dr. Heiner Monheim	16/1795	10, 27

Weitere Stellungnahmen	
Nahverkehr Westfalen-Lippe	16/1742
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	16/1788
tjm-consulting mobilitätsmanagement	16/1794
Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen	16/1801
Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen	16/1799

* * *

Verfall der Infrastruktur und Rückbau des ÖPNV stoppen: Finanzmittel sichern und vorziehen, Kommunen beistehen

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4587

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Vorsitzender Dieter Hilser: Meine Damen und Herren! Ich darf Sie alle herzlich zu unserer heutigen öffentlichen Anhörung zu diesem Antrag der Piratenfraktion begrüßen. Insbesondere begrüße ich die Sachverständigen, die heute hierhin gekommen sind, um dieses Thema mit den Abgeordneten unter Hinzuziehung des Fragenkatalogs und der bereits vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen zu beraten.

Zunächst haben die eingeladenen Experten die Möglichkeit, ein kurzes ergänzendes mündliches Statement abzugeben. Dabei sollten sie sich bitte auf drei bis maximal vier Minuten beschränken. Anschließend erhalten die Abgeordneten die Gelegenheit, den Sachverständigen Fragen zu stellen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zunächst kurz darauf hinweisen, dass ich hier nicht für die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen rede, sondern – so ist auch unsere Stellungnahme verfasst – für den Landkreistag Nordrhein-Westfalen und den Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen. Ich habe kein Mandat, hier für den Städtetag Nordrhein-Westfalen zu sprechen, sondern fokussiere meine Ausführungen auf die beiden kommunalen Spitzenverbände des kreisangehörigen Raums.

Wie wir im Bericht der Daehre-Kommission und im Bericht der Bodewig-Kommission zur Kenntnis genommen haben, hat sich der Nachholbedarf für unterlassene Investitionen nach Auffassung dieser Kommissionen mittlerweile auf rund 40 Milliarden € bundesweit gestaut. Das jährliche Defizit beim laufenden Erhalt – darin sind noch nicht die Kosten für die unterlassenen Investitionen enthalten – beträgt 4,5 Milliarden € bundesweit über alle Verkehrsträger, also Straßen, Schienen und Wasserwege. Man kann mit Fug und Recht davon ausgehen, dass auf Nordrhein-Westfalen jeweils ein Viertel dieser Defizite entfällt.

Die Auswirkungen sind für die kommunale Landschaft und insbesondere für den kreisangehörigen Raum, für den Herr Thomas und ich hier sprechen, erheblich. Nirgends sind die Menschen so stark auf gute verkehrliche Anbindungen angewiesen wie im flächenintensiven ländlichen Raum. Das betrifft die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, die Erreichbarkeit der Mittelzentren und Oberzentren sowie die Erreichbarkeit sozialer und medizinischer Versorgungseinrichtungen.

Das gilt aber nicht nur für die sozialen Belange. Gute verkehrliche Anbindungen sind auch für die wirtschaftliche Entwicklung notwendig. Vergleicht man in Nordrhein-Westfalen einmal systematisch die Großstädte und den kreisangehörigen Raum un-

ter der Fragestellung, wo eigentlich der wirtschaftliche Kern unseres Bundeslandes liegt, stößt man auf eine interessante Statistik, die von IT.NRW herausgegeben worden ist. Man ist ganz erstaunt, wenn man dort sieht, in welchen Kommunen es die meisten Industriearbeitsplätze und die meisten Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe gibt. Auf den ersten beiden Plätzen liegen nämlich der Märkische Kreis und der Kreis Gütersloh. Erst an dritter Stelle kommt die Stadt Köln.

Ich betone das deshalb, weil man den ländlichen Raum hier in Düsseldorf immer ganz gerne damit assoziiert, dass es sich dabei um Gebiete mit demografischen Problemen, also mit Bevölkerungsrückgang, handeln würde. Punktuell mag das zwar stimmen. Man darf aber nicht vergessen, der kreisangehörige, ländliche Raum in Nordrhein-Westfalen zumindest im Bereich der Industrie und des produzierenden Gewerbes mittlerweile die Herzkammer in Nordrhein-Westfalen ist. Fast sieben von zehn Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe in NRW liegen im kreisangehörigen Raum. In diesem Zusammenhang muss man sich immer vor Augen führen, dass wir in Nordrhein-Westfalen gerade auch im kreisangehörigen Raum leistungsfähige Verkehrsverbindungen, alle Verkehrsträger übergreifend, benötigen. Heute kommt es schon zu Ansiedlungshindernissen, wenn Straßen und Brücken für Lastverkehr und Produktionsstandorte nicht ausreichen.

Deswegen ist es eine wichtige politische Aufgabe, für eine bessere finanzielle Ausstattung in Bezug auf den Erhalt öffentlicher Infrastrukturen zu sorgen und dabei nicht nur den Bund und die Länder zu berücksichtigen, sondern insbesondere auch die kommunale Ebene und dort nicht nur die Interessen der Ballungsräume in den Blick zu nehmen, sondern auch einen Schwerpunkt beim kreisangehörigen Raum zu setzen.

Lassen Sie mich die drei wichtigsten Kernpunkte unserer schriftlichen Stellungnahme ganz kurz zuspitzend zusammenfassen.

Erstens: die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel ab 2020. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen muss sich erheblich anstrengen, um für das Land Nordrhein-Westfalen ein besseres Verteilungsergebnis, als es gegenwärtig der Fall ist, hinzubekommen. Im Moment erhält Nordrhein-Westfalen etwa 16 % der Regionalisierungsmittel, obwohl unserem Land nach der Bevölkerungszahl rund 21 % zustehen würden. Wir wollen – dafür sprechen wir uns auch ausdrücklich aus – nicht besser dastehen als andere Bundesländer. Wir wollen aber auch nach den gleichen Kriterien wie alle anderen Bundesländer behandelt werden. Wenn man sich einmal die Dimensionen der Regionalisierungsmittel anschaut, weiß man auch, dass sie das erste und wichtigste Rückgrat der Verkehrsfinanzierung in Nordrhein-Westfalen sind.

Zweitens: die Absicherung und Dynamisierung der Entflechtungsmittel. Bund und Länder müssen die Kommunen hier auch für den Zeitraum nach 2019 unterstützen. Es ist wiederum die Aufgabe der Landesregierung, sich beim Bund frühzeitig für eine Nachfolgeregelung zu den Entflechtungsmitteln nach 2019 einzusetzen. Am besten sollte sie schon heute damit anfangen, weil die kommunale Ebene bei ihren Planungen Verlässlichkeit braucht. Dazu gehört natürlich auch, die Entflechtungsmittel anzupassen, nämlich auf ein zeitgemäßes Niveau zu erhöhen, und sie dann auch entsprechend der allgemeinen Preisentwicklung zu dynamisieren.

Last, but not least muss man auch über die Verwendung der Entflechtungsmittel nachdenken. Der Schwerpunkt sollte zukünftig rechtssicher auf Erhaltungsinvestitionen liegen. Neubaumaßnahmen sollten nur noch ausnahmsweise möglich sein.

Drittens: das Nachdenken über die Verwendungsmöglichkeiten von Regionalisierungsmitteln und Entflechtungsmitteln. Der qualitative, hochwertige Erhalt muss Vorrang vor Neubauprojekten haben. Allerdings müssen im Einzelfall auch Ausnahmen möglich sein. In Zukunft muss es sowohl bei den Regionalisierungsmitteln als auch bei den Entflechtungsmitteln innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen zu einer fairen Verteilung zwischen Großstädten einerseits und dem ländlichen, kreisangehörigen Raum andererseits kommen. Bedenken Sie bitte, dass immerhin ca. 60 % der Einwohner NRWs im kreisangehörigen Raum leben. Daher ist auch ein wichtiger Fokus darauf zu legen.

Last, but not least sollte der Verwendungszweck dieser Mittel sinnvoll flexibilisiert werden. Ein Beispiel habe ich schon genannt. Entflechtungsmittel sollten zukünftig auch für sinnvolle Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Bestand eingesetzt werden können. Auch bei den Regionalisierungsmitteln muss man darüber nachdenken, diese nicht ausschließlich für den klassischen SPNV einzusetzen, sondern auch für hochwertige, regional bedeutsame ÖPNV-Verbindungen, zum Beispiel Regionalbuslinien. In anderen Bundesländern ist es mittlerweile möglich, diese rechtssicher aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren. Eine solche Möglichkeit könnte auch in Nordrhein-Westfalen der kommunalen Ebene zugutekommen. – Danke schön.

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich schließe mich im Wesentlichen den Ausführungen von Herrn Dr. Faber an und verweise auf unsere schriftliche Stellungnahme. – Wir müssen feststellen, dass Nordrhein-Westfalen eines der wichtigsten Transitländer mit dem entsprechenden Bedarf bei der Infrastruktur ist, und zwar sowohl Erneuerungsbedarf als auch Ausbaubedarf. Ich erinnere an die Aktivitäten „Rhein-Ruhr-Express“ und „Bahnknoten Köln“, an die Zulaufstrecken zwischen Köln und Bonn, im ganzen Rheintal und nach Aachen, aber auch an die gesamten Nebenstrecken, die unser Kernnetz ausmachen und die wir auf Dauer leistungsfähig erhalten müssen. Insofern müssen unsere Anstrengungen als Bundesland Nordrhein-Westfalen auf der Bundesebene darauf gerichtet sein, im Verteilungskampf zwischen den Bundesländern entsprechende Mehranteile für Nordrhein-Westfalen zu generieren.

Von unserer Seite aus möchten wir uns hier auf zwei wichtige Anmerkungen beschränken. – Erstens. Für uns ist von besonderer Wichtigkeit, dass das ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen, das derzeit im Jahre 2017 ausläuft, kurzfristig bis zum Jahre 2019 verlängert wird, um unsere Handlungsfähigkeit als Zweckverband auf der kommunalen Ebene für die §-12-Mittel, also die Investitionsmittel, zu gewährleisten. Mittlerweile können wir schon erste Maßnahmen nicht mehr bewilligen, weil die Realisierungszeiten im Infrastrukturbereich zwangsläufig länger sind. Insofern ist unsere Empfehlung eine Fortschreibung bzw. Verlängerung bis zum Jahre 2019 – und dies möglichst schnell, um wieder handlungsfähig zu sein.

Zweitens. Die Prioritätensetzung innerhalb von Nordrhein-Westfalen sollte sich nicht daran orientieren, welche Kommune die ärmste ist. Vielmehr sollten die meisten Gelder dorthin fließen, wo sie den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erzielen und wo die größten Engpässe bestehen. Wenn wir die Engpässe nicht angehen, werden wir nämlich auch in den Nachfolgesystemen in Zukunft mit Problemen zu kämpfen haben. Insofern gilt für die Prioritätensetzung: erst die Engpassbeseitigung und anschließend der weitere Ausbau. – Vielen Dank.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Namen der Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen danke ich Ihnen herzlich für die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen. – Erstens. Was die Kollegen gesagt haben, kann von uns nur unterstützt werden. Die gleiche Intention spricht auch schon aus dem Antrag der Piratenfraktion. Zurzeit leben wir von der Substanz. Wir verzehren letztlich die mit öffentlichen Mitteln geförderte und weitestgehend sogar finanzierte Infrastruktur. Schon an den Zahlen des Bundesministers für Verkehr, der in dieser Hinsicht ja völlig unverdächtig ist, sieht man, dass der Modernitätsgrad der Anlagen, also der Zeitwert der Anlagen, in den letzten zehn Jahren um 10 % zurückgegangen ist, obwohl es etliche Neubauten gegeben hat und insbesondere in den neuen Bundesländern die Infrastruktur komplett auf Vordermann gebracht worden ist. Im Umkehrschluss bedeutet das für die alten Bundesländer, dass hier im Wesentlichen nur noch hier und da ein bisschen angestrichen wird; das war es dann mit der Modernisierung und dem Bestandserhalt. So kann es nicht weitergehen.

Zweitens. In der Tat wird NRW deutlich schlechter gestellt als alle anderen Bundesländer. Egal welches Kriterium man anlegt, ist das so. Genauso wie Herr Dr. Faber halte auch ich es für absolut legitim, wenn Nordrhein-Westfalen das erwartet und fordert, was in allen anderen Bundesländern eine Selbstverständlichkeit ist. Um den von Herrn Dr. Faber aufgezeigten Verteilungsschlüssel nach Einwohnerzahl noch einmal zu unterstützen: Würde dieser Schlüssel angewandt, wären in Nordrhein-Westfalen ungefähr 450 Millionen € mehr im Portfolio. Damit würden sich die Erneuerungsinvestitionen im Großen und Ganzen finanzieren lassen.

Drittens. Wenn man sich anschaut, was die Bundesregierung in Berlin aktuell vorhat, kann man eigentlich nur tief enttäuscht sein. Im Koalitionsvertrag sind zwar 5 Milliarden € mehr für die nächsten vier Jahre versprochen worden. Allerdings ist das nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Hinzu kommt noch, dass davon nur die Bundesverkehrswege profitieren sollen. Außerdem kommt hinzu, dass die Mittel in weiten Teilen für Bestandsprojekte, die anfinanziert sind, aber nicht durchfinanziert worden sind, verwandt werden sollen. Das heißt: Für die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur wird daraus aller Wahrscheinlichkeit nach nichts zu erwarten sein.

Viertens. Ein in diesem Zusammenhang im Koalitionsvertrag enthaltener Punkt ist ebenso ernüchternd. Die Lösung der Finanzierung soll nämlich auf die nächste Legislaturperiode vertagt werden. Auf die Folgen hat Herr Dr. Reinkober in einem Nebensatz bereits hingewiesen. Neue Projekte werden erst gar nicht mehr angefangen. Das bedeutet, dass es einen Stillstand von zehn Jahren gibt. Jetzt wird nichts mehr

gemacht, bis Planungssicherheit besteht. Das wird frühestens am 31. Dezember 2019 der Fall sein. Dann fangen die Planungen erst wieder an. Bis wir wirkliche Fortschritte erleben, sind mindestens zehn Jahre herum.

Fünftens. Letztlich haben wir kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Was können wir also tun?

Nach meinem Dafürhalten ist es zwingend, dass wir einen eigenen Tatbestand, egal wie er ausgestaltet ist, für die Sanierung der ÖPNV-Infrastruktur bekommen, damit die Unternehmen und die Kommunen – ein Großteil der Anlagen gehört ja den Kommunen; das wird oft übersehen – Planungssicherheit haben und dann eine systematische Erneuerung der Anlagen vornehmen können. Heute fließen zwar für die Errichtung öffentliche Zuschüsse. Bei der Erneuerung schaut man aber weg und hofft, dass sich das Problem in den nächsten 20 Jahren bei neuen Anlagen irgendwie lösen wird.

Denkbar wäre es – das wurde auch schon von der Bodewig-Kommission bzw. der Daehre-Kommission vorgeschlagen –, dies über das Modell eines Fonds zu machen, in den regelmäßig Mittel fließen. Festzustellen, welche Mittel dort hineinfließen, ist in meinen Augen vorrangig eine politische Aufgabe. Es gibt aber schon – mindestens von der Bodewig-Kommission und der Daehre-Kommission – zahlreiche Vorschläge, die auch bewertet worden sind. Das hat den Vorteil, dass hier eine gewisse Zugriffsfestigkeit gegenüber anderen Politikfeldern besteht und dauerhaft sichergestellt ist, dass die Mittel auch tatsächlich ihrem Zweck zugeführt werden können.

Wir halten es für sinnvoll, diese Mittel dann im Wege von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen vom Zuschussgeber auf die jeweilige Kommune bzw. das kommunale Verkehrsunternehmen, das die Stadtbahnen betreibt, auszukehren. Damit würde man Transparenz in die Infrastruktur bzw. in die Investitionstätigkeit der Unternehmen hineinbringen. Das Modell der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen hat sich bei der Bahn zumindest prinzipiell bewährt. Es wird ja auch fortgesetzt. In meinen Augen ist das etwas, was wir auch für das Thema „Sanierung der Stadtbahnanlagen“ prüfen und dauerhaft in Erwägung ziehen sollten.

Sechstens. Wir reden an dieser Stelle nur von Sanierung. Weder das Thema „Ausbau des ÖPNV“ noch das Thema „Barrierefreiheit“ noch das Thema „Klimaschutz“ sind hier abgearbeitet. Auf diesen Punkt wird Herr Monheim – ich habe seine Stellungnahme gelesen – wahrscheinlich gleich noch eingehen. Ich möchte ihm nicht vorgreifen und nur Folgendes sagen: Wir gehen damit lediglich den ersten Schritt. Zu dem, was eigentlich verkehrspolitisch gewollt ist, kommen wir dann erst später. – So viel als Zusammenfassung unserer Stellungnahme. Herzlichen Dank.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch wir befürworten ganz eindeutig mehr Geld für den öffentlichen Verkehr und insbesondere auch mehr Geld für Nordrhein-Westfalen. In meinem mündlichen Statement möchte ich jetzt aber verstärkt auf Punkte eingehen, bei denen wir wirklich umsteuern müssen, damit wir nicht weiter in die Bredouille hineinfahren, in der wir schon sind.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs haben wir das Problem, dass aufgrund der Bewirtschaftung des Netzes und der Bahnhöfe durch die DB wegen der ständig steigenden Trassen- und Stationsgebühren immer mehr Geld gebraucht wird, um unseren – wirklich nicht überbordenden – Schienenpersonennahverkehrsbetrieb aufrechtzuerhalten. Bei der vorletzten Revision des ÖPNV-Gesetzes sind gerade die Pauschalen für die Investitionen reduziert worden. Sowohl für die Investitionen nach § 12 als auch für die Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ist weniger Geld vorhanden. Wenn das so weitergeht, stellen wir am Ende gar nichts mehr für Investitionen zur Verfügung und schieben alles an die Bahn.

Von der SPNV-Pauschale fließt inzwischen über die Hälfte nur für die Infrastrukturnutzung an die DB-Infrastrukturbetriebe. So kann das nicht weitergehen; denn diese Mittel landen in aller Regel nicht im Netz, sondern bei der Holding. Die Holding bezahlt daraus die Dividende an den Bund. Herr Dobrindt hat gerade wieder gesagt, er hätte lieber 700 Millionen € statt 500 Millionen €. Außerdem werden auf diese Art und Weise im Prinzip die Kosten, die der Schienengüterverkehr verursacht, dem man aber aufgrund der Konkurrenzsituation offenbar keine höheren Trassenpreise aufdrücken kann, durch den Schienenpersonennahverkehr kompensiert. Diese Umwegfinanzierung über die Regionalisierungsmittel muss endlich beendet werden.

Im Bereich der Stadtbahnen fehlt uns, um wirklich politisch glaubwürdig mehr Geld beispielsweise für die Ersatzinvestitionen fordern zu können, teilweise das Gesamtkonzept. Wir haben überwiegend, vor allen Dingen im Ruhrgebiet, Inselnetze bzw. Rumpfnetze. In allen Städten außer Bielefeld existieren auch zwei Systeme nebeneinander – Hochflur und Niederflur, Meterspur und Normalspur. In Mülheim gibt es sogar drei Systeme, die nicht kompatibel sind, sodass die U18 nicht weiter als bis zum Hauptbahnhof fahren kann, also weder in die Innenstadt noch zur neuen Hochschule.

Erst wenn dort wieder ein neues Zielnetz entstanden ist – das alte Zielnetz der ehemaligen Stadtbahn Ruhr GmbH ist schon längst nicht mehr aktuell –, kann man auch politisch glaubwürdig sagen, wohin diese Reise geht. Das ist auch in anderen Städten so. In Düsseldorf gibt es weiterhin zwei Linienäste, auf denen Hochflur- und Niederflurbahnen nebeneinander fahren. Wie soll dann die Barrierefreiheit in Richtung Holthausen und in Richtung Eller geschaffen werden? Da fehlt mir bisher noch der Plan. Erst wenn es ein solches geschlossenes, komfortables und barrierefreies System gibt, kann man sehr glaubhaft mehr Mittel für diese Projekte fordern.

Und die Misere wird größer. Bisher wurden Rolltreppen erneuert. Jetzt müssen die Betriebsleitsysteme ersetzt werden. In etwa ein bis zwei Jahrzehnten sind die Tunnelsanierungen an der Reihe. Weil die Kosten der Tunnelsanierungen den Kosten eines Neubaus entsprechen, muss aus unserer Sicht dann auch eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung erfolgen, ob es nicht in Einzelfällen tatsächlich sinnvoller ist, wieder oberirdische Alternativtrassen einzurichten, die in dem Fall, dass sie gesamtwirtschaftlich günstiger sind, den Vorzug gegenüber der Sanierung solcher Tunnelstrecken bekommen müssten. Damit meine ich übrigens nicht die Tunnel in den Innenstadtkernen, aber die Tunnel, die sozusagen auf der Strecke liegen.

Ein weiteres Problem ist die Nachfolgeregelung für die bisher nach dem GVFG geförderten Großprojekte. Das Land Nordrhein-Westfalen hatte im Jahre 2012 fünf Projekte beim Bund angemeldet. Das hat uns sehr gefreut. Nur zwei Projekte davon waren teilweise mit Tunneln behaftet.

Was ist daraus geworden? Das Projekt in Dortmund, das von Anfang an einen größeren Tunnelanteil hatte, wird jetzt von der Stadt Dortmund nicht mehr in Gänze weiterverfolgt. Man beschränkt sich jetzt erst einmal auf den oberirdischen Teil. Damit ist der größte Teil aus der möglichen Förderung herausgefallen. Die sehr sinnvollen Projekte „Stadtbahnverlängerung Bielefeld“ und „Campusbahn Aachen“ sind leider an Abstimmungen vor Ort gescheitert und werden nicht weiterverfolgt. Übrig sind damit nur noch zwei Projekte.

Das eine Projekt ist die Linie 105 zwischen Oberhausen und Essen. Dabei handelt es sich um eine weitere ÖPNV-Trasse von der Neuen Mitte in Oberhausen bis zur Essener Stadtgrenze. Das ist ein ganz wichtiger Lückenschluss im Ruhrgebiet, der wirklich einmal zeigt, dass man über die Kirchtürme hinweg zusammenarbeiten kann. Von der bisherigen Stadtregierung wurde dieses Projekt vehement verfolgt. Die neue Stadtregierung ist sich über ihr weiteres Vorgehen noch nicht klar geworden. Die CDU vertritt allerdings folgende Auffassung – ich zitiere wörtlich aus dem CDU-Kommunalwahlprogramm –:

> „Eine zusätzliche Straßenbahnverbindung von nur 3.336 Metern, die aber Kosten in fast dreistelliger Millionenhöhe verursacht, wäre ein Luxus, den wir uns vor diesem Hintergrund nicht leisten können.“

Das andere Projekt ist der erste Bauabschnitt der U81 in Düsseldorf vom Freiligrathplatz zum Flughafen-Terminal. Für dieses Projekt mit einer Länge von 1,9 km waren bei der Anmeldung 85 Millionen € veranschlagt worden. Bis vor Kurzem waren die Kosten auf 154 Millionen € gestiegen. Jetzt will die Stadt die gesamte Strecke im Tunnel realisieren, weil sie herausgefunden hat, dass das nur noch 30 Millionen € mehr kostet und dann auch noch förderfähig ist. Man hat also so lange gerechnet, bis man wieder über dem berühmten Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0 war. An dieser Stelle soll also für 180 Millionen € eine Strecke von 1,9 km gebaut werden, die ohne Zwischenstation vom Freiligrathplatz bis zum Flughafen-Terminal führt. Dieses Projekt soll jetzt weiterverfolgt werden. Damit wird nicht das wirtschaftlichste Projekt gefördert, sondern möglicherweise das teuerste Projekt, das gerade noch die Förderbedingungen erfüllt.

Wenn dieses Projekt am Ende als einziges Projekt von NRW beim Bund übrig bleibt, fällt mir die Argumentation schwer, dass wir für die GVFG-Großprojekte eine Nachfolgeregelung brauchen. Ansonsten ist mir die Hackordnung schon klar geworden: Kaviar für Düsseldorf; für das nördliche Ruhrgebiet reicht ein trockenes Brötchen. – Danke.

Dr. Karl-Georg Schroll (Mobil mit Plan + Transportation Verkehrs-Consult): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich will mich dem Thema etwas globaler nähern. Dabei beziehe ich mich auf die Aufgabenstellung „Finanzmittel sichern

und vorziehen, Kommunen beistehen“. Ein großes Problem, das wir alle eigentlich kennen, das aber immer nur sehr stiefmütterlich behandelt wird, betrifft das Konnexitätsprinzip. Von den übergeordneten Ebenen wird gerne bestellt und nach unten weitergereicht. Dann haben das Land bzw. die Kommunen die Aufgabe, das Ganze umzusetzen. Ihnen fehlt aber das Geld.

Der Volksmund sagt zu Recht: Ohne Moos nichts los. – Insofern ist der ÖPNV im Wesentlichen dort, wo er eigentlich sehr notwendig ist, nämlich im ländlichen Raum, meistens abgeschnitten. Dabei muss man auch berücksichtigen, dass der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe ist, die am besten nichts kosten darf und die man immer dann wegdrückt, wenn irgendwo das Geld fehlt – Stichwort: mangelnde Durchsetzung über das Konnexitätsprinzip.

Beim ÖPNV wird genau gerechnet. Es wird immer ganz genau geschaut, was er kostet. Meistens taucht der ÖPNV auch als eine einzige Kostenstelle auf, während der motorisierte Individualverkehr im Prinzip in den Haushaltstiteln versteckt ist. Insofern ist es schwer, den motorisierten Individualverkehr beim Nacken zu packen, um ihn vielleicht auch entsprechend reduzieren zu können.

Nun bedient der ÖPNV vor allen Dingen in den Ballungsgebieten aber die größte Zahl von Personen. Wäre er nicht da, würden die Städte vom sogenannten Blech überborden.

Diese Schieflage, die ich gerade kurz skizziert habe, hat mich dazu geführt, im Wesentlichen zu zwei Punkten Auskunft zu geben. Nach meiner Ansicht müsste der ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe definiert werden. Für diese kommunale Pflichtaufgabe müsste dann natürlich auch das entsprechende Geld vorhanden sein. Dieses Geld müsste über andere finanzielle Ebenen zur Verfügung gestellt werden. Dabei schwebt mir – das habe ich auch vorgeschlagen – ein Umlagefinanzierungssystem bzw. ein Fonds vor, der einzurichten wäre und dann verbindlich die finanziellen Aufgaben des ÖPNV übernehmen könnte. – Danke schön.

Prof. Dr. Heiner Monheim (Institut für Raumentwicklung und Kommunikation): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich betrachte diese Thematik im Wesentlichen nicht vor dem Hintergrund des Erneuerungs- und Ersatzbedarfs, sondern vor dem Hintergrund der Hausaufgaben, die wir verkehrspolitisch eigentlich zu leisten haben. Diese Hausaufgaben sind die Aufgaben der Energiepolitik und der Klimapolitik. Wir müssen im Verkehr Lawinen in Bewegung setzen – weg von der Straße, hin zum öffentlichen Verkehr. Diese Lawinen bewegt man nicht, wenn man den ÖPNV nur als urbane Aufgabe betrachtet. Sie zu bewegen, setzt voraus, dass der ÖPNV auch in der Fläche, auch in Klein- und Mittelstädten, ein Leistungsfähigkeitsniveau erreicht, das zu Marktanteilen von 20, 30 und mehr Prozent führt.

Es ist schon erstaunlich – das erschreckt mich immer wieder –, dass sich die Debatte im Augenblick darauf beschränkt, eine definierte Decke hin und her zu ziehen. Man spricht nur darüber, welches Land welchen Anteil wovon bekommt, betrachtet aber nicht die Frage, was wir eigentlich für eine Verkehrswende brauchen. Das ist mit einigen Annahmen zu Verlagerungen leicht hochrechenbar. Dabei kommt klar heraus,

dass das derzeitige Instrumentarium vorne und hinten nicht tauglich ist, um diese Aufgabe zu erledigen.

Deswegen haben mich die beiden Kommissionen, die sehr häufig zitiert werden, auch furchtbar frustriert, weil es dort im Prinzip keinen echten Aufschlag und keine Gesetzgebungsinitiative gab. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass die vom Deutschen Bundestag eingerichtete Kommission zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse Ende der 1960er-Jahre einen großen Bericht vorgelegt hat. Das war die Geburtsstunde der Debatte über das GVFG. Aus heutiger Sicht wissen wir, dass das GVFG viele Geburtsfehler hat. Es ist sehr urban, sehr großstadtorientiert und sehr schienenorientiert. Wir wissen, dass die Kleinstädte, die Dörfer und die Fläche heillos mit den Aufgaben überfordert sind, die sich auch dort stellen, was einen leistungsfähigen ÖPNV angeht, der deutlich mehr als Schülerverkehr sein muss und auch im Bereich des Jedermann-Verkehrs 20, 30 und mehr Prozent leisten muss. Ich verstehe einfach nicht, dass man dort bisher nichts Entsprechendes getan hat.

Meine Hoffnung ist, dass mit dieser Initiative und dem, was die Landesregierung macht, über den Bundesrat möglicherweise eine fachliche Vorbereitung von völlig neuen Finanzierungsinstrumenten angestoßen wird. Für mich ist ganz klar: Was wir im Moment in der Verkehrsfinanzierung haben, reicht hinten und vorne nicht, ist untauglich und sendet zum Teil die falschen Signale aus. Das GVFG als Abfallprodukt der Finanzierung durch den Autoverkehr und die Mineralölsteuer ist für die Zukunft, in der wir abnehmenden Autoverkehr brauchen, völlig untauglich.

Ein weiteres Thema treibt mich um. In Herrn Ebbers' Stellungnahme ist die scheinbare Konfliktsituation Schiene versus Bus deutlich geworden. Wir sind uns vermutlich alle darin einig, dass ein leistungsfähiger ÖPNV Schiene und Bus braucht. Wir dürfen bei der Schiene nicht immer ausschließlich an Großstädte, Stadtbahnen etc. denken, sondern müssen auch berücksichtigen, welchen Riesenbedarf an Reaktivierungen wir haben, weil der Kahlschlag in der Fläche ganz viel zerstört hat. Wir müssen den Nachholbedarf sehen, was erfolgreiche Regionalbahnen angeht, die bis zu 20 Mal mehr Fahrgäste bekommen. So etwas gibt es in Deutschland. Das schafft man immer nur durch neue Haltepunkte, durch Änderungen und durch Maßnahmen bei der Infrastruktur. Wir müssen uns mit der Frage beschäftigen, wie viele Haltepunkte Deutschland eigentlich braucht, damit es auch im ländlichen Raum S-Bahn-ähnliche Qualitäten gibt.

Wenn das alles nicht debattiert wird, springen wir immer zu kurz. Die reine Aufaddierung nach dem Lebensalter von Infrastruktur und dem Lebensalter von Fahrzeugen reicht nicht aus. Dann verheddern wir uns in dem Dilemma, dass wir mit sehr hohen Standards insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs konfrontiert sind, die immer zu Investitionen von Hunderten von Millionen führen, während die einfachen Standards – nämlich das, was wir über die Light-Rail-Debatte eigentlich erreicht zu haben hofften – nicht richtig funktionieren. In der Folge kommt es dann – wie in Aachen und in Bielefeld – dazu, dass Schienenverkehrsprojekte, festgemacht an den großen Investitionssummen, nicht mehr vermittelbar sind.

Ich glaube, dass vieles, was in den Stellungnahmen steht, erst einmal richtig ist. Jawohl, Nordrhein-Westfalen ist benachteiligt. Jawohl, Nordrhein-Westfalen hat einen riesigen Nachholbedarf. Jawohl, die öffentliche Debatte ist immer an maroden Autobahnen festgemacht. Sie ist immer an Bundesverkehrswegen festgemacht. Die Hauptleidtragenden unseres Problems sind aber die Kommunen. Die Kommunen müssen auch die Hauptakteure einer Verkehrswende sein. Deswegen muss in diesem Zusammenhang die Frage der Kommunalfinanzen und neuer kommunaler Finanzierungsinstrumente – umlagefinanzierter Finanzierungsinstrumente, die am Kommunalabgabengesetz und am Baugesetzbuch orientiert sind, sage ich einmal – endlich debattiert werden.

Ich verzweifle auch ein wenig am VDV und den anderen Akteuren, die sich im Prinzip nicht trauen, diese Debatte zu eröffnen. Wir sprechen dann ein bisschen über Pkw-Maut und Vignettenpflicht, obwohl wir wissen, dass das alles nicht tauglich ist und dass wir im ÖPNV-Bereich endlich auch die Instrumente brauchen, die wir im Straßenfinanzierungsbereich schon seit Ewigkeiten haben.

Deswegen ist meine große Hoffnung, dass die Landesregierung diese Klaviatur neuer Instrumente seriös vorbereitet und das auf Grundlage guter Bedarfsschätzungen für das Land macht. Dazu gehört unter anderem das Nachdenken über einen neuen landesgesetzlichen Rahmen. Im Wesentlichen ist da aber erst einmal der Bund gefordert. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass in den 1960er-Jahren zum ersten Mal das Nachdenken über die Katastrophe missratener kommunaler Verkehrsverhältnisse zu politischen Initiativen geführt hat.

Deshalb appelliere ich sowohl an die Landesregierung als auch an Sie im Parlament, nicht zu kurz zu springen und sich nicht auf den Verteilungskampf um kleine Veränderungen des Schlüssels zu konzentrieren. Natürlich muss es eine solche Veränderung geben. Was wir dort erreichen können, reicht aber überhaupt nicht aus, um die Hausaufgaben erledigen zu können.

Mit Blick auf Herrn Faber und Herrn Thomas bekenne ich mich auch klar dazu, dass eine Verkehrswende nur dann möglich ist, wenn der ländliche Raum und die Klein- und Mittelstädte mitgenommen werden. Es ist ein großer Irrtum, zu glauben, dass die Verkehrswende sich im Wesentlichen in den Großstädten ereignen müsse. Der neue Wertewandel mit Inter- und Multimodalität wird viel zitiert. Wer sich die genauen Verkehrsverflechtungen anschaut, sieht aber, dass es mit den Stadt-Umland-Verkehren beginnt, die weit in die Region und in die Fläche ausstrahlen. Wer sich den Freizeitverkehr und den touristischen Verkehr anguckt, landet sofort immer auch im ländlichen Raum.

Der ländliche Raum ist eben nicht nur billiger Busraum, sondern hatte auch einmal ein dichtes Schienennetz. Davon liegt vieles noch da. Es ist reaktivierungsfähig und bereit, wieder mit Verkehr gefüllt zu werden. Ich selber habe in meiner Zeit in der Landesregierung Nordrhein-Westfalen einige Reaktivierungsprojekte begleitet und vorwärtsgetrieben. Davon brauchen wir Hunderte in Nordrhein-Westfalen und Tausend in Deutschland.

Deswegen verstehe ich überhaupt nicht, warum die Diskussion ausschließlich auf die Sanierung und die Erneuerung fokussiert ist. Wir brauchen eine seriöse verkehrspolitische Debatte. Das ist erst einmal an die Adresse des Bundes gerichtet. Den Bund muss man aber zum Jagen tragen, und die Länder müssen endlich ihre reine Bittstellerrolle verlassen und in eine aktive verkehrspolitische Rolle hineinkommen. – Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Herzlichen Dank für die Statements. – Nun eröffne ich die Runde mit den Fragen der Abgeordneten und den Antworten der Sachverständigen.

Bernhard Schemmer (CDU): Zunächst einmal bedanke ich mich für das, was hier zu einem großen Problem, das wir in Nordrhein-Westfalen haben, vorgetragen worden ist. Bis auf wenige Ausnahmen wurde die Problematik von den Sachverständigen nach meinem Eindruck auch in großer Breite ähnlich gesehen. Trotzdem führt das zu einigen Fragen, die ich hier stellen möchte.

Von vielen Experten, nicht nur von Herrn Prof. Monheim, wurde häufig gesagt, an dieser Stelle sei der Bund gefordert. Allerdings haben wir eine Verfassung, in der geregelt ist, wer wofür zuständig ist, und Gesetze, mit denen zum Beispiel das Land Aufgaben an Kommunen weitergeben kann. Ich habe die Logik, warum aufgrund unserer Verfassung nun der Bund zuständig sein soll, nicht erkannt. Wenn der Bund nun, historisch gesehen, mit den GVFG-Mitteln etwas tut und mit den Regionalisierungsmitteln bei der Bahn etwas zu tun hat – da haben Sie mit dem Verweis auf den Bund recht; schließlich ist der Bund für die Bahn zuständig –, so sind das zwei zwar ebenfalls sehr wichtige Teile. Sie umfassen aber nicht die gesamte Frage des ÖPNV im ländlichen Raum. Originär zuständig ist ansonsten erst einmal das Land. Deswegen frage ich noch einmal nach, warum das hier anders gesehen wurde. Das Land hat dies allerdings im Wesentlichen als kommunale Aufgabe weitergegeben. Daher geht der Verweis des einen oder anderen Sachverständigen auf das Konnexitätsprinzip sicherlich in die richtige Richtung.

Was die Kritik betrifft, dass kleine Änderungen beispielsweise beim Regionalisierungsgesetz nicht viel bringen würden, erinnere ich nur an das, was Johannes Rau im Jahr 1993 unterschrieben hat und was bis dato nicht mehr abänderbar war. Deshalb müssen wir, auf die heutige Zeit hochgerechnet, jährlich auf 450 Millionen € Regionalisierungsmittel verzichten. Wenn wir diese 450 Millionen € hätten und im Rahmen der Neuverteilung der Mittel ab 2014 daran gearbeitet würde, den Prozentsatz entsprechend zu erhöhen, wäre schon einmal in vielen Teilen geholfen.

Herr Dr. Reinkober, Sie haben dafür plädiert, die Gelder dort einzusetzen, wo sie den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erzielen. Mit der Argumentation des höchsten volkswirtschaftlichen Nutzens bin ich fast immer einverstanden – bis auf eine Ausnahme. Generell gilt dieser Satz also. Man muss aber zumindest auch dort, wo die Bevölkerungsdichte etwas dünner ist, eine Grundversorgung sicherstellen. So ist meine Sicht der Dinge. Wenn Sie dazu noch einen Satz sagen würden, wäre ich Ihnen dankbar.

Reiner Breuer (SPD): Alles, was wir hier gehört haben, reizt einen natürlich, in eine Diskussion einzutreten. Ich bemühe mich aber, mich auf Fragen zu beschränken. Vorausschicken möchte ich allerdings ein Dankeschön an die Sachverständigen, die zu einem großen Teil auch in der ÖPNV-Zukunftskommission mit dem Thema „Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ befasst waren und dort schon sehr intensiv ihre Einschätzungen dargelegt haben. Insofern handelt es sich hier auch nicht um ein wirkliches Erkenntnisproblem, das heute neu diskutiert würde, sondern eher um die Frage, wie man in die Umsetzung kommt und insbesondere der Forderung der ÖPNV-Zukunftskommission Rechnung trägt, auf Bundesebene – denn dort spielt die Musik – mehr Mittel bereitzustellen.

Deswegen ist meine erste Frage auch die – ich will nicht sagen: ketzerische – Frage an die Vertreter von Landkreistag, Städte- und Gemeindebund und VDV, ob sie ihre Bundesverbände schon auf die Beschlusslinie gebracht haben, dass für Nordrhein-Westfalen deutlich mehr Gelder zur Verfügung gestellt werden muss. Das könnte uns in der Diskussion auf Bundesebene durchaus helfen.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Regelungen zur Finanzierung. Die Finanzierung von Großprojekten ist jetzt zumindest bis 2019 erst einmal fix. Dasselbe gilt für die Entflechtungsmittel. Wurde das damit für diesen Zeitraum ordnungsgemäß geregelt? Ist das erst einmal eine Grundlage, auf der Sie weiterplanen können? Und welche Erwartungshaltung haben Sie heute an die Weiterentwicklung der Regionalisierungsmittel?

Meine dritte Frage stelle ich, weil wir hier im Landtag Nordrhein-Westfalen sind. Welche Erwartungen haben Sie an das Land und den Landtag, was die Finanzierung und die Bereitstellung eigener Mittel angeht? Vom Land werden ja 130 Millionen € für die Ausbildungspauschale und 30 Millionen € für das Sozialticket zur Verfügung gestellt. Sehen Sie auch dort einen Umsteuerungsbedarf? Und ist es Konsens bei Ihnen, dass es dann, wenn im Rahmen einer Neuverteilung zum Erhalt umgesteuert wird, weniger Geld für Neuinvestitionen gibt? Denn Sie werden jetzt wahrscheinlich auch nicht erwarten, dass neue Mittel des Landes bereitgestellt werden.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrte Sachverständige, vielen Dank für Ihr Kommen und für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die mir schon im Vorfeld gezeigt haben, dass Sie – das sehe ich genauso wie Herr Schemmer – bei vielen Themen die gleichen Ansichten vertreten. Beispielsweise heißt es, dass die in Aussicht gestellten 5 Milliarden € auf vier Jahre bei Weitem nicht ausreichen. Bei den meisten Stellungnahmen habe ich auch nicht den Eindruck, dass Sie davon ausgehen, diese Mittel seien für den ÖPNV vorgesehen. Die Planbarkeit wird überall bemängelt, vor allem über das Jahr 2019 hinaus. Der auf NRW entfallende Anteil der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel wird kritisiert. Es wird auch prognostiziert, dass wir mit dem richtigen Verteilungsschlüssel 450 Millionen € mehr hätten. Wenn wir dieses Geld verplanen könnten, wären wir bei der Sanierung schon ein gutes Stück weiter. Außerdem stand in mehreren Stellungnahmen, dass der ÖPNV nicht nur für die Menschen vor Ort wichtig ist, sondern auch ein wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft darstellt. Modelle der überjährigen Finanzierung wurden begrüßt. Eher weniger be-

grüßt wurden ÖPP-Modelle. Diese Modelle wurden als eher ungeeignet bezeichnet. Das hat mich durchaus überrascht, auch wenn ich diese Einschätzung teile. Die Ersetzung eines schienengebundenen ÖPNV durch Busse wurde als untauglich zurückgewiesen. Außerdem hieß es – das ist der letzte Punkt, den ich mir hier notiert habe –, die Kommunen seien mit der Instandhaltung von Stadtbahn- und Straßenbahnsystemen tendenziell überfordert.

Ich glaube, dass das in allen oder zumindest sehr vielen Stellungnahmen so stand. Sollte das nicht der Fall sein, korrigieren Sie mich bitte. – Ich habe jetzt zwei Fragen an alle Sachverständigen und einige Einzelfragen, die noch über meine eben getroffenen Feststellungen hinausgehen.

Erstens. Wie schaffen wir es, die für den Erhalt und den angemessenen Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur erforderlichen Bundesmittel dauerhaft, also über 2019 hinaus, zu sichern und gegebenenfalls zu erhöhen? Welche Hindernisse stehen dem entgegen? Und wie kann man diese Hindernisse überwinden?

Zweitens. In sehr vielen Stellungnahmen hieß es, die Aufgabe des ÖPNV auf kommunaler Ebene solle keine freiwillige Aufgabe, sondern eine Pflichtaufgabe sein. Was würde das denn den Kommunen bringen? Herr Dr. Schroll hat schon angedeutet, wie man dann die Finanzierung sicherstellen könnte. Welche Hindernisse müssten hier im Land und im Bund überwunden werden?

Herr Dr. Faber, Sie haben geschrieben:

> „Die gegenwärtigen Finanzierungsinstrumente des Bundes sind für sich genommen nicht geeignet, sowohl die laufenden Defizite bei der Unterhaltung verkehrlicher Infrastrukturen als auch die Bestandsdefizite im Bereich verkehrlicher Infrastrukturen zu beseitigen.“

Meinen Sie damit im Wesentlichen die Höhe der Mittel, speziell der Entflechtungsmittel, oder die Verteilung der Mittel und die Benachteiligung NRWs oder auch die Art der Finanzierungsinstrumente generell? Sie haben zumindest eine Andeutung zum Thema „Zweckbindung für Erhalt“ gemacht. Ist damit auch gemeint, dass die Finanzierungsinstrumente an sich falsch sind? Habe ich das richtig verstanden?

Herr Dr. Reinkober, Sie haben zu der Frage, ob das Land zu erwartende Bundesmittel vorfinanzieren solle, geschrieben:

> „Ja, in Bezug auf verkehrlich dringliche, ausgewählte Projekte und soweit die Höhe der benötigten Bundesmittel dadurch nicht in Frage gestellt wird.“

Auch in anderen Stellungnahmen ist dafür plädiert worden – natürlich unter der Voraussetzung, dass diese Vorfinanzierung technisch möglich ist. Wie kann denn so etwas aussehen? Und welche Projekte haben Sie da im Blick? Sind das eher große Projekte wie Tunnel und Brücken, die eine lange Vorlaufzeit haben? Oder können es auch prioritäre, dringende und wichtige kleine Projekte sein?

Herr Wente, Sie haben nicht nur geschrieben, sondern auch hier gesagt, dass die Lösung in die nächste Legislaturperiode vertagt wird. In diesem Zusammenhang haben Sie den trotz der bestehenden Dringlichkeit zu befürchtenden Stillstand von zehn

Jahren kritisiert. Außerdem haben Sie eine Fondslösung mit politisch noch zu bestimmender Finanzierungsquelle angemahnt. Halten Sie eine solche Fondslösung auch auf Landesebene für eine sinnvolle Maßnahme, wenn im Bund nichts passiert? Oder muss diese Problematik allein auf Bundesebene gelöst werden?

Herr Ebbers, Sie haben angedeutet, dass es nicht mehr Geld gibt, dass aber mehr Geld gebraucht wird. Auf der einen Seite wächst die Finanzierung des ÖPNV nicht an. Auf der anderen Seite wird mehr Geld für überproportional steigende Trassen- und Stationspreise gebraucht. Ein zunehmender Anteil des ÖPNV-Etats wird auch für SPNV-Bestellerentgelte aufgewendet. Können Sie die Höhe noch einmal darstellen, vielleicht auch relativ? Und wie können wir es schaffen, die Finanzierung anzupassen oder zumindest diese Steigerungen bei der Finanzierung zu berücksichtigen?

Herr Ebbers, haben wir überhaupt die Möglichkeit, die baulichen Maßnahmen zur Standardisierung zu schaffen? Wenn ich es richtig sehe, entspricht das ja auch einer gewissen Mode. Früher hat man die Hochbahnsteige gut gefunden. Später hat man im Interesse der Barrierefreiheit doch lieber Niederflurbahnen genommen. Inwiefern müssen wir auf kommende Technologien Rücksicht nehmen? Oder wird es etwas geben, bei dem wir beides vereinen können?

Herr Dr. Schroll, Sie schlagen in Ihrer Stellungnahme eine Verankerung des ÖPNV im Grundgesetz vor, um den unverbindlichen Passus der öffentlichen Daseinsvorsorge durch eine einklagbare Verbindlichkeit zu ersetzen. Können Sie diesen Vorschlag noch einmal genauer ausführen und insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Gestaltung auf Landesebene beleuchten?

Herr Dr. Schroll, außerdem haben Sie geschrieben:

> „Gleichzeitig muss im politischen Denken ein neues Leitbild für Mobilität entwickelt werden: Abkehr von der Autoorientierung, hin zum ÖPNV.“

Was ist so ein Leitbild praktisch wert? Und wie kann ein solches Leitbild etabliert werden?

Meine letzten vier Fragen richten sich an Herrn Prof. Monheim. – Erstens. Können Sie kurz darstellen, wofür wir die Verkehrswende brauchen?

Zweitens. Sie haben in Ihrer Stellungnahme konkret die Monopolisierung des Budgets für Großprojekte angesprochen. Halten Sie denn ein so ambitioniertes Vorhaben wie das Projekt RRX generell für falsch? Oder finden Sie es nur dann falsch, wenn es alleine dasteht? Haben wir hier ansonsten Alternativen?

Drittens. Sie haben die Erhebung einer Maut – jedenfalls aus kommunaler Sicht – befürwortet. Können Sie das noch einmal erläutern?

Viertens. Können Sie noch begründen, warum der ÖPNV nicht als Abfallprodukt des Autoverkehrs – diesen Begriff haben Sie hier gebraucht – finanziert werden darf?

Vorsitzender Dieter Hilser: Gestatten Sie mir zwei Anmerkungen, Herr Bayer. – Erstens. Herzlichen Dank für die Zusammenfassung. Vielleicht können Sie sie auch

den anderen Fraktionen zur Verfügung stellen. Das würde den Kolleginnen und Kollegen sicherlich die Arbeit erleichtern.

Zweitens. Da die Piraten diese Anhörung beantragt haben, habe ich das jetzt durchgehen lassen. In Zukunft werde ich es aber nicht mehr zulassen, dass ein Abgeordneter in einer Fragerunde 13 Fragen stellt. In diesem Zusammenhang habe ich auch eine Bitte an die Sachverständigen. Die eine oder andere Frage von Herrn Bayer reizt sicherlich zu einem Grundsatzreferat, damit sie ausreichend beantwortet ist. Ich bitte herzlich darum, darauf zu verzichten und auf die hier gestellten Fragen einzugehen, die in einer relativ überschaubaren Zeitspanne zu beantworten sind. – Herr Beu, bitte stellen Sie keine 13 Fragen.

Rolf Beu (GRÜNE): Wir haben hier ja nur eine Runde. Ich versuche auch, es kurz zu machen. Am Ende wird es aber mehr als eine Frage sein. – Herr Dr. Faber, es ist klar, dass ein großer Teil des Busverkehrs im ländlichen Raum heute aus weitergeleiteten Mitteln für die Schülerbeförderung finanziert wird. Wenn ich höre, dass man den Busverkehr zukünftig stärker fördern will, sehe ich zumindest das Problem, dass man einen Luxusschnellbus einführt, der rechtlich aber primär der Schülerbeförderung dient. Können Sie diese Befürchtung ein wenig entkräften und schildern – wir kommen ja an der demografischen Entwicklung im Schülerbereich nicht vorbei –, wie man sich auf Ihrer Seite die zukünftige Finanzierung des Busverkehrs im ländlichen Raum vorstellt? Ansonsten ist völlig klar, dass insgesamt zu wenig Geld vorhanden ist. Das ist auch völlig unstrittig. Alle Sachverständigen haben darauf hingewiesen.

Herr Dr. Schroll, was wäre denn gewonnen, wenn der ÖPNV Pflichtaufgabe wäre und Verfassungsrang hätte? Schließlich müsste man die Pflichtaufgabe dann auch genauer definieren. Beispielsweise ergibt sich der Umfang der Sozialleistungen, die auch Pflichtaufgabe sind, aus den entsprechenden Büchern des Sozialgesetzbuchs. Wenn wir nur in die Verfassung schreiben: „Der Nahverkehr ist eine Pflichtaufgabe kommunaler Art und muss finanziert werden“, sind wir keinen Schritt weiter; denn dann müssen natürlich auch die Standards geregelt werden.

Mit dem Stichwort „Standards“ bin ich auch bei dem, was ich als hauptkonträren Punkt verstanden habe, Herr Wente und Herr Ebbers. Nach meiner Einschätzung ist das Setzen von Standards relativ schwierig. Herr Ebbers, Sie haben als Beispiel die drei verschiedenen Systeme in Mülheim an der Ruhr genannt. In der Stellungnahme von PRO BAHN heißt es auch, das Land solle angemessene Mindeststandards vorgeben. Vielleicht können Sie das noch ein wenig konkretisieren, Herr Ebbers.

Herr Wente, bei Ihrem Statement habe ich – böse formuliert – herausgehört, dass die gesamten Tunnelanlagen sanierungsbedürftig sind und jetzt saniert werden müssen, ohne bei jedem Einzelprojekt – sowohl volkswirtschaftlich als auch betriebswirtschaftlich – zu untersuchen, ob es nicht im Einzelfall günstiger wäre, tatsächlich wieder Verkehre nach oben zu verlegen oder zu ganz anderen Lösungsansätzen zu kommen. Schließlich müssen sich Dinge, die irgendwann in den 1960er-Jahren geplant wurden, heute nicht mehr unbedingt als der letzte Stand erweisen, den man tatsächlich durch Sanierung erhalten muss.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender, ich will mich an das halten, was Sie vorgegeben haben. Deswegen werde ich nur zwei konkrete Fragen an Herrn Wente stellen. – Erstens. Herr Wente, Sie haben sich in Ihrem Beitrag tief enttäuscht über die Ergebnisse der Großen Koalition – Stichwort: 5 Milliarden € zusätzlich – gezeigt. In diesem Zusammenhang haben Sie nur kurz ausgeführt, dass diese Summe gar nicht einmal zur Verfügung steht. Hier haben Sie unter anderem die Ausfinanzierung laufender Maßnahmen genannt. Das ist sicherlich ein Punkt. Ein weiterer Punkt ist das Wegekostengutachten, das Verkehrsminister Ramsauer schon vor der Bundestagswahl vorlag. Vielleicht können Sie beides noch genauer beschreiben und sagen, wie viel Geld aus Ihrer Sicht überhaupt noch verbleibt.

Zweitens. Wir haben alle gemeinsam Mike Groschek, unseren Landesverkehrsminister, in der Bodewig-Kommission aktiv begleitet. Er war auch an den Verhandlungsergebnissen der Kommission stark beteiligt. Trotzdem ist es hinterher dazu gekommen, dass die Große Koalition den einstimmigen Beschluss der Bodewig-Kommission im Grunde ignoriert hat. Herr Wente, vielleicht können Sie uns – auch auf Grundlage der Erfahrungen Ihres Bundesverbandes – kurz schildern, wie Sie das bewerten, wie es überhaupt zu einem solchen Ergebnis kommen kann und wie Sie den Einfluss der Fraktionen von CDU und SPD im Landtag Nordrhein-Westfalen auf ihre Kollegen im Bund einschätzen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Es ist eine Vielzahl von Fragen gestellt worden. In einigen Fällen war auch die Fragestellung nicht ganz klar. Ich versuche einfach einmal, im Gesamtzusammenhang auf das einzugehen, was ich in der Kürze der Zeit beantworten kann. – Wie gehen wir als Verbände mit unserem jeweiligen Bundesverband um? In der Verbändelandschaft sind wir alle ein bisschen anders organisiert. Wir sind als Landkreistag Nordrhein-Westfalen ein eigener e. V. und haben einen Bundesverband, der durch die einzelnen Landesverbände getragen wird. Natürlich machen wir die Interessen Nordrhein-Westfalens in unseren Fachgremien auf Bundesebene geltend. Man muss aber auch ganz offen und ehrlich sagen, dass da natürlich dicke Bretter zu bohren sind. Das sind genauso dicke Bretter wie bei den Bund-Länder-Verhandlungen. Nordrhein-Westfalen ist in anderen Bundesländern nun einmal kein Selbstläufer. Das muss man auch so sehen, wie es ist. Andere Bundesländer, gerade kleinere und mittelgroße, neigen immer gerne dazu, sich zu verbünden. Dann muss man aus NRW-Sicht auch seinerseits Allianzen suchen.

Zum mehrfach angesprochenen Punkt „Erhalt“: In Anbetracht der demografischen Entwicklung, des hohen Maßes an infrastrukturellen Notwendigkeiten in Nordrhein-Westfalen und der – da müssen wir ehrlich zu uns selber sein – Begrenztheit der Mittel insgesamt halten wir es als Landkreistag schon für sinnvoll, auf Erhalt vor Neubau zu setzen. Das schließt natürlich nicht aus, dass im Einzelfall auch Neubaumaßnahmen notwendig sind. Dort, wo es notwendige neue Verkehrs- und Infrastrukturbeziehungen gibt, wo man vielleicht sogar Schienen reaktivieren kann und wo es auch wirtschaftlich tragbar ist, sollte man durchaus einen Ausbau vornehmen. Der Grundsatz „qualitativ hochwertiger Erhalt vor Neubau“ ist aber schon richtig.

Zum Punkt „Busse versus Schiene“: Das ist im kreisangehörigen, ländlichen Raum etwas differenzierter zu sehen. Wenn man vor der Frage steht, ob man Schienenverbindungen durch qualitativ hochwertige Busverbindungen ersetzen kann, muss man sich den Einzelfall anschauen. Grundsätzlich gilt, dass Schienenverbindungen günstiger sind, weil sie schneller und leistungsfähiger sind. In der Regel haben sie auch eine höhere Attraktivität für den Nutzer – Stichwort: Schienen- oder Oberleitungsvorteil. Eine infrastrukturell gebaute Schienenverbindung wird von mehr Personen genutzt, als es bei einer vergleichbaren straßengestützten Busverbindung der Fall wäre. Es gibt aber auch Fälle, in denen die Schienenverbindung nicht möglich ist oder zu langsam ist und auch nicht mit vertretbarem Umfang auf das entsprechende Niveau gebracht werden kann. Dann ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine qualitativ hochwertige Regionalbusverbindung nicht eine Alternative sein kann. Sie muss aber an ganz klaren, qualitativ hochwertigen Merkmalen festgemacht werden: vergleichbare Schnelligkeit, vergleichbare Effizienz, vergleichbare Taktdichte. Das ist auch nur begrenzt mit den Schülerverkehren kompatibel; denn bei diesen Regionalbussen geht es in der Regel um länger laufende regionale Linienverbindungen. Übrigens klappt das teilweise schon ganz gut. Im Münsterland gibt es diese regionalen Busverbindungen. In anderen Bundesländern werden sie auch mit Regionalisierungsmitteln finanziert. Wenn man da klare Qualitätsbenchmarks setzt, ist das meines Erachtens durchaus ein vernünftiges Mittel.

Zum Punkt „wegbrechende Schülerzahlen“: Dabei handelt es sich in der Tat um ein großes Problem. Man wird sich sicherlich überlegen müssen, wie man mit den jetzigen schülerverkehrsbezogenen Finanzierungsinstrumenten umgeht und wie man den Schülerinnen und Schülern gegebenenfalls auch breitere Angebote machen kann. Wenn man grundsätzlich – ähnlich wie im Ballungsraum Rhein-Ruhr mit dem SchokoTicket des VRR – den Nutzen erweitert, kann man auch entsprechende Eigenanteile mit einfließen lassen. Außerdem muss man sich überlegen, ob die heute ausschließlich schülerbezogenen §-11a-Mittel nicht zu einer demografischen Finanzierungskomponente ausgebaut werden können. Die Forderung, dass die §-11a-Mittel langfristig zu einer demografischen Komponente ausgebaut werden müssen, war übrigens schon immer in den strategischen Grundsatzbeschlüssen des Landkreistags Nordrhein-Westfalen enthalten. Das Ganze ist aber ohne jede Frage eine Herausforderung.

Betrifft unsere Aussage zur Ungeeignetheit der jetzigen Förderung durch die Bundesseite eher die Höhe oder die Verteilung oder die Zweckbindung? Sie betrifft sowohl die Höhe als vor allem auch die Verteilung. Insbesondere bei den Regionalisierungsmitteln ist das Verteilungsproblem evident. Das habe ich vorhin schon umfassend ausgeführt. Im Moment erhält Nordrhein-Westfalen etwa 16 % der Regionalisierungsmittel, obwohl unserem Land nach der Bevölkerungszahl rund 21 % zustehen würden. Wenn man andere Faktoren zugrunde legt, beispielsweise die Fläche, wäre unser Anteil zwar etwas geringer, aber auch nur geringfügig kleiner. Nach allen rational in Betracht kommenden Faktoren – Fläche, Bevölkerungsdichte, Einwohnerzahlen und selbst nach dem Ist der Verkehrsleistungen – ergibt sich für Nordrhein-Westfalen ein höherer Anteil. Insofern betrifft unsere Aussage zur Ungeeignetheit sowohl die Höhe der Mittel als auch die Verteilung.

Sie betrifft aber auch die Zweckbindung. Wie ich vorhin schon gesagt habe, wird man in Zukunft nicht darum herumkommen, den Schwerpunkt stärker auf den Erhalt einschließlich einer qualitativ sinnvollen Erneuerung nach heutigen Standards zu legen. Das ist nicht die alleinige Ausrichtung, aber der Schwerpunkt.

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland): Drei kurze Antworten: Erstens. Herr Breuer hat die Frage gestellt, inwieweit das derzeitige GVFG mit Blick auf die dahinter stehenden Planungszeiträume im Augenblick akzeptabel sei. Ich möchte das mit einer Forderung verbinden und in diesem Zusammenhang auf die jetzt schon gestarteten Aktivitäten hinweisen. Das Land Nordrhein-Westfalen beginnt nämlich bei dem Großprojekt „Bahnknoten Köln“ derzeit mit der Vorfinanzierung von Planungsleistungen. Dabei handelt es sich übrigens nicht um ein Großprojekt à la Stuttgart 21, sondern um viele kleine und mittlere Maßnahmen. Wir werden uns abschminken müssen, dass wir in den nächsten Jahren Großprojekte alter Art realisieren können. Dafür fehlt die gesellschaftliche Akzeptanz. Unser Planungsrecht ist so angelegt, dass wir diese Maßnahmen, selbst wenn wir sie als richtig erkennen, nicht mehr durchbekommen werden. Der Mittelbedarf ist auch entsprechend hoch. Daher müssen wir uns darum bemühen – so tragen wir es beim Projekt „Bahnknoten Köln“ als Land Nordrhein-Westfalen auch an den Bund heran; dabei handelt es sich um ein weiteres GVFG-Projekt, das sinnvollerweise auch vorangetrieben werden sollte, Herr Ebbers –, mit kleineren und mittleren Maßnahmen möglichst viele Effekte zu erzielen. Damit aber nicht bis zum Jahre 2019 ein Planungsstopp eintritt, bedarf es sonstiger Aktivitäten anderer Beteiligter, in diesem Fall des Landes, um die Planungen voranzutreiben. Andere Bundesländer tun so etwas. Bayern macht uns das in großem Maße vor. Dort hat man fertige Planungen in der Schublade. Wenn es Geld gibt, können diese Mittel daher auch abgerufen werden. An dieser Stelle sollten wir nachsteuern. Wir sind auf einem guten Weg dahin. Insofern kann ich die Landesregierung hier nur unterstützen. Dies ist der richtige Weg.

Zweitens. Herr Schemmer, mit meiner Äußerung, der volkswirtschaftliche Nutzen solle im Vordergrund stehen, wollte ich nicht in Abrede stellen, dass wir grundsätzlich innerhalb des Landes eine Grundversorgung brauchen. Das ist selbstverständlich notwendig. Sonst funktioniert unser Gesamtsystem nicht. Wenn wir dann weiter darüber nachdenken, wohin die begrenzten Mittel fließen sollen, müssen wir aber an die Engpässe herangehen. Wenn es an den Engpässen nicht funktioniert, brauchen wir uns über Logistikverkehre quer durch Nordrhein-Westfalen keine Gedanken zu machen; denn dann wir werden durch Köln nichts mehr durchkriegen. In diesem Fall brauchen wir auch nicht eine Erweiterung des Angebots in den Abendstunden in Erwägung zu ziehen; denn dann werden diese Bahnen auch nicht fahren können, weil einfach kein Platz da ist. Das hört sich jetzt zwar fatalistisch an. Genau so ist es aber. Das muss man einfach aufzeigen.

Drittens. Wir würden uns in der Tat mehr Regionalisierungsmittel wünschen. Herr Breuer, Sie haben gesagt, wir würden doch wohl nicht mehr Geld erwarten. Doch, wir erwarten natürlich mehr Geld. Andere Sektoren machen das vor. Wir müssen die entsprechenden Forderungen aufstellen. Wenn wir sagen, es gebe sowieso nicht

mehr Geld, werden wir maximal auf diesem Niveau landen. Der Bundesverkehrsminister wird genau davon ausgehen und versuchen, uns weiter zu drücken.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Mit der Frage in Bezug auf unseren Bundesverband habe ich natürlich gerechnet. Außerhalb des Protokolls: Ich habe intern für Nordrhein-Westfalen sehr deutlich mehr Geld verlangt. Das löste eine kurze, aber sehr heftige Satzungs- und Geschäftsordnungsdebatte innerhalb des VDV aus. Wie Sie wahrscheinlich aus Ihren Parteigremien viel besser wissen als ich, wird es dann brandgefährlich. Daraufhin habe ich mich mit dieser Forderung zurückgezogen.

Ich habe allerdings gesagt – und das war dann unangreifbar, denke ich –: Es ist legitim und inhaltlich richtig, wenn Nordrhein-Westfalen genauso ausgestattet wird wie alle anderen Bundesländer auch. Gerade die neuen Bundesländer, in denen ich selbst beruflich einige Jahre für die Deutsche Bahn tätig war, sind sehr kommod ausgestattet worden, um den Nachholbedarf zu befriedigen. Dieser Nachholbedarf ist mittlerweile befriedigt. Wenn man in diesem System bleibt, muss man berücksichtigen, dass jetzt in anderen Bundesländern Nachholbedarf besteht – übrigens nicht nur in Nordrhein-Westfalen. In weiteren Bundesländern haben die Stadtbahnsysteme ähnliche Probleme wie in Nordrhein-Westfalen – teilweise zwar nicht im selben Ausmaß; sie sind dort aber auch vorhanden.

Dann wurde es ein bisschen ruhiger. Mittlerweile wird selbst von den begünstigten Bundesländern zumindest hinter vorgehaltener Hand akzeptiert, dass in Nordrhein-Westfalen der Handlungsbedarf größer – um nicht zu sagen: teilweise sogar deutlich größer – ist als in vielen anderen Bundesländern.

Das hat innerhalb des VDV zu der Beschlusslage geführt, dass eine höhere Dynamisierung, sollte sie denn im Regionalisierungsgesetz des Bundes so vorgesehen werden, denjenigen Ländern zugutekommen soll, die einen erheblichen Nachholbedarf haben. Derzeit betragen die Regionalisierungsmittel rund 7 Milliarden €. Wenn die Dynamisierung bei diesen Regionalisierungsmitteln von 1,5 auf 2,5 % steigt, bedeutet das 70 Millionen € extra. Würden diese 70 Millionen € drei, vier oder fünf Jahre lang hintereinander nach Nordrhein-Westfalen wandern, wäre das schon ein deutlicher Schritt in die richtige Richtung.

Das Thema „2019“ ist bereits angesprochen worden. Ich kann mich eigentlich nur dem anschließen, was Herr Dr. Reinkober gerade gesagt hat. Sicherlich ist es gut, wenn wir Planungssicherheit bis 2019 haben. In diesem Zusammenhang muss man aber auch an Großprojekte denken. Wenn man damit heute gedanklich vorplanerisch anfängt, bekommt man bei wirklich großen Projekten vielleicht 2019 den Planfeststellungsbeschluss. Wenn man nicht weiß, wie man eine Maßnahme finanzieren kann, beginnt aber heute keiner mit der Planung. Der von Herrn Dr. Reinkober beschriebene Ansatz, Planungsmittel im weiteren Sinne bereitzustellen, ist sicherlich ein richtiger Schritt. Wesentlich wichtiger wäre es aber eigentlich – wohl wissend, dass ich damit wahrscheinlich nicht durchdringen werde –, dass die Frage der Nahverkehrsfinanzierung jetzt schon aus der Diskussion um den Bund-Länder-Finanzausgleich

2019/2020 herausgenommen wird, vor die Klammer gezogen wird und heute geregelt wird, damit Planungssicherheit besteht.

Die Aufgabenträger für den SPNV schließen regelmäßig Verkehrsverträge über mindestens zehn bis 15 Jahre ab. Ein heute abgeschlossener Verkehrsvertrag läuft also bis 2025 oder 2030. Im Grunde vereinbaren die Aufgabenträger hier Leistungen auf Basis ungedeckter Schecks. Das ist einfach so. Da beißt die Maus keinen Faden ab. Der eine ist ein bisschen ambitionierter und sagt, irgendwo werde das Geld schon herkommen; der andere ist ein bisschen zurückhaltender. Meines Erachtens ist es aber nicht sachgerecht, das Ganze noch weiter liegen zu lassen.

Herr Breuer, Sie haben nach dem Engagement des Landes gefragt. Das hat in meinen Augen zwei Dimensionen. – Erstens ist ausdrücklich anzuerkennen und zu loben, dass das Land Nordrhein-Westfalen überhaupt noch eigene Mittel in den Nahverkehr investiert. Viele andere Bundesländer haben ihre eigenen Haushaltsmittel längst durch Regionalisierungsmittel und Ähnliches ersetzt – bis hin dazu, dass Regionalisierungsmittel in Kanäle wandern, bei denen man sich ernsthaft fragt, was diese mit öffentlichem Nahverkehr zu tun haben. Das sieht man auch, wenn die Bundesländer in Richtung Berlin offenlegen sollen, wofür die Mittel verwandt werden. Einige Länder tun sich doch sehr schwer damit. Ich sage nur: Ein Schuft, wer Arges dabei denkt!

Zweitens ist allerdings in den letzten 15 Jahren der Anteil, der in Nordrhein-Westfalen für den ÖPNV außerhalb der Eisenbahn zur Verfügung steht, kaufkraftbereinigt von 1,2 Milliarden € auf ungefähr 600 Millionen € geschrumpft. Ich kann es hier ja sagen, weil letztlich alle politischen Fraktionen des Landtags, die in der Regierungsverantwortung gestanden haben, daran beteiligt waren. Teilweise hatte das gute Gründe. Für den Ausbildungsverkehr standen in der Spitze einmal 233 Millionen € zur Verfügung. Heute sind wir bei 130 Millionen € angelangt. Beim Schwerbehindertenausgleich sieht es ähnlich aus. Im Rahmen des GVFG steht kaufkraftbereinigt heute in etwa das zur Verfügung, was Ende der 1980er-Jahre zur Verfügung gestanden hat. In dieser Zeit haben sich aber die Baupreise verdoppelt. Außerdem sind zusätzliche Standards hinzugekommen. Diese Aufzählung könnte ich noch fortsetzen. Im ÖPNV-Gesetz sind auch Fixbeträge genannt. Diese Fixbeträge unterliegen der Inflation. Damit werden aus einer Investitionspauschale von 130 Millionen € nach drei oder vier Jahren real nur noch 110 oder 105 Millionen €. Hier ist ein schleichender Prozess zu beobachten. Es sind hier mal ein paar Groschen und dort mal ein paar Groschen. Im Einzelnen fällt das nicht wirklich auf, weil es oft sogar noch gute Gründe dafür gibt. Man darf aber nicht vergessen, dass das Geld ja nicht an private Investoren ausgeschüttet wird, sondern letztlich ins System reinvestiert wird. Da sollten wir uns ernsthaft überlegen, ob das auf Dauer wirklich der richtige Weg ist.

Beim Thema „Erhalt vor Neubau“ herrscht überhaupt kein Streit, denke ich. Was nützt es uns, neue Anlagen zu bauen, wenn wir die vorhandenen Anlagen nicht instand halten und in einem adäquaten Zustand halten können?

Was die Definition des ÖPNV als Pflichtaufgabe angeht, teile ich die Einschätzung von Herrn Beu. Die Pflichtaufgabe als solche führt meines Erachtens auch rechtlich nicht weiter. Es ist keine Frage des Ob, sondern es wäre eine Frage des Wie. Wenn

man die Pflichtaufgabe definiert, muss man auch definieren, wie diese Pflichtaufgabe tatsächlich auszufüllen ist. Dann bewegen wir uns relativ schnell in der Diskussion um die Standards.

Diese Diskussion halte ich allerdings für nur sehr eingeschränkt geeignet; denn Standards ändern sich ganz schnell, wie am Beispiel von Hochflur und Niederflur deutlich wird. Ich kann mich noch daran erinnern, dass vor 15 Jahren gemäß Vorgabe des Aufgabenträgers jedes Fahrzeug im Eisenbahnverkehr eine Musikabspieleinrichtung haben musste. Dummerweise kamen kurz danach die iPods, sodass die entsprechenden Investitionen sich als rausgeschmissenes Geld erwiesen haben.

Meines Erachtens sollten wir uns stattdessen über Ziele unterhalten: Welche Ziele wollen wir erfüllen? Welche Nachfragequalitäten wollen wir erreichen? Wie viele Fahrgäste sollen im öffentlichen Nahverkehr mitfahren? Und welche Erschließungsqualitäten wollen wir haben? Wie viel Prozent der Bevölkerung Nordrhein-Westfalens sollen beispielsweise innerhalb einer Stunde mit dem öffentlichen Verkehr ins nächste Zentrum oder Oberzentrum kommen? – Das kann man noch ergänzen.

Diese Diskussion halte ich persönlich für viel sinnvoller, als sich jetzt über irgendwelche Standards zu unterhalten – ob der Sitz nun weich oder weniger weich gepolstert werden sollte und was man da sonst noch alles sieht und hört.

Herr Beu, Sie haben auch die Tunnel angesprochen. Ich bin mir sicher, dass manche Tunnel, die in den 1960er-Jahren geplant und in den 1970er- und 1980er-Jahren gebaut worden sind, heute nicht mehr so gebaut werden würden. Warum sind die Tunnel gebaut worden? Nicht weil man dem ÖPNV etwas Gutes tun wollte, sondern weil man den oberirdischen Platz für die Straße brauchte. Dann wurde ein Gesetz geschaffen, mit dem die Verlegung hervorragend ausfinanziert wurde. Daraufhin war der Nahverkehr ganz schnell weg und störte den Individualverkehr nicht mehr.

Wir haben uns den einen oder anderen Tunnel angeschaut. Wenn man einmal mit einem unverstellten Blick vor dem Hintergrund des deutschen Planungsrechts daraufschaut, wird man feststellen, dass es in weiten Teilen heute planungsrechtlich wahrscheinlich gar nicht mehr möglich ist – jenseits von allen Finanzierungsfragen –, die Straßenbahn wieder nach oben zu holen. In Einzelfällen mag das zwar denkbar sein. Das Problem wird sich dadurch aber nicht lösen. Selbst von seriösen Vertretern wurde dann ja gesagt: Klasse; der oberirdische Neubau wird gefördert; dann brauchen wir, weil wir kein Geld haben, den Tunnel gar nicht mehr zu sanieren.

Damit bewegen wir uns wieder in der Logik „Wir bauen etwas nicht deshalb, weil wir es wirklich brauchen, sondern wir bauen es jetzt erst einmal, weil wir dafür Fördergelder kriegen“. Das ist auch ein Grund dafür, dass wir jetzt in der Sanierungsdiskussion stehen; denn für den Neubau gab es Geld, und die Folgekosten wurden letztlich nicht beachtet.

Herr Rasche, von den 5 Milliarden € sollen 2,1 Milliarden € für Bundesfernstraßen, 1,05 Milliarden € für Schienenwege, 350 Millionen € für Wasserstraßen und 1,5 Milliarden € für laufende, nicht ausfinanzierte Projekte verwendet werden. Persönlich gehe ich davon aus, dass die 1,5 Milliarden € für laufende, nicht ausfinanzierte Projekte eher zu tief als zu hoch gegriffen sind. Nach den bisherigen Erfahrungen werden

wahrscheinlich noch ein paar Autobahnausfahrten in Bayern dazukommen, von denen heute noch keiner etwas weiß. Letztlich wird in Nordrhein-Westfalen von diesem Geld also bis auf Pfennigbeträge nichts ankommen. Insbesondere wird für das Thema „Erneuerungsbedarf der kommunalen Verkehrsinfrastruktur“ praktisch nichts ankommen.

Herr Rasche, was den Einfluss der CDU- und SPD-Abgeordneten aus NRW in Berlin angeht, bin ich natürlich nur Zaungast, glaube allerdings, dass die Formulierungen im Koalitionsvertrag weniger ein Problem der NRW-Abgeordneten waren, sondern eher ein Problem der Verkehrspolitiker; denn im Koalitionsvertrag standen anfangs noch einige Dinge, die aus unserer Sicht erfreulich waren, die dann aber sukzessive herausgenommen worden sind. Mit anderen Worten: Wir sehen hier wieder das Dilemma, das die Verkehrspolitik immer hat, weil sie langfristig angelegt ist und dann gegenüber anderen Politikfeldern ins Hintertreffen gerät.

Was den Einfluss der NRW-Abgeordneten von CDU und SPD auf die Entscheidung der Bundesregierung anbelangt, warte ich allerdings sehr gespannt darauf, wie sich die Diskussion über die Zuteilung der Regionalisierungsmittel unter den Bundesländern entwickeln wird. Ich setze große Hoffnung darauf, dass sich das größte Bundesland auch so durchsetzt, wie es seiner Größe, seiner Wirtschaftskraft und letztlich auch den objektiven Notwendigkeiten entspricht.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Wie geht es nach 2019 weiter? Wenn ich mir die Formulierungen im Koalitionsvertrag unter semantischen Gesichtspunkten genau angucke, sehe ich, dass die Große Koalition in dieser Legislaturperiode eigentlich noch nichts beschließen will. Ein Zeichen dafür ist zum Beispiel, dass selbst die LuFV, die jetzt wieder beschlossen werden muss, erst einmal stiekum verlängert und dann neu verhandelt werden soll. Ich befürchte, dass bei der Neuverteilung der Regionalisierungsmittel auch wieder gesagt wird: Ab 2020 muss das ganz neu erfolgen. Weshalb sollten wir jetzt mit großem Aufwand eine Neuverteilung vornehmen? Wir schreiben es einfach fort. – Ich habe also wenig Hoffnung, dass vor der nächsten Legislaturperiode etwas geschieht. 2017 ist ja ein Superwahljahr – erst NRW und anschließend der Bund. Dann werden die Karten völlig neu gemischt.

Die Definition einer Pflichtaufgabe halte ich für wichtiger als meine Vorredner – gerade bezüglich Gemeinden im Nothaushaltsrecht oder in der Haushaltssicherung. Ich komme aus Oberhausen. Dort gibt es ein Gutachten, in dessen Rahmen die einzelnen städtischen Gesellschaften untersucht worden sind. Für die Stadtwerke und den Nahverkehr wurde dann gesagt: Wir haben eure Leistungen einmal mit den Leistungen der anderen Städte verglichen. Zumindest im Vergleich zu den Nachbarstädten habt ihr ein sehr gutes Angebot. Da könnt ihr abbauen. – Im bundesweiten Vergleich hat die STOAG zwar gar kein riesengroßes Angebot. Weil die Nachbarstädte aber noch schlechter sind, soll sie sich daran orientieren und ihr Angebot entsprechend einstampfen. Weil der Nahverkehr eine freiwillige Aufgabe ist, wird er immer als eines der ersten Dinge genannt, die man herunterfahren könne. Ähnlich wie die Kultur ist der Nahverkehr nur ein Büttel.

Wenn man sich vor Augen führt, dass in der Stadt Oberhausen – ähnlich wie in anderen Städten – das gute Nahverkehrsangebot einer der positiven Standardfaktoren war, um dort Wohnbevölkerung zu bekommen, sieht man, dass die Stadt den Ast, auf dem sie sitzt, selbst absägt bzw. absägen muss, nur um die Haushaltsziele zu erreichen. Das kann nicht sein. Deshalb muss bei den Neuverhandlungen der Finanzierungsströme zwischen Bund, Ländern und Gemeinden das Thema „ÖPNV-Finanzierung“ mit in den Vordergrund gestellt werden. Man darf sich bei diesen Verhandlungen nicht auf Sozialkosten, Kulturaufwendungen usw. beschränken, sondern muss auch den ÖPNV betrachten. Und welches Bundesland wäre geeigneter, dieses Thema auf die Tagesordnung zu bringen, als Nordrhein-Westfalen?

Zur Finanzierung des SPNV-Netzes und der entsprechenden Kosten liegt ein Vorschlag vor. Hans Leister von der Initiative Deutschland-Takt hat vorgeschlagen, die Trassenpreise zu halbieren und dafür in der LuFV einen entsprechend höheren Betrag für die Unterhaltung des Netzes einzusetzen. Die Bundesmittel bleiben also gleich. Bei den Regionalisierungsmitteln erfolgt eine entsprechende Einsparung.

Das Ganze hat unter anderem den entscheidenden Vorteil, dass neue, zusätzliche Züge, die bestellt werden, nicht mit diesem Riesenaufschlag eines Trassenpreises belegt werden. Die Einzige, die heute von weiteren Zügen profitiert, ist die DB, und zwar nicht das Netz direkt, sondern die DB AG Holding. Sie freut sich am meisten, wenn zusätzliche Züge bestellt werden, weil sie das zusätzliche Geschäft damit macht. Und das ist heute im Prinzip kaum mehr finanzierbar.

Ich habe mir einmal die Trassenpreissysteme in den Niederlanden und der Schweiz angeschaut. In der Schweiz gibt das interessante Instrument, dass die Netzgesellschaft sogar an den Einnahmen im Personenverkehr auf der Strecke beteiligt ist. Sie bekommt also höhere Trassenpreise, wenn sie mehr Leute mitnimmt. Außerdem haben sowohl die Niederlande als auch die Schweiz eine wesentlich stärker gewichtsbezogene Trassenpreisfestsetzung, sodass der Güterverkehr dort stärker an den von ihm im Netz hervorgerufenen Schäden beteiligt wird als in Deutschland. Bei uns gilt für den schwersten Güterzug ein niedrigerer Trassenpreis als für einen kleinen regionalen Dieseltriebwagen. Weil der Dieseltriebwagen im Taktverkehr fährt, wird er mit dem Taktzuschlag von 65 % belegt. Der schwere Güterverkehr muss zwar einen Gewichtszuschlag zahlen. Da dieser Zuschlag sehr niedrig ausfällt, fährt er aber insgesamt billiger.

Wir wissen, dass die Bauwerke besonders unter dem Güterverkehr leiden. Als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der grünen Bundestagsfraktion haben wir jetzt dankenswerterweise ein Kataster der Schäden an Bahnanlagen vorliegen. Die Presse hat sich bisher auf die Kategorie 4 gestürzt. Die Kategorie 3 ist aber noch viel wichtiger. Darunter fallen nämlich die Brücken, die man noch sanieren kann, die aber bald saniert werden müssen. Lassen Sie mich nur ein kleines Beispiel nennen. In Düsseldorf fallen die nördlich des Hauptbahnhofs liegenden Eisenbahnüberführungen Kölner Straße und Erkrather Straße beide in die Kategorie 3. Können Sie sich vorstellen, wie es aussieht, wenn dort die Gleise längerfristig gesperrt werden, weil man diese Brücken sanieren muss? An diesem Beispiel erkennen Sie, dass es nicht nur wie bei der Müngstener Brücke um Nebenstrecken geht, sondern dass auch im

Kern des Netzes in den nächsten Jahren erhebliche Baumaßnahmen anstehen. Die Folgen werden wir noch erleben. Die Bahn muss dann wahrscheinlich neue Plakatflächen errichten, damit sie die Baustellenfahrpläne überhaupt unterbringen kann.

Nun komme ich zum Thema „Standardisierung“. Zum einen fordern wir nicht, dass das Land eine Vereinheitlichung vorgibt. Die jeweiligen Auswirkungen aufeinander müssen aber abgeschätzt werden. Wenn die Rheinbahn in Düsseldorf ein neues Tunnelleitsystem nach einem bestimmten Standard errichtet, muss das auch mit Duisburg kompatibel sein. Dann sagen die Duisburger: Wir müssen mit unseren Bahnen nach Mülheim in den Tunnel fahren. – Die Mülheimer fahren nach Essen, und die EVAG fährt nach Gelsenkirchen. Damit ist man bis zur BOGESTRA gekommen. Mit Ausnahme von Dortmund hat man von Düsseldorf bis nach Bochum ein Netz hintereinander. Wenn man hier nicht eine Vorgabe macht und sagt: „Bitte einigt euch auf ein insgesamt kompatibles und wirtschaftliches System“, sondern jeder vor sich hinwurstelt und dort, wo zwei Gesellschaften in einen Tunnel fahren, auch doppelt Infrastruktur vorgehalten werden muss, bleibt das Ganze unwirtschaftlich.

Zum anderen haben wir in der Tat einen Zeitplan dahin gehend gefordert, wann ein wirklich barrierefreies Netz – gerade beim Parallelbetrieb von Hoch- und Niederflurbahnen – entstehen kann. Wir haben dieses Problem in Köln am Gürtel, in Bonn auf dem Weg nach Beuel und in Düsseldorf auf den Strecken nach Eller und nach Holthausen. Überall dort, wo Hoch- und Niederflurbahnen zusammenkommen, stehen wir vor diesem Thema. Irgendwann muss man doch wissen, wo man am Ende landen möchte. Der jetzige Zustand ist ein Provisorium, das man nicht für die nächsten 50 Jahre fortschreiben sollte. Wenn jetzt Finanzierungsentscheidungen für neue Fahrzeuge fallen, wird man vor dem Hintergrund, dass die Stadtbahnwagen Typ B 50 Jahre halten, nämlich 50 Jahre mit so etwas auskommen müssen. Das ist für mich überhaupt keine Perspektive.

Ich fordere nicht, wieder eine zentrale Stadtbahngesellschaft einzurichten. Die Folgen der reinen Kommunalisierung nach dem Motto „Seht mal zu, wie ihr vor Ort klarkommt“ haben sich aber am Fall Mülheim gezeigt. Dort bilden die eigenen Linien und die beiden Linien von Duisburg und von Essen ein inkompatibles, unfinanzierbares Konglomerat. Der Rettungsring der Stadt Mülheim ist, zu sagen: Wir müssen uns den Tunnel leisten. Ohne ihn geht es nicht. Also machen wir oberirdisch alles an Schiene platt, was plattzumachen ist. – Das ist keine Lösung. Daran wird wirklich deutlich, wie es nicht gehen kann. An dieser Stelle muss man natürlich auch städteübergreifend eingreifen, auch bei Finanzierungsentscheidungen. Man muss eben schauen, welche Entscheidungen vor Ort Auswirkungen bis zum drittnächsten Nachbarn haben.

Dr. Karl-Georg Schroll (Mobil mit Plan + Transportation Verkehrs-Consult): Mein Vorschlag zur Verankerung des ÖPNV als Pflichtaufgabe im Grundgesetz ist hier intensiv diskutiert worden. Wer sich näher mit diesem Thema beschäftigt, merkt auch, dass es die Politik ziemlich kratzt. Man will dieses Thema eigentlich gar nicht aufgreifen; denn man ist in der Zwischenzeit sehr gut gefahren. Die ÖPNV-Gesetze sind 20 Jahre alt. 20 Jahre lang hat man sich also auf die freiwillige Aufgabe des ÖPNV eingerichtet. Warum soll man da etwas ändern? – Es muss aber etwas geän-

dert werden. Wir haben 16 ÖPNV-Gesetze. Fast durchgehend ist in diesen Gesetzen im § 1 die Daseinsvorsorge verankert. Diese Daseinsvorsorge wird dann in den folgenden Paragrafen relativiert. Immer dann, wenn kein Geld vorhanden ist, kann man den ÖPNV wieder zusammenstreichen.

Eine Stufe tiefer als die Daseinsvorsorge steht die Grundversorgung. Sie ist aber nirgendwo in einem ÖPNV-Gesetz definiert. Vielmehr handelt es sich bei der Grundversorgung um eine Formel von Politikern, die den ÖPNV noch einmal downsizen wollen; nach dem Motto: dann bitte lediglich die Grundversorgung; wenn es geht, nur die Schüler transportieren. – Und die Schüler werden immer weniger, wie wir wissen. Wir wissen das auch schon seit dem Jahr 2000. Das Bundesamt für Bau- und Raumordnung – BBR – hat bereits 2000 in seinem Jahresbericht festgestellt, dass der Schülerverkehr bis 2015 um etwa 50 % zurückgeht. Man hätte also 15 Jahre Zeit gehabt, sich Finanzierungsmodelle oder Finanzierungsstrategien zum Umgang mit diesem Dilemma zu überlegen.

Wenn wir die Daseinsvorsorge, vor allen Dingen im ländlichen Raum, ernst nehmen wollen sowie dem demografischen Wandel entgegenwirken wollen, werden wir nicht umhinkommen, den ÖPNV auch als Pflichtaufgabe zu verankern. Wie das ausgestaltet werden kann, ist, bitte schön, der Fantasie und dem vorhandenen rechtlichen Rahmen überlassen. Schließlich haben wir die ÖPNV-Gesetze vor 20 Jahren auch ausgestaltet. Warum können wir sie dann nicht hinsichtlich einer Pflichtaufgabe des ÖPNV neu ausgestalten? Wenn wir den ÖPNV als Pflichtaufgabe ins Grundgesetz hineinkriegen, müsste eine entsprechende Änderung der ÖPNV-Gesetze doch leicht möglich sein. Im Übrigen haben Sie auch die Schuldenbremse in das Grundgesetz hineinbekommen. Dann dürfte das mit dem ÖPNV eigentlich auch machbar sein.

Eine weitere Frage bezog sich auf meine Forderung, ein neues Leitbild für Mobilität zu entwickeln. Den Begriff „Leitbild“ kennen Sie aus dem Stadtmarketing und dem Marketing generell. „Neues Leitbild“ bedeutet, dass man umdenken muss. Man muss eine Strategie entwickeln, mit der man der Bevölkerung vermitteln kann, dass der ÖPNV als vorrangige Mobilitätseinrichtung zu begreifen ist. Es muss ein Paradigmenwechsel erfolgen – von der autogerechten Stadt, die Ende der 1950er-/Anfang der 1960er-Jahre State of the Art war, zum ÖPNV als der neuen Leitmobilität. Das ist damit gemeint. Wir müssen einen entsprechenden Bewusstseinswandel herstellen. Das ist eine vornehme Aufgabe der Politik, weil sie an den meisten größeren Hebeln sitzt, aber auch der Verbände wie VDV, Landkreistag und Städtetag. Sie haben doch eigentlich alle ein Interesse daran, dass der ÖPNV propagiert und gepusht wird. Dazu brauchen wir ein solches neues Leitbild für Mobilität.

Prof. Dr. Heiner Monheim (Institut für Raumentwicklung und Kommunikation): Ich fange einmal mit der Frage nach der Rolle des Bundes an. Mir geht es da überhaupt nicht um mehr Geld vom Bund, sondern darum, dass der Bund den Rahmen definieren muss. Die Bestimmungen zu den Planungsprozessen, das Baugesetzbuch, das Kommunalabgabenrecht usw. sind der Rahmen, der die Umlagefinanzierbarkeit von Infrastrukturen regelt. Dass der bundesrechtliche Rahmen immer noch nicht das Thema „Nahverkehrsabgabe“ umfasst, verstehe ich nicht. Ich erinnere da-

ran, dass wir in den 1980er-Jahren eine intensive Debatte über Nahverkehrsabgaben geführt haben. Dafür gibt es mehrere Varianten. Zum einen kann man sie eher grundsteuerorientiert erheben, also dabei auf die Immobilien abstellen. Zum anderen kann man sie – wie in Frankreich und in Österreich – im Wesentlichen auf die Betriebe umlegen. Aktuell gibt es auch die Diskussion über das Bürgerticket. Das ist ebenfalls eine Form von Umlagefinanzierung. Keine Kommune kann satzungsmäßig mal eben beschließen, es jetzt so zu machen – genauso wenig, wie eine Kommune mal eben eine Maut einführen kann. In Sachen Rahmensetzung besteht ein riesiger Handlungsbedarf beim Bund. Ich sehe die Rolle der Länder darin, den Bund, der da sehr träge und nicht sehr innovativ ist, anzuschieben.

Lassen Sie mich den Blick kurz auf das Thema „Elektrifizierung und Elektromobilität“ richten. Der Bund macht im Bereich der Elektromobilität etliches, nimmt viel Geld in die Hand und ist dort rahmensetzend tätig. Wir wissen, dass die Dualität unserer Schienennetze – Dieselnetze versus Elektronetze – nach wie vor ein ziemliches Problem ist, was die Kompatibilität angeht. Es geht also um die Frage, wie viel Elektrifizierung nötig ist.

An dieser Stelle finde ich die scheinbare Streitfrage „Neubau, Ausbau, Ertüchtigung, Erhaltung, Unterhaltung“ nicht sehr zielführend. Lassen Sie mich ein Beispiel nennen. Ich halte die Schaffung neuer Haltepunkte nach wie vor für ein zentrales Thema, um deutliche Quantensprünge bei der Nachfragebindung zu erreichen. Wir wissen, dass Kundennähe sich letztlich über die Zahl der Zugangsstellen definiert. Was ist ein Programm für neue Haltepunkte also? An bestehenden Strecken ist das zunächst einmal eine Änderung im Bestand. Es ist eine Ertüchtigung bzw. ein partieller Ausbau. Deswegen gefällt mir diese Gegenüberstellung nicht. Sonst bin ich sehr dafür, bestandsorientiert vorzugehen. Ich habe jahrelang bestandsorientierte Stadterneuerung betrieben. Die Verkehrswende kommt aber nur vorwärts, wenn an bestimmten Stellen – und damit meine ich eben nicht den Neubau von Großprojekten – die Ertüchtigung von Netzen und von Infrastruktur sehr ernst genommen wird.

Die Rolle des Bundes ist auch in einem weiteren Zusammenhang wichtig. Wir wissen, dass integrale Taktfahrpläne letztlich Stand der Technik wären. Wenn sie von oben definiert würden, würde der Deutschland-Takt eine zentrale Rolle spielen. Der Deutschland-Takt definiert sich maßgeblich über die Leistungsfähigkeit der Knoten. Herr Reinkober hat schon auf den Kölner Bahnknoten als das klassische Beispiel hingewiesen. An dieser Stelle ist der Bund gefragt. Der Deutschland-Takt entsteht doch nicht unten, sondern kann nur oben entstehen. Wenn der Bund – damit sind sowohl die Deutsche Bahn AG als auch die Verkehrspolitik des Bundes gemeint – sich nicht klar zum Deutschland-Takt bekennt und auch ein Investitionsprogramm damit verbindet, kommen wir da nicht weiter.

Ich gehe weiter. Das Land Nordrhein-Westfalen ist gebeutelt vom Abgehängt-Werden vom Fernverkehr. Denken Sie nur an die ganze Interregio-Thematik. Wir haben jede Menge Oberzentren, die über keinen Fernverkehrsanschluss mehr verfügen. Fast alle Mittelzentren sind nicht mehr an den Schienenfernverkehr angebunden. In dieser Situation haben wir einen Nachholbedarf an Rahmengesetzgebung. Im Grundgesetz ist klar geregelt, dass der Bund ein Fernverkehrsgesetz erlassen soll.

Wir haben aber kein Fernverkehrsgesetz, in dem ein Rahmen für den Bereich des ÖPNV definiert ist. Im Bereich der Straßen gibt es so etwas. Dort sind alle Standards geregelt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs lavieren wir uns hingegen so durch. Ich verstehe nicht, warum die Länder an dieser Stelle nicht sehr viel aktiver werden, damit das, was in den letzten 30 Jahren an Abgehängt-Werden passiert ist, korrigiert wird.

Wenn ich den Bund anspreche, geht es mir also nicht primär darum, dass er neues Geld drucken und zur Verfügung stellen soll. Vielmehr fordere ich ihn auf, für einen der heutigen Problemlage – Klimapolitik, Energiepolitik, Verkehrswende – angemessenen gesetzlichen Rahmen zu sorgen. Ohne Versement Transport wären die ganzen neuen Straßenbahnsysteme in Frankreich nicht entstanden. Ohne eine Nahverkehrsabgabe, wie auch immer sie ausgestaltet wird, kommen wir nicht weiter.

Deswegen kann ich auch die etwas abwehrende Haltung bezüglich der Pflichtaufgabe nicht wirklich nachvollziehen. Im Straßenbereich haben wir ganz klare Standards. Im Baugesetzbuch steht, dass kein Grundstück bebaut werden darf, wenn es nicht erschlossen ist. Zur Erschließung gehört immer die Straße. Der Autoverkehr ist gewissermaßen eine Zwangsveranstaltung. Kommunen müssen ihre Verkehrsanlagen verkehrssicher halten. Der ÖPNV, also ein konkurrierendes Verkehrssystem, laboriert hingegen mit viel schwächeren Grundlagen herum. Ich halte das auf Dauer nicht für machbar. Meines Erachtens ist es zwingend erforderlich, dass ein Bürgermeister den ÖPNV als Pflichtaufgabe wahrnimmt. Ich setze in den neuen Bundesländern viele Dorfbussysteme um. Zur Schaffung dieser kleinteiligen ÖPNV-Systeme lassen sich ohne den entsprechenden gesetzlichen Rahmen – auf diesem Gebiet sind die ÖPNV-Gesetze der Länder leider furchtbar schwach – aber nur viel zu wenige Bürgermeister motivieren. Ich glaube also, dass wir einen riesigen Nachholbedarf an rahmenrechtlichen Bedingungen haben.

Für wirklich katastrophal halte ich den hier schon beschworenen Stillstand. Weil die Finanzierungsrahmenbedingungen unklar sind, sind in vielen Bereichen das Nachdenken über die Frage, was wir brauchen, und das planerische Vorbereiten von Dingen erst einmal nahezu vollständig zum Erliegen gekommen. Das ist in unserer Ausgangslage, in der die Verkehrspolitik eigentlich mit einer Aufbruchsstimmung an die Zukunftsaufgaben herangehen müsste, fatal. Dass so etwas im Bereich des Schienenverkehrs fatal ist, wissen wir alle. In gleicher Weise gilt das aber auch für den ÖPNV in der Fläche, beispielsweise für die kleinstädtischen Bussysteme und die ländlichen Rufbussysteme.

An dieser Stelle fehlt mir eines völlig. In jeder Fachpublikation und in jeder Ministerrede werden zwar die Intermodalität und die Multimodalität beschworen. Wir wissen aber, dass das nur funktioniert, wenn die dafür geeignete Infrastruktur vorhanden ist. Als Beispiel will ich nur die Radstationen anführen. Nordrhein-Westfalen war bei diesem Thema der Pionier. Wir sind zwar immer noch nicht bei unseren gewünschten 100 Radstationen angekommen. In den anderen Bundesländern tut sich auf diesem Gebiet aber so gut wie gar nichts. Daher brauchen wir auch hier eine ordnungspolitische und gesetzliche Rahmensetzung und ein Intermodalitätsinvestitionsprogramm. Meines Erachtens ist die Rolle der Länder in diesem Bereich in den nächsten Jahren,

Antreiber zu sein, Innovator zu sein und Gesetzgebungsinitiativen zu starten, um hier weiterzukommen.

Was das Thema „Straßenbahnen“ angeht, bin ich ein bisschen anders eingestellt als Sie, Herr Wente. Ich glaube, dass wir auch in Deutschland die Renaissance der Tram erleben werden, und zwar als Schienenverkehrsmittel mit geringeren Kosten, als sie bisher im Stadtbahnbereich angefallen sind. Wir werden uns wundern, was in diesem Bereich passieren wird; denn der Schienenbonus ist auf der Akzeptanzseite einfach vorhanden. Wir wissen, dass dort erstaunliche Marktanteilszuwächse möglich sind. Meines Erachtens wird es in der Tat Neubauprojekte – aber keine Großprojekte, sondern relativ kostengünstige Projekte mit möglichst einfachen Standards – geben. Dafür bräuchten wir eigentlich – das ist der Rückbezug zum Thema „Elektrifizierung und Elektromobilität“ – auch wieder einen geeigneten Rahmen.

Wie einige von Ihnen wissen, quäle ich mich mit dem Thema „kombiBUS“ herum, also der Finanzierung des ÖPNV in der Fläche aus Einnahmen, die aus einem kombinierten Personen- und Güterverkehr stammen. Die Älteren unter Ihnen erinnern sich noch daran, dass die Post bis in die 1960er-Jahre hinein immer Post und Personen im gleichen Fahrzeug befördert hat. Wenn ich an meine kombiBUS-Modellvorhaben denke, bin ich wieder beim Thema „Rahmengesetzgebung“. Jedes Bundesland muss aufs Neue ein großes juristisches Gutachten darüber erstellen lassen, ob das Modell „kombiBUS“ dort rechtlich zulässig ist. Meine Güte! Man muss endlich im Personenbeförderungsgesetz den Rahmen so setzen, dass das vorwärtsgeht. Schließlich wissen wir, dass bis zu 40 % der Einnahmen aus dieser intelligenten Kombination von Personen- und Güterverkehr rekrutiert werden können und dass damit ländliche Taktverkehre möglich sind.

Der Bund ist, wie gesagt, meines Erachtens der Trägste in diesem Geschäft. Die Innovativsten sind ohne jede Frage die Kommunen, weil die Kommunen immer noch ganz oft den Mut haben, hier und dort etwas Neues auszuprobieren. Sie nutzen ihre Spielräume – zumindest teilweise. Ich wünsche mir einfach einen Bundesrahmen, der hier Innovationen wieder möglich macht.

Damit lande ich auch beim Thema „Bürgerticket“. In der Form, in der diese Diskussion im Moment in Deutschland geführt wird, ist sie meines Erachtens nicht zielführend. Letztlich handelt es sich dabei um eine Umlagefinanzierung. Ich glaube, dass eine Komponente der Umlagefinanzierung in der ÖPNV-Finanzierung dringend erforderlich ist, und zwar sowohl auf der Betriebskostenseite als auch auf der Investitionsseite. In diesem Zusammenhang erinnere ich den VDV an das im Januar dieses Jahres erschienene Difu-Gutachten, in dem das Difu alle innovativen Möglichkeiten zur ÖPNV-Finanzierung aufgelistet hat. Ganz oben in dieser Liste stehen die Nahverkehrsabgabe, die Umlagefinanzierung und das Bürgerticket. Und die Bürgertickets fallen nicht vom Himmel. Sie können nur dann sinnvoll in der Fläche umgesetzt werden, wenn wiederum der Bund eine innovative Rahmengesetzgebung macht.

Als letzten Punkt möchte ich die Standardisierung ansprechen. Ich bin ein Feind der Standardisierung in dem Sinne, dass dann technische Standards etc. definiert werden. Ich bin aber ein Freund der Definition von Erreichbarkeitsstandards, wie sie im Straßenbereich auch alle definiert sind und von den Planern seit 40 Jahren immer

wieder als Argument für noch eine Straße und noch eine Straße und noch eine Autobahn und noch eine Autobahn genutzt werden. Ich bin also schon ein Anhänger einer verkehrspolitisch klar definierten Erschließungs- und Erreichbarkeitsklaviatur. Wir haben Fachorganisationen, die vieles Kluge dazu geschrieben haben, aber keine öffentlichen Hände, die das tatsächlich kodifiziert haben.

Meine Damen und Herren, ich glaube also, dass wir uns nicht auf den Verteilungsstreit beschränken dürfen. Hier sind viele gute Argumente genannt worden. Ich teile auch die Einschätzung, dass Nordrhein-Westfalen bei der Verteilung der Bundesmittel traditionell schlecht aufgestellt ist. Da muss sich etwas ändern. Aber selbst wenn es uns gelingt, 2 % mehr zu holen, lösen wir unsere Hausaufgaben damit nicht. Wir müssen über völlig neue Instrumente nachdenken. Deswegen fände ich es toll, wenn in diesem Bereich eine Initiative aus Nordrhein-Westfalen käme.

Vorsitzender Dieter Hilser: Herzlichen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen.

Meine sehr geehrten Sachverständigen, dann danke ich Ihnen herzlich für Ihre schriftlichen Stellungnahmen und Ihre Redebeiträge am heutigen Tag. Sie können sicher sein, dass alles Geschriebene und Gesagte in unsere weiteren Beratungen einfließen wird.

Das Anhörungsprotokoll wird wie immer auf der Internetseite des Landtags veröffentlicht werden. Wenn Sie dazu noch Rückäußerungen haben, melden Sie sich bitte bei uns.

Noch einmal herzlichen Dank an alle, die heute Nachmittag hier waren! Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise und noch einen schönen Abend. – Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

16.06.2014/17.06.2014

170