



## **Verkehrsausschuss**

### **34. Sitzung (öffentlich)**

30. Oktober 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:35 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkt:**

**Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden:  
Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für  
Nordrhein-Westfalen!**

**3**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/6591

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

\* \* \*



**Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen!**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/6591

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie recht herzlich zur 34. Sitzung des Verkehrsausschusses. Heute führen wir auf Antrag der SPD-Fraktion – Drucksache 17/6591 – eine Anhörung zum Thema „Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen!“ durch. Zu dieser Sitzung ist form- und fristgerecht eingeladen worden.

Ich begrüße insbesondere die Sachverständigen, die unserer Einladung gefolgt sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen, und ich bedanke mich für die schriftlichen Stellungnahmen, die eingegangen sind.

Wir haben uns im Vorfeld darauf verständigt, dass die Abgeordneten direkt mit Fragen an die Sachverständigen starten, und rund zwei Stunden für die Anhörung vorgesehen.

Haben Sie noch Fragen zum Verfahren? – Das ist nicht der Fall. Dann bitte ich um Wortmeldungen aus den Reihen der Fraktionen. – Herr Vossemer.

**Klaus Vossemer (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Aber sollte nicht der Antragsteller beginnen?

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Ja, da haben Sie recht.

(Carsten Löcker [SPD]: Nein, lassen Sie ihn ruhig vor! Ich muss mich noch ein wenig sortieren! – Heiterkeit)

– Alles klar. – Herr Kollege Vossemer, möchten Sie starten?

**Klaus Vossemer (CDU):** Sehr gerne. – Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Sachverständige! Herzlichen Dank dafür, dass Sie uns heute zur Verfügung stehen, und für Ihre uns im Vorfeld zugegangenen schriftlichen Stellungnahmen. Diese erleichtern uns unsere Arbeit hier sehr, und wir können direkt in medias res und in die Fragerunde einsteigen.

Meine erste Frage richtet sich an den ADAC. Herr Professor Dr. Suthold, Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass der Preis ein wesentliches Argument für oder gegen ÖPNV-Tickets sei. In dem von Ihnen aufgeführten Beispiel der Stadt Wien mit dem 365-€-Ticket ist die Erkenntnis der Wiener Verkehrsplaner differenzierter. Hier wird der

Preis zwar als ein gutes Anreizinstrument angesehen, Menschen ließen sich aber nur mit einem für sie passenden Mobilitätsangebot zum Umsteigen bewegen. Das ist eine Einschätzung, die sich im Übrigen auch in anderen Stellungnahmen findet. Können Sie hierauf freundlicherweise noch einmal insbesondere mit Ihren Erkenntnissen aus Ihrem Monitor „Mobil auf dem Land“ aus dem Jahr 2018 näher eingehen?

Auch meine zweite Frage richtet sich an Sie, Herr Professor Dr. Suthold. Ihre Untersuchung der verschiedenen Ticketarten – Januar bis Mai deutschlandweit in 21 Großstädten aus 15 Verkehrsverbänden – hat nicht nur große Preisunterschiede deutlich gemacht, sondern auch die heterogene Ausgestaltung des Tickets. Wie könnte Ihrer Meinung nach eine Lösung für den Kunden aussehen, um für sich das richtige Ticket zu finden und damit eine mögliche Nutzungshürde zu überwinden?

Herr Wenthe, Sie beziehen sich bei der Frage nach dem Aufwand und Nutzen auf den Verbundbericht 2019 des VRS. Daraus schließen Sie, dass der Markt weitestgehend ausgeschöpft sein dürfte wegen der hohen Anzahl der Bestandskunden. Eine merkbare Steigerung der Nachfrage nach Schülertickets sei deshalb nicht zu erwarten, und der vorgeschlagene landesweite Gültigkeitsbereich gehe über die heutigen Gültigkeitsbereiche der vorhandenen Tarifangebote weit hinaus. Das deckt sich mit den Einschätzungen der Sachverständigen von VRR, VRS und NWL. Sie gehen nach einer Höchstrechnung von mindestens 880 Millionen € an Finanzierungsaufwand pro Jahr aus. Bitte erläutern Sie das, insbesondere wie Sie auf die Zahl 880 Millionen € Finanzierungsaufwand pro Jahr kommen.

An die kommunalen Spitzenverbände habe ich die Frage, wie man die Angebotsqualität verbessert, indem man die Preise senkt. Das ist eine Frage, mit der wir uns schon länger beschäftigen, die uns umtreibt und auf die wir bis heute noch keine Antwort gefunden haben. Vielleicht können Sie uns da weiterhelfen. Wie verändert sich die Qualität, wenn man Preise senkt? – Herzlichen Dank.

**Carsten Löcker (SPD):** Meine Damen und Herren! Klimaschutz und Verkehrswende – Sie werden den Antrag der SPD kennen – brauchen mehr als Sonntagsreden. Wir haben die Ticketstruktur in Nordrhein-Westfalen im Blick. Rund um diese Fragen werden öffentlich engagierte Debatten geführt, ob der Ausbau alleine den Nutzen bringt, den wir alle für die nächsten Jahre mit Blick auf die Anforderungen, die wir gerne gemeinsam formulieren, sozusagen erwarten müssen.

Meine ersten drei Fragen richten sich insbesondere an den Landesjugendring NRW und die Landesschüler\*innenvertretung NRW, die Teil dieser öffentlichen Debatte sind. Den Landesjugendring NRW möchte ich bitten, uns einen Hinweis darauf zu geben bzw. auszuführen, wie er sich seine Position in dem Zusammenhang darstellen wolle, auch hier im Rahmen der Anhörung. Welche Erwartungshaltung haben Sie mit Blick auf Ihre Forderung, und wie bewerten Sie unseren Antrag in diesem Zusammenhang?

Von den Vertretern der Landesschüler\*innenvertretung NRW möchte ich wissen, welche Bedeutung ein kostenloser ÖPNV für die gesellschaftliche und soziale Teilhabe von Kindern und Jugendlichen hat. Das ist ein wichtiger Teil der Debatte. Schließlich

gibt es nicht nur einen verkehrspolitischen Aspekt, sondern auch einen sozialpolitischen Aspekt in dem Zusammenhang. Bitte machen Sie dazu Ausführungen, und wagen Sie bitte auch eine Aussage zur Wirkung auf die von allen erwartete Verkehrswende.

Zum Schluss möchte ich eine Frage an den Städtetag Nordrhein-Westfalen stellen. In Ihrer Stellungnahme gehen Sie darauf ein, wie hoch der Verwaltungsaufwand heute in den Kommunen mit Blick auf die Einholung der Informationen zwecks Ausgabe der Tickets ist, in welcher Rabattierung auch immer. Herr Harter, welchen Nutzen hätte sozusagen der Wegfall dieses Aufwandes für die Gemeinden und den Städtetag, und welchen Teil der heutigen Finanzierung macht denn dieser Verwaltungsaufwand aus? Das ist eine wichtige Frage auch in Bezug auf die Debatte in den Gemeindeparlamenten. – Danke.

**Bodo Middeldorf (FDP):** Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vonseiten der FDP-Landtagsfraktion ganz herzlichen Dank an die Expertinnen und Experten für ihre eingereichten Stellungnahmen und dafür, dass sie uns hier heute Rede und Antwort stehen.

Herr Harter, was halten Sie für bedeutsamer, für wichtiger: einen kostenlosen ÖPNV oder einen attraktiven ÖPNV? Wenn das keine Alternative für Sie ist, möchte ich wissen, über welche Reihenfolge wir hier reden. Was ist sozusagen die ÖPNV-Strategie aus Sicht der Städte?

Meine nächste Frage richtet sich an die Verkehrsverbünde und an Herrn Jung von den Dortmunder Stadtwerken. Mit welchen Kapazitätserweiterungen müssten wir tatsächlich kalkulieren und mit welchen Kosten wären solche Kapazitätserweiterungen letztendlich verbunden, wenn ein solcher Vorschlag erstens umgesetzt würde und zweitens auch in der Form greifen würde, wie sich die SPD das vorstellt?

Herr Wenthe, was spricht aus Ihrer Sicht grundsätzlich gegen einen kostenfreien ÖPNV?

**Horst Becker (GRÜNE):** Auch von uns zunächst einmal herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, um uns heute zur Verfügung zu stehen.

Herr Vogel, ursprünglich gab es im VRS das Ziel, dass die Hälfte der nicht geförderten Kosten durch die Tickets abgeglichen wird. Aufgrund der Fahrgastzahlen, die in den letzten Jahren massiv gestiegen sind, hat sich unserer Kenntnis nach dieses Verhältnis zuungunsten der Fahrgäste verschoben. Sind Sie der Meinung, dass die Mittel, die auf diesem Wege erwirtschaftet worden sind, komplett in die Investitionen geflossen sind, oder was ist damit passiert? Mir ist es wahrscheinlich klar, aber ich möchte es auch noch mal von Ihnen erklärt bekommen.

Frau Nacken, die ÖPNV-Kommission hat verschiedene Vorschläge gemacht, auch zur Finanzierung. Wie könnte eine mögliche Drittnutzerfinanzierung in NRW aussehen? Welche Maßnahmen, die die Kommission empfohlen hat, sind bis heute nicht umgesetzt worden?

**Herbert Strotebeck (AfD):** Zunächst einmal möchte ich mich im Namen der AfD-Fraktion für die schriftlichen Stellungnahmen und Ihre heutige Teilnahme bedanken.

Herr Vogel, liegen Ihnen Prognosen vor, dass kostenlose Schülertickets zu einem signifikanten Anstieg der ÖPNV-Nutzung durch diese Gruppe führen werden?

Herr Wente, Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme davon, dass ökologisch bewusste und sich politisch gewünscht verhaltende Fahrgäste unterm Strich bestraft werden. Können Sie das etwas ausführlicher darstellen?

Herr Künzel, Sie schreiben zum Thema „Verwaltungsaufwand“ – Zitat –: „Hier besteht eine Chance, durch neue Rahmenbedingungen Aufwände zu reduzieren.“ Wie viel Aufwand könnte denn reduziert werden? Wie viele Arbeitsstellen würden verloren gehen? Und welche Verwaltungskosten könnten eingespart werden? – Vielen Dank.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Ich sehe derzeit keine weiteren Wortmeldungen, so dass wir in die erste Antwortrunde einsteigen können, und ich schlage vor, wir beginnen mit Herrn Harter für die kommunalen Spitzenverbänden.

**Martin Harter (Städtetag Nordrhein-Westfalen, Köln):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Herr Voussem, Sie fragten, wie man die Angebotsqualität im ÖPNV verbessere, indem man Preise senke. Preise senken bedeutet in unserem Fall – das steht auch in unserer Stellungnahme so –, dass der Finanzierungsrahmen für das Verkehrssystem geringer wird. Wir erwarten dann schon, dass es eine entsprechende Ausgleichszahlung gibt und dass es nicht zulasten der Schulträger oder Kommunen finanziert werden kann; denn das ist aus unserer Sicht nicht machbar. Es ist völlig richtig: Wenn man das System insgesamt mit weniger Finanzmitteln ausstattet, ist es unwahrscheinlich, dass sich dann auch die Angebotsqualität verbessert.

Den aktuellen Verwaltungsaufwand in den Kommunen, Herr Löcker, können wir nicht ganz genau beziffern; das haben wir auch in unserer Stellungnahme deutlich gemacht. Dazu liegen uns keine ganz konkreten Anhaltspunkte vor. Zutreffend ist allerdings, dass es einen Personalaufwand bei den Schulträgern und den Schulen gibt, bis hin zu Einsprüchen, Klageverfahren etc., was diese Fragestellung angeht. Ich kann Ihnen allerdings keine konkreten Zahlen liefern. Sofern wir davon ausgehen, dass das mit Einführung von G9 auch Schüler betrifft, die älter als 18 Jahre sind, wird weiterhin ein Personal- und Verwaltungsaufwand bei den Schulträgern verbleiben, um die Fragen zumindest bezüglich dieser Personen prüfen zu können. Wenn es möglicherweise ein kostenloses Ticket für bestimmte Nutzergruppen gibt, also für die Schüler, die an einer Schule angemeldet sind, wird sich dieser Aufwand erübrigen.

**Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland GmbH):** An uns wurde die Frage nach einer verbesserten Angebotsqualität durch Preissenkungen gerichtet. Es gibt logischerweise keine Korrelation. Das heißt, wenn man die Möglichkeiten zur Investition in das System und zum Ausbau des Betriebes nutzt, steigert dies nicht unbedingt die Ange-

botsqualität. Wenn man die Angebotsqualität im ÖPNV steigern will, ist es eher erforderlich, in das System insgesamt mehr Mittel zu investieren, um einen entsprechenden Infrastrukturausbau zu gewährleisten und die entsprechenden Betriebsmittel bereitzustellen, und damit kann man letztendlich mehr Produkte und mehr Angebote auf die Schiene und auf die Straße bringen.

Durch Preissenkungen kann man erreichen, dass man die Teilhabe erweitert. Das heißt, dass Personengruppen, die ansonsten nicht ÖPNV-affin sind, sich den bestehenden ÖPNV nicht leisten können oder ganz bewusst den ÖPNV nicht nutzen, am System teilhaben und Zugang finden können. Das sind unserer Meinung nach die Effekte einer möglichen Preissenkung.

Herr Becker, Sie haben nach dem Deckungsbeitrag und danach gefragt, was mit dem Geld passiert sei. Es gab seinerzeit kein postuliertes Ziel, dass der Deckungsbeitrag der Verkehrsunternehmen bei 50 % festgeschrieben werden müsse. Es erfolgte aber in der Phase des Koch-Steinbrück-Papiers eine erhebliche Kürzung der Zuschüsse für den ÖPNV, die auf andere Art und Weise kompensiert werden musste. In diesem Zusammenhang gab es das Ziel, der ÖPNV müsse seine Preise so gestalten, dass der Zuschussbedarf der Kommunen stabilisiert werde. Wenn man auf diese Weise Preispolitik macht, führt dies zu überproportionalen Preismaßnahmen, und dann steigt zwangsläufig der Deckungsbeitrag der Verkehrsunternehmen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Wo ist der denn heute?)

Dieser Deckungsbeitrag ist vor allem genutzt worden, um die steigenden Kosten zu kompensieren und das gestiegene Verkehrsangebot in den Städten zu finanzieren.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Sind die Fragen ausreichend beantwortet worden?

(Horst Becker [GRÜNE]: Nein, eigentlich nicht, Herr Vorsitzender!)

– Dann dürfen Sie jetzt noch mal schnell nachhaken.

**Horst Becker (GRÜNE):** Ich finde schon, dass Sie sagen müssen, wo der Kostendeckungsgrad heute liegt. Ganz offensichtlich muss er doch bei über 50 % liegen; denn die Fahrgastzahlen sind erheblich gestiegen, und die Investitionen sind nicht entsprechend dem Delta der letzten Jahre vorgenommen worden. Also muss – und jetzt will ich Ihnen helfen – Geld vereinnahmt worden sein, also über die 50 % hinaus, das dann am Ende an die Aufgabenträger zurückgeflossen ist. Oder was ist damit passiert?

**Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland GmbH):** Im Großen und Ganzen kann man die Deckungsbeiträge der Verkehrsunternehmen nicht auf eine Linie bringen. Die kommunalen Unternehmen der Großstädte haben einen deutlich höheren Deckungsbeitrag als die Unternehmen im ländlichen Raum. Und die Unternehmen im ländlichen Raum liegen, je nachdem, welche Betrachtung man anlegt, immer noch nicht deutlich über 50 %, während eine KVB gemäß ihrem Geschäftsbericht – da fließen aber auch andere Geschäftstätigkeiten ein, beispielsweise die Wartung von städtischen Aufzügen etc. – mittlerweile bei 78 % liegt. Die KVB hat mehr Mittel eingesetzt und fährt

engere Takte – dort fließen die Mittel hin – und hat dadurch auch insgesamt einen Beitrag dazu geleistet, ihren Fehlbetrag abzusenken und damit den städtischen Haushalt zu stabilisieren.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Ich meine, jetzt ist noch die Frage von Herrn Strotebeck offen. Er fragte nach Ihrer Prognose, also ob das zu einem Anstieg der Nutzerzahlen führen würde.

**Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland GmbH):** Wir haben keine explizite Prognose darüber, wie stark der Anstieg der Nutzung in diesem Segment sein würde. Wir haben im Kontext der Diskussion über einen kostenfreien ÖPNV von Beratern, von Gutachtern Einschätzungen eingeholt, und würde man generell einen kostenlosen ÖPNV einführen, würde – davon gehen wir aus – die Nutzung um 30 % steigen.

Allerdings haben wir in diesem Segment des Schülerverkehrs bereits heute, wie auch der VDV festgestellt hat, eine hohe Affinität. Wir gehen also davon aus, dass die Anzahl der Nutzer gar nicht erheblich steigen würde. Nichtsdestotrotz könnte die Nutzung steigen, weil die Nutzer weniger zu Fuß gehen würden, weniger mit dem Rad fahren würden und mehr Wege mit dem ÖPNV zurücklegen würden, weil der Anreiz aufgrund der niedrigen Kosten dazu bestehen würde.

**José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen):** Ich kann ergänzen, was mein Kollege Vogel ausgeführt hat. Wir haben im Schülerverkehr bei den weiterführenden Schulen einen Marktanteil – dies gilt zumindest für den VRR – von 80 %. Das bedeutet, dass wir schon heute ein sehr erfolgreiches Produkt am Markt und einen sehr hohen Marktanteil haben. Das haben wir an keinem anderen Kundensegment im ÖPNV. Im Berufspendlerverkehr haben wir auch einen hohen Anteil; der liegt beim VRR bei 25 %, in NRW bei 17 %. Das heißt, der Schülerverkehr und der Berufspendlerverkehr stellen das Hochamt des ÖPNVs dar. Die Zahlen werden nur noch bei Fußballspielen getoppt. Wenn der BVB spielt, sind alle Kapazitäten auf der Schiene und im Einsatz. Selbst wenn es nur 2 bis 3 % Kapazitätserweiterung sind, resultieren daraus sprungfixe Kosten und Kapazitätserweiterungen, die signifikant sind, und diese muss man berücksichtigen. Wie man Kollege ausgeführt hat, kann man das nicht darstellen, aber auch 3 bis 4 % in diesem überlappenden Bereich zwischen Schüler- und Berufspendlerverkehr würden erhebliche Investitionen in Infrastruktur, in Fahrzeuge und in Fahrpersonal erfordern. – Vielen Dank.

**Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, NWL):** Zum Verwaltungsaufwand. Hier greife ich das auf, was Herr Harter gesagt hat: Auch wir haben keine expliziten Erkenntnisse darüber, wie hoch der Aufwand bei Kommunen, bei Verkehrsunternehmen, bei Verkehrsverbänden ist, aber es fallen an diesen Stellen erhebliche Verwaltungsaufwände an, die sicherlich nicht genauso hoch wären wie die Erlösverluste, die diesen im Falle von Einsparungen gegenüberstünden. Also, dieser Hoffnung sollte sich niemand hingeben.



Wenn wir nicht zu einem Nulltarif kommen, der überhaupt keinen Verwaltungsaufwand mehr auslöst, dann – und das ist unsere Kernaussage – sollten wir schauen, ob wir nicht trotzdem in den Strukturen, in denen wir unterwegs sind, Verwaltungsaufwand einsparen können.

**Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein e. V.):** Die erste Frage war, wieso der ADAC den Preis beim Thema „ÖPNV-Attraktivität“ so hervorhebt. Natürlich gehören zur ÖPNV-Attraktivität nicht nur der Preis, sondern auch das Angebot, die Kapazitäten, Informationen, Erreichbarkeit und andere Themen. Wir haben unter den Nichtnutzern eine ADAC-Umfrage gemacht, und in dieser stand das Thema „Preisgestaltung“ ganz weit oben. 62 % der ÖPNV-Nichtnutzer haben gesagt, dass die Preise zu hoch seien, und von den Befragten haben 35 % ganz klar betont, dass sie umsteigen würden, wenn attraktive Tarife angeboten würden. Unterstrichen wird diese Aussage durch einen ADAC-Preisvergleich im Bundesgebiet, nach dem die Fahrkartenpreise im VRS und VRR teilweise bis zu 78 % teurer sind als der Bundesdurchschnitt. Das muss man relativiert sehen, weil es natürlich auch etwas mit den Zonen zu tun hat, die hinterlegt sind. In den Medien ist dieser bundesweite Preisvergleich allerdings wahrgenommen worden, also auch der Punkt, dass wir hier in Nordrhein-Westfalen relativ hohe ÖPNV-Ticketpreise haben.

Zweitens fragen Sie, welche Angebote wir uns als ADAC vorstellen könnten. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass man, wenn die Autofahrer auf den ÖPNV umsteigen sollen, einfache Preissysteme etabliert. Ich denke beispielsweise an die Zonentarife. Hier stellt sich das Problem, dass diese sehr intransparent sind. Besser wäre es, kilometer- oder entfernungsabhängige Tarife zu entwickeln oder Check-in- und Check-out-Systeme stärker zu etablieren, damit man sozusagen die Hemmschwelle für bisherige Nichtnutzer senkt.

Die dritte Frage bezog sich auf den ÖPNV und die Mobilität auf dem Land. Wir haben in einer Mitgliederbefragung ganz klar herausgearbeitet, dass die Verkehrsteilnehmer auf dem Land existenziell vom Auto abhängig sind und leider keine große Alternative zum Auto haben. Da spielt der ÖPNV eine sehr geringe Rolle.

Ich interpretiere dort hinein, dass man die Pendler, die in große Metropolen pendeln, am Stadtrand auch ordentlich abholt. Das heißt, wir brauchen ordentliche P&R-Anlagen, einen leichten Umstieg vom Auto auf den ÖPNV an den Stellen, wo es möglich ist, und das kostet natürlich auch Geld.

**Volker Wente (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln):** Herr Vosssem, Sie fragten nach dem Finanzierungsaufwand. Ich glaube, wir sind von ungefähr 1,957 Millionen Schülern an allgemeinbildenden Schulen in Nordrhein-Westfalen ausgegangen. Wir haben der Einfachheit halber den Berechtigtenkreis genommen, also zwei Millionen Schüler. Als Referenzpreis haben wir für den Einnahmeausfall das SchokoTicket des VRR genommen; das waren rund 37,40 €. Das Ganze haben wir mit zwölf multipliziert, und so sind wir auf ungefähr 880 Millionen € gekommen. Allerdings ist das deutlich zu wenig, weil das Leistungsangebot eines landesweiten Tickets über die Grenzen des VRR hinausgeht. Das heißt, man muss noch einen Aufschlag

nehmen. Denn selbst wenn man nur unregelmäßig drei-, vier- oder fünfmal im Jahr von Köln nach Düsseldorf oder von Düsseldorf zur Oma in Bielefeld fährt, sind diese Fahrten nicht mit einbezogen. Insofern dürfte der Betrag eher in Richtung 1 Milliarde € gehen.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf einen Punkt hinweisen: Es wird immer von Mindereinnahmen geredet. Das kann man machen, wenn man sich fragt: Wie viel Geld fällt dann weg? – Das ist meiner Meinung nach aber nicht die richtige Betrachtung. Vielmehr hat die Leistung der Verkehrsunternehmen einen Wert, und dieser Wert sollte auch vergütet werden, und zwar unabhängig davon, ob das der Fahrgast macht oder ob das der Steuerzahler für den Fahrgast übernimmt. Denn – das ist vorhin auch schon angesprochen worden – wenn die Beförderung unentgeltlich für den Fahrgast erfolgt, wird es zusätzliche Fahrten geben. Diese zusätzlichen Fahrten werden zusätzlicher Ressourcen bedürfen, damit sie abgewickelt werden können. Daher ist die Betrachtung, es als eine Mindereinnahme zu sehen, sachlich nicht gerechtfertigt, sondern man muss schauen, welchen Wert diese Leistung hat, und als Näherung für die untere Kante sähe ich das SchokoTicket des VRR. Eigentlich müsste Vater Staat noch 1 Milliarde € jährlich bereitstellen, damit wir finanziell auskommen. Zum Vergleich: Nordrhein-Westfalen fließen jährlich 1,6 Milliarden € an Regionalisierungsmitteln zu. Wir würden dann sehr viel zusätzlich allokalieren müssen.

Herr Middeldorf, Sie fragten, was gegen die freie Fahrt spreche. Ich könnte es mir jetzt einfach machen und auf den Klimaschutz verweisen: Wer unter 18 ist, hat keinen Führerschein, wer keinen Führerschein hat, darf kein Auto fahren, und wer kein Auto fährt, verursacht keine Emissionen. – Also bräuchten wir an der Stelle eigentlich überhaupt nichts zu machen, wenn wir vom Klimaschutzgedanken ausgingen. Ich weiß, dass das ein bisschen kurz gesprungen ist,

(Horst Becker [GRÜNE]: Nur ein bisschen! – Heiterkeit)

aber ich wollte nur den Gedanken dahinter aufzeigen,

(Carsten Löcker [SPD]: Wir konnten Ihnen folgen!)

auch wenn ich jetzt sehe, dass ich genau dafür gleich verprügelt werde. Aber gut.

(Bodo Middeldorf [FDP]: Von uns nicht! – Horst Becker [GRÜNE]:  
Wenn jemand das so herbeiflehrt!)

– Das breite Kreuz hält das aus.

Die Marktdurchdringung – das ist gerade schon angesprochen worden – im Bereich Kinder und Jugendliche ist relativ groß. Unsere Fahrgäste sind heute bereit, für diese Leistung zu bezahlen. Also stellt sich die Frage: Worin liegt letztlich die Rechtfertigung, etwas mit öffentlichen Mitteln zu finanzieren, obwohl es heute eine Preisbereitschaft gibt, obwohl die Menschen bereit sind, für die Leistung Geld auszugeben? – Deshalb sind wir der Auffassung, dass es sinnvoller wäre, die öffentlichen Mittel in den Ausbau des Systems zu stecken und damit ein Leistungsangebot für alle bereitzuhalten und im Grunde genommen nicht den Gegenwartskonsum zu finanzieren.

Wenn man aus schulpolitischen, bildungspolitischen oder sozialpolitischen Gründen die kostenfreie Nutzung des ÖPNV für gewisser Bevölkerungsgruppen für sinnvoll erachtet, wird sich der VDV sicher nicht dagegenstellen. Allerdings ist das unserer Meinung nach keine Maßnahme, die aus dem Verkehrsetat finanziert werden soll. Vielmehr ist es eine bildungspolitische oder sozialpolitische Frage, und dann möge man es über die Instrumente zur Unterstützung finanziell schwach Gestellter regeln, aber nicht über den Verkehrsetat. Deswegen sind wir der Meinung, dass es sinnvoll ist, sowohl in die ortsfeste Struktur als auch in das Angebot zu investieren.

Herr Strotebeck, wenn günstigere Tarife eingeführt werden, werden diese Tarifabsenkungen – das lehrt die Erfahrung – nie vollständig mit öffentlichen Mitteln ausgeglichen. Die Beispiele Sozialticket, Azubi-Ticket zeigen – ich meine, damit wird jetzt nicht der Krieg gewonnen; denn es sind nicht die Summen –, dass es eine Anteilsfinanzierung gibt durch die öffentliche Hand, aber keine Vollfinanzierung. Das heißt, die Differenz zwischen Einnahmeverlust und Anteilsfinanzierung muss auf anderem Wege ausgeglichen werden, und das geschieht dann durch überproportionale Fahrpreiserhöhungen, und diese überproportionalen Fahrpreiserhöhungen treffen nicht den Steuerzahler. Da gehört es aber meiner Meinung nach hin. Denn wenn ich aus bildungspolitischen Gründen feststelle, dass Schüler deutlich weniger bezahlen müssen, dann ist das eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, das zu finanzieren. Dann möge das der Steuerzahler übernehmen, aber es ist nicht Aufgabe der Fahrgäste, die sich heute schon politisch gewünscht im öffentlichen Nahverkehr bewegen. Es darf meiner Meinung nach nicht sein, dass diese Fahrgäste dann noch einen Schnaps obendrauf bezahlen müssen, um diese Mindererlöse zu kompensieren. Das war damit gemeint. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank. Ich möchte mit einer kurzen Frage nachhaken. Mir liegen seit wenigen Sekunden unbestätigte Informationen vor, dass Sie heute Geburtstag haben. Stimmt das?

**Volker Wente (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln):** Es soll so sein.

(Heiterkeit)

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Dann gratuliere ich Ihnen auf das Herzlichste.

(Allgemeiner Beifall)

**Volker Wente (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln):** Ich bedanke mich ganz herzlich.

(Carsten Löcker [SPD]: Was für ein schöner Nachmittag!)

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Genau, was für ein schöner Nachmittag, und es gibt sogar Kaffee und Kuchen.

Ich danke dem VRR für diesen kleinen Hinweis.

**Hubert Jung (Dortmunder Stadtwerke AG, Dortmund):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich bin gefragt worden, welche Kapazitätserweiterungen zu befürchten und welche Kosten damit verbunden wären, wenn man allen Schülern ein kostenloses Ticket zukommen ließe. Ich muss gestehen, dass ich darüber keine Prognose abgeben kann; denn dafür müsste ich wissen, wie sich das Verhalten ändert, und das hängt wiederum davon ab, wie wir unser Verhalten ändern können. Damit meine ich, dass wir uns die Frage stellen müssen, inwieweit wir überhaupt in der Lage wären, mit Kapazitätserweiterungen der zusätzlichen Nachfrage in den kritischen Zeiten – morgens ist es ein Problem, mittags nicht so sehr – zu begegnen. Derzeit sind morgens 30 Busse zusätzlich unterwegs, und morgens haben sogar unsere Subunternehmer ein Problem damit, uns zusätzliche Busse bereitstellen zu können. Wenn wir unsere Subunternehmer anfragen, sagen sie uns: Freunde, wir können nicht für drei Stunden zusätzlich Leute einstellen. – Also, das geht nicht nur uns so, sondern auch ihnen. Das heißt, wir müssten dafür sorgen, dass wir dafür halbe Stellen einrichten. Wir müssten dafür sorgen, dass uns mehr Busse zur Verfügung stehen, und dann müssten wir natürlich auch dafür sorgen, dass wir diese Busse auch auf die Straße bringen. Und das sind Preise, die nicht mit dem Durchschnittswert einer Busstunde zu berechnen sind, sondern das ist eher der Spitzensatz, der weit über dem liegt, was ich ansonsten an Vollkosten über den gesamten Tag gemittelt habe.

Ich bin mir auch nicht sicher, ob es wirklich zu sehr großen zusätzlichen Kapazitätsnachfragen kommt. Das hängt letztendlich von dem jeweiligen Schulstandort und den Fahrgewohnheiten in der Umgebung ab. Ich sage „Schulstandort“, weil es davon abhängig ist, wie groß der Einzugsbereich ist. Heute können wir davon ausgehen, dass diejenigen, die nach den Regelungen der Schülerfahrtkostenerstattung über den 2,5- oder 3,5-km-Schwellenwerten liegen, meistens ein SchokoTicket haben, jedenfalls in der Altersgruppe über 14. Bei der Gruppe unter 14 wird es ähnlich sein. Das ist jetzt etwas spekulativ, weil wir nicht auffächern nach den Klassen 1 bis 4 und ab Klasse 5 aufwärts, sondern in „über 14“ und „unter 14“ einteilen; das hängt letztendlich mit der Kinderkarte zusammen. Was „über 14“ angeht, so haben wir in Dortmund beobachtet, dass über 75 % des Gesamtjahrgangs eine Karte haben, und das teilt sich auf in 55 % derjenigen, die anspruchsberechtigt sind, die etwas erstattet bekommen, und in die übrigen 45 %, die letztlich im engeren Umfeld der Schule wohnen, also – als ich klein war und in die Schule gegangen bin, hat man nicht an Nahverkehr gedacht, sondern ist diese Strecke gelaufen – in einem Bereich, in dem das Laufen zur Schule nach Ansicht des Gesetzgebers zumutbar ist. Also, 45 bis 48 % der Personen, die im engeren Umfeld wohnen, haben ein SchokoTicket und sind bereit, diesen Betrag zwölf Monate im Jahr zu zahlen. Wie viele dann tatsächlich dazukommen, hängt letztlich vom Einzelfall ab.

Es gibt durchaus den Fall, dass eine Stadt – das gilt auch für Dortmund – einen großen Bereich hat, der eng bebaut ist, wo viele Leute wohnen. Die gleiche Stadt hat aber auch dörfliche Ortsteile, und was diese dörflichen Ortsteile angeht, kann man davon ausgehen, dass für den Weg zu den weiterführenden Schulen nicht der Bus genommen wird, weil er einen relativ langen Fahrweg hat, sondern es situationsabhängig ist.

Ich meine damit, der Papa fährt zur Arbeit in die Stadt und nimmt das Kind mit, und mittags fährt es vielleicht mit einem Einzelticket zurück. Das ist eine spekulative Sache. Ich kann es nicht abschätzen. Meine Vermutung geht allerdings dahin, dass wir in einer Reihe von Fällen, in denen wir morgens schon heute am Anschlag sind, zusteuern müssten. Also, es bleibt nicht bei den 30 Bussen morgens in der teuersten Zeit. Wir werden darüber liegen.

Noch eine Bemerkung zum Kostendeckungsgrad. Ich bin jetzt 17 Jahre bei den Dortmunder Stadtwerken, und wir hatten nicht einmal den Fall, dass wir auch nur in den Verdacht gekommen wären, wir hätten irgendwo in Nähe der 100-%-Deckung, also Verhältnis Einnahmen zu Ausgaben inklusive öffentlicher Zuschüsse, gelebt. Wir hatten über all die Jahre hinweg eine Zwei-Drittel-Kostendeckung. Das ist mal ein bisschen mehr, mal ein bisschen weniger, und das, was wir an Mehreinnahmen verzeichnen konnten, wird durch Lohnkostensteigerungen, die in den letzten Jahren – ich will mich gar nicht beklagen, da ich weiß, dass Fahrer schwer zu bekommen sind – deutlich über der Inflationsrate lagen – im Übrigen sind wir ziemlich nah bei den Tarifsteigerungen im öffentlichen Dienst –, aufgezehrt. Wir haben allerdings wegen der gestiegenen Nachfrage, wegen eines größeren Leistungsangebots in Fahrzeuge, in die Infrastruktur investieren müssen, die im Laufe der Zeit nicht günstiger, sondern teurer geworden ist. Deshalb führen Mehreinnahmen durch mehr Fahrgäste nicht unbedingt zu einem höheren Kostendeckungsgrad. – Danke.

**Gisela Nacken (Aachen):** Wir reden eigentlich über einen Antrag, der ein freies Ticket für Schüler bis 14 Jahre und in der zweiten Stufe bis 18 Jahre fordert. Allerdings merkt man an der Diskussion, dass es vor allen Dingen um die Finanzierung des ÖPNV oder um die Frage, ob man erst in die Verbesserung des ÖPNV investieren und anschließend ein kostenfreies Ticket einführen sollte, geht. Man merkt, die ganze Diskussion rankt sich sehr stark um die Frage der Finanzierung. Deswegen denke ich, dass ich eingeladen worden bin, weil ich an zwei Enquetekommissionen des Landtags beteiligt war, die sich mit der Finanzierung beschäftigt haben.

Herr Vogel, Sie haben gerade gesagt, der Zuschussbedarf der Kommunen sollte stabilisiert werden. Das ist die Herangehensweise der Kommunen, und die ist auch absolut nachvollziehbar und verständlich. Und es ist auch so, dass es letztendlich immer den Fahrgast trifft, wenn es zu einem Defizit kommt. Daher erleben wir in fast jedem Verkehrsverbund auch fast jährlich eine Erhöhung der Ticketpreise. Das ist kein Vorwurf, sondern so ist das System, und daher haben sich beide Kommissionen 2013 und 2015/2016 damit beschäftigt, wie man zu einer anderen Finanzierung kommen kann, um das nicht nur auf die Fahrgäste abzuwälzen, sondern auch mehr Qualität bieten, mehr Investitionen tätigen und günstigere Tickets anbieten zu können, bis hin zu freien Fahrten. Dabei war ein Punkt die Drittnutzerfinanzierung. Drittnutzerfinanzierung ist ein komisches Wort. Gemeint ist, dass vom ÖPNV nicht nur die Fahrgäste profitieren, sondern letztendlich auch der Autofahrer bzw. die Autofahrerin. Denn wenn mehr Menschen den ÖPNV nutzen, sind auf den Straßen weniger Autos unterwegs, und damit haben die verbleibenden Autofahrer mehr Platz. Deswegen hat man sich angesehen, wie das in den anderen Ländern funktioniert. Das bekannte Beispiel – und so könnte man es auch in NRW machen – heißt in Frankreich „Versement transport“. Das heißt,

die Kommunen erhalten Mittel, die für den Ausbau des ÖPNV gebunden sind und von Firmen und Eigentümern von Grundstücken erhoben werden, weil diese eine ÖPNV-Anbindung haben.

Aus Wien kennen wir die Dienstgeberabgabe. Jedes Unternehmen muss für seine Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen 2 € pro Person und Woche zahlen.

Es geht also darum, dass man neue Finanzierungsmöglichkeiten schafft, um den ÖPNV besser auszubauen zu können, und nicht immer nur die Ticketpreise anhebt. Ich denke, das ist eine ganz entscheidende Frage, um zu dieser Art von Ticket zu kommen oder insgesamt zu einer Verbesserung im ÖPNV und für die Fahrgäste zu kommen.

Damit komme ich zur zweiten Frage: Welche Vorschläge der beiden Enquetekommissionen sind umgesetzt worden? – Es hat zwar einen Regierungswechsel gegeben, aber gerade die Beschlüsse der letzten Enquetekommission sind bis auf wenige Punkte einvernehmlich getroffen worden. Umgesetzt worden ist nur, dass die Regionalisierungsmittel in Nordrhein-Westfalen eins zu eins weitergegeben werden. Der große Wurf ist noch nicht gelungen. Letztendlich sind die Möglichkeiten, die in diesen beiden Kommissionsergebnissen stecken, bisher von keiner Fraktion umgesetzt und auf den Weg gebracht worden,

(Carsten Löcker [SPD]: So ist es!)

obwohl es dafür Spielraum in Nordrhein-Westfalen gäbe, wenn man es den Kommunen – das ist auch juristisch geprüft worden – ermöglichen würde, diesen Weg zu gehen. Man könnte auch eine Modellregion schaffen, um zu sehen, ob das, was man damals in der Kommission diskutiert hat, Sinn macht und zielführend ist.

**Sophie Halley (Landesschüler\*innenvertretung NRW, Düsseldorf):** Danke, dass wir als Landesschüler\*innenvertretung hier sein dürfen. – Herr Löcker, Sie haben gefragt, was es für die Teilhabe bedeuten würde, wenn wir so ein kostenloses Schüler\*inenticket unser Eigen nennen und uns damit in Nordrhein-Westfalen etwas freier bewegen könnten. Ich meine, dass es einen sehr großen und bedeutenden Part für unser soziales Leben ausmachen würde. Wir können uns mit unseren Freunden zwar auch zu Hause treffen, aber manche leben auch am anderen Ende der Stadt. Das heißt, man ist dann entweder eine Stunde mit dem Fahrrad unterwegs, und gerade in der Winterzeit muss man dann eher nach Hause, weil die Wege vielleicht nicht ganz so gut ausgebaut sind oder es einfach dunkel ist und man sich dann nicht mehr ganz so behaglich fühlt, wenn man mitten durchs Feld fahren muss. Man möchte sich mit seinen Schulfreunden aber auch außerhalb der Schulzeit treffen. Denn auch das gehört zu unserem Leben, dass wir uns mit Freunden treffen, dass wir auch Spaß haben am Leben und nicht nur sagen: Ja, jetzt habe ich meine Hausaufgaben fertig, und jetzt existiere ich irgendwie.

Es geht darum, dass man vielleicht einfach spontan in die Eishalle oder in eine Großstadt fahren kann. Düsseldorf ist für mich – ich komme aus Viersen – eine Großstadt, und dann fährt man hierhin, um zum Beispiel am Rheinufer spazieren zu gehen. Wenn man so ein kostenloses Ticket hat, hat man eine ganz andere Perspektive. Vielleicht

fährt man auch mal zum Shoppen nach Düsseldorf. Ja, dann haben wir auf einmal Geld fürs Shoppen. Ja, klar, dann machen wir Abzüge beim Ticket. Also, wir können das Ticket nicht bezahlen, aber zum Shoppen haben wir Geld. Also, ich fahre in der Regel angezogen ÖPNV, und die Kleidung haben entweder ich oder meine Eltern bezahlt, und unter anderem geht dann das Geld, das ich für meine Kleidung oder Dinge, die ich mir gönnen möchte, ausgegeben habe, fürs Ticket drauf, weil ich nach Düsseldorf, Köln oder was weiß ich wohin möchte. Das ist total doof, was die Teilhabe von uns Schüler\*innen angeht, und es ist auch Fakt, dass wir nicht so viel Kapital zur Verfügung haben und dass wir das dann vielleicht eher für unser soziales Leben ausgeben als für das, was wir eigentlich bräuchten.

Sie haben auch die Verkehrswende angesprochen. Ich glaube, dass dann mehr der ÖPNV als das Auto genutzt würde. Allerdings glaube ich auch, dass kurze Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden, weil man mit dem Fahrrad flexibler ist. Man kann entscheiden, wann man wie wohin möchte. Der Bus kommt vielleicht nicht so regelmäßig. Außerdem sind wir dann an der frischen Luft und machen ein bisschen Sport. Ja, das machen wir gelegentlich auch, und das sogar freiwillig.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Deswegen meine ich, dass das Fahrrad oder unsere Beine ungefähr genauso wie jetzt genutzt würden, wenn wir ein kostenfreies Ticket hätten. Was sich vielleicht ändern würde, wäre, dass wir weniger unsere Eltern fragen würden: Hey, Mama, magst du meine Freundin und mich kurz nach Düsseldorf fahren? Wir möchten da etwas unternehmen. – Dann werden wir vielleicht eher sagen: Hey, wir haben ein Ticket. Lass uns einfach die Bahn nehmen, und dann gucken wir, wohin wir fahren. – Also, wir sind dann etwas freier in unserer eigenen Entscheidung, was auch zu Selbstständigkeit führt. Außerdem ist es ein Ziel, dass wir alle selbstständige Bürger dieses Landes werden.

Herr Middeldorf, Sie haben eine Frage in den Raum geworfen, und ich erlaube mir, darauf zu reagieren, weil das bisher keiner getan hat. Sie haben gefragt, ob wir den ÖPNV lieber kostenlos oder attraktiv möchten.

(Bodo Middeldorf [FDP]: Richtig!)

Meine Frage ist: Warum muss dazwischen ein „oder“ stehen? Kann dazwischen nicht auch ein „und“ stehen? Geht nicht beides?

(Vereinzelt Beifall)

Kann man nicht einen kostenlosen ÖPNV anbieten und trotzdem dafür sorgen, dass die Züge sauber sind, dass sie regelmäßig fahren und dass das Netz vernünftig ausgebaut ist? Geht nicht beides? Muss das nicht möglich sein?

Ich weiß nicht, ob ich das überhaupt darf – denn das war keine Frage, die in den Raum gestellt wurde –, aber ich mache es jetzt einfach – es tut mir leid, dass es Ihr Geburtstag ist, und ich habe deswegen ein kleines bisschen ein schlechtes Gewissen –:

(Vereinzelt Heiterkeit)

Wenn ich vermeintlich komplett emissionsfrei hierhin hätte kommen wollen, dann hätte ich laufen müssen. Das wäre eher eine Wanderung geworden. Okay, ich hätte dabei geatmet. Das ist vielleicht auch nicht so cool, aber da machen wir jetzt mal Abzüge. Jedenfalls hätte ich sechs Stunden gebraucht. Das heißt, ich wäre um 7 Uhr losgegangen und hätte noch mehr Schule verpasst, als ich jetzt ohnehin schon verpasse. Ich glaube, das sollte auch nicht Sinn und Zweck sein. Insofern finde ich das Argument nicht so toll.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Herr Jung, Sie sagten, dass auch Schülerinnen und Schüler ein Ticket für die Schule hätten, die eher im engeren Kreis der Schule wohnen würden. Ja, das Ticket ist die günstigste Variante für uns, einen größeren Radius zu nutzen und auch die Stadt zu verlassen. Deswegen haben manche das Ticket. Dieses Ticket haben aber auch nur die Leute, die die Bereitschaft und das nötige Kapital dafür haben. Das heißt, es gibt Leute, die sozial ausgelesen werden, weil die Eltern vielleicht nicht den geilsten Job haben, der massenhaft Kohle nach Hause bringt, und daher gibt es Menschen, die von vornherein ausgeschlossen werden, weil sie nicht mit nach Düsseldorf oder in die Eishalle oder sich nicht regelmäßig mit Freunden treffen können. Vielleicht findet das Treffen dann immer zu Hause statt, und deswegen haben manche das SchokoTicket oder entsprechende Tickets anderer Verkehrsverbünde; ich habe keine Ahnung, ob es etwas Vergleichbares gibt. Na ja, das ist in dem Fall die einzige und die günstige Möglichkeit für uns, irgendwie aus dem Kaff rauszukommen.

**Jens Lübbe (Landesjugendring NRW, Düsseldorf):** Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, unsere Stellungnahme hier zu erläutern. – Wir begrüßen diesen Antrag, und an dieser Stelle möchte ich alle anderen darauf hinweisen, dass, wenn wir hier über Schülerinnen und Schüler sprechen, das Wort „Auto“ nichts zu suchen hat. Schülerinnen und Schüler bis 18 haben überhaupt nicht die Möglichkeit, ein Auto zu nutzen. Sie können nicht darauf zurückgreifen, wenn sie selbst mobil sein möchten. Dann wählen wir eher das Wort „Eltern-Taxi“; denn ein eigenes Auto steht ihnen nicht zur Verfügung.

Wir denken, dass der Start mit Schülerinnen und Schülern ein Weg hin zu einer Verkehrswende sein kann, die für unser Land, für unseren Planeten sehr wichtig ist, und dass wir so das Thema „Umweltschutz“ mehr in den Vordergrund rücken und so einen wichtigen Beitrag in dem Segment des Umweltschutzes leisten können. Deswegen dürfen wir – das hat Herr Wente auch schon gesagt – nicht nur über den Verkehrsetat sprechen, sondern es ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, und ich erlebe eine ähnliche Diskussion wie über das kostenfreie Ticket auch in der Planung der Engagementstrategie für Nordrhein-Westfalen. Da wird immer nur vom Etat für das Engagement in allen Ministerien gesprochen. Ich habe das Gefühl, es gibt verschiedenste Ministerien, verschiedenste Etats, wo man das Thema bündeln und zusammen diskutieren könnte, also nicht nur vor dem Hintergrund der Verkehrswende oder eines Tickets zugunsten des Umweltschutzes.

Wir als Landesjugendring fahren aktuell eine Kampagne dazu, „jung.bewegt.mobil“, mit der wir unterwegs sind und einen kostenfreien ÖPNV bzw. einen ÖPNV für 1 € pro



Tag fordern. Diese enthält noch andere Forderungen, und ich darf jetzt schon herzlich einladen zu unserer Mobilitätskonferenz, die vor der Ausschusssitzung im November stattfindet. Sie sind herzlich dazu eingeladen, mit uns als Landesjugendring zu diskutieren.

Wir möchten über den Punkt „Schülerinnen und Schüler“ hinaus junge Menschen in den Blick nehmen, und mit dem Azubi-Ticket ist schon einmal ein sehr guter Schritt gemacht worden. Das Azubi-Ticket schließt auf jeden Fall eine Lücke nach dem Schülerinnen- und Schülerticket und dem Studierendenticket. Aber wir sehen aktuell für den Bereich der Freiwilligendienstleistenden, die wir politisch mit vertreten, im Azubi-Ticket ein Problem, und das ist für eine Ticket-Gestaltung, sofern sie denn kommt, bedenkenswert. Denn das Azubi-Ticket ist immer auf zwölf Monate ausgerichtet, und wenn man das Azubi-Ticket weniger als zwölf Monate nutzt, dann fällt man aus dieser Vergünstigung heraus und muss tatsächlich den normalen Ticketpreis bezahlen. Gerade im Bereich des FSJ kommt es vor, dass die Einsatzzeiten nicht immer zwölf Monate sind und auch gekürzt werden, und dann fallen große Kosten an, die vorher nicht bedacht worden sind.

Für uns ist es wichtig, den Blick auf den gut ausgebauten ÖPNV zu richten. Das merken wir rund um das Thema „Azubi-Ticket“. Die DGB-Jugend gibt uns die Rückmeldung, dass das Azubi-Ticket in den Ballungsräumen gut nachgefragt sei, aber es gerade im ländlichen Raum nicht den Mehrwert bringe, weil trotzdem die Chance, als Azubi von A nach B zu kommen, nicht größer geworden sei. Es ist vielleicht günstiger, aber nicht besser geworden. Hier bin ich der Meinung, dass der ÖPNV deutlich besser ausgebaut werden muss, insbesondere im ländlichen Raum. Das ist ein Fakt, mit dem wir uns beschäftigen müssen, und das merke ich gerade auch selbst. Denn ich wohne in Essen, und der Takt, in dem die Busse morgens in die Innenstadt fahren, ist enorm angestiegen. Wenn ich in Essen arbeiten würde, würde ich auf jeden Fall umsteigen, weil das ein super Angebot ist. Also, der Ausbau des ÖPNV ist das A und O, um noch mehr Personen mit dem ÖPNV fahren zu lassen und so eine Verkehrswende und eine Wende im Umweltschutz zu erreichen.

Für uns als Vertreterinnen und Vertreter der jungen Generation ist auch die Nutzung der digitalen Medien wichtig, also der Ausbau von WLAN in den Fahrzeugen, an den Haltestellen und auch die Nutzungsmöglichkeit des WLAN im ländlichen Raum für zum Beispiel die Bestellung eines Busses oder eines Beförderungsmittels. Das würde viel Aufwand für die Verkehrsunternehmen einsparen, weil sicherlich die Streckenauslastung in den Bereichen nicht so hoch ist, wie sie es eigentlich sein müsste. Nichtsdestotrotz würde die Strecke gerade an Randzeiten genutzt, wenn es die Möglichkeit gäbe, diese zu nutzen. Ich glaube, in diesem Bereich bietet uns die Digitalisierung eine große Chance, um das miteinander zu vernetzen.

Für junge Menschen sind die Verkehrsverbundsgrenzen große Probleme. Wenn ich mich von Köln nach Bonn oder von Köln nach Düsseldorf bewegen möchte, stoße ich immer wieder an diese Verkehrsverbundsgrenzen, und dann ist zum Beispiel das SchokoTicket aus dem VRR als Vergleichspreis zu nutzen für ein NRW-weites Ticket, und das wäre es, was wir fordern würden. Das wäre vielleicht noch ein bisschen teu-

rer – das hat Herr Wenthe auch angedeutet –, aber wenn, dann muss es auch die Möglichkeit geben, sich nicht nur im eigenen Verkehrsverbund zu bewegen. Gerade für uns als Landesjugendring und unsere Verbände, die landesweit organisiert sind, wäre dann die Chance da, dass sich die jungen Menschen zu uns auf den Weg machen oder wir uns noch mehr auf den Weg zu ihnen machen.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank. Damit ist die erste Antwortrunde abgeschlossen, und wir kommen zu einer zweiten Fragerunde. – Herr Löcker.

**Carsten Löcker (SPD):** Meine Damen und Herren, gesellschaftspolitisch und umweltpolitisch – so möchte ich beginnen – stehen wir an einer Stelle, an der wir beantworten müssen, welche zusätzlichen, neuen Anreize wir schaffen wollen, um neue Nutzergruppen zu gewinnen. Hier wurde viel vom Status quo und vom „Weiter so“ gesprochen. Das geschah aus betriebswirtschaftlichen Gründen sicherlich auch gut begründet, aber wir machen diese Runde heute nicht, weil wir die Sorgen im System nicht kennen würden. Nein, wir machen sie mit Blick auf die Erwartungshaltung, die wir in unseren politischen Runden und auch im Rahmen Ihrer Besprechungen begründen, nach dem Motto: Wir brauchen neue Nutzergruppen, damit der Umstieg leichter wird.

Wir in der SPD sprechen gerne von der Wahlfreiheit. Es geht uns nicht darum, etwas vorzuschreiben, sondern eher zu sagen: Wann ist der Tag, an dem ich entscheiden kann, ob ich den ÖPNV, Car-Sharing, das eigene Auto oder den Zug nutze? Wann passiert das denn?

Mit Blick auf diese Diskussion frage ich explizit die Verbände und den VDV: Welche weiteren Analysen und Berechnungen brauchen wir denn angesichts dieser Anforderungen, die wir alle formuliert haben? Das frage ich, damit wir uns ein belastbares Bild davon machen können, was wir wirklich brauchen. Ich habe hier gehört: Na ja, so genau kann man das nicht beziffern. Da muss man mal schauen. – Wie es beim Azubi-Ticket läuft, sehen wir ja. Da ist der eine Teil gut subventioniert, aber wenn das Angebot nicht da ist, ist das im ländlichen Raum eine Luftnummer. Das ist ein Hinweis darauf, dass sich beide Dinge bedingen: das gut finanzierte Angebot und der Preis. Den Widerspruch gibt es aus meiner Sicht gar nicht. Der wird immer gerne vorgetragen, so nach dem Motto: Das ist betriebswirtschaftlich alles ganz schwierig. – Die Wahrheit ist aber: Im ländlichen Raum wird es nur funktionieren, wenn es so ist. Also ist die Antwort eigentlich gegeben. Daher frage ich Sie noch einmal: Welche belastbaren Analysen brauchen wir, damit wir diese Förderkulissen richtig beschreiben können? Ich habe nämlich reichlich Debatten hinter mir, in denen mir immer gesagt wurde: Das ist bei A so, bei C so und im ländlichen Raum gar nicht der Fall. – Das sind aus meiner Sicht alles Ablenkungsmanöver. Wir brauchen belastbare Zahlen, um diese Debatte weiter voranzubringen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch deutlich fragen: Teilen Sie diese Vorgehensweise, dass wir das belastbar weiter voranbringen, damit wir zu entsprechenden Entwicklungen kommen? Diesen Eindruck habe ich bei Ihren Ausführungen nicht gehabt. Es ging ja sogar so weit, dass einige gesagt haben: Wir hätten den Verkehr lieber zwischen neun und elf morgens, weil wir da noch Platz haben. Davor und danach ist

es ganz schwierig, und betriebswirtschaftlich geht es gar nicht. Busse bekommen wir nicht, Fahrer schon gar nicht.

Das mag am Ende des Tages alles stimmen. Aber wenn das mit dem Azubi-Ticket stimmt und wir neue Nutzerinnen und Nutzer im ländlichen Raum gewinnen können, wenn neben dem Preis auch das Angebot stimmt, dann frage ich mich, worüber wir eigentlich diskutieren, außer darüber, dass wir eine ordentliche Finanzierungsquelle brauchen. Deswegen folgt jetzt der rhetorische Teil, nämlich der, dass bereits heute im ÖPNVG – 2016 beschlossen – konsumtive Förderkulissen bestehen, um solche Projekte landesweit zu unterstützen. Es geht ja nicht darum, ob es dafür keine gesetzliche Legitimation gebe. Die gibt es. Was halten Sie von diesem Vorschlag, diesen Teil unter § 11 genau zu beleuchten, Herr Wentz, meine Herren von den Zweckverbänden, um auch eine Debatte darüber auszulösen, dass es rechtlich gar keine Probleme gibt, sondern dass das Wollen eher darin besteht, mit Drittnutzerfinanzierung oder mit anderen Preisstrukturen dafür zu sorgen, dass wir diese Finanzierung für bestimmte Nutzergruppen zunächst einmal voranbringen? Diese Diskussion sollte man erst einmal anstoßen, bevor man davon redet, dass es hier den ÖPNV für lau gibt. Das ist natürlich Blödsinn. Das sind alles Ablenkungsmanöver. Dass das bezahlt werden muss, versteht sich von selbst.

**Bodo Middeldorf (FDP):** Lieber Kollege Löcker, die Debatte wollen wir eigentlich erst im Rahmen der Auswertung der Anhörung führen. Insofern spare ich es mir jetzt, darauf konkret einzugehen.

(Carsten Löcker [SPD]: Ich habe Sie auch nicht gefragt!)

Aber einige Fragen waren durchaus interessant, und ich würde die Fragen an die drei Verbündechefs ergänzen wollen.

Eine zweite Runde bietet sich immer dafür an, noch einmal das aufzugreifen, was an Antworten gekommen ist oder vielleicht auch nicht gekommen ist.

Frau Halley vielen Dank, dass Sie meine Frage, die ich eigentlich an Herrn Harter gestellt habe, beantwortet haben oder eine Einschätzung dazu gegeben haben. Vielleicht kann Herr Harter meine Frage doch noch beantworten – ich wiederhole sie gerne noch einmal –: Es ist durchaus, zumindest aus unserer Sicht, ein Unterschied, mit welchen Anreizmechanismen man an die Frage einer höheren ÖPNV-Nutzung geht. Insofern ist die Frage, ob der ÖPNV kostenlos oder attraktiver sein soll, eine interessante. Schließlich haben wir gehört, dass dazwischen erhebliche Investitionsunterschiede liegen. Welche Einstellung haben die Städte, die Kommunen zum Thema „Umstiegsanreize auf den ÖPNV“? Sind wir mit solchen Anreizmechanismen eines kostenlosen ÖPNV insbesondere im Jugendbereich auf dem richtigen Weg?

Herr Lübke, Sie haben viele Ausführungen zum Thema „attraktiver ÖPNV“ gemacht, und viele Ihrer Ausführungen richten sich ganz unmittelbar an die Verbünde. Daher meine Frage an die Verbündechefs: Wann kommt denn endlich das elektronische Ticket? Und wann kommt endlich das NRW-weite Ticket? – Herr Lübke, ich frage mich das seit Jahren. Wir sind mit den Verbänden eng im Gespräch, und trotzdem habe ich den Eindruck, dass es nicht so richtig vorangeht. Wenn wir nicht an jeder Stelle immer

wieder drängen, dann wird das nicht ganz oben auf der Prioritätenliste stehen, und dann werden wir wichtige Attraktivitätsschübe bei der ÖPNV-Nutzung verpassen. Jetzt haben Sie die Möglichkeit, auf meine Fragen zu antworten und zu sagen: Anfang des nächsten Jahres sind wir so weit. – Das wäre die sinnvolle Antwort. Bitte stellen Sie das hier klar.

(Horst Becker [GRÜNE]: Glaube, Hoffnung, Zuversicht! In Wahrheit kommt es nicht!)

Herr Künzel, Sie haben in Ihrer Stellungnahme angekündigt, dass Sie das Angebot für Schülerinnen und Schüler weiter verbessern wollen. Können Sie konkrete Ausführungen dazu machen?

Frau Nacken, wenn wir diesem SPD-Antrag zustimmen, wo sehen Sie dann ganz konkret die positiven ökologischen Wirkungen?

**Horst Becker (GRÜNE):** Da wir alle von den Fragen abweichen, möchte ich das auch tun.

In Bezug auf das elektronische Ticket kann man doch sagen, dass dieses Thema, um einmal bildlich zu sprechen, einen sehr langen Bart hat; das gilt auch für das NRW-Ticket. Ich erinnere mich – der Kollege Ott hat mich gerade darauf angesprochen – an Koalitionsverhandlungen, die wir geführt haben, und meine Zeit im Ministerium. Und wenn ich jetzt auf den Kalender blicke, stelle ich fest, dass das neuneinhalb Jahre her ist. Insofern müssen wir weiter darauf drängen – gar keine Frage –, aber ich glaube, am Ende des Tages – ich will diese Provokation hier loswerden, und ich habe meine Meinung in neun Jahren geändert – werden wir eine Landesverkehrsgesellschaft brauchen, um diese Dinge wirklich angehen zu wollen. Zumindest sollten Sie von den Verbänden das als Drohung empfinden, dass es dazu kommen kann, wenn Sie es nicht hinbekommen.

(Heiterkeit)

Denn das ist für ein Land wie Nordrhein-Westfalen – und damit will ich den Werbeblock schließen – eine Katastrophe.

Herr Wenthe, ich möchte Sie trotz Ihres Geburtstages etwas provozieren – das ist ja jetzt der Running Gag – und fragen: Haben Sie vorhin, als Sie nach dem Kollegen Suthold gesprochen haben, seinen Hinweis nicht gehört? Ich meine, er hat gesagt: Ja, diejenigen, die jetzt aus welchen Gründen auch immer fahren, zahlen das dann. – Aber entscheidend ist doch die andere Feststellung: Die, die nicht fahren, haben das überwiegend mit dem Preis gerechtfertigt, und wenn es doch gesamtgesellschaftlich ein Ziel sein muss, dann ist der Preis sehr wohl eine Fragestellung, und ich könnte jetzt noch provozierend sagen, dass der Maßstab, den Sie eben beim ÖPNV angesetzt haben, ansonsten durch die Verkehrsträger keineswegs gleichermaßen angewandt wird. Ich will jetzt nicht auf meine Lieblingsthemen „Flugplätze“ und „Flugverkehr“ kommen,

(Zuruf: Schade!)

aber das könnte ich an der Stelle anführen. Das wird sehr ungleich behandelt. Deswegen bitte ich Sie, diese Frage zu beantworten.

(Jochen Ott [SPD]: Es ist jedenfalls billiger, nach Berlin zu fliegen!)

Herr Harter, gerade die großen Städte müssten doch nicht nur aus Verkehrsgründen, aus Gründen der Teilhabe, wie Frau Halley das eben geschildert hat, sondern auch aus Gründen des Umweltschutzes, der Emissionen und des Städtebaus ein massives Interesse daran haben, den Verkehr kostenlos oder zumindest sehr günstig zu gestalten. Ist das nicht tatsächlich ein gesamtgesellschaftliches Querschnittsthema? Und was macht der Städtetag Nordrhein-Westfalen dafür?

**Herbert Strotebeck (AfD):** Ich habe zwei Fragen an die Vertreter von VRS, VRR und NWL. Alle politischen Bestrebungen laufen darauf hinaus, den Individualverkehr mit dem Auto einzuschränken und die Menschen auf den ÖPNV umzulenken. Sehen Sie vor dem Hintergrund des heutigen Antrages in Ihrem Bereich grundsätzlich Möglichkeiten, einen deutlichen Anstieg an Fahrgästen mit Ihren Kapazitäten zu bewältigen? Wir haben von Herrn Vogel gehört, dass es 30 % mehr seien. Wir haben von Herrn Castrillo gehört, dass wir 80 % der Schüler bereits hätten. Wir haben von Herrn Jung gehört, dass es jetzt schon Probleme in den Morgenstunden gebe. Und Frau Halley hat sehr eindrucksvoll dargestellt, wofür man diese Möglichkeiten nutzen würde, wenn das Ticket kostenfrei wäre.

Die zweite Frage, die sich daran anschließt, ist die: Welche Investitionen wären aus Ihrer Sicht nötig?

Herr Jung, Sie zeigen in Ihrer schriftlichen Stellungnahme am Beispiel der Situation in Dortmund die zu erwartenden Probleme auf – das haben Sie auch gerade getan – und münden in der Feststellung, dass es Ihnen eher – ich zitiere – „wie der Versuch eines Freikaufs von der Aufgabe, den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig und zukunftsweisend zu gestalten und adäquat zu finanzieren“, vorkommt. Wie könnte aus Ihrer Sicht der ÖPNV nachhaltig und zukunftsweisend gestaltet werden?

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Weitere Fragen bzw. Wortmeldungen liegen mir nicht vor, sodass wir in die zweite Antwortrunde einsteigen.

**Martin Harter (Städtetag Nordrhein-Westfalen, Köln):** Herr Middeldorf, es tut mir leid, dass ich Ihre Frage in der ersten Runde offensichtlich überhört habe. Das habe ich nicht mit Absicht getan. Also, welche Anreizmechanismen sind denn erforderlich? Ich habe mich gestern lange Zeit mit Vertretern der Fridays-for-Future-Bewegung in Gelsenkirchen ausgetauscht. Dabei haben wir über das kostenlose Ticket für Jugendliche und Schüler gesprochen. Den Jugendlichen war es ein großes Anliegen, dass es sehr preiswert ist, und ähnlich, wie es Frau Halley dargestellt hat, ist die soziale Gerechtigkeit eine wesentliche Komponente, also die Möglichkeit zur Teilhabe. Allerdings ist in der weiteren Diskussion über den ÖPNV deutlich geworden, dass die Attraktivität

des ÖPNV-Angebots eine wesentliche Rolle spielt, um die Umsteigeanreize hochzuhalten, und das nicht unbedingt zu den Zeiten, die von Herrn Jung richtigerweise zitiert wurden, also in den Zeiten, in denen wir schon ausgelastete Gefäße im ÖPNV haben.

Es geht um die Randzeiten, weil die Jugendlichen auch in ihrer Freizeit mobil sein wollen und ein attraktives Angebot haben wollen. Meine persönliche Einschätzung ist – die deckt sich nicht mit der des Städtetages, und sie ist auch nicht abgesichert –, dass nicht unbedingt der Anteil der Schüler, die dann mit dem ÖPNV zur Schule fahren würde, steigen würde, aber die Freizeitfahrten würden deutlich steigen. Insofern würde man einen massiven Beitrag dazu leisten, die Mobilität der Jugendlichen zu unterstützen und ihnen mehr Freiheit zu gewähren. Insofern glaube ich, dass man durchaus an der Kostenschraube für diesen Teil der Bevölkerung drehen kann, aber die Attraktivität nicht vernachlässigen darf. Wir dürfen also nicht die Idee fahren: Wir gestalten die Tickets günstiger, aber dann haben wir weniger Geld im System. – Nein, dann wäre das Angebot noch schlechter, und das wäre genau die falsche Richtung, die man einschlagen würde. Das darf auf gar keinen Fall passieren. Also, günstige Preise oder kostenlose Tickets für bestimmte Gruppen dürfen nicht zulasten des Angebots gehen. Ganz im Gegenteil – das ist auch vorhin in der einen oder anderen Stellungnahme angeklungen –: Man müsste noch viel mehr für den Ausbau des ÖPNV-Angebots tun, also zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlichen Takten, und die Häufigkeit des Angebots und die Größe der Gefäße spielen da eine Rolle, damit man morgens nicht gequetscht in der Bahn oder im Bus steht, sondern auch noch einen gewissen Fahrkomfort hat.

Wir haben in Gelsenkirchen im letzten Jahr einen Modellversuch auf unserer Straßenbahnlinie 302 ausprobiert. Da haben wir statt eines 10-Minuten-Taktes einen 5-Minuten-Takt gefahren. Es war nicht so, dass wir wahnsinnig viel mehr Fahrkarten auf dieser Strecke verkauft hätten, aber wir hatten extrem viel mehr Nutzer auf der Strecke. Zum einen haben wir sehr positive Rückmeldungen bekommen, wie sehr der Fahrkomfort angestiegen ist. Alle Berufspendler haben dieses größere Angebot sehr gut angenommen. Zum anderen haben wir viel mehr Freizeitfahrten verzeichnet, zwar von Kunden, die schon ein Abo hatten, aber das lässt sich sicherlich auch auf ein kostenloses Schülerticket übertragen.

Aus Sicht des Städtetages Nordrhein-Westfalen ist es also wünschenswert, dass diese Zugangsschwelle abgesenkt wird, dass wir mehr Kunden gewinnen. Aber gleichzeitig darf man die Attraktivität nicht vergessen. Wenn Sie unsere Stellungnahme gelesen haben, wissen Sie, dass wir in einer Haushaltsbefragung im letzten Jahr festgestellt haben, dass der Modal Split oder der Anteil der unter 18-Jährigen bei rund bei 35 % liegt. Dann gibt es sogar noch eine Steigerung. Wenn die Menschen zwischen 18 und 24 sind, liegen wir bei über 40 % ÖPNV-Nutzung, und danach nimmt dieser Anteil dramatisch ab. Insofern kann ich es nur unterstützen, wenn wir noch mehr Leute an den ÖPNV gewöhnen. Ich habe in einer Stellungnahme der Kollegen gelesen, die Schüler von heute seien die Berufspendler von morgen. Ich meine, dann kann es nur ein wichtiger Beitrag sein, zukünftig die Akzeptanz von ÖPNV und die Nutzung von ÖPNV zu steigern, indem wir die Leute schon in jungen Jahren an den ÖPNV und ein entsprechendes Angebot gewöhnen.

Sie, Herr Becker, haben gefragt, was der Städtetag dafür tue, um das Ganze zu unterstützen. Um kostenlose Tickets zu unterbreiten, machen wir als Städtetag und Städte nicht viel,

(Horst Becker [GRÜNE]: Aber in die Richtung wenigstens etwas!)

aber ich möchte darauf hinweisen, dass die Städte die Kostenträger der kommunalen Verkehrsunternehmen sind, und wir leisten jährlich einen enormen Zuschuss. Das ist für Städte im Ruhrgebiet, die zum Teil auch Haushaltssicherungskommunen sind, eine enorme Leistung, und da sind wir zum Teil an unseren Grenzen angelangt. Ich habe gerade das Beispiel der Linie 302 gebracht, wie wir da die Takte verkürzt haben. Allein diese Taktverkürzung von zehn auf fünf Minuten hat uns über 1 Million € pro Jahr gekostet. Damit haben wir noch nicht einmal einen Quadratmeter mehr Stadtgebiet erschlossen, sondern nur das Angebot attraktiver gemacht. Das haben wir städtischerseits getan, und das war im Zuge von Green-City-Plänen etc. politisch nachvollziehbar, aber das sind enorme Leistungen, die die Städte grundsätzlich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen.

**Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland GmbH):** Herr Löcker, Sie haben die Frage gestellt, was es für einen attraktiven ÖPNV braucht. Ich habe mir ein attraktives Beispiel angeschaut, das immer wieder gerne zitiert wird, nämlich das Wiener Modell. Diesem konnte ich entnehmen, dass die Stadt Wien ihre Linien 2017 für 15 Jahre beauftragt hat, zu einem Volumen von 7,4 Milliarden €. Das sind pro Jahr rund 500 Millionen €, die die Stadt Wien in ihren ÖPNV steckt, um einen Modal-Split-Anteil für den ÖPNV von 38 % zu realisieren. Ich glaube, das sind für eine Stadt, die die Flächengröße von Köln und die Einwohnerzahl von Hamburg hat, Dimensionen, die wir in Deutschland bei Weitem nicht erreichen. Wenn man wissen will, was man eigentlich tun muss, um den ÖPNV signifikant auszubauen, muss man sich in Wien die Mittel anschauen, die dort investiert werden. Die Kölner Verkehrsbetriebe weisen für ihr Geschäftsjahr 2018 ein Defizit von 90 Millionen € aus; das ist der Vergleichswert, den man gegenüberstellen kann, und dann wissen wir, wo wir in Deutschland beim Ausbau des ÖPNV stehen.

Herr Middeldorf, Sie haben gefragt, wann das elektronische Ticket kommt. Das kann ich relativ entspannt beantworten, weil wir das in Nordrhein-Westfalen seit 2003 haben. Auch die Chipkarten, auf denen die Jobtickets, die Schülertickets abgebildet sind, sind elektronische Tickets. Wir haben uns seitdem konsequent weiterentwickelt. Wir haben seitdem einen erheblichen Anteil an Tickets, die als Handy-Tickets in den jeweiligen Apps der Verkehrsbetriebe abgebildet werden. Die Verkaufszahlen der Mobile Tickets steigen konsequent an. Aktuell laufen in den beiden Verkehrsverbänden Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg Piloten, im Rahmen derer elektronische Tarife ausprobiert werden. Elektronische Tarife sind Entfernungstarife, wie wir sie im NRW-Tarif zum Beispiel kennen. Dabei checkt sich der Kunde an einem beliebigen Punkt ein und an einem anderen beliebigen Punkt wieder aus, und dann wird der Tarif nach Luftlinie berechnet.

Wir sind auf dem Weg bezogen auf den elektronischen Tarif im Bereich des elektronischen Ticketings und befinden uns zurzeit in der Evaluation. Das heißt, wir schauen,

wie es der Kunde akzeptiert hat und wie die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen sind. Denn letztendlich muss der Tarif auskömmlich kalkuliert sein, um keinen weiteren Ausgleichsbedarf zu erzeugen.

Zum NRW-Ticket. Hier stellt sich die Frage, was das NRW-Ticket genau ist. In Nordrhein-Westfalen gibt es schließlich seit 2007 den NRW-Tarif. Das heißt, von jedem Punkt in Nordrhein-Westfalen zu jedem Punkt in Nordrhein-Westfalen gilt ein Preis, sodass eine durchgängige tarifliche Abfertigung per NRW-Tarif möglich ist. Dieser Tarif basiert auf dem alten Bahntarif und lässt den ÖPNV-Vor- und -Nachlauf zu. Dazu gibt es eine Familie von Pauschalpreistickets, beispielsweise das SchönerTagTicket für eine Person oder fünf Personen. Das heißt, wir haben in NRW einen Landestarif und wir haben die jeweiligen Verbundtarife. Eine flächendeckende Tarifierung im ÖPNV ist hier in Nordrhein-Westfalen also gegeben.

(Bodo Middeldorf [FDP]: Das ist jetzt Ihre Antwort?)

– Sie haben danach gefragt, wie die Tariflandschaft ist.

(Bodo Middeldorf [FDP]: Ich habe nicht gefragt, was Sie schon haben, was viel zu wenig ist, sondern ab wann das kommt, wonach jetzt gefragt worden ist!)

**José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen):** Wenn wir uns Geschäftsmodelle wie zum Beispiel das von Netflix anschauen, also kundenorientierte Plattformökonomie, dann reden wir über Mobilitätsflatrates. Wir werden in Baden-Württemberg, in Bayern als VRS, als VRR eingeladen, weil wir mit dem SchokoTicket Neuland betreten haben, indem wir verbundweite Tickets eingeführt haben.

Wir müssen das Thema „Mobilitätsflatrates“ mit Augenmaß weiterentwickeln, und zwar auch über die Verbundgrenzen hinweg. Das ist unsere Aufgabe, der wir uns auch stellen, und zwar nicht nur beim E-Tarif, Herr Middeldorf, sondern wir machen aktuell eine Check-In/Be-out-Ausschreibung, und zwar ohne Landesgesellschaft. Mit dem Verkehrsministerium sind wir, die drei Aufgabenträger, also die drei Kooperationsräume, in der Ausschreibung eines gemeinsamen Systems, um das perspektivisch zu entwickeln, und daran arbeiten wir auch intensiv. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir uns auch bei der neuen Tarifgeneration über Piloten heranwagen. Wir sind beim VRR mit einem Linienkilometer gestartet, um dann Kunden zu befragen. Das machen wir nicht nur aus ökonomischen Gründen, sondern weil wir die Kundensichtweise lernen wollen. Wir haben gelernt, dass der Luftlinienkilometer – das gilt zum Beispiel, wenn man von A nach B fahren möchte und auf der Strecke eine Baustelle ist – mehr Vorteile hat. Das hat also nicht nur eine betriebswirtschaftliche Komponente, sondern für uns ist auch das Thema „Kundenfeedback“ sehr wichtig. Wir arbeiten daran, dass wir Mobilitätsflatrates für eine Stadt haben, auch für einen Verbund und NRW-weit. Auch beim Thema „Semesterticket“ sind wir sehr aktiv.

Herr Middeldorf, Sie haben die höhere ÖPNV-Nutzung und einen attraktiven Preis angesprochen. Auch wir würden gerne ein „und“ setzen. Wir sehen das Und, allerdings sehen wir, dass Angebotsqualität, Taktung und Finanzmittel wesentliche Bestandteile



sind; das geht auch in Richtung des Antrags der SPD-Fraktion. Wir müssen die Verkehrswende aus unserer Sicht sehen. Vielleicht sind wir da zu sehr eingeschränkt, aber wir können nur mit dem Finanzrahmen, den wir heute haben, arbeiten, und mit dem Rahmen – das sage ich in Richtung ADAC –, der im öffentlichen Raum dem ÖPNV zur Verfügung gestellt wird, müssen wir agieren. Insofern stellt für uns die Verkehrswende eine Angebotswende dar, und wenn dann noch Raum und Spiel frei sind für Maßnahmen, auch tariflicher Natur, sind wir offen. Mein Kollege, Herr Künzel, hat es vorhin dargestellt: Wir haben, obwohl es ein Erfolgsmodell ist – wir haben beim VRR einen Marktanteil von 80 % –, auch im Schülerbereich Reformbedarf. Wir haben diesen Selbstzahler, der einen Betrag bezahlt, und Schulträgerzahlung. Dort sind wir schon heute an Höchstgrenzen angelangt. Der eine zahlt, sage ich mal, 37 €, der andere zahlt 12, 6 oder 0 €. Hier sehen wir sehr viele Möglichkeiten, um zu sagen: Könnte man das nicht einfacher gestalten? – Die Gesetze haben sich geändert, aber wir würden eine Bereitschaft von unserer Seite aus signalisieren und sagen: Vielleicht müssen wir das mit den öffentlichen Mitteln, die schon heute da sind, ganz anders gestalten, vielleicht auch mit anderen Mitteln. Vielleicht muss man sagen: Wieso sollte nicht jeder Schüler gleich behandelt werden? Und könnte man an dieser Stelle nicht auch andere, neue Wege gehen?

Zum Thema „Soziales“. Hier geht es um Veranstaltungen, und Sie, Frau Halley, haben auch Ihre Freizeit erwähnt. Das will ich auch nicht infrage stellen. Das freut uns auch. Das SchokoTicket ist schließlich auch ein Freizeitticket. Das finden wir auch super. Aber gerade im Bereich Schüler, um den es hier geht, muss man sagen, dass die Kommunen deutlich höhere Mittel zusätzlich zur Verfügung stellen, um bestimmte Veranstaltungen zu machen. Aber wie gesagt, das kann man weiter aufbauen.

Herr Strotebeck, Sie haben das Thema „Kapazität“ angesprochen. Wenn wir im Berufsverkehr und Schülerverkehr in Spitzenzeiten zusätzliche Kapazitäten einsetzen, dann bedeuten 2, 3 % Nachfrage sprungfixe Kosten in einem erheblichen Rahmen; Herr Jung hat den Busverkehr dargestellt. Wenn Sie heute zu Berufsverkehrsspitzen und Schülerverkehrsspitzen am Essener Hauptbahnhof sind, dann sehen Sie, dass es darum geht, eine weitere Bahn zu installieren. Das sind Infrastrukturmaßnahmen, die notwendig sind, und – das in Richtung SPD – diese Schritte müssen wir gehen. Leider – das muss man auch sagen – bedeutet so etwas auch, einen zeitlichen Rahmen zu haben. Da müssen wir uns aber ehrlich in die Augen schauen. Denn diese Infrastruktur bzw. das Programm müssen weiter ausgebaut werden, und dann müssen wir im letzten Schritt sagen, dass wir in allen Bereichen bereit sind, neue Nutzergruppen aufzunehmen; das war die Frage der SPD. Wir sind aber auch davon überzeugt, dass ein attraktiver Preis – der kann auch niedriger sein als heute – sehr wohl einen Anreiz geben kann.

**Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, NWL):** Herr Löcker, Sie sprachen den Zusammenhang zwischen Azubi-Ticket und ländlichen Raum an. Westfalen hat ländlichen Raum. Dank der Initiative des Landes haben wir jetzt das Azubi-Ticket. Ich glaube, das Azubi-Ticket ist ein sehr gutes Angebot für Nordrhein-Westfalen, aber trotzdem muss man sich nicht wundern, dass sich die Leute, die ihren Betrieb mit dem ÖPNV nicht erreichen können, kein Azubi-Ticket besorgen. Daher

merkt man an der Stelle – es ist wirklich kein Ausspielen gegeneinander –, dass es wichtig ist, ein gutes Angebot, ein gutes tarifliches Ticketangebot zu haben. Aber es bringt nur etwas, wenn der potenzielle Kunde es auch nutzen kann. Wir dürfen nicht glauben, dass, wenn wir möglichst überall die Preise absenken, die Leute, die ihr Ziel überhaupt nicht mit ÖPNV erreichen können, dann den ÖPNV nutzen. Das muss zusammenkommen.

Wir werden im ländlichen Raum den ÖPNV erheblich verbessern müssen und dafür erhebliche Mittel aufwenden müssen, und dann greift auch ein attraktives Ticketangebot.

Apropos attraktives Ticketangebot: Herr Middeldorf, ich kann das noch nicht weiter spezifizieren, weil wir ganz am Anfang der Diskussion sind. Ich bin sehr froh, dass wir in Westfalen überhaupt in diese Diskussion einsteigen; denn dort haben wir ein sehr heterogenes Bild. In meiner Stellungnahme steht eine grundsätzliche Zielrichtung, die auf etwas abzielt, was auch Herr Castrillo geschildert hat. Es sagte, wir müssten in anderen Mustern denken, auch in Bereichen, in den wir schon ein attraktives Ticketangebot haben. Ich glaube, das SchokoTicket ist ein attraktives Ticketangebot für Schüler. Nichtsdestotrotz wirft das strukturelle Fragen auf; Frau Halley hat es eben angesprochen. Es ist Teilhabe; das ist der sozialpolitische Aspekt. Das ist keine Frage. Ich habe zwei Töchter. Für die eine zahle ich 12 € im Monat, für die andere 6 €. Wenn wir näher an einer Schule wohnen würden, würde ich 37 € zahlen. Es gibt Leute, die sich das leisten können, es gibt aber auch Leute, die sich das nicht leisten können. Aber es gibt aus unserer Sicht – und so wollen wir es in Westfalen auch denken – keinen Grund, das von der Entfernung zur Schule abhängig zu machen, sofern man über den Schulweg hinaus denkt, sondern das zukünftig unter anderen Aspekten zu betrachten. Das hat dann auch nichts mit einem kostenlosen ÖPNV zu tun, sondern mit einer vernünftigen Gestaltung der Tarife und der Ermöglichung von Teilhabe.

Herr Middeldorf, ich glaube, in ein paar Monaten können wir detaillierter darüber sprechen. Die Diskussion fängt in Westfalen gerade erst an, und der NWL entscheidet nicht darüber, wie ein Ticket aussieht, sondern wir arbeiten mit 60 Partnern zusammen. Wir dürfen auch keine Diskussion führen, an deren Beginn schon die Hälfte der Partner aufschreit, sondern es muss Konsens sein, dass wir etwas tun müssen. Das ist ein erster wichtiger Schritt, und wir haben uns vorgenommen, diese Diskussion nicht über Jahre zu führen, sondern schnell zu Ergebnissen zu kommen.

Reichen die Kapazitäten? Wenn ich jetzt sage: „Das kommt drauf an“, wird Sie das nicht befriedigen, aber es ist einfach so, dass die Situationen sehr unterschiedlich sind. Was den SPNV in Westfalen-Lippe angeht, so gibt es einzelne Linien, auf denen schon heute keine Maus mehr in den Zug passt. Aber in der Regel ist das nicht das Problem, und auch im Freizeitverkehr haben wir noch Kapazitäten, um den einen oder anderen Freizeitverkehr von Schülerinnen und Schülern aufzunehmen.

Herr Harter hat aufgegriffen, was wir als Aufgabenträger in unseren Stellungnahmen geschrieben haben. Wir möchten die jungen Menschen an den ÖPNV gewöhnen, weil sie die Pendler von morgen sind. Wenn wir das wollen, müssen wir uns die Frage stellen, ob es sein kann, dass die jungen Menschen mit ÖPNV verbinden, dass sie sich in die Fahrzeuge quetschen müssen. Das ist nämlich das Erlebnis – das ist auch

mein Schülererlebnis von früher –, mit dem viele Schüler groß werden: Sie passen noch irgendwie in den Bus und haben dann viel, viel Körperkontakt mit anderen Menschen. Ob das die Werbung ist, die wir uns dauerhaft fürs System vorstellen wollen, müssen wir uns überlegen. Um hier Abhilfe zu schaffen, muss man Geld in die Hand nehmen – das hat Herr Jung gerade beschrieben –, aber es bedeutet auch, dass dieser Zustand so nicht bleiben muss. Es wird aber Geld kosten.

Welche Investitionen wären nötig? Ich bleibe jetzt bei meinem Verantwortungsbereich, dem SPNV in Westfalen-Lippe. Hier ist der Schülerverkehr nicht das große Thema. Wenn wir eine Verkehrswende wollen, dann reden wir über etwas anderes, nämlich von Milliardenbeträgen, die wir jedes Jahr zusätzlich brauchen. Da müssen wir uns nichts vormachen, und um den Betrieb im Eisenbahnregionalverkehr so zu finanzieren, dass er den Vorstellungen einer Verkehrswende gerecht wird, werden wir doppelt so viele Regionalisierungsmittel brauchen wie bisher.

**Volker Wente (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln):** Ich glaube nicht, dass wir noch große Untersuchungen, große Analysen oder Ähnliches brauchen. Vielmehr haben wir es mit einem Umsetzungsdefizit zu tun. Da muss sich unsere Klientel durchaus an die eigene Nase fassen, weil es noch Luft nach oben gibt. Den ÖPNV nutzt man, weil man Wege zurücklegen muss; das hat nichts mit Spaß an der Ortsveränderung zu tun. Das System muss also deutlich zuverlässiger werden. Wenn „7.23 Uhr“ im Fahrplan steht, muss die Bahn oder der Bus auch um 7.23 Uhr da stehen, und zwar in der Qualität, die dem Fahrgast versprochen wird, und gerade da haben wir noch Verbesserungsbedarf.

Zur Beschleunigung des Systems. Ich sagte gerade, dass die Menschen einen Weg zurücklegen wollen. Das heißt, der Weg ist notwendig, aber man macht das nicht zum Spaß an der Freude. Das System muss schneller werden. Hier sind die Möglichkeiten beileibe noch nicht ausgeschöpft, sei es die Einführung von Busspuren und Ähnlichem oder sei es der Umbau des Knotens Köln. Dieser betrifft mich auch persönlich, weil ich dort regelmäßig morgens vor dem Signal warte. Wir sind einfach viel zu langsam.

Der dritte Punkt betrifft den Ausbau des Systems. Auch hier müssen wir schneller werden. Durch die Beschlüsse der Bundesregierung in Sachen Klimaschutz zeichnet sich ab, dass der Bund deutlich mehr Mittel für die Investitionen in die Verkehrswege zur Verfügung stellen wird. Von 330 Millionen € soll die Dotierung des GVFG auf 2 Milliarden € steigen. Das heißt, wir werden mit einem Haufen finanzieller Mittel gesegnet sein, und das Problem wird eher darin bestehen, sie

(Jochen Ott [SPD]: Auszugeben!)

in die ortsfeste Infrastruktur zu investieren. Es wird sich also nicht die Frage stellen, wie wir an Mittel kommen, sondern wie wir sie schnell und zielgerichtet im Sinne des Klimaschutzes einsetzen werden. Das wird das Hauptthema der nächsten Dekade sein, und da steht der Preis mehr oder weniger im Hintergrund. Der eine oder andere weiß es: Ich habe eine berufliche Vergangenheit bei der Bahn. Bei der Bahn gab oder gibt es sogenannte Ländertickets. Zum Fixpreis von soundso viel Euro durften so-

undso viele Leute im jeweiligen Bundesland fahren. Marktuntersuchungen haben gezeigt, dass die Hälfte derer, die dieses Länderticket gekauft haben, mit einer normalen Fahrkarte günstiger gefahren wäre. Das zeigt, dass der absolute Preis gar nicht das entscheidende Kriterium ist. Vielmehr stellt sich die Frage, ob dem geforderten Preis eine adäquate Leistung gegenübersteht.

Herr Becker, wer heute Auto fährt, macht das nicht, weil er preisgünstiger als mit dem ÖPNV unterwegs sein möchte, sondern das Autofahren – da beißt die Maus keinen Faden ab – die in höchstem Maße bequem, zumindest wenn man am Anfang und Ende der Reise einen Parkplatz hat. Das Auto verleiht auch immer noch einen gewissen gesellschaftlichen Status; das ist nicht mehr in allen Kreisen so, aber zumindest in meiner Altersklasse ist der dicke Schlitten vor der Haustür immer noch ein Statussymbol. Wenn ich damit weiterhin hantieren und umgehen möchte, brauche ich einen Grund, weil ich mir nie selbst sage: Ich fahre das Auto aus Statusgründen, oder ich fahre das Auto, weil es bequem ist. – Damit komme ich gesellschaftlich nicht gut an. Also brauche ich einen anderen Grund, und deshalb sage ich: Der ÖPNV ist zu teuer.

Ich persönlich wage die These, dass neun von zehn Leuten, die diese These beim ADAC aufgestellt haben, nicht wissen, was das Ticket im ÖPNV tatsächlich kostet; wahrscheinlich sind es sogar 19 von 20. Ich habe ein Jobticket von Brühl nach Köln. Das kostet 47 €, und dafür bekomme ich nicht mal den Reservekanister betankt. Beim Preis gibt es vielleicht ein Informationsdefizit, aber es ist sicherlich kein Grund, dass man den ÖPNV nicht für die regelmäßigen Fahrten nutzt, und da bin ich noch nicht mal bei dem Thema, dass ich, wenn ich bei der Deutschen Bahn früh genug buche, für 20 € durch die gesamte Republik fahren kann. Dieses Argument scheint mir also vorgeschoben zu sein. Vielleicht müssen wir noch etwas an der Preiswahrnehmung arbeiten. Die Deutsche Bahn macht viel Werbung, aber im ÖPNV haben wir sicherlich noch Nachholbedarf.

Frau Halley, Familie Wente hat drei halbwüchsige Kinder, und mein Gehalt ist karg, aber es reicht so weit, dass der Steuerzahler die Mobilität unserer Kinder nicht subventionieren muss. Ich bin großer Freund der Teilhabe, aber wir sollten genau hingucken, wo es denn wirklich notwendig ist. Ich ärgere mich zwar auch manchmal über die Steuern, aber im Grunde akzeptiere ich, dass die Gesellschaft manche Dinge finanzieren muss und finanzieren soll. Das bedeutet allerdings nicht, dass man mit der Gießkanne übers Land geht. Wer sozialbedürftig ist, wer sich die Teilhabe wirklich nicht leisten kann, möge subventioniert und gefördert werden. Dagegen ist überhaupt nichts zu sagen, aber diejenigen, die es sich leisten können, müssen das nicht auf Steuerzahlerkosten machen.

**Hubert Jung (Dortmunder Stadtwerke AG, Dortmund):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Sie haben mich freundlicherweise eingeladen, um coram publico ein bisschen zu träumen. Wie stellt man sich Nahverkehr in weiter Zukunft vor? Wie können wir ihn nachhaltig und zukunftsweisend gestalten? An diese Frage schloss sich die Frage an, ob wir besser die Betriebskosten oder die Investitionskosten fördern sollten.

Bisher sah die Arbeitsverteilung in diesem Land so aus, dass die Regionalisierungsmittel vollständig ausgeschöpft wurden, und zwar entweder für Betriebskosten SPNV oder für Investitionskosten bei dem lokalen ÖPNV, und dann gab es noch eine Schippe obendrauf – das machen andere Länder leider nicht –, nämlich die Erstattung der Schülerfahrtkosten aus dem Landeshaushalt heraus vorzunehmen. Da darf sich jeder, der in den vergangenen Jahrzehnten da mitgemacht hat, erfreut auf die Schulter klopfen. Das tun nicht alle Länder. Insofern ist das hier ein guter Ansatz.

Das, was beim lokalen ÖPNV noch an Betriebskosten zu decken war, hatte der lokale Aufgabenträger in der Vergangenheit – und das wird sich auch in Zukunft nicht ändern – selbst auszugleichen oder zumindest dafür Sorge zu tragen, dass dieses Delta gedeckt wird. So sieht die Verteilung hier aus, und damit kommen wir zur Kernfrage: Wenn wir einen anderen, einen breiter aufgestellten ÖPNV haben wollen, dann müssen wir auch die Aufgabenträger fragen, was sie bitte schön dafür tun, und zwar zum einen aus finanzieller Sicht und zum anderen aus sonstiger Sicht. Was wollen sie ganz konkret haben? Denn sie bestellen die Leistung. Eigenwirtschaftliche Verkehre lasse ich außen vor; das ist schließlich ein sehr kleiner Teil in NRW.

Wir wissen aus Befragungen, was die Kunden gerne haben wollen. Sie wollen einen ortsnahen ÖPNV, einen zuverlässigen ÖPNV. Der ÖPNV soll zügig ablaufen, Umsteigen ist Gift, es sei denn, die Wegekette geht ziemlich strikt geradeaus. Das kann ich persönlich gut nachvollziehen, weil ich früher in Dortmund gelebt und in Münster gearbeitet habe. Das war relativ günstig. Denn 300 m entfernt war die Bushaltestelle. Dann bin ich bis zur U-Bahn und dann weiter bis zum Bahnhof gefahren. Dann kam etwa zehn Minuten später der IC, gelegentlich sogar pünktlich. Dumm war es nur, wenn die Straßenbahn Verspätung hatte. Dann bin ich nach Münster gefahren und war unterm Strich eine Viertelstunde länger unterwegs als mit dem Auto. Dann musste ich noch mal zehn Minuten laufen; das war ganz gesund. Es war aber in jeder Hinsicht wirtschaftlicher, und die Bahn war schon früher selig beim Nehmen. Also, es kommt darauf an, ob man die Verbindung regelmäßig hinbekommt. Dann steigt man auch um.

Das sehen wir auch, wenn wir in der Stadt Baustellen haben. In den Bereichen, in denen wir große Umleitungen fahren müssen, steigen die Leute auf den Pkw um. Sie steigen aus unseren Bussen aus und in den Pkw ein. Das tun sie wahrscheinlich, weil die Fahrt mit dem ÖPNV unzuverlässig wird. Das heißt für mich, dass der ÖPNV zuverlässig sein muss.

Darüber hinaus muss das Angebot so gestaltet sein, dass man die Leute da, wo viel Nachfrage ist, auch mit der entsprechenden Kapazität abholt. José Luis Castrillo hat vorhin den Essener Hauptbahnhof, den Dortmunder Hauptbahnhof angesprochen. Um 7.10 Uhr ist der Bahnsteig voll. Normalerweise dürfte der S-Bahn-Takt nicht 15 Minuten betragen, sondern die S-Bahnen müssten noch viel dichter fahren, um die Verbindung zwischen den Städten gewährleisten zu können. Dass das im Augenblick wegen fehlenden ITCS nicht möglich ist, ist mir wohl bekannt. Deshalb müssen wir daran arbeiten, und das erfordert Investitionen.

Wir haben das gleiche Problem bei den Stadtbahnen. Wir haben einen Stadtbahntunnel, in den ich keinen einzigen zusätzlichen Zug hineinbekomme, weil dort alle zwei

Minuten auf verschiedenen Linien ein Zug durchfährt. Für Ortskundige: Das ist in Dortmund der Abschnitt zwischen der Markgrafenstraße und der Leopoldstraße in Nord-Süd-Richtung, der unter dem Hauptbahnhof verläuft.

In anderen Bereichen könnte man mehr machen. Dann würde man mit Sicherheit auch mehr Nachfrage binden. Ob das mit dem gleichen Kostendeckungsgrad möglich wäre, möchte ich dahingestellt lassen. Die Dauer für eine solche Veranstaltung liegt, wenn ich neue Stadtbahnwagen kaufen muss, bei nicht unter drei Jahren. Dann bin ich aber schon zügig dabei, mit Ausschreibung und Bauen. Meistens dauert es deutlich länger. Bei Bussen sind wir schneller.

Was praktizieren wir? Wir optimieren starke Linien weiter, damit mehr mit diesen fahren können, und bei nachfrageschwachen Linien stellen wir uns die Frage, ob wir zu einem On-demand-Verkehr übergehen sollten. Dann ist die Bestellnummer auf einem Handy abgelegt, und dann werde ich ohne großes Umsteigen in einem definierten Raum zum Ziel geführt. Anmerkung am Rande: Derzeit finden die Verhandlungen statt, wie man ein PBefG ausgestaltet. Es wäre gut, wenn wir praktische, lebensnahe Regelungen hinkämen, und ich bin auch optimistisch, dass in den nächsten Tagen etwas gefunden wird.

Also, an der Stelle kann man viel machen, um Probleme zu bewältigen, die auch aus der dünnen Besiedlung resultieren. Wir haben riesige Pendlerströme, die wir nicht mit dem SPNV transportieren können, weil es schlicht an den Schienen fehlt. Dann könnten wir doch Metrobusse einrichten. Metrobusse haben aber nur dann einen Sinn – und das zeigt nicht das Beispiel Wien, sondern Kopenhagen –, wenn der Metrobus auch fahren kann. Wenn der hinter den anderen Pkws im Stau steht, beispielsweise auf der dreispurigen B1 in Dortmund, nutzt einem der Metrobus wenig. Wenn man viele Busse rechts auf einer eigenen Busspur vorbeifahren lässt und die anderen Pkws auf zwei Spuren zurückdrängt, wird es nicht unbedingt ein Gedränge geben; denn viele steigen um, und dann fahren auch weniger Pkws auf den verbleibenden zwei Spuren. Das sind Dinge, die ein Aufgabenträger dann aber auch regeln muss. Er kann nicht nur sagen: „Macht mal einen Metrobus, und dann ist alles gut“, sondern er muss den Straßenraum auch so gestalten, dass klar wird, dass er nicht nur bereit ist, Geld in die Hand zu nehmen, um die anfallenden Betriebskosten zu zahlen, sondern auch bereit ist, Geld in die Hand zu nehmen, um die Prioritäten ein bisschen anders zu setzen, als das jetzt der Fall ist. Das ist im Übrigen nichts Neues. Wir haben in NRW in den 70er- und 80er-Jahren in den großen Städten die Ballungsräume, die Zentren neu gestaltet, als wir Stadtbahnbau betrieben und die Stadtbahn einen Stock tiefer gelegt haben und die Zentren zu Fußgängerzonen umgestaltet haben. Da konnte oben keiner mehr fahren – höchstens der Lieferverkehr, damit bei Karstadt auch noch was verkauft werden konnte. Das war damals ein gigantisches Stadtentwicklungsprogramm. Wir können heute gerne darüber nachdenken, wie wir in der Zukunft Mobilität gestalten, wo Mobilität mehr nachgefragt wird, welche Verkehrsmittel wir anbieten und welchen Verkehrsmitteln wir Raum bieten.

Zum elektronischen Ticket. Ich weiß, wenn man diesen Begriff in den Raum stellt und zehn Leute fragt, bekommt man zehn verschiedene Antworten – vielleicht auch zwölf; das ist wie bei den Juristen. Wir machen es einfacher. Wir sind im VDV dabei – mein

Unternehmen ist da Mitstreiber –, eine Möglichkeit zu schaffen, um mit einem Klick durch die Republik zu kommen; „Mobility inside“ nennt sich das. Das ist gar nicht so einfach, weil jeder Verbund seine eigene Tarifwelt hat und die Neigung, dies mit anderen Verbänden abzustimmen, in der Regel daran scheitert, dass ein Düsseldorfer anders als ein Kölner und anders als ein Koblenzer und anders als ein Frankfurter tickt. Also hat jeder seinen eigenen Verbund, den man allerdings – das ist aber nicht einfach – auf einer Plattform ablegen kann, und dann kann man da auch noch den Fernverkehr installieren, und wer bei Carsharing oder Bikesharing mitmachen will, kann sich auch andocken. Wir sind jetzt so weit, dass wir diesen Piloten, den wir für den Rhein-Main-Raum und für Bayern hatten, nun auch für erste Probanden im Ruhrgebiet freigeschaltet haben. Wir müssen das testen. Das ist nicht einfach, und das kostet auch ziemlich viel Geld. Aber wir sind jetzt so weit, dass wir es im Ruhrgebiet haben. BOGESTRA und DWS21 waren dabei.

Was stelle ich mir für die Tarifwelt vor? Für diejenigen, die viel fahren, die Flatrate raumbezogen. Das ist einfach. Aber für diejenigen, die nicht so viel fahren, brauche ich etwas, was handhabbar und gut verständlich ist, und da schwebt mir vor, dass wir von den Raumtarifen beim Einzelticket eher weggehen und zu entfernungsabhängigen Tarifen kommen, die ich auf dem Smartphone buchen kann; „Mobility inside“ ist ein Ansatz. Und wenn ich das schlicht entfernungsabhängig mache, dann gibt es für denjenigen, der in Langenhagen mit dem Einzelticket fährt, kein Problem. Wer ein Abo hat, kauft sich ein weiteres Ticket und fährt weiter. Man muss es wollen, aber dann muss man es auch technisch befördern. Wir vonseiten der Verkehrsunternehmen sind dabei, und ich bin optimistisch, dass wir etwas hinbekommen, was sich auch beim Publikum sehen lassen kann. Allerdings lautet die Kernfrage immer: Wenn ich mehr ÖPNV will, wie stelle ich ihn mir vor, wie gebe ich ihm den Raum und die Mittel, damit wir es bewerkstelligen können?

**Gisela Nacken (Aachen):** Herr Middeldorf, Sie fragten, wo der ökologische Vorteil dieses kostenfreien Tickets für Schülerinnen und Schüler liegt. Das ist eine gute Frage; denn der erste Effekt ist wahrscheinlich ziemlich gering. Wir haben nämlich gerade darüber gesprochen, woher diese jungen Menschen kommen und wie sie sich heute bewegen. Das heißt, es würden einige Eltern-Taxis weniger Kilometer fahren müssen. Das wäre ein Rieseneffekt. Ich sehe aber noch einen anderen Rieseneffekt. Denn die jungen Menschen sind die Zukunft, und wenn sie einmal einen interessanten, einen positiven, einen guten öffentlichen Personennahverkehr kennengelernt haben, dann werden sie ihn auch in Zukunft nutzen und das auch ihren eigenen Kindern beibringen. Das ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende, dass junge Menschen dieses Verkehrsmittel schätzen lernen.

(Jochen Ott [SPD]: So ist es!)

Damit komme ich zu Ihrer Frage, ob es mehr Attraktivität oder günstiger Tickets bedürfe. Auch das gehört dazu. Wenn wir günstige oder kostenfreie Tickets anbieten würden, dann braucht es eine Offensive in Richtung Investitionen, in ein besseres, attraktiveres Angebot. Das zeigt uns auch die Stadt Wien mit dem 365-€-Ticket. Es ging nicht nur um das Ticket, sondern man hat in einen besseren ÖPNV investiert. Das

ist auch in Tallinn mit einem kostenfreien ÖPNV für die Bürger der Stadt der Fall. Auch dort hat man sehr viel Geld in die Hand genommen, um einen positiven, attraktiven ÖPNV zu schaffen. Insofern beinhaltet dieses Thema viele Ansätze für eine Verkehrswende. – Danke.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank. – Gibt es weitere Nachfragen? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Dann bedanke ich mich recht herzlich bei den Sachverständigen für die sehr detaillierte und engagierte Beantwortung der Fragen. Wir werden Ihre Informationen und Impulse in unsere Arbeit und in die Beratung des Antrags einfließen lassen.

Das Protokoll – bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei Herrn Filla vom Stenografischen Dienst bedanken, der so emsig mitgeschrieben hat –

(Allgemeiner Beifall)

wird Ihnen in einigen Wochen auf der Homepage des Landtags zur Verfügung stehen.

Ich danke nochmals allen Beteiligten, wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg und schließe die Sitzung.

(Allgemeiner Beifall)

gez. Thomas Nüchel  
Vorsitzender

### **Anlage**

08.11.2019/11.11.2019

73



Stand: 04.11.2019

**Anhörung von Sachverständigen**  
Sitzung des Verkehrsausschusses**„Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden:  
Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für  
Nordrhein-Westfalen!“**

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/6591

am Mittwoch, dem 30. Oktober 2019  
13.30 Uhr – 16.00 Uhr, Raum E 3 A 02**Tableau**

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Städtetag Nordrhein-Westfalen Köln	<b>Martin Harter</b>	<b>17/1918</b>
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Düsseldorf	<b>keine Teilnahme</b>	<b>17/1894</b>
Landkreistag Nordrhein-Westfalen Düsseldorf	<b>keine Teilnahme</b>	
Nahverkehr Rheinland GmbH Dr. Norbert Reinkober Köln	<b>Michael Vogel</b>	<b>17/1905</b> (Stellungnahme VRS für Nahverkehr Rheinland)
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Roland Lünser Gelsenkirchen	<b>José Luis Castrillo</b>	<b>17/1907</b>
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Joachim Künzel Unna	<b>Joachim Künzel</b>	<b>17/1903</b>
ADAC Nordrhein e.V. Professor Dr. Roman Suthold Köln	<b>Professor Dr. Roman Suthold</b> Matthias Krusche	<b>17/1857</b> <b>(Neudruck)</b>
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Volker Wente Köln	<b>Volker Wente</b>	<b>17/1891</b> <b>(Neudruck)</b>

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Dortmunder Stadtwerke AG Hubert Jung Dortmund	<b>Hubert Jung</b>	<b>17/1892 (Neudruck)</b>
Gisela Nacken Aachen	<b>Gisela Nacken</b>	<b>17/1879 (Neudruck)</b>
Landeschüler*innenvertretung NRW Landesvorstand c/o Herrn Timon Nikolaou Landesgeschäftsstelle Düsseldorf	<b>Sophie Halley</b>	<b>17/1906</b>
Frau Lisa Thoben Landesjugendring NRW Düsseldorf	<b>Jens Lübbe</b> Lisa Thoben	<b>17/1904</b>