



Verkehrsausschuss

12. Sitzung (öffentlich)

17. Mai 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 15:05 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Eva-Maria Bartylla, Alexander Happ

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- 1 Gutachten im Bereich Finanzierung des ÖPNV am Beispiel des VRS-Raumes** (*Präsentationsvorlage [s. Anlage 1]*) **5**
 - Gespräch mit Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung)

- 2 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW** **16**
 - Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137
 - Wortbeiträge
 - Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung.

Verkehrsausschuss
12. Sitzung (öffentlich)

17.05.2023
ha

- 3 Sachstand Verkauf des Deutschlandtickets** 17
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1242
Vorlage 18/1269
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 4 Finanzierung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV ab dem 01. Januar 2024 bis 31. Dezember 2030** (Bericht beantragt von der Fraktion der FDP [s. Anlage 2]) 21
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1241
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 5 Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Glasfaserkabel-Sabotage in Bochum und die Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet** (Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 3]) 24
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1243
- Wortbeiträge
- 6 Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um das Bahnunglück bei Köln mit mehreren Toten** (Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 4]) 25
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1264
- Wortbeiträge

Verkehrsausschuss
12. Sitzung (öffentlich)

17.05.2023
ha

7 Verschiedenes

26

a) Brief an Dr. Volker Wissing

b) Ausschussreise in die Niederlande

* * *

1 Gutachten im Bereich Finanzierung des ÖPNV am Beispiel des VRS-Raumes (Präsentationsvorlage [s. Anlage 1])

– Gespräch mit Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung)

Vorsitzender Matthias Goeken: Wir haben den Gutachter, Herrn Dr. Koch, eingeladen – herzlich willkommen. Wir freuen uns, dass Sie dem Ausschuss am Beispiel des VRS-Raumes die Finanzierung des ÖPNV darstellen.

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Vielen Dank für die Einladung. – Ich stelle Ihnen kurz die Ergebnisse des Finanzierungsgutachtens für den VRS-Raum vor, das wir im letzten Jahr erarbeitet haben. Falls im Nachgang noch Informationsbedarf bzw. Fragen bestehen oder das Gutachten erwünscht wird, wenden Sie sich gerne auch an den VRS, Frau Faßbender und Co.

Das Ziel des Gutachtens war die Darstellung von drei wesentlichen Elementen: Die Abschätzung des für die politischen Ziele der Verkehrswende notwendigen Angebotsausbaus, die Auszeichnung des Angebotsausbaus mit einem Preisschild, und die Identifikation neuer Finanzierungsinstrumente samt quantitativer und qualitativer juristischer Bewertung. Wir haben das auf einer strategischen Ebene getan und auf der Basis bestehender Daten gearbeitet. Die Ergebnisse betreffen im Wesentlichen zwei Ebenen, nämlich den Finanzierungsbedarf aus dem Angebotsausbau im VRS in verschiedenen Szenarien sowie alternative Finanzierungsinstrumente.

Ein erster Schritt bestand darin, das Thema „Verkehrswende“ quantitativ im Angebotsbereich zu benennen. Dabei gibt es nicht den einen zu definierenden Wert, stattdessen haben wir verschiedene Szenarien abgebildet. Als wir mit dem Gutachten im letzten Jahr begonnen haben, gab es bestimmte Eckpunkte aus dem Koalitionsvertrag noch nicht. Der Koalitionsvertrag hat einen Rahmen festgelegt, den wir im Gutachten bedacht haben – die entsprechenden Passagen kennen Sie vermutlich alle sehr gut. Dort werden Eckpunkte bzw. Aspekte definiert, die wir in dem Gutachten aufgegriffen haben, unter anderem das Ziel des Angebotsausbaus; zudem haben wir mit Argusaugen auf das Thema „Drittnutzerfinanzierung“ geschaut.

Um ein Preisschild an die Verkehrswende hängen zu können, haben wir in Szenarien agiert und drei Grundszenerien gebildet. Diese gehen von drei Grundentwicklungen aus, wie politische Rahmenbedingungen und Angebotsausbau zusammenhängen. Im Wesentlichen hat das etwas mit der Auslastung des ÖPNV zu tun. Die entscheidende Frage lautet: Wenn eine Verdopplung der Fahrgastzahlen gewünscht ist, wie viel mehr Angebot wird benötigt? Die einfachste Logik ist, dass sich die Rahmenbedingungen nicht verändern, dass also durch ein doppeltes Angebot im Idealfall auch eine Verdopplung der Fahrgastzahlen generiert wird. Ein weiteres Grundszenerio geht davon aus, dass eine Förderung des ÖPNV stattfindet, sodass die Auslastung steigt und daher bei weniger als einer Verdopplung des Angebots die Verdopplung der Fahrgastzahlen erreicht werden kann. Das Negativbeispiel geht in die andere Richtung.

Auf Basis dieser Grundszenarien haben wir weitere Szenarien entwickelt, die ich Ihnen nicht alle im Detail vorstellen werde. Das auf der Folie farblich markierte Szenario ist im Kontext des Koalitionsvertrags zu verstehen.

(s. Anlage 1, S. 6)

Die Szenarien haben wir im Hinblick auf den straßengebunden und den schienengebunden ÖPNV differenziert. Dabei meint ÖSPV Bus, Tram etc. und SPNV den Schienenpersonennahverkehr.

Die Szenarien wurden mit den Experten und den Personenkreisen im VRS in verschiedenen Sitzungen rückgekoppelt, um diese Potenziale zu erheben. Die Grundfrage lautet: Ist eine Verdopplung des Angebots überhaupt möglich? Die zweite Frage lautet: Welches Angebot ist im Schienenverkehr realisierbar? Dort haben wir Restriktionen in Form von Netzengpässen etc.

Die fünf Szenarien basieren im ersten Schritt auf einem Best-in-Class-Ansatz. Im Szenario 1 haben wir betrachtet, wie alle Gebietskörperschaften im VRS – sei es ein städtischer Raum, ein ländlicher Raum oder eine Umlandgemeinde – angebotsseitig aufgestellt sind. Wir haben das auf empirische Daten der Verkehrsunternehmen und des VDV aufgesetzt und dann in einem Vergleich mit allen anderen Landkreisen, Gebietskörperschaften bzw. Städten in Deutschland festgestellt, was dort das optimale Angebot ist. Im ersten Schritt haben wir gesagt, dass das im Grundsatz im VRS-Raum erreicht werden könnte.

Weitere Szenarien bilden die Verdopplung ab. Aus unserer Perspektive ist das Szenario 2b das interessante für die Diskussion hier, weil es angebotsseitig das Ziel aus dem Koalitionsvertrag von 60 % im ÖSPV umsetzt. Außerdem kann das Szenario im SPNV auf Basis der Abschätzung der Experten im VRS das Potenzial heben, was mit dem bestehenden Netz und allen Erweiterungsplanungen – zum Beispiel dem S-Bahn-Ausbau in Köln; alle diese Planungen sind berücksichtigt – an Kapazitätswachstum möglich ist.

Legt man diese Szenarien nebeneinander, sind Angebotsausbaudimensionen von etwa 30 % im Szenario 1 bis hin zur Verdopplung des Angebots in den weiteren Szenarien zu erkennen – in Szenario 2b sind es etwa 60 %.

(s. Anlage 1, S. 7)

In diesem Vergleich sieht man die jeweils einhergehenden Auslastungssteigerungen bzw. gleichbleibenden Auslastungen. Auf der linken Seite sieht man für das Szenario 2b eine Angebotssteigerung im Vergleich zum Status quo um 60 %. Wenn es gelingt, durch eine entsprechende Förderung die Rahmenbedingungen für den ÖPNV zu verbessern – wir sehen Impulse, die in die Richtung gehen und Attraktivitätssteigerungen mit sich bringen, Stichwort „Deutschlandticket“ –, dann ist eine entsprechende Auslastungssteigerung bei einem Finanzierungsbedarf von etwas weniger als 60 % möglich.

Was bedeutet die prozentuelle Steigerung in konkreten Kosten und Zuwächsen? Das Szenario 2b, welches im Wesentlichen den Koalitionsvertrag abbildet, erfordert einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von mindestens 300 Millionen Euro pro Jahr. Es kommen aber noch weitere Aufwandssteigerungen on top. Die Erhöhung des

Angebots liegt im ÖSPV bei 60 % und im SPNV bei etwa 50 %, wobei von einer leicht sinkenden Ergiebigkeit im Hinblick auf Erlöse auszugehen ist. In der Summe ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von mindestens 300 bis 360 Millionen Euro per annum. Außerdem ist im Zeitraum bis 2030 von Preissteigerungen auszugehen. Wenn Preissteigerungen zusätzlich einbezogen werden – in den letzten zwei bis drei Jahren waren sie signifikant –, führt dies zu einem weiteren Kostenanstieg. Bei einem angenommenen Kostenanstieg von etwa 3 % liegt der Finanzierungsbeitrag in Summe bei etwa 500 Millionen Euro pro Jahr für die hier quantifizierten Angebotssteigerungen.

(s. Anlage 1, S. 9)

Auf dieser Folie sehen Sie eine kurze Übersicht: Hier ist das Szenario hervorgehoben, welches das 60 %-Ziel aus dem Koalitionsvertrag mit den entsprechenden Angebots- und Nachfragesteigerungen abbildet. Im Status quo besteht ein Angebot von etwa 22,7 Milliarden Platzkilometern mit einem Finanzierungsbedarf von etwa 600 Millionen Euro. Bei einer Steigerung um 60 % sehen Sie in der untersten Zeile die Finanzierungsbedarfe für den VRS-Raum. Im Szenario 2b ergibt sich durch den Angebotsausbau ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 300 bis 360 Millionen Euro pro Jahr. Diese Betrachtung basiert auf dem Preisstand vor Corona. Dass sich dieser in Zukunft ändern wird, habe ich gerade thematisiert. Wir sprechen dann über eine Erhöhung im Durchschnitt von etwa 3 % pro Jahr. Im VRS-Raum handelt es sich um einen absoluten Finanzierungsbedarf für den ÖPNV von bis zu 1,4 Milliarden Euro, das ist ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von etwa 420 bis 510 Millionen Euro pro Jahr.

Eine weitere wesentliche Fragestellung lautete: Gibt es zusätzliche Finanzierungstöpfe, die diesen Finanzierungsbedarf abdecken können? Hierfür haben wir unterschiedliche alternative Finanzierungsinstrumente betrachtet: Es gibt sehr viele solcher Instrumente, die man einbeziehen könnte – Sie haben diese Diskussion in der Vergangenheit bestimmt verfolgt; für die Expertinnen und Experten ist das nichts Neues. Zusammen mit den Fachleuten aus dem VRS und den Verkehrsunternehmen haben wir die möglichen Instrumente nach verschiedenen Kriterien von einer Longlist in eine Shortlist überführt.

Es handelt es sich um eine Nutznießerfinanzierung durch Steuern, Beitragsmodelle, Gebühren, Sonderabgaben oder freiwillige Instrumente. Werden diese im Hinblick auf die Ergiebigkeit, den Aspekt „soziale Gerechtigkeit“ und die rechtliche Umsetzbarkeit bewertet, ergeben sich folgende Instrumente für die weitere Betrachtung: eine Maut, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, die Einführung eines ÖPNV-Grundbeitrags, die Einführung eines Bürgertickets in verschiedenen Varianten, die Einführung einer Kfz-Abgabe und die Anhebung der Grundsteuer.

Wir haben das hinsichtlich der zwei aus unserer Sicht wichtigsten Kriterien bewertet und quantifiziert. Bezogen darauf, welche Lenkungswirkung von diesen Instrumenten auf die Verkehrswende vom motorisierten Individualverkehr hin zum nachhaltigen Umweltverbund ausgeht, ergeben sich unterschiedliche Bewertungen. Themen wie „Parken“ und „Maut“ erzielen eine höhere Lenkungswirkung, aber leider einen geringen Finanzierungsbeitrag. Pauschale Abgaben, ein Grundbeitrag und das Bürgerticket haben unterschiedliche Volumina, erzielen jedoch insbesondere in der Lenkungswirkung

nicht so signifikante Beiträge. Auf der Folie sind die Instrumente auch mit Bezug auf die Zahlungspflichtigen abgebildet, da – so ehrlich muss man bei diesen Betrachtungen sein – verschiedene Bevölkerungsgruppen in die Finanzierung miteinbezogen werden.

(s. Anlage 1, S. 15)

Wir haben das alles quantifiziert – die Zahlen können Sie im Nachgang im Detail beleuchten. Nehmen Sie zwei Dinge mit: Die wesentlichsten bzw. größten Beiträge kommen aus den Bereichen des Bürgertickets und des Grundbeitrags. In einem heterogenen Raum wie dem VRS-Gebiet mit den Großstädten Köln und Bonn, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Oberbergischen Kreis oder dem Rhein-Erft-Kreis wirken nicht alle Instrumente an allen Stellen. Ich bin im Bergischen Land aufgewachsen; eine Citymaut in meiner ehemaligen Heimatstadt Rösrath sehe ich kurzfristig nicht. In den Szenarien ist berücksichtigt, dass bestimmte Dinge nur an bestimmten Stellen wirken und Elemente wie Maut und Parkraumbewirtschaftung signifikante Einnahmen hauptsächlich in den Großstädten erbringen werden können.

Die Beitragsmodelle lassen sich sozial und qualitativ differenziert auf die verschiedenen anderen Gebietskörperschaften ausweiten, sodass auch hier signifikante Finanzierungsbeiträge erzielbar sind. Würde man alles parallel in dieser Ausgestaltung vollends mit der hier definierten Struktur einführen bzw. umsetzen – das ist sehr viel Konjunktiv –, ergäbe sich in Summe ein Finanzierungsbeitrag von knapp 540 Millionen Euro für den VRS-Raum. Das ist kurzfristig sicherlich ambitioniert. Ob es mittel- und langfristig möglich ist, liegt in Ihrer Hand und der Hand kommunaler Politiker.

An einigen Stellen wird man Gesetze ändern müssen, weil einige dieser Instrumente so noch nicht funktionieren. Wir haben das rechtlich bewerten lassen – das können Sie sich im Nachgang anschauen. Sie sollten mitnehmen: Es braucht an der ein oder anderen Stelle Änderungen im kommunalen Abgabengesetz bzw. der kommunalen Abgabenordnung, um diese Instrumente einführen zu können. Das halten wir für machbar. Wir hatten Juristen im Team, sodass wir genau benennen können, was geändert werden muss, um bestimmte Dinge auf den Weg zu bringen, insbesondere im Bereich des Grundbeitrags und des Bürgertickets. Nur an einigen Stellen reden wir auch über Anpassungen auf der Bundesebene, im Wesentlichen ist das im Rahmen der Landesgesetzgebung anpassbar. Das ist politische Handwerksarbeit – Gesetzesvorschläge auf den Weg bringen, in Ausschüssen diskutieren, und sie dann verabschieden. Das ist machbar, auch in einem nicht so großen Zeitfenster. Stand jetzt ist das aber nur bedingt möglich: Für das Thema „Parkraumbewirtschaftung“ besteht ein Rechtsrahmen, alle anderen Themen haben aber noch Ansatzpunkte, an denen man arbeiten muss.

Ich komme zum Fazit. Der Angebotsausbau analog zum im Koalitionsvertrag formulierten Ziel kostet für den VRS-Raum mindestens 300 Millionen Euro, bei Einbeziehung von Aufwandssteigerungen etc. eher mehr als eine halbe Milliarde Euro. Das ist ein einfach einzuprägender Wert, den Sie sich merken sollten. Ähnliche Gutachten gibt es für den VRR, sodass die Kosten für das gesamte Gebiet Nordrhein-Westfalens überschlagen werden könnten. Alternative Finanzierungsinstrumente können einen Beitrag zur Deckung dieser Lücke leisten, werden das aber nicht vollends schaffen. Es braucht

weitere Instrumente, und auch die Kommunen werden sich in diesem Rahmen beteiligen müssen, können aber über Drittnutzerfinanzierung weitere Erlösquellen miteinbeziehen. Einige dieser Instrumente haben einen doppelten Nutzen, weil sie eine positive Lenkungswirkung haben. Wichtig ist jedoch auch, dass auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene rechtlicher Gestaltungsbedarf besteht. Wir halten es für eine koordinative Aufgabe der verschiedenen Ebenen bzw. Gebietskörperschaften, weil es sinnvoll wäre, diese Instrumente in den Räumen nach bestimmten Kriterien intelligent auszugestalten, um Unterschiede zwischen Städten und ländlichen Räumen nach einheitlichen Kriterien zu gestalten. Diese Aufgabe müssen die Kommunen gemeinsam mit den Verbänden und idealerweise auch innerhalb der Zweckverbände abgestimmt bearbeiten, damit keine Uneinheitlichkeit entsteht und sie nicht in der Diskussion um Standortvor- und -nachteile sowie sonstige Rahmenbedingungen zerrieben wird. Das ist meine finale Empfehlung.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Koch, herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Mir ist besonders wichtig, dass es sich um einen einheitlichen Bereich handeln muss – Sie haben „ggf. länderübergreifend“ geschrieben. Ich komme aus einer Region, die an andere Bundesländer angrenzt. Da ist es schwierig, zu erklären, dass es trotz eines einheitlichen Tickets in Deutschland Grenzen gibt.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Vielen Dank für den sehr spannenden Bericht. – Wir würden es begrüßen, die Präsentation nicht erst mit dem Protokoll, sondern bereits vorher zu erhalten. Außerdem haben wir großes Interesse an dem gesamten Gutachten. Sie sagten, dass wir diesbezüglich beim VRS nachfragen müssten. Vielleicht können wir das in irgendeiner Weise regeln, dass wir das zugeleitet bekommen. Sie sagten außerdem, der VRR habe ein ähnliches Gutachten – das kenne ich auch teilweise –, der NWL müsste auch so ein Gutachten haben. Unsererseits wäre es wünschenswert, wenn das Verkehrsministerium uns eine Hilfestellung geben und eine Synopse dieser Gutachten erstellen könnte in Bezug auf die gerade angesprochenen Fragen.

Es ging um harte Zahlen für den VRS-Raum und wie diese und damit der Koalitionsvertrag bis 2030 erfüllbar wären. Auch uns ist daran gelegen, den ÖPNV vernünftig auszubauen. Allerdings ist es eine spannende Frage, wie das außerhalb der von Ihnen in Betracht gezogenen Gesetzesänderungen umgesetzt werden könnte. Zumal Sie immer wieder betont haben, dass die Kommunen in die Finanzierung miteinbezogen werden sollten. Als Essenerin stelle ich mir die Frage, wie das bei einer Kommune im Nothaushalt klappen soll: Einem nackten Mann kann man nicht in die Tasche greifen. Wie will man solche Ausgaben – auch im VRR-Raum – auf die Kommunen umlegen? In anderen Verkehrsverbänden und Städten sieht es nicht bedeutend anders aus. Insofern wäre ich sehr dankbar für eine Synopse und die Erarbeitung von Antworten.

Eine konkrete Frage anhand Ihrer Zahlen kann ich nicht stellen, weil diese erst vor einigen Minuten vorbeigeflogen sind. Ich wäre aber dankbar, wenn wir das Thema demnächst für Nordrhein-Westfalen als Ganzes aufgreifen könnten.

Vorsitzender Matthias Goeken: Spätestens am Freitag wird die Präsentation versendet. Eine Synopse liegt natürlich jetzt nicht vor, aber einen Link zu dem gesamten Gutachten würden wir mitversenden – in Ordnung?

(Kopfnicken von Dr. Hendrick Koch [mobilité Unternehmensberatung] –
Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Darf ich dann einen mündlichen Antrag
auf Synopse stellen?)

– Sie dürfen, gerne. Ich kann lediglich sagen, dass es so ein Gutachten für den NWL noch nicht gibt. Das müssten wir noch erstellen.

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Es gibt Zahlen für den VRR, die natürlich wesentlich höher sind. Das kann man summieren. Für den NWL-Raum gibt es das in dieser Form nicht.

Sie hatten die Realisierbarkeit angesprochen. Die kann man momentan nicht wirklich einschätzen. Im SPNV ist das auf Basis realisierbarer Planungen gemacht worden, ob die Angebotsausweitungen im ÖSPV so realisierbar sind, kann ich final nicht beantworten. Wir haben den Begriff des optimistischen Maximums geprägt, den ich so stehen lassen würde.

Wenn man das möchte, dann kann man an diese 60 % herankommen. Sollten es im Jahr 2030 inhaltlich nur 58 % sein, dann hätten wir für die Bürgerinnen und Bürger extrem viel erreicht. Diese Erkenntnis haben wir aus dem Gutachtenprozess mit den Beteiligten gewonnen.

Oliver Krauß (CDU): Nochmals vielen Dank, Herr Dr. Koch – „nochmals“ insofern, als dass ich feststellen konnte: Es hat sich seit Ihrem letzten Vortrag in den VRS-Gremien nichts geändert.

Entscheidend ist, dass wir eine gute Grundlage dafür haben, uns über Finanzierungsinstrumente für den Ausbau zu unterhalten. Nichtsdestotrotz gibt es die alarmierenden Forderungen der Verkehrsverbände, wie überhaupt der Erhalt zu finanzieren sei. Das ist die wichtigste Aufgabe, der wir uns alle gestellt haben und auch weiterhin stellen – auch, weil verschiedene Vertreterinnen und Vertreter in den Verbänden sind. Unsere Hauptaufgabe ist also der Erhalt, die nächste Aufgabe der Ausbau. Hierfür haben Sie die Herausforderungen im Hinblick sowohl auf die rechtliche Struktur als auch die tatsächlichen Voraussetzungen skizziert.

Mit Einführung eines Bürgertickets ergibt sich aus rechtlicher Sicht ein Anspruch auf Beförderung. Ein Anspruch auf Beförderung bedingt einen Platz in der Bahn – keinen Sitzplatz, aber wenigstens einen Stehplatz. Insofern haben wir auch immer die Herausforderung im Blick, die Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur zu schaffen. Ohne die Voraussetzungen lassen sich gewisse Instrumente nicht einführen. Der Infrastrukturausbau bleibt daher weiter auf der Agenda.

Die spannenden Fragen mit einer Drittnutzer- bzw. Nutznießerfinanzierung sind noch von Juristen zu bewerten. Auch da ist kein einheitliches Bild bezogen auf Unternehmen absehbar, die sagen: Von der Bushaltestelle vor meiner Haustür habe ich keinen Nutzen,

niemand kommt mit dem Bus zu mir, ich bin kein Nutznießer. – Mit der Frage der Differenzierung, also danach, ob man das Unternehmen trotzdem belasten darf, hat sich der VDV-Rechtsausschuss – dem ich auch einige Jahre angehören durfte – schon sehr intensiv auseinandergesetzt.

Das, was Sie heute vorgestellt haben, gilt nicht nur für den VRS-Bereich, sondern auch für andere Verbünde, da die Aufgabenstellung für alle gleich ist. Insofern kann man dem Vorsitzenden mit auf den Weg geben: Kopie ist die höchste Form der Anerkennung, man könnte also bei Herrn Dr. Koch abschreiben.

Auch der AVV – wir haben hier Vertreter aus den Gremien sitzen – hat sich dem Thema schon gestellt. Es ist wichtig, dass wir das im Blick haben, denn wir wollen die Verkehrswende, die Mobilitätswende, einen Ausbau des ÖPNV. Wir müssen uns Gedanken darüber machen, woher das Geld kommt. Sie haben Wege aufgezeigt, die aber nicht ausreichen, wie Sie dankenswerterweise ebenfalls betont haben. Die Politik muss mehr Aufgaben lösen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Möchten Sie etwas ergänzen, vielleicht zur Skalierbarkeit der Gutachten für alle Teilräume?

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Die rechtlichen Einschätzungen gelten natürlich in ganz NRW, die gleiche Landesabgabenordnung gilt von Ostwestfalen bis an die rheinland-pfälzische Grenze.

In dem Gutachten haben wir uns einzelne Instrumente im Detail angeschaut, andere wiederum nicht. Daraus können Sie schließen, dass wir bestimmte, sehr differenzierte Instrumente auf der Longlist gelassen und nicht auf die Shortlist gesetzt haben, weil wir ihre Umsetzung für nicht handhabbar halten. Insbesondere bezüglich eines differenzierten Nutzens kommen eigentlich alle Gutachten zu der Erkenntnis: Das ist nicht umsetzbar.

Es müsste noch viel detaillierter, als es momentan bei der Neuordnung der Grundsteuer getan wird, jedes einzelne Grundstück nach seinem ÖPNV-Nutzen bewertet werden. Das ist nicht praktikabel, ebenso wie andere Instrumente. Als Beispiele werden immer Frankreich oder Wien genannt – Stichwort „Dienstgeberabgabe“. Diese Instrumente sind im deutschen Rechtsrahmen und aufgrund der Art und Weise, wie wir Lohn und Arbeit bereits an anderen Stellen zur Umlagefinanzierung heranziehen, nicht realisierbar und auch mit unserem Grundgesetz so nicht vereinbar. Diese Modelle ließen sich in einem dritten Gutachten an einer anderen Stelle in NRW betrachten. Die Kollegen von KCW haben für den VRR ein Gutachten erstellt, in dem ähnliche Instrumente thematisiert werden.

Die rechtliche Einschätzung kann unserer Meinung nach auf NRW-Ebene gut konsolidiert werden. Wichtig ist es, ein Preisschild für die Verkehrswende bezogen auf ganz NRW zu haben. Das ist eine Herausforderung. Den Weg kann man aber mit dem, was vorliegt, relativ gut gehen.

Christof Rasche (FDP): Herr Dr. Koch, vielen Dank für den sehr interessanten Vortrag. – Sie haben von Netzengpässen gesprochen, die in der Tat ein großes Problem darstellen. Sie haben außerdem von verschiedenen potenziellen Einnahmequellen gesprochen – die scharf zu stellen, ist sicherlich ambitioniert und schwierig. Sie haben mit Blick auf Rösrath gesagt, dass Sie dort eine Citymaut noch nicht sähen – Rösrath gibt es dann bestimmt öfter. Insofern ist das alles sehr schwierig. Es ist nichtsdestotrotz hochinteressant. Wir haben die Aufgabe, irgendwie Lösung zu erarbeiten, wenn wir die Verkehrswende in Richtung ÖPNV wollen – was unstrittig ist.

Meine erste Frage bezieht sich auf das von Ihnen angesprochene Preisschild. Ich habe es so verstanden, dass wir alleine für den VRS pro Jahr 500 Millionen Euro mehr benötigen. Das heißt, im Jahr 2030 wären das im Vergleich zu heute 3 oder 3,5 Milliarden Euro mehr, da 500 Millionen Euro hinzuzurechnen sind. Wenn ich es richtig verstanden habe, bräuchten wir bei drei Bereichen in Nordrhein-Westfalen rund 10 Milliarden Euro mehr. Habe ich es richtig verstanden, ja oder nein? Es sind auf jeden Fall gewaltige Summen.

Sie haben vom Koalitionsvertrag und von Ihrem Gutachten gesprochen. Auf 160 % zu kommen, also auf 60 % Zuwachs im ÖPNV, ist sehr ambitioniert. Sie haben Impulse – Mehrzahl – angesprochen, die das Land bereits gegeben habe, um dieses Ziel zu erreichen. Beispielhaft haben Sie jedoch nur das Deutschlandticket genannt, das als Gemeinschaftsprojekt von Bund und Ländern trotzdem eher aus Berlin kommt. Meine zweite Frage lautet: Welche Impulse gab es bis heute, um das 160 %-Ziel zu erreichen?

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Eine Hochrechnung auf NRW insgesamt kann ich aus dem Stegreif nicht bieten. Sie haben jedoch völlig recht. Ich habe über den VRS-Raum gesprochen, der rund ein Drittel ausmacht. Die Zahlen aus dem VRR sind größer. Wir können im Nachgang gerne eine Hochrechnung für das Gesamtland – also hochgerechnet auf die Einwohnerzahl – liefern. Wir reden auf jeden Fall über mehr als 2 Milliarden Euro pro Jahr. Wenn wir es uns einfach machen und vom aktuellen Jahr ausgehen, dann sprechen wir über zehnmal 500 Million Euro von 2020 bis 2030, und das sind 5 Milliarden Euro an zusätzlichen Kosten.

Mit Impulsen meine ich die Förderung des ÖPNV bzw. der ÖPNV-Angebote. Hier ist einiges auf den Weg gebracht worden, im Bereich tariflicher Aspekte auch jenseits des Deutschlandtickets. Ich meine auch einen Angebotsausbau bzw. neue Angebotsformen, etwa im Bereich „On-Demand-Verkehre“. Hierbei geht es nicht nur um den klassischen, liniengebundenen ÖPNV, sondern auch um andere Dinge. Es gibt lokale Angebotserweiterungen in den Kommunen. Würden Sie mich fragen, ob wir uns in einem Szenario befinden, in dem alles gleich bleibt, in dem der MIV zulasten des ÖPNV oder in dem der ÖPNV im Land gefördert wird, dann meine ich, dass wir uns in einem Szenario befinden, in dem wir uns die Auslastungssteigerung aufgrund der positiven Rahmenbedingungen für den ÖPNV zutrauen sollten. Als Beispiel nenne ich eezy.nrw und diese Dinge. Es gibt Impulse, die in die richtige Richtung gehen. Schlussendlich geht es jedoch darum, dass entsprechende qualitative Angebote differenziert überall verfügbar sind. Das ist noch ein langer Weg.

Die Finanzierung zu konsolidieren – das nehme ich als Hausaufgabe mit und verspreche, das nachzuliefern.

Laura Postma (GRÜNE): Bevor ich auf das Gutachten eingehe – Frau Kahle-Hausmann, Sie hatten nach der Zusendung des Gutachtens gefragt. Vielleicht kann ich Ihnen schon behilflich sein: Das Gutachten ist öffentlich einsehbar auf der Seite des VRS oder mittels einer Suchmaschine Ihrer Wahl. Dort gibt es auch eine Kurzzusammenfassung – die leider nicht Synopse heißt –, welche die Lage gut darstellt.

Herr Dr. Koch, vielen Dank für Ihre differenzierten Ausführungen, die erneut gezeigt haben, wie dringlich die Situation ist. Ich teile Ihre Auffassung, dass die Rahmenbedingungen für den Ausbau des ÖPNV und hin zu einer Verkehrswende für den Umweltverbund gerade sehr günstig sind. Wenn wir das jetzt stemmen wollen, dann bedarf es neuer Gedanken zum Thema „Finanzierung“. Vielen Dank auch dafür, dass Sie zusätzliche Quellen aufgezeigt haben, die es bei bis zu 500 Millionen Euro alleine für das VRS-Gebiet brauchen wird. Es gilt – das hat der Kollege Oliver Krauß eben ausgeführt –, diese von Ihnen aufgeführten zusätzlichen Optionen sorgfältig zu prüfen und, das obliegt am Ende den einzelnen Kommunen vor Ort, zu bewerten, welche davon gut umzusetzen sind. Insofern begrüßen wir es, hier erneut einen guten, differenzierten Einblick erhalten zu haben.

Carsten Löcker (SPD): Herr Dr. Koch, herzlichen Dank für die Zahlen. – Es ist immer gut, wenn man sich mit der Realität beschäftigen muss, und die Zahlen waren ziemlich ungeschminkt.

Meine daran anschließende Frage richtet sich im Hinblick auf die zukünftige Debatte nicht nur auf finanzielle, sondern auch auf strukturelle Aspekte. Warum hat man in der Expertise die zukünftige Struktur ausgelassen? Andersherum gefragt: Wieso hatten Sie keinen doppelten Auftrag, neben der Finanzierung – was sicherlich legitim ist – nicht auch die Struktur zu bewerten und Aussagen darüber zu treffen, was es auch strukturell für den Zweckverband VRS bedeutet?

Wir haben mit Blick auf die zukünftige Diskussion nicht nur darüber zu reden, wie die Pauschalen-Verordnung weiter fortgeschrieben wird, damit das Geld verteilt wird. Die durch die Koalition formulierten Anforderungen von 60 % und der Ausbau, der folgen soll, sind offensichtlich mit Geld alleine kaum zu erfüllen, wenn nicht auch organisatorische Veränderung vorgenommen werden.

Hierzu hatten Sie gar keinen Auftrag – können Sie einschätzen, warum der ausgeblieben ist?

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Ich kann es versuchen, beuge mich dabei aber im Bereich der Spekulation. Wir konnten nur die Fragen beantworten, die wir gestellt bekommen haben. Mit strukturellen Fragen haben wir uns nicht auseinandergesetzt. Wir haben aber gemerkt, dass es in den Strukturen, die wir im VRS für die Arbeit einbezogen haben, funktional sehr gut das Ergebnis produziert hat, was wir brauchten. Wenn Sie fragen: „Funktionieren die Strukturen?“, dann würde ich

„Ja“ sagen. Alle von uns angezapften Strukturen – die Unternehmensebene, die Aufgabenträgerebene und die Verwaltungsebene im Rahmen des VRS und des NVR bzw. jetzt go.Rheinland – haben gut zusammengearbeitet. Wenn der Hintergrund der Frage ist, ob es diese Strukturen noch braucht, dann kann ich Ihnen eine sehr allgemeine Antwort geben.

Es stellt sich schon die Frage, wie man das Geld für den Angebotsausbau intelligent einsetzt. Man braucht aber immer auch eine Ebene, die lokale Planungskompetenz und -strukturen zusammenbringt. Da ist NRW als eines der bevölkerungsreichsten Länder mit drei Strukturen aus meiner Sicht, von außen gesehen, ganz gut aufgestellt, auch mit Blick auf andere Bundesländer, in denen das noch wesentlich kleinteiliger ist. Man kann den Verdacht hegen, dass es dort auch ineffizienter ist. Die Frage ist berechtigt, wir konnten sie jedoch in der Form nicht beantworten und ich kann Ihnen leider auch keine abschließende, fundierte Meinung mitgeben.

Klaus Esser (AfD): Herr Dr. Koch, vielen Dank für die Vorstellung dieses Gutachtens. – Es gab bereits einige gute Wortbeiträge dazu, dass sich die Kommunen momentan in vielerlei Hinsicht in einer multiplen Drucksituation befinden. Es ist bekannt, dass in den Kommunen keine Gold- bzw. Geldtöpfe herumstehen – das gilt nicht nur für Essen, wie Frau Kahle-Hausmann gerade beispielhaft ausführte, sondern für fast jede Kommune in NRW.

Insofern kommt man relativ schnell zu den von Ihnen vorgestellten alternativen Finanzierungsmechanismen. Das waren teilweise recht blumige Begriffe – auch wenn es gut ist, dass das in einem Gutachten möglichst positiv dargestellt wird. Ich habe zumindest drei Begriffe gesehen, die in die gleiche Richtung gehen und die ich als GEZ-ähnliche Allgemeinabgaben zusammenfassen will, die jeden Einwohner treffen sollen. So stand es zumindest eben in diesen Listen. Das wird die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner von NRW nicht unbedingt begeistern, da wird niemand „hurra!“ schreien – im Gegenteil wird eher der Baum brennen, wenn man mit so etwas um die Ecke kommt.

Herr Löcker hat mit der fehlenden Gegenüberstellung das Richtige angesprochen: Ihr Auftrag war die Finanzierung – das habe ich verstanden –, aber was wird denn überhaupt ausgebaut, und wie viel kriegt man? Zum VRS gehört auch mein Heimatkreis Düren – der Minister kennt den. In einem sehr ländlich geprägten Gebiet stellt sich die Frage, was der VRS tun will, um ein adäquates Angebot vor allem im ländlichen Raum zu schaffen, wenn es sehr wahrscheinlich auf eine GEZ-ähnliche ÖPNV-Allgemeinabgabe hinausläuft? In manchen Dörfern im Eifelgebiet kann man froh sein, wenn viermal am Tag der Bus kommt, und zweimal kommt er nur wegen des Schülerverkehrs. Das ist kein Angebot, weswegen man jedem Einwohner 30 Euro aus der Tasche ziehen können, wie es zum Beispiel auch in Baden-Württemberg geplant war. Könnten Sie hierzu etwas sagen, und vor allem auch dazu, was der VRS im Gegenzug überhaupt anbieten will?

Dr. Hendrik Koch (mobilité Unternehmensberatung): Einzelne dieser Instrumente sind, als Beitragsmodell, pauschal erhobene Grundbeiträge. In der Kalkulation sind

verschiedene Details betrachtet worden, um nach sozialen Kriterien vorzugehen, und wir gehen auch davon aus, dass man das lokal differenziert machen wird. Das heißt, es wird eine entsprechende Gegenleistung geben.

Die verkehrlichen Ausbauszenarien haben wir nicht im Detail betrachtet. Was wir hingegen in den Szenarien berücksichtigt haben, ist die differenzierte Angebotsgestaltung im städtischen und ländlichen Kontext – Stichwort „Best-in-Class-Ansatz“. Wir haben ländliche Kreise mit ländlichen Kreisen und städtische Gebiete mit städtischen Gebieten verglichen und die entsprechenden Angebotsausbauvolumina abgeleitet. Das ist auch in dem 60 %-Ziel der Koalition passiert. Wir gehen davon aus, dass ein signifikanter Teil davon in den Ballungsgebieten passiert, dass nicht nach dem Gießkannen- bzw. Rasenmäherprinzip das Land pauschal betrachtet, sondern differenziert ausgebaut wird. Das ist jedenfalls unser Verständnis.

Zwei Aspekte zu dem von Ihnen angesprochenen Dürener Raum: Wir haben uns zum einen den SPNV-Angebotsausbau in Gänze angeschaut, der auch in die ländlichen Räume gehende SPNV-Linien betrifft, die als Zubringerverkehre im Stadtumlandverkehr ein wesentlicher Hebel sind. Außerdem gehen wir davon aus, dass es in Zukunft insbesondere bei den flexiblen Angebotsformen massive Erweiterungen geben wird. Die vom KCD herausgegebene Ridepooling-Analyse für den VRR zeigt, dass die Potenziale für ein Ridepooling-System in Nordrhein-Westfalen sehr gut sind. Solche Angebote werden im ländlichen Raum eine wesentliche Rolle spielen. Es gibt schon jetzt verschiedene Impulse, in anderen Bundesländern wurden insbesondere im ländlichen Raum mit On-Demand-Ridepooling-Systemen hervorragende Lösungen geschaffen. Die kosten Geld, schaffen aber einen extrem hohen Nutzen. In bestimmten Gebieten braucht es keinen Halbstundentakt, sondern intelligente On-Demand-Ridepooling-Systeme und das Geld hierfür. Genau das ist die Zielrichtung des Gutachtens. Hierdurch wird im ländlichen Kreis Düren genauso ein Nutzen geschaffen, wie in den Großstädten. Er wird über andere Angebotsformen kommen, aber genauso vorhanden sein. Wir gehen auch davon aus, dass die Beitragsmodelle angebotsdifferenziert agieren werden, und man genau diese Kriterien zugrunde legen kann. Das ist die Empfehlung, die wir aus rechtlicher Perspektive in dem Gutachten geben.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für die Vorstellung des Gutachtens, Ihre wertvollen Ausführungen und Antworten auf die Fragen, auch wenn manche aus unterschiedlichen Gründen nicht beantwortet werden konnten, etwa weil es mehrere Verbände in NRW gibt. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

(Beifall von allen Fraktionen)

2 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
03.05.2023)*

Gordan Dudas (SPD) beantragt eine schriftliche Anhörung und schlägt vor, vier Expertinnen und Experten anzuhören, nämlich die kommunalen Spitzenverbände, die IHK, den ACE und den ADAC. Darüber könne aber noch eine Einigung erfolgen.

Vorsitzender Matthias Goeken macht den Vorschlag, sich auf die Anzuhörenden in der für die kommende Woche geplanten Obleuterunde zu verständigen.

Christof Rasche (FDP) regt an, erst im Anschluss an die schriftliche Anhörung weiter zu beraten, um eine bessere Diskussionsgrundlage zu haben.

Vorsitzender Matthias Goeken stellt das Einverständnis des Ausschusses mit folgendem Vorgehen fest: Das genaue Prozedere der Anhörung werde in der Obleuterunde besprochen. Nach der schriftlichen Anhörung werde die Beratung im Ausschuss fortgesetzt.

Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung.

3 Sachstand Verkauf des Deutschlandtickets

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1242
Vorlage 18/1269

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass die Obleute die Landesregierung um einen schriftlichen und einen mündlichen Bericht zum Thema gebeten hätten.

Der erbetene schriftliche Bericht liege mit Vorlage 18/1242 vor und sei Diskussionsgrundlage für die heutige Sitzung.

Die Vorlage 18/1269 sei kurzfristig ergänzend eingegangen, er habe sie aber nicht unter „Verschiedenes“ aufnehmen wollen. Sie diene der Information des Ausschusses.

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Seit dem 1. Mai ist das Deutschlandticket nun Realität und kann gekauft und genutzt werden. Das ist ein Angebot, das sich viele nicht hätten vorstellen können.

Wir sehen insgesamt eine sehr positive Entwicklung. Die bisherigen Abonnements sind – sofern das von den bisherigen Abonnenten und Abonentinnen gewünscht war – auf das Deutschlandticket umgestellt worden. Das scheint flächendeckend passiert zu sein. Insgesamt sind – das sind die Zahlen des VDV mit Stand 9. Mai – deutschlandweit bisher 2 Millionen zusätzliche Tickets verkauft worden. Bezogen auf NRW gehen wir von 450.000 aus. Das sind – davon ist auszugehen – ganz überwiegend Neukundinnen und Neukunden im öffentlichen Verkehr, sicherlich auch Kunden, die vielleicht schon mal Einzelfahrscheine genutzt haben, aber ganz sicher keine Abokunden. Insofern erfährt das Ticket die erwartete positive Resonanz. Natürlich ist es noch sehr früh. Das Ganze ist ja jetzt gerade einmal zwei Wochen am Start. Insofern können wir sicherlich noch keine Aussagen dazu machen, wie sich das insgesamt langfristig weiterentwickelt. Aber der Beginn ist deutlich positiv.

Was die Einführung angeht: Bei einem solchen Projekt gibt es sicherlich immer wieder an der einen oder anderen Stelle Ruckeleien. Aber das ist ganz überwiegend positiv gelaufen. Die Branche hat nach den schwierigen Zeiten aufgrund von Corona und vieler anderer Herausforderungen auch diese Herausforderung gemeistert.

Insbesondere stellen wir fest, dass der digitale Absatz noch einmal deutlich zugenommen hat. Der VRR geht davon aus, dass von seinen verkauften Deutschlandtickets rund 30 % digital sind. Vom VDV werden noch etwas höhere Zahlen geschätzt. Wir werden in den nächsten Wochen und Monaten sehen, wie sich das insgesamt weiterentwickelt. Also auch das ist ein deutlicher weiterer Fortschritt. Das war ja immer ein Teil der Deutschlandticketgeschichte, dass wir hier die Digitalisierung vorantreiben.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen zusätzlich zum Deutschlandticket noch eine weitere Vertriebsmaßnahme eingeführt zum eezy-Ticket, indem wir einen Deckel von 49 Euro eingeführt haben. Das heißt, die Nutzerinnen und Nutzer von eezy können sich jetzt auch in Nordrhein-Westfalen mit ihrer App für 49 Euro komplett im öffentlichen Nahverkehr bewegen. Das ist auch noch einmal eine gezielte Maßnahme: ein attraktives Einstiegsangebot. Das wird man sicherlich sehen: Davon wird auch der eine oder andere früher oder später beim Deutschlandticket landen. Aber hier geht es natürlich um die Zielgruppe derjenigen, die nicht regelmäßig fahren.

Wir haben es geschafft, dass es landesweit ein Ergänzungsticket für die erste Wagenklasse und für die Fahrradmitnahme gibt. Das ist gut, dass wir hier landesweite Regelungen haben und das Deutschlandticket jetzt an vielen Stellen auch dazu führt, dass weitere Tarifgrenzen, die es in der Vergangenheit gegeben hat, verschwinden.

Für die Studierenden – eine ganz wichtige Nutzergruppe im öffentlichen Verkehr – haben wir zum 1. Mai das Upgrade-Modell eingeführt. Auch da gab es ja vorher gewisse Zweifel, dass das funktioniert. Dieses Upgrade-Modell funktioniert.

Wir sind inzwischen auch mit dem Ticket für alle Schülerinnen und Schüler zumindest insofern weiter, als dass die Landesregierung hier einen entsprechenden Rahmen geschaffen hat, der es den Kommunen ermöglichen soll, den Schülerinnen und Schülern jenseits der Freifahrtberechtigung, die natürlich weiter gilt, ein Angebot für ein vergünstigtes Deutschlandticket für 29 Euro im Monat zu machen.

Das ist natürlich am Ende eine Entscheidung der Kommunen. Wir haben von Landesseite auch in Kooperation mit der Verkehrsbranche jetzt hier einen Rahmen geschaffen, und ich hoffe, dass es gelingen wird, den jungen Menschen ein entsprechendes Angebot zu machen. Aber den Weg müssen wir jetzt erst einmal gehen. Das liegt ja nicht nur in der Hand des Landes und der Landesregierung.

Also insgesamt ist das eine sehr positive Entwicklung im Ticketbereich. Wenn mir vor einem Jahr jemand gesagt hätte, wir verändern die Strukturen im Bereich des Ticketings so, wie wir es jetzt gerade tun, hätte ich ein bisschen den Kopf geschüttelt. Das ist schon eine dramatische Veränderung im positiven Sinne, die wir hier durch das Deutschlandticket haben.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) begrüßt die gute Entwicklung der Verkaufszahlen für das Deutschlandticket.

Ihre Fraktion fordere schon seit letztem September 29-Euro-Tickets für Personengruppen, die finanziell nicht so gut dastünden, und finde es sehr gut, dass jetzt mit den Schülerinnen und Schülern der Anfang gemacht werde.

Laut Bericht obliege die Entscheidung über die Umsetzung den Schulträgern, also den Kommunen, die jedoch finanziell unterschiedlich ausgestattet seien. Sie interessiere, ob es dann zu Ungleichheiten kommen werde und wie das vermieden werden solle.

Außerdem wolle sie gerne wissen, wie es gelingen könne, das auf Auszubildende und andere Personengruppen auszuweiten.

Minister Oliver Krischer (MUNV) bedankt sich für die Unterstützung. Seines Erachtens sei die Einführung des Deutschlandtickets – auch nach den Diskussionen im letzten Sommer zur Einführung landesweiter Tickets – ein qualitativer Fortschritt, insbesondere dass es gelungen sei, den Bund relevant an der Finanzierung zu beteiligen und damit auch sehr viel mehr möglich zu machen, als das zu Beginn den Anschein gehabt habe.

Schulträger seien ganz überwiegend die Kommunen, aber es gebe auch andere.

Der Vorschlag, dass die bisherigen Fahrtkosten, die seitens der Kommunen für die Beförderung der Schüler in das System investiert würden, weiterhin investiert würden und daraus ein Angebot für alle Schülerinnen und Schüler entwickelt werde, sei mit den kommunalen Spitzenverbänden über einen langen Zeitraum intensiv diskutiert worden und stoße dort auf sehr positive Resonanz.

Es gehe also nicht um Mehrausgaben, sondern um ein Finanzierungsmodell auf der Basis der bisherigen Aufwendungen für die Schülerinnen- und Schülerverkehre. Das, was Kommunen bisher schon zahlten, solle weitergezahlt werden, aber dann für eine Freifahrtberechtigung und für ein Angebot für alle Schülerinnen und Schüler für 29 Euro.

Am Ende entschieden aber die Kommunen, ob sie das machen wollten oder nicht. Die Landesregierung fände das sehr gut, weil es sich wirklich um ein attraktives Angebot für Schülerinnen und Schüler handele.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Für alle Schülerinnen?)

– Für diejenigen, die es wollten.

Zur Klarstellung: Bei den Studierenden handele es sich um ein Solidarmodell mit verpflichtenden Tickets über den Semesterbeitrag.

Bei Schülerinnen und Schülern hätten die bisherigen Freifahrtberechtigungen selbstverständlich weiter Gültigkeit. Die Regelungen seien gesetzlich verankert und hätten weiter Gültigkeit.

Die bisherigen Ausgaben der Kommunen für Schülerfahrtkosten lägen teilweise deutlich über 49 Euro. Dieses Geld bleibe im System. Damit werde weiterhin der öffentliche Verkehr finanziert. Gleichzeitig könne allen Schülerinnen und Schülern ein freiwilliges Angebot gemacht werden: ein Deutschlandticket für 29 Euro.

Aber das sei, wie gesagt, keine Entscheidung, die die Landesregierung treffen könne. Die Landesregierung könne nur den Rahmen dafür schaffen. Am Ende müssten das die Kommunen entscheiden.

Gordan Dudas (SPD) findet es gut, dass das Land das unterstütze. Bislang habe die Abwicklung und Verwaltung der Schülerverkehre den Kommunen obliegen. Der recht hohe bürokratische Aufwand binde ja auch Verwaltungskräfte. Er habe die Frage, wem die verwaltungstechnische Organisation obliege, wenn diese neue Regelung eintrete, ob die bei den Kommunen bleibe oder auf das Land übergehe.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erläutert, an den Schülerverkehren selbst werde nichts geändert. Denn natürlich müssten die Schülerinnen und Schüler weiterhin zur Schule gebracht werden. Die sehr unterschiedlichen Regelungen im Land zur Organisation der Schülerverkehre blieben selbstverständlich bestehen. Das liege meist in der Hand der Kommunen.

Es gehe am Ende nur um die Frage, inwieweit Tickets im Rahmen des regulären öffentlichen Verkehrs gekauft würden und hier Verträge existierten, die die meisten Kommunen sicherlich hätten, was bestimmte Fahrkarten für Freifahrtberechtigungen angehe.

Darüber hinaus gebe es ja in vielen Regionen noch freiwillige Angebote – beispielsweise das SchokoTicket –, die natürlich mit diesem Modell auch besser und in weiten Teilen günstiger würden.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) fragt nach, wie die Kinder zur Schule kämen, also ob das noch über den normalen städtischen Schülerverkehr erfolge, der auch von der Stadt bezahlt werde.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erklärt, an den bisherigen Freifahrtsberechtigungsregeln werde nichts geändert. Dabei handele es sich um eine gesetzliche Regelung. Über zukünftige Änderungen lasse sich diskutieren, aber im Moment bleibe das unverändert.

Es gebe aber darüber hinaus zahlreiche Angebote für Schülerinnen und Schüler, bei denen Schülerinnen und Schüler Fahrkarten – überwiegend hießen die SchokoTicket – bekommen hätten und Kommunen Schülerverkehr und Mobilität von Schülerinnen und Schülern in vielfältiger Weise unterstützt hätten.

Darüber hinaus gebe es Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und Kommunen, die Standardfahrkarten gekauft und Schülern vergünstigt angeboten hätten. Es gebe im Land alle möglichen Modelle.

Es gehe nicht um die Organisation der Schülerverkehre selbst, sondern um die Bereitstellung vergünstigter Tickets.

Beim 49-Euro-Ticket handele es sich ja um einen Einstiegspreis, so **Carsten Löcker (SPD)**. Er habe die Frage, ob es sich bei dem günstigeren Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler auch um einen Einstiegspreis handele oder es bei 29 Euro bleiben werde.

Diese Frage betreffe generell die Kosten des öffentlichen Verkehrs, so **Minister Oliver Krischer (MUNV)**. Auch in der Vergangenheit habe es in jedem Jahr Diskussionen über Preissteigerungen auch bei vergünstigten Abos gegeben. Die Frage, ob das irgendwann beim Deutschlandticket und daraus abgeleiteten Tickets auch der Fall sein werde, sei spekulativ und im Moment nicht zu beantworten. Ticketpreissteigerungen im öffentlichen Verkehr habe es in der Vergangenheit immer gegeben. Die seien am Ende das Ergebnis politischer Entscheidungen.

4 Finanzierung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV ab dem 01. Januar 2024 bis 31. Dezember 2030 (*Bericht beantragt von der Fraktion der FDP [s. Anlage 2]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1241

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Ich versuche, es kurz zu machen. Am 1. März habe ich Ihnen hier zur Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel, die wir vom Bund bekommen haben, berichtet und dabei betont, dass wir die zur Sicherung der Bestandsverkehre einsetzen wollen, um hier auf jeden Fall auch dafür zu sorgen, dass das Angebot, das es heute gibt, mindestens erhalten bleibt. Wir wollen in jedem Fall Abbestellungen im SPNV aufgrund einer zu geringen Mittelausstattung vermeiden.

Um den Zweckverbänden die nötige Planungssicherheit zusichern zu können, muss die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung angepasst werden. Das soll im Laufe dieses Jahres passieren. Dazu fehlen aber nach wie vor genaue Zahlen. Das hängt insbesondere damit zusammen, dass wir im letzten Jahr enorme Schwankungen der Energiepreise hatten und die Wirkung von anderen staatlichen Ausgleichsmechanismen auf die Verkehrsunternehmen. Da sind wir im Moment aber in der Abstimmung und hoffen, dass wir das auch zeitnah hinbekommen. Aber, wie gesagt, um das wirklich belastbar machen zu können, braucht es entsprechende Zahlen. Aber da ist mein Haus mit den Zweckverbänden auch entsprechend unterwegs.

Darüber hinaus möchte ich noch einmal betonen, dass wir zusätzlich 200 Millionen Euro für den SPNV und ÖPNV bereitgestellt haben, um Kostensteigerungen aufzufangen zu können. Leider werden diese Mittel, die wir jetzt zusätzlich bereitgestellt haben, auch wieder durch Erhöhungen der Trassenentgelte bei der DB aufgefangen. Also nur ein Teil des Bundesgeldes bleibt am Ende wirklich hier im öffentlichen Verkehr. Es wird postwendend nach Berlin zurücküberwiesen. Das ist misslich. Das ist ein Punkt, den man bei der zukünftigen Finanzierungsgestaltung intensiver diskutieren muss und der nach meiner Auffassung auch geändert gehört.

Wir hatten kürzlich die Verkehrsministerkonferenz in Aachen. Dort gab es ein sehr großes Einvernehmen aller 16 Landesverkehrsminister über alle Parteigrenzen hinweg, dass wir, wollen wir die Ziele des Bundes, was die Fahrgastzahlen, die Verkehrswende und die Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz angeht, erreichen, hier ein stärkeres Engagement brauchen.

Für mich als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz wird in der zweiten Jahreshälfte sicherlich eine Hauptaufgabe darin bestehen, dass wir beim Ausbau- und Modernisierungspakt, den wir jetzt intensiv verhandelt haben und bei dem wir auch gute Schritte vorangekommen sind, was die Ziele angeht, auch eine substanzielle Finanzierungsvereinbarung mit allen Beteiligten hinbekommen. Das ist nötig. Sonst wird dieser Ausbau- und Modernisierungspakt sicherlich nicht das einlösen, was sich viele von ihm versprochen haben.

Christof Rasche (FDP) erinnert an die Forderung der Zweckverbände, dass die Bestandsverkehre gesichert und finanziert werden müssten, weil sonst schon im Laufe des Frühjahrs hätten Abbestellungen vorgenommen werden müssen.

Er habe es jetzt so verstanden, dass die Bestandsverkehre gesichert würden; dafür werde gesorgt. Die Summe könne noch nicht genau beziffert werden. Man sei gerade dabei, das zu regeln.

Er habe die Frage, ob die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung dann nur für 2024 gelte oder auch für die folgenden Jahre.

In den nächsten Jahren werde mehr Geld benötigt, um die Ziele des Bundes und des Landes im ÖPNV zu erreichen.

Im Koalitionsvertrag für Nordrhein-Westfalen stehe: Sollte vom Bund mehr Geld kommen, lege diese Koalition die gleiche Summe noch mal drauf. – Das wären 541 Millionen Euro und nicht 200 Millionen. Er wolle gerne wissen, ob vorgesehen sei, den Koalitionsvertrag eins zu eins umzusetzen.

Er sei nicht in der Position, sagen zu können, was der Landtag bei den Haushaltsberatungen für das Jahr 2024 beschließen werde, so **Minister Oliver Krischer (MUNV)**. Er könne aber versichern, dass sich der Verkehrsminister dieses Landes sehr stark für eine angemessene Ausstattung einsetzen werde. Dafür biete der Koalitionsvertrag eine hervorragende Grundlage.

Die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung gelte natürlich für die nächsten Jahre bis 2031. Das mache das Verfahren auch etwas aufwendiger. Es handele sich aber um ein eingeübtes Verfahren, das in Nordrhein-Westfalen nicht neu sei.

Carsten Löcker (SPD) fragt, ob es im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz Hinweise darauf gegeben habe, was mit dem genannten weiteren Gutachten des Bundes genau untersucht werden solle, und bittet den Minister, den Ausschuss möglichst frühzeitig daran teilhaben zu lassen, wenn er über Informationen zu dem Gutachten verfüge.

Minister Oliver Krischer (MUNV) legt dar, Grundlage sei der Koalitionsvertrag der Ampel auf Bundesebene. Darin definiere der Bund bestimmte Ziele für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und sage, es solle einen Ausbau- und Modernisierungspakt geben. Im Moment werde daran gearbeitet, diesen Ausbau- und Modernisierungspakt von den sehr allgemeinen Zielen auf ein konkret ausgestaltetes öffentliches Verkehrssystem für die nächsten Jahre herunterzubrechen. Bei der Verkehrsministerkonferenz sei intensiv diskutiert worden, was hierbei im Einzelnen zu berücksichtigen sei.

Ein Zielsystem lasse sich aber vergleichsweise leicht entwickeln. Die entscheidende Frage sei, wie das mit Geld hinterlegt werde, damit entsprechende Ausbau- und Investitionsmaßnahmen finanziert werden könnten. Dazu führe man – insbesondere er als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz – regelmäßig Gespräche mit dem Bund. An der Stelle habe er auch die sehr klare Rückendeckung seiner 15 Länderkolleginnen

und -kollegen. Man erwarte vom Bund, dass er hier mehr Verantwortung übernehme. Denn wenn der Bund erwarte, dass die Länder eine bestimmte Leistung erbrächten, müsse auch ein Weg gefunden werden, das Ganze mit Leben zu füllen und auszugestalten.

Dem dienten auch die ganzen Gutachten, die seitens des Bundes in Auftrag gegeben würden, die man im Einzelnen nicht kenne.

Am Ende werde die Frage sein, wie die Länder und der Bund zu einer gemeinsamen Linie kämen. Das werde in der Verkehrspolitik in den nächsten Monaten eine entscheidende Frage werden.

Der Minister habe vorhin richtigerweise, so **Christof Rasche (FDP)**, auf den Haushaltsgesetzgeber hingewiesen, der dafür verantwortlich sei, die Gelder zur Verfügung zu stellen, die im Koalitionsvertrag begründet seien. Das wären diese zusätzlichen 541 Millionen Euro. Er könne versichern, dass sich der Minister darüber keine Sorgen machen müsste, wenn die FDP die Mehrheit hätte.

5 Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Glasfaserkabel-Sabotage in Bochum und die Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet
(Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 3])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1243

Klaus Esser (AfD) bedankt sich für den umfassenden Bericht, zu dem er keine ergänzenden Fragen habe.

6 Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um das Bahnunglück bei Köln mit mehreren Toten *(Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1264

Klaus Esser (AfD) bedankt sich für den Bericht, zu dem er keine ergänzenden Fragen habe.

Im Namen der regierungstragenden Fraktionen spricht **Ina Besche-Krastl (GRÜNE)** den Angehörigen der Verstorbenen ihr Beileid aus.

Im Namen des Ausschusses schließt sich **Vorsitzender Matthias Goeken** dieser Beileidsbekundung an.

7 Verschiedenes

a) Brief an Dr. Volker Wissing

Gordan Dudas (SPD) spricht die Projekte an, die seitens des Bundes zur Beschleunigung angestanden hätten. Das Land habe dazu ja Stellung nehmen sollen. Minister Krischer habe Bundesminister Wissing einen Brief geschrieben und darin seinen Unmut zum Ausdruck gebracht und seine Position definiert. Er bitte darum, dem Ausschuss den Brief, wenn möglich, zur Verfügung zu stellen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) sagt das zu; er habe dagegen keine grundsätzlichen Bedenken.

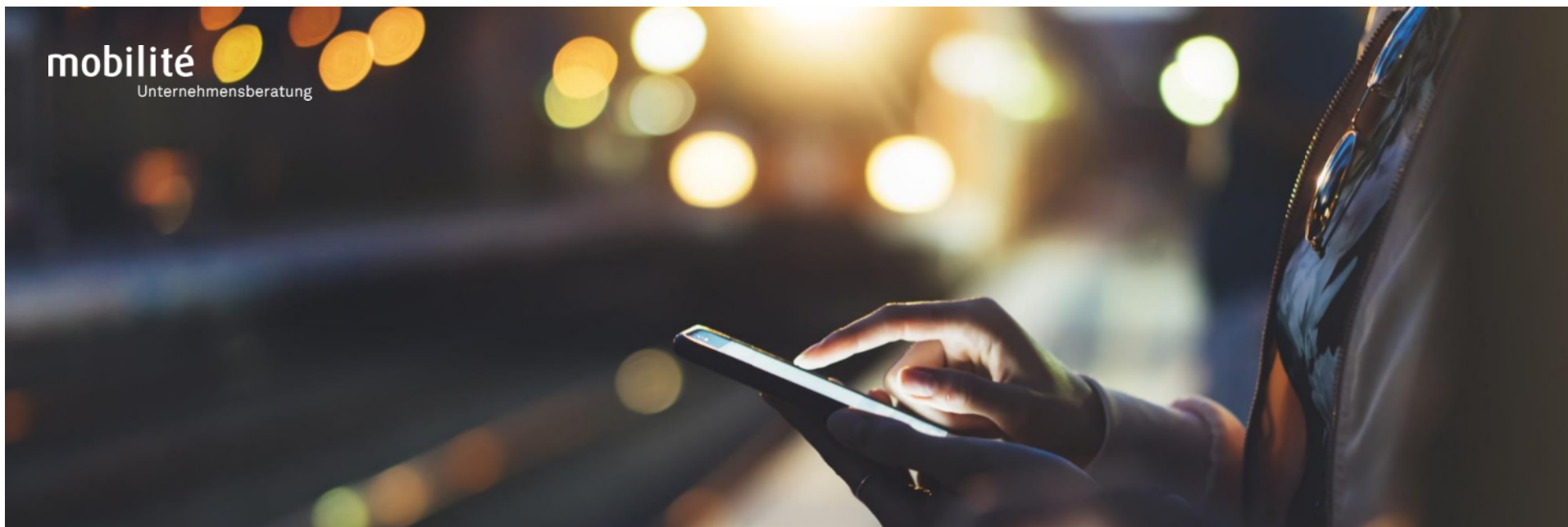
b) Ausschussreise in die Niederlande

Vorsitzender Matthias Goeken teilt mit, dass die geplante Ausschussreise nach Amsterdam und Rotterdam genehmigt worden sei, und bittet darum, sich zeitnah nach Zugang der Einladung anzumelden.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

4 Anlagen

28.06.2023/29.06.2023



Landtag NRW | Verkehrsausschuss

Gutachten im Bereich Finanzierung des OPNV am Beispiel des VRS-Raumes

Düsseldorf, 17.05.2023

Die folgenden Ziele & Erwartungen für das Gutachten wurden für den Auftrag definiert

Ziele
<ul style="list-style-type: none"> ■ Abschätzung des Angebotsausbaus, der für eine Verdopplung der Fahrgastzahlen notwendig ist ■ Ermittlung des Finanzierungsbedarfs für den Angebotsausbau ■ Identifikation geeigneter alternativer Finanzierungsinstrumente zur Erzielung eines signifikanten Finanzierungsbeitrags ■ Bewertung & Quantifizierung der Finanzierungsinstrumente der Umsetzbarkeit und Potenziale (verkehrsökonomisch und juristische/politisch) ■ Realistische Einschätzung zu den erforderlichen Umsetzungsschritten für die Realisierung ■ Nachvollziehbare Präsentation der Ergebnisse den Gremien des VRS sowie der Gebietskörperschaften



Erwartungen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Strategische Flughöhe einnehmen: ✓ <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fokus der Arbeiten auf die strategische Ebene <input type="checkbox"/> Nicht in operativen Details „verlieren“ ■ Kennzahlenbasiert kalkulieren: ✓ <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Nutzung weniger branchenüblichen Kennzahlen, die ein genaues und dennoch pragmatisches Vorgehen ermöglichen ■ Transparent und nachvollziehbar aufbereiten: ✓ <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transparente Herleitung insbes. der Kalkulationsschritte (für die politische Kommunikation) <input type="checkbox"/> Nachvollziehbare Ergebnisdarstellung inkl. Umsetzungsperspektive in den politischen Gremien ■ Ökonomische und rechtliche Perspektive integrieren: ✓ <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Identifikation des verkehrsökonomisch-rechtlichen Optimums der Finanzierungsinstrumente (auch Bundes- u. Landesebene miteinbeziehen)

Agenda

1	Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS
2	Alternative Finanzierungsinstrumente

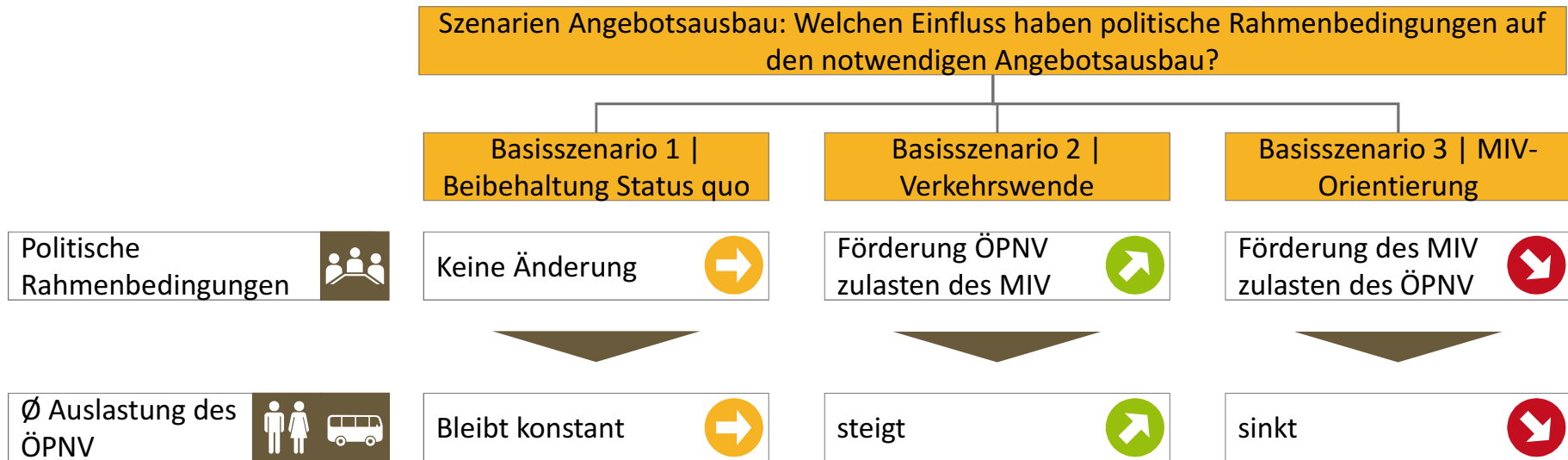
Die Anforderungen aus dem Koalitionsvertrag NRW definieren den Rahmen für die ÖV-Entwicklung und -Finanzierung



Koalitionsvereinbarung CDU / GRÜNEN 2022–2027

- „Unser Ziel ist es, den **Verkehrsanteil** deutlich in seine Richtung (Anm.: des ÖPNV) zu verschieben.“ (Zeile 1655f.)
- „Bis 2030 wollen wir das **Angebot im ÖPNV** um mindestens **60 Prozent** erhöhen.“ (Zeile 1657f.)
- Für den erforderlichen Ausbau und die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV ist eine deutliche **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** notwendig. (Zeile 1710f.)
- Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die **Landesmittel** für den ÖPNV **erhöhen**. (Zeile 1713f.)
- Wir werden Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer **Drittnutzerfinanzierung ermöglichen**. (Zeile 1717f.)

Wir haben drei verschiedene Basisszenarien hinsichtlich des künftigen Finanzierungsbedarfs untersucht



Wir haben für die folgenden Szenarien die Effekte im Bereich Nachfrage und Finanzierungsbedarf im Vergleich zum Basisjahr ermittelt

Szenario 1a

Minimalszenario
„Gleichziehen mit heutiger
Branchenspitze“

- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
- **SPNV: Realisierung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
- Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →

Szenario 1b

„Verdopplung ÖPNV-
Angebot“

- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
- **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
- Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →

Szenario 2a

„Erreichung Branchenspitze
& hohe Nachfrage“

- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
- **SPNV: Abbildung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
- Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗

Szenario 2b

„Übertrumpfen der
Branchenspitze bis 60%-Ziel
und Nachfragesteigerung“

- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um 60% (Ziel Koalitionsvertrag NRW)**
- **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
- Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗

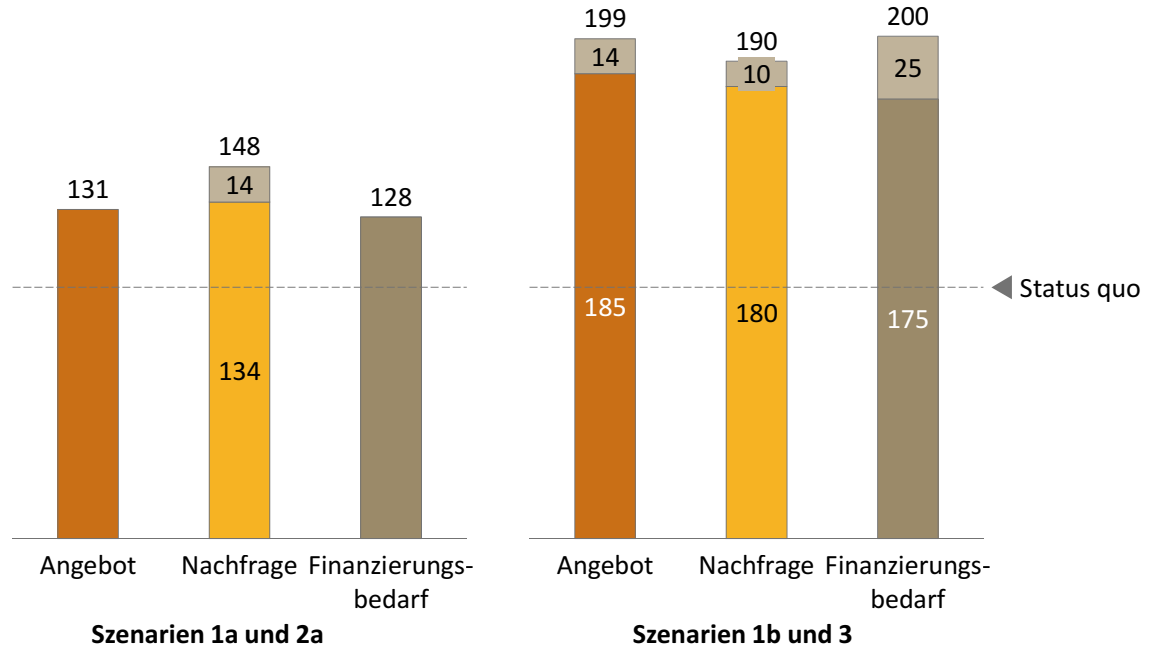
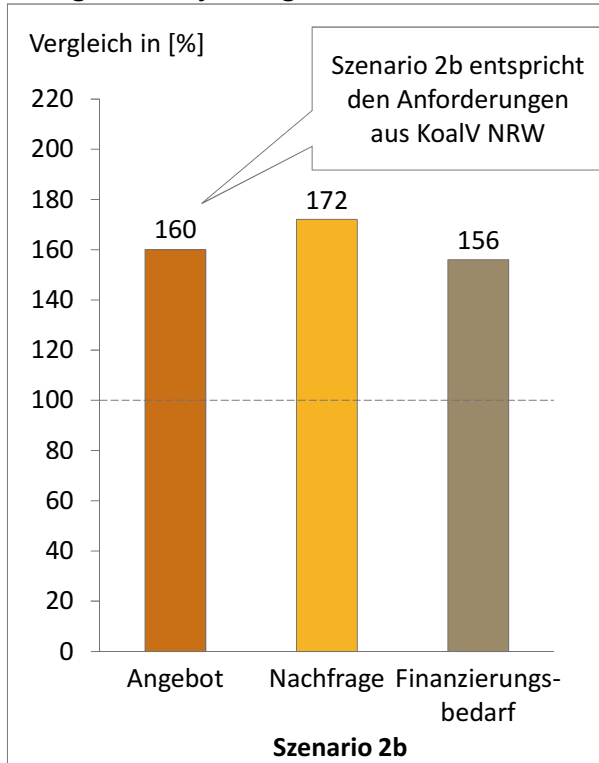
Szenario 3

„Verdopplung Angebot &
niedrige Nachfrage“

- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
- **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale & möglicher Kapazitäten (optimistisches Maximum)**
- Auslastung im Vergleich zum Status quo **sinkt** ↘

Je nach Szenario ergibt sich eine Steigerung des Finanzierungsbedarfes zwischen 28% und 100%

Vergleich der jeweiligen Szenarien mit dem Status quo



■ Zusätzliche Steigerung bei Szenario 2a bzw. 3

Der Finanzierungsbedarfs des Szenario 2b beträgt mindestens 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch alternative Antriebe (CVD)

Prämissen / Ergebnisse	„Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“
	Szenario 2b
Angebot ÖSPV	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung um +63 % (doppeltes Delta zum Best in Class)
Angebot SPNV	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung um +54% (Ausnutzen aller Potenziale auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten)
Auslastung	<ul style="list-style-type: none"> Steigt: + 10% im ÖSPV; +7% im SPNV
Nachfrage	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung um +72% (überproportionale Erhöhung zum Angebotsausbau)
Ergiebigkeit (€/Pkm)	<ul style="list-style-type: none"> Sinkt im Durchschnitt
Finanzierungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich 300 bis 360 Mio. € p.a. (+56%, Preisstand 2019)

Ein größerer Ausbau erscheint derzeit nicht realisierbar

SPNV: +75 bis +135 Mio. € p.a.
ÖSPV: +225 Mio. € p.a.

Steigerung auf zusätzlich **425 bis 510 Mio. € p. a.** durch Kostenanstieg bis **2030*** (inkl. alternative Antriebe**)

* Annahme Kostensteigerung: Fortschreibung der Gesamtkosten um durchschnittlich 3,0% p.a. bis 2030

**Annahme CVD (Clean Vehicle Directive): 25% der Fahrzeuge bis 2030 auf emissionsfreie Antriebe umgestellt, 10% Steigerung der jeweiligen Betriebskosten durch CVD

Der Finanzierungsbedarf für den ÖV wird in jedem der Szenarien um mindestens rd. 28% steigen

Übersicht der zentralen Ergebnisse der Szenarien¹⁾²⁾

Kriterien	Status quo	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 3
		Minimalszenario „Gleichziehen mit heutiger Branchenspitze“	„Verdopplung ÖPNV- Angebot“	„Erreichung Branchenspitze & hohe Nachfrage“	„Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“	„Verdopplung Angebot & niedrige Nachfrage“
Angebot [Platzkm, Mio.]	22.700	29.835 (31%)	41.920 (85%)	29.830 (31%)	36.300 (60%)	45.230 (99%)
Nachfrage [Perskm, Mio.]	5.560	7.470 (34%)	9.990 (80%)	8.210 (48%)	9.600 (72%)	10.580 (90%)
Finanzierungsbedarf p.a. [Mio. EUR]	565 – 635	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €)	990 – 1.110 (+75% = 420 – 480 Mio. €)	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €)	870 – 995 (+56% = + 300 - 360 Mio. €)	1.120 – 1.270 (+100% = 550 – 640 Mio. €)
Finanzierungsbedarf p.a. inkl. Kostensteigerung [Mio. EUR]	800 – 895	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €)	1.390 – 1.570 (+75% = 590 – 675 Mio. €)	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €)	1.220 – 1.400 (+56% = + 425 - 510 Mio. €)	1.575 – 1.795 (+100% = 780 – 900 Mio. €)

1) Werte in Klammern geben die Steigerung gegenüber dem Status quo an

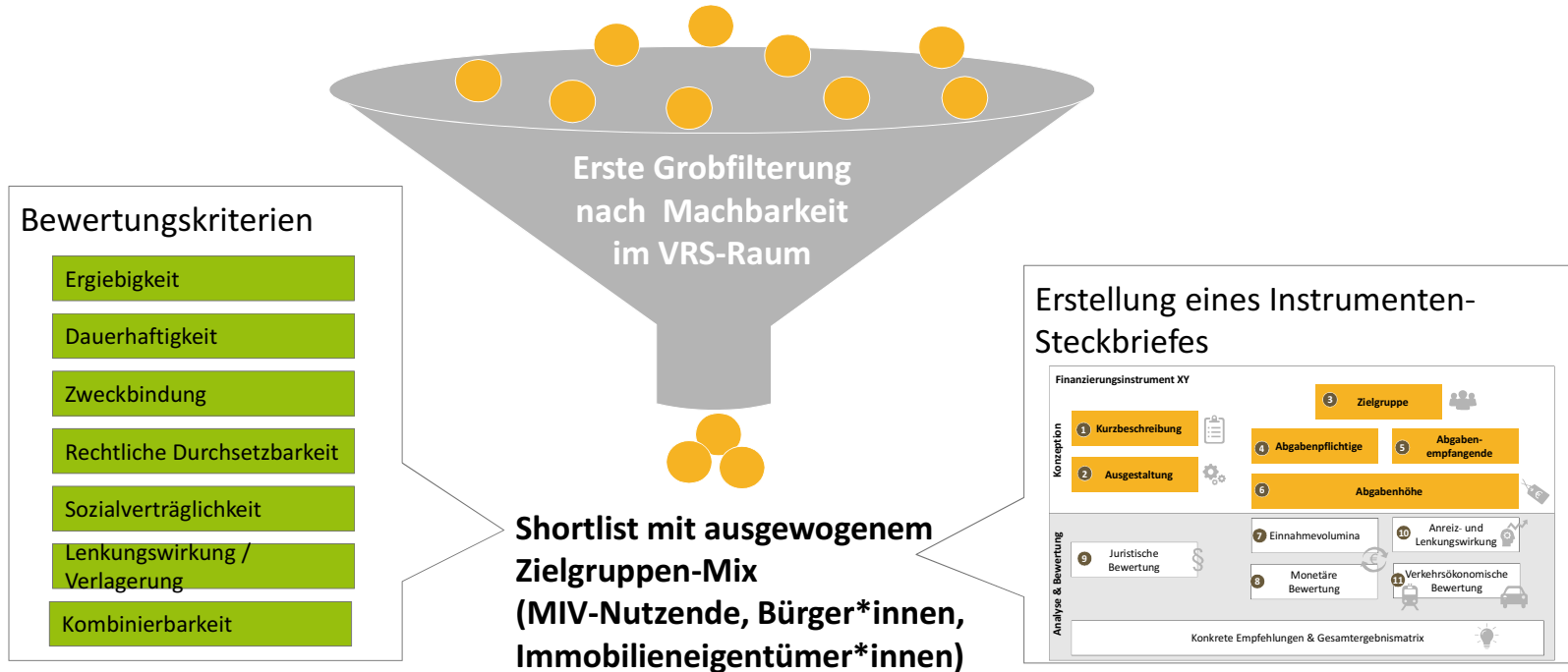
2) Finanzierungsbedarf wurde in Bandbreiten berechnet, die vom Angebotsausbau im SPNV abhängen

Agenda

1	Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS
2	Alternative Finanzierungsinstrumente

Auf Basis von Bewertungskriterien wurde für den VRS-Raum eine Short-List von weiter auszuarbeitenden Finanzierungsinstrumenten abgestimmt

Vollumfängliche Zusammenstellung aller denkbaren Finanzierungsinstrumente aus Marktrecherche, Literatur, Best-Practices u. Markterfahrungen



Aus dieser Longlist der Finanzierungsinstrumente wird anhand abgestimmter Bewertungskriterien eine ausgewogene Shortlist gebildet

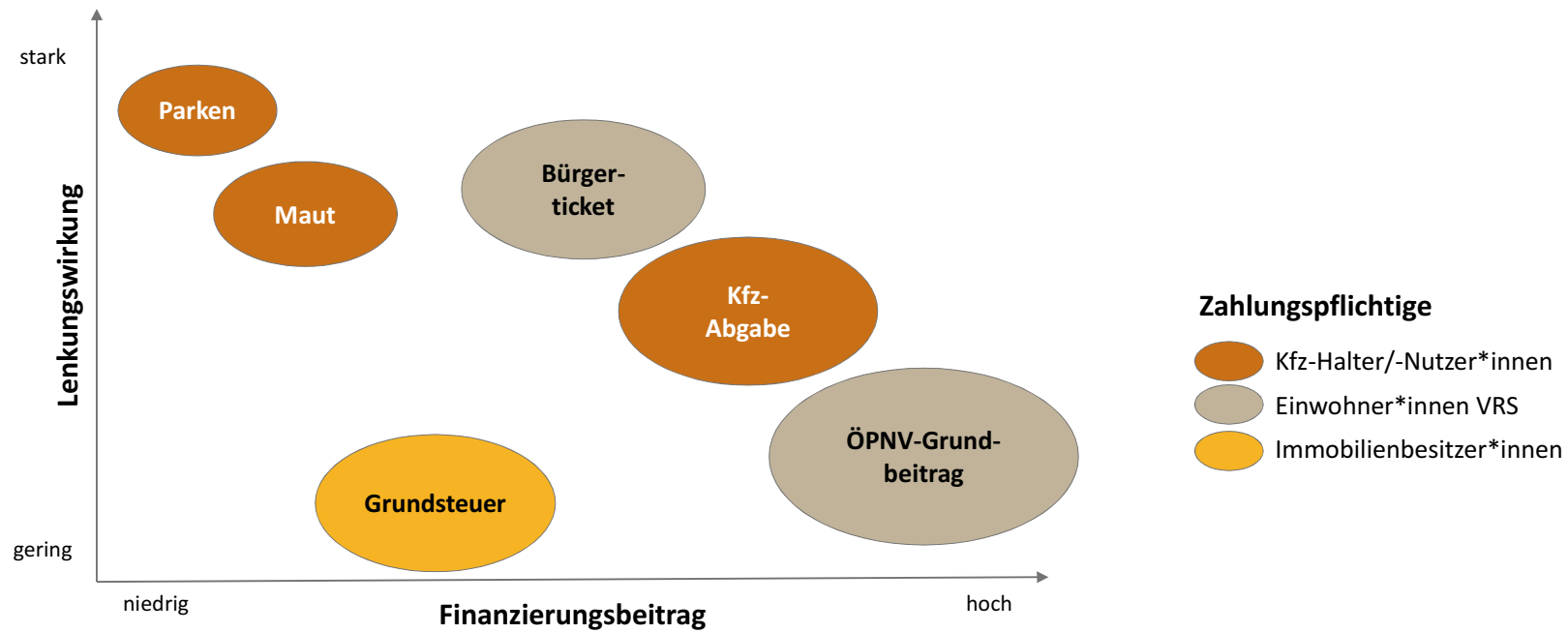
Steuer	Beitrag	Gebühr	Sonderabgabe	Einbeziehung privater Dritter
<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundsteuer ■ Gäste-Bettensteuer ■ Parkplatzsteuer ■ Infrastruktur-zuschlag ■ Anpassung bestehender Steuern (Mineralölsteuer o.ä.) ■ ... 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließungsbeitrag ■ ÖPNV-Grundbeitrag ■ Bürgerticket ■ Bürgerticket (Freikontingent) ■ ... 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkraum-bewirtschaftung ■ Stellplatzablöse ■ ÖPNV Grundgebühr ■ Maut ■ ... 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Arbeitgeberabgabe ■ Einzelhandelsabgabe ■ Veranstaltungsabgabe ■ Kurtaxe ■ ... 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Job-Ticket (verpfl. & freiw.) ■ Kombiticket (verpfl. & freiw.) ■ Mieterticket (verpfl.) ■ Stellplatzabgabe (verpfl.) ■ Städtebauliche Verträge (freiw.) ■ ÖPP (freiw.) ■ ...

Die Short List umfasst folgende Instrumente mit verschiedenen Ausprägungen

#	Instrumente	Untersuchte Ausprägungen
1	Maut	1.1 City Maut 1.2 Vignette
2	Parkraumbewirtschaftung	2.1 Anwohnendenparken 2.2 Anheben Parkgebühren
3	ÖPNV-Grundbeitrag	3. ÖPNV-Grundbeitrag
4	Bürgerticket	4.1 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr 4.2 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr ab 9 Uhr 4.3 Vergünstigter Nahverkehr für Bewohner*innen
5	Kfz-Abgabe	5. Anheben Kfz-Steuer
6	Grundsteuer	6. Anheben Grundsteuer

Die Finanzierungsinstrumente unterscheiden sich sowohl hinsichtlich ihres Finanzierungsbeitrages als auch ihrer Lenkungswirkung zugunsten des ÖV

Einordnung der Finanzierungsinstrumente



Das Volumen der neuen Finanzierungs-Instrumente im VRS lässt sich durch verschiedene Parameter aktiv steuern

#	Instrument	Abschätzung Basis-Fall					
		Einnahmepotenzial VRS p.a.	Einheit	Menge	Preis	Erlös p.a. VRS gesamt	Kosten p.a. VRS gesamt
1	Maut	60 Mio. € ²⁾	Einfahrten City-Maut-Zone	Ca. 8,5 Mio.	10,00 €	85,0 Mio. €	25,0 Mio. €
2	Parkraumbewirtschaftung	43 Mio. € ¹⁾	Erhöhung Anteil bewirtschafteter Parkplätze/ Anw.-Parken	Ausweitung Flächen um bis zu 50%	Steigerung der Gebühren um bis zu 50%, Anw.-Parken auf bis zu. 360 € p.a.	43,0 Mio. €	-
3	ÖPNV-Grundbeitrag	200 Mio. €	Zahlungspflichtige Einwohner*innen VRS	2.380.000	10,00 € / Monat 120,00 € / Jahr	285,0 Mio. €	85,0 Mio. €
4	Bürgerticket (kostenloser ÖV)	80 Mio. €	Zahlungspflichtige Einwohner*innen VRS	2.380.000	30,00 € / Monat 360,00 € / Jahr	855,0 Mio. €	690,0 Mio. € Einn.-Entfall 85,0 Mio. € Erhebung
5	Kfz-Abgabe	115 Mio. €	Kfz-Halter	1,9 Mio.	60,00 € / Jahr	115,0 Mio. €	-
6	Grundsteuer	45 Mio. €	Einnahmen Grundsteuer B	444,7 Mio. €	Erhöhung Hebesatz um 10%	45,0 Mio. €	-
	Gesamt*	Ca. 540,0 Mio. €					

mobilité * Summe nur informativ, Umsetzung aller Maßnahmen parallel mit diesen Annahmen eher theoretisch denkbar

- Unternehmensberatung 1) Bandbreite höher bei anderen Szenarien mit größerer Preisanpassung, für Köln Annahmen zur Anpassung getroffen
2) Basisszenario umfasst nur Maut für Köln

Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (1/2)

#	Instrument	Gesetzgeber			Geschätzter Umsetzungszeitraum (min.)	Zweckbindung
		Bundesebene	Landesebene	Kommunalebene		
	Verantwortlichkeit	MdB, DST, DLK, DStGB	MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW	Mitarbeiter kommunales Gremium	Ø 18 Monate (Bundesgesetz)	
1	City-Maut	Regelung für Bundesfernstraßen, §§ 7, 8 FStrG; nicht sinnvoll Erträge im Bundeshaushalt	Schaffung neuer Straßennutzungsgebührentatbestand, für Straßen, die in Landesverwaltung stehen		Ca. 1,5 bis 2,5 Jahre	Grds. ja, da Benutzungsgebühr
2	Parkraumbewirtschaftung		Ausweitung bewirtschafteter Flächen durch Kommune (Ermächtigungsgrundlage: § 6a StVG, §§ 13, 45 StVO) Ggf. Anhebung des Gebührenrahmens der Landesgebührenordnung	Anpassung der auf die Landesgebührenordnung folgenden einzelnen Gebührenfestsetzung	Ca. 1 Jahr	Nein, VG Aachen Beschluss vom 19.01.2007 - 2 L 432/06
3	ÖPNV-Grundbeitrag		Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG): • Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme • Tatbestandliche Konkretisierung	Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG	Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, min. 1 Jahr	Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung

Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (2/2)

#	Instrument	Gesetzgeber			Geschätzter Umsetzungszeitraum (min.)	Zweckbindung
		Bundesebene	Landesebene	Kommunalebene		
	Verantwortlichkeit	MdB, DST, DLK, DStGB	MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW	Mitarbeiter kommunales Gremium	Ø 18 Monate (Bundesgesetz)	
4	Bürgerticket (kostenloser ÖV)		Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG): <ul style="list-style-type: none"> Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme Tatbestandliche Konkretisierung 		Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, 1 Jahr	Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung
5	Kfz-Abgabe	Probl: Doppelbelastung über Kfz-Steuer (Bund) und Kfz-Abgabe (Kommune)		Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG	1,5 Jahre	Steuer (Bund): Nein Beitrag: Grds. ja, da für Bereitstellung einer Einrichtung
6	Grundsteuer	Art. 105, 106 GG i.V.m. GrStG & BewG		Hebesatzbestimmungsrecht Kommune (Art. 28 Abs. 2 GG)	<ul style="list-style-type: none"> Grundsteuerreform (Bund) langwierig, 4 Jahre; Hebesatz vermutlich schneller, 1,5 Jahre 	Nein

Fazit

- Ein **Angebotsausbau** um rd. 60% (Koalitionsziel) erhöht den **Finanzierungsbedarf** um 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch die CVD (+56%)
- **Alternative Finanzierungsinstrumente** können einen signifikanten Beitrag zur Deckung dieser Finanzierungslücke leisten
- Einige der Finanzierungsinstrumente haben eine **positive Lenkungswirkung** in Richtung des **Umweltverbundes**
- Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert **rechtliche Gestaltung** auf **Bundes-, Landes- und Kommunalebene**
- Aufgrund der rechtlichen und politischen **Herausforderungen** empfiehlt sich ein **gemeinsames Vorgehen** aller ÖV-Verantwortlichen (ggf. länderübergreifend)



Kontaktdetails



Dr. Hendrik Koch
Director

+49 221 921827-15
hendrik.koch@mobilite.de



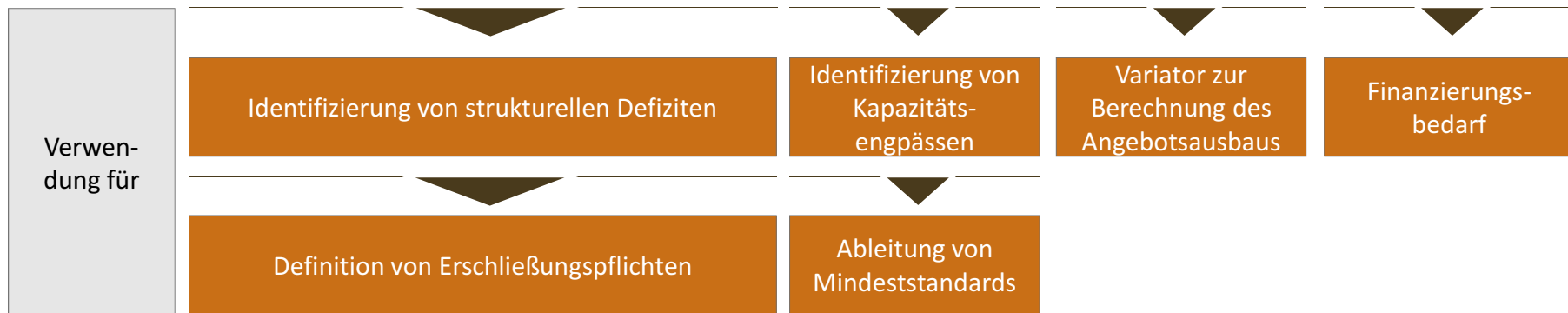
Nils Hansen
Director

+49 221 921827-20
nils.hansen@mobilite.de

mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG
Hildeboldplatz 23-25
50672 Köln
www.mobilite.de

Die definierten Kennzahlen für die Szenarien konnten mit den verfügbaren Datenquellen schritt-weise ermittelt werden

Kennzahl	Takt	Haltestellendichte	Angebot/ Nachfrage	Auslastung	Defizit
Definition	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenabfahrten pro Haltestelle pro Stunde und Haltestellenabfahrten pro Haltestelle pro Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittliche Distanz der Einwohnenden eines Landkreises zur nächsten Haltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> Platzkilometer pro Einwohnende Personenkilometer pro Einwohnende 	<ul style="list-style-type: none"> Personenkilometer pro Platzkilometer 	<ul style="list-style-type: none"> Defizit pro Platzkilometer
Datenquelle	GTFS	INKAR	VDV/NVR	VDV/NVR	JA ¹⁾ der VU + NVR-Daten



**Freie
Demokraten**Landtagsfraktion
Nordrhein-Westfalen **FDP****Christof Rasche MdL**
Sprecher für Verkehr
Sprecher für Sport

Herrn
Matthias Goecken (MdL)
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

5. Mai 2023

Beantragung eines Tagesordnungspunktes mit schriftlichem und mündlichem Bericht für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. Mai 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der Fraktion der FDP beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. Mai 2023 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht:

Finanzierung des SPNV und den straßengebundenen ÖPNV ab dem 01. Januar 2024 bis 31.12.2030

Der Bestandsverkehr für 2023 ist gesichert. Ab 2024 ist Finanzierung des ÖPNV unklar, also nicht gesichert. Die drei Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen haben in der Anhörung in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 03. März 2023 beklagt, dass die Bestandsverkehre für 2024 nicht gesichert seien. Dringend erforderlich sei zudem Planungssicherheit, also eine Finanzierungszusage, für die Folgejahre 2025 und 2026. Angesichts der hohen Energie- und Personalkosten sowie der Inflation ist eine Finanzierung des bestehenden ÖPNV ab 2024 mit den gesetzlich festgeschriebenen Pauschalen ohne eine Mehrkostenabdeckung durch das Land nicht gewährleistet. Wenn der Bestandsverkehr nicht mehr zuverlässig finanziert wird, kann es dazu kommen, dass bestimmte Strecken für den Verkehr eingestellt werden. Das wäre hinsichtlich der Bestrebungen der Landesregierung, bis 2030 das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 % zu erhöhen, katastrophal. Die Bürger würden sich wieder mehr auf den eigenen PKW verlassen. Nur ein langfristig zuverlässiger ÖPNV ist in der Lage, die Bürger für den SPNV



@Chris_Rasc



/ChristofRasc



christof.rasc



ChristofRasc

**Freie
Demokraten**Landtagsfraktion
Nordrhein-Westfalen **FDP**

und den straßengebundenen ÖPNV zu begeistern und sie auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu halten. Und das setzt zwingend eine zuverlässige Finanzierung voraus.

Ohne weitere, zusätzliche Mittel können ab 2024 nicht einmal die steigenden Kosten des bestehenden Angebots vollständig und dauerhaft finanziert werden - von einer Weiterentwicklung des SPNV kann ohne eine Finanzierungszusage der Landesregierung nicht mehr die Rede sein.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um einen Sachstandsbericht insbesondere zu folgenden Fragestellungen:

1. Wie wird die Landesregierung die Finanzierung der Bestandsverkehre ab dem Fahrplanwechsel 10.12.2023 absichern?
2. Wie wird die Landesregierung die erforderliche Planungssicherheit und die damit vorausgesetzte Finanzierung für die Jahre 2025 und 2026 absichern?
3. Werden die Landesmittel für ÖPPNV und SPNV im gleichen Verhältnis wie die zusätzlichen Regionalisierungsmittel des Bundes an das Land erhöht werden?
4. Wird sich die Landesregierung im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz für eine langfristige Mittelerrhöhung einsetzen, um den Verbänden und Aufgabenträgern Sicherheit bei der Gestaltung des SPNV zu geben?
5. Wie stellt sich die Landesregierung eine Erreichung ihres Ziels, bis 2030 das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 % zu erhöhen, angesichts der ungesicherten Finanzierungslage ab 2024 vor?

Mit freundlichen Grüßen

Christof Rasche

Christof Rasche
FDP-Landtagsfraktion
Nordrhein-Westfalen

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf
Telefon 0211 884 4430
christof.rasche@landtag.nrw.de
christof-rasche.de

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Stv. Vorsitzender der AfD Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Matthias Goeken
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im HausePlatz des Landtags 1
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520
Fax: (0211) 884-3139
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 05.05.2023


im Hause**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.05.2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 17.05.2023 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

„Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Glasfaserkabel-Sabotage in Bochum und den Folgen für den Bahnverkehr im Ruhrgebiet“

In Bochum haben Unbekannte in der Nacht vom 1. auf den 2. Mai Glasfaserkabel der Deutschen Bahn durchschnitten. Das Bochumer Stellwerk wurde dadurch außer Betrieb gesetzt und der Bahnverkehr im Ruhrgebiet am ersten Arbeitstag nach dem verlängerten Wochenende erheblich gestört. Die Reparatur der kaputten Kabel wurde durch die DB als "extrem aufwendig" klassifiziert.¹ Ob es sich bei der Sabotage um einen fehlgeschlagenen Kupferkabeldiebstahl und eine erneute Attacke gegen unsere kritische Verkehrsinfrastruktur handelte, ist bis heute unklar.

Wir bitten zum o.g. Sachverhalt um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie ist der Stand der Ermittlungen im Fall der Sabotage in Bochum?
2. Welche Stellen ermitteln im Fall der Sabotage in Bochum?

¹ <https://www.tagesschau.de/inland/regional/nordrheinwestfalen/bahnverkehr-nrw-sabotage-100.html>

3. Wie beurteilt die Landesregierung den anscheinend unbeschwerten Zugang sowie Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?
4. Wie beurteilt der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen die Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?
5. Wie wird die Gefahr für die Bahninfrastruktur im Spannungsfeld von Sabotage durch Extremisten und/oder Rohstoff-Diebesbanden bewertet?
6. Wie viele Angriffe auf die Schieneninfrastruktur, den Bahnverkehr begleitende bzw. unterstützende Systeme, Gleisanlagen oder sonstige Technik wurden 2022 und 2023 in Nordrhein-Westfalen erfasst?
7. Welche Strecken des Regionalverkehrs waren am 2. Mai 2023 besonders betroffen und wie viele Fahrten sind in Nordrhein-Westfalen am 2. Mai 2023 ausgefallen?
8. Wie viele Pendler und Bahnnutzer waren von der Sabotage am 2. Mai 2023 betroffen?
9. Lässt sich der Schaden infolge der Sabotage konkret beziffern (Schadenssumme der zerstörten Infrastruktur sowie angerichteter volkswirtschaftlicher Schaden)?
10. Welche sofortigen Anstrengungen unternehmen die Deutsche Bahn und ggf. die Verkehrsverbünde/-unternehmen, um einen kurzfristigen, weiteren Angriff, Sabotage und Diebstähle zu verhindern?
11. Wie waren die betroffenen, durchtrennten Kabel in Bochum verlegt bzw. gesichert?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Stv. Vorsitzender der AfD Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Matthias Goeken
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im HausePlatz des Landtags 1
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520
Fax: (0211) 884-3139
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 05.05.2023


im Hause**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.05.2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 17.05.2023 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

„Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um das Bahnunglück bei Köln mit mehreren Toten“

Am 4. Mai 2023 hat ein Intercity-Zug der Deutschen Bahn bei Hürth nahe Köln eine Gruppe Menschen – offenbar ein Bautrupp – erfasst. Zwei von ihnen starben, fünf weitere sollen unter Schock stehen. Unklar ist, ob ein Sicherungsposten vor dem Zug gewarnt wurde und warum der Intercity im Bereich der Baustelle nicht langsam fuhr.¹

Wir bitten zum o.g. Sachverhalt um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Ermittlungen im Fall des tödlichen Bahnunglücks bei Hürth nahe Köln am 04.05.2023?
2. Welche Arbeiten wurden durch den Bautrupp an der Strecke des Unglücks mit Todesfolgen ausgeführt?

¹ <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/koeln-zug-tote-huerth-100.html>

3. Inwiefern wird sich um die Familien der ums Leben gekommenen sowie um die verletzten Personen gekümmert?
4. Werden die betroffenen Familien finanzielle Unterstützungen erhalten?
5. Lässt sich – neben den tödlich verletzten Personen – der entstandene Schaden konkret beziffern?
6. Ist die Nutzung der vom Unglück betroffenen Bahnstrecke wieder gewährleistet?
7. Wie lange war die betroffene Bahnstrecke nach dem Unglück gesperrt?
8. Welche sicherheitsrelevanten Rückschlüsse ergeben sich aus dem Bahn-Unglück für NRW?

Mit freundlichen Grüßen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Klaus Esser', written in a cursive style.

Klaus Esser MdL