



Verkehrsausschuss

3. Sitzung (öffentlich)

9. November 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:13 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- 1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023) 3**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/1200 (Haushaltsgesetz 2023)
Drucksache 18/1500 (Ergänzung zum Haushaltsgesetz 2023)

Vorlage 18/361 (Einbringungsbericht zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/387 (Erläuterungsband zum Einzelplan 10)

Vorlage 18/374 (Landesstraßenbauprogramm 2023)

– mündlicher Bericht der Landesregierung

- 2 Das 49-Euro-Ticket kommt! Finanzielle Rahmenbedingungen und konkrete Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage]) 7**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/366

– Gespräch mit sachverständigen Gästen

3 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein **23**

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

– Wortbeiträge

4 Verschiedenes **25**

hier: **Absetzung/Ansetzung Ausschusssitzung**

Der Ausschuss beschließt, die eigentlich für den 14. Dezember 2022 terminierte Ausschusssitzung zu streichen und stattdessen vor einer noch zu bestimmenden Plenarsitzung kurz zu tagen, um sich in Sachen ÖPNV-Pauschale zu verständigen.

* * *

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/1200 (Haushaltsgesetz 2023)
Drucksache 18/1500 (Ergänzung zum Haushaltsgesetz 2023)

Vorlage 18/361 (Einbringungsbericht zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/387 (Erläuterungsband zum Einzelplan 10)

Vorlage 18/374 (Landesstraßenbauprogramm 2023)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss sowie die zuständigen Fachausschüsse am 02.11.2022)

Vorsitzender Matthias Goeken kündigt an, dass Minister Oliver Krischer (MUNV) heute die für den Verkehrsausschuss relevanten Kapitel des Einzelplans 10 des Haushaltsplans 2023 einbringen werde; zudem liege das Landesstraßenbauprogramm 2023 vor. Der üblichen Praxis folgend, dürften in der heutigen Sitzung nur Verständnisfragen gestellt werden; wegen des engen Zeitrahmens der diesjährigen Haushaltsberatungen fänden bereits in der nächsten Sitzung am 16. November 2022 die Aussprache und die Abgabe der Voten statt.

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Wie wir alle wissen, finden die diesjährigen Haushaltsberatungen unter besonders schwierigen, geradezu herausfordernden Bedingungen statt. Viele Menschen treiben die hohe Inflation sowie die steigenden Strom- und Energiepreise um. Wir haben aber auch – und das betrifft den Ausschuss direkt – verstärkt mit der Frage zu tun, wie wir in der aktuellen Situation nachhaltig mobil bleiben können. Es gibt derzeit das Phänomen der sich überlagernden Krisen. Uns beschäftigt nicht nur der von Putin angefachte Angriffskrieg mit all seinen Folgen, sondern nach wie vor auch die Klimakrise. Im Moment findet in Scharm asch-Schaich die Weltklimakonferenz statt. Selbstverständlich muss der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten, muss mehr leisten als in der Vergangenheit, und diese Frage betrifft natürlich am Ende auch den Haushalt.

Der Ministerpräsident hat in der vergangenen Woche im Anschluss an die Ministerpräsidentenkonferenz deutlich gemacht, wie angespannt die aktuelle Lage in finanzieller Hinsicht ist. Die Einigung mit den anderen Ländern und dem Bund ist ein Kompromiss, der zwar hilft, die Krise zu bekämpfen, der aber – ich sage das sehr deutlich – am Ende allein nicht ausreichen wird.

Nordrhein-Westfalen wird seinen Beitrag dabei leisten, denjenigen zur Seite zu stehen, die in dieser Situation am dringendsten Hilfe benötigen. Parallel werden wir Maßnahmen ergreifen, um NRW unabhängiger und resilienter gegenüber Krisen zu machen, auch das betrifft unseren Arbeitsbereich hier. Ich will aber betonen, dass

die Landesregierung damit in finanzieller Hinsicht bis an die Schmerzgrenze des Möglichen geht. Das wird zwangsläufig dazu führen, dass unsere finanziellen Spielräume nicht nur 2023, sondern auch in den nachfolgenden Jahren begrenzt bleiben. Die Zeiten üppig vorhandener Mittel – wenn es sie denn überhaupt jemals gegeben hat – sind leider vorerst vorbei. Ich glaube aber, dass es richtig ist, die Entscheidung, die wir als Landesregierung jetzt mit der Ergänzungsvorlage getroffen haben, in das Haushaltsverfahren mit einzubringen, um Putin und seinem zerstörerischen Krieg so im Konsens mit den anderen Ländern und dem Bund etwas entgegenzusetzen und für den Zusammenhalt der Gesellschaft sorgen zu können.

Der Verkehrsbereich wird durch die aktuelle Krise in besonderer Weise gefordert. Es gibt gestiegene Baukosten für Brücken und andere Infrastrukturprojekte. Die gestiegenen Energiepreise betreffen den Nahverkehr und selbstverständlich auch den Individualverkehr und das Transportgewerbe. Wenn hier die Kosten deutlich steigen, bedeutet das natürlich, dass Mobilität, Wohlstand, soziale Teilhabe und Sicherheit infrage stehen.

Eine umweltfreundliche und zuverlässige Mobilität ist auch in diesen Zeiten ein Grundbedürfnis, und deshalb ist deren Sicherung das erklärte Ziel der Landesregierung. Vor diesem Hintergrund begrüße ich ausdrücklich, dass sich die Ministerpräsidentenkonferenz in der vergangenen Woche auf die Einführung des Deutschlandtickets geeinigt hat. Dieses Ticket wird den öffentlichen Verkehr in Deutschland erheblich verändern. Es gibt viele Vergleiche, die nach dieser Entscheidung angestellt worden sind. Wir werden jetzt darüber diskutieren müssen, wie wir das insgesamt ausgestalten. Da sind noch sehr viele Fragen offen. Man sollte aber nicht aus den Augen verlieren, dass das Fahren mit Bus und Bahn für Millionen von Menschen, die das bisher nicht getan haben, plötzlich attraktiv wird. Eine Monatskarte, etwa für das Pendeln zwischen zwei Städten, kostete bisher teilweise einen höheren dreistelligen Betrag. Nun wird es die Möglichkeit geben, sich für 49 Euro deutschlandweit zu bewegen. Das ist eine revolutionäre Veränderung. Ich glaube auch, dass der einheitliche Tarif eine Niederschwelligkeit mit sich bringt, die viele Menschen dazu bewegen wird, sich für den öffentlichen Verkehr zu entscheiden.

Ich freue mich, dass wir uns jetzt an diesem Punkt befinden, auch wenn wir noch lange nicht fertig sind. Wir werden gleich sicherlich noch ausführlicher darüber sprechen. Bedenkt man, wo wir mit der Debatte in den Sommerferien noch standen, wird klar, dass wir bis jetzt einen insgesamt erfolgreichen Weg gegangen sind. Ich will aber keinen Hehl daraus machen, dass es mit Blick auf die Einigung im Rahmen der MPK auch einen faden Beigeschmack gibt: Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel seitens des Bundes, für die die Länder schon lange vor den Debatten über das 9- bzw. 49-Euro-Ticket kämpften, erfolgt nicht im erforderlichen Umfang. Nachdem jahrelang nichts passiert war, haben wir erstmals einen – wenn auch aus unserer Sicht nicht ausreichenden – Fortschritt erreicht. Ich möchte deshalb deutlich sagen: Die Finanzierung des Tickets und die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen fordern alle Beteiligten, auch das Land Nordrhein-Westfalen, auf das Äußerste heraus. Wir gehen mit dem Verkehrshaushalt bis an die Schmerzgrenze, um hier voranzukommen und diese substanzielle Veränderung möglich zu machen und zu finanzieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Qualität des Radwegenetzes in Nordrhein-Westfalen, die wir verbessern wollen, um so der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs in der Alltagsmobilität Rechnung zu tragen. Deshalb haben wir Mittel umgeschichtet. Hierbei geht es nicht nur um den Neubau von Radwegen, sondern zunehmend auch – entsprechende Erfahrungen werden Sie im Alltag schon gemacht haben – um den Erhalt bereits bestehender Radwege. Auch das nehmen wir in den Fokus. Zur Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs stellen wir 2023 32,5 Millionen Euro zur Verfügung. Die Mittel stehen für das kommunale Programm zur Förderung von Projekten der Nahmobilität sowie für Investitionen in Bau, Grunderwerb und Erhaltung im Zusammenhang mit Radschnellverbindungen bereit. Hinsichtlich der Radwegeinvestitionen an Landesstraßen haben wir das Ganze zu einem Haushaltstitel zusammengefügt, damit die Aktivitäten bei der Radverkehrsmobilität verstärkt werden können. Damit werden wir der neuen Prioritätensetzung der Landesregierung gerecht.

Im Straßenbau gilt für uns: Erhalt und Sanierung vor Neubau. Wir wollen die bestehende Infrastruktur, wie Straßen und Brücken, sichern und zukunftsfest machen. Der Zustand von Straßen, Brücken und Radwegen soll sich in den kommenden Jahren kontinuierlich verbessern. Was wie eine Selbstverständlichkeit klingt, ist leider eine große Herausforderung. Das aber ist unser erklärtes Ziel, und deshalb findet sich das in diesem Haushaltsentwurf mit den entsprechenden Ansätzen wieder.

Selbstverständlich werden wir diejenigen Projekte, die geplant, angelaufen, im Bau befindlich sind, so zügig wie möglich voranbringen. Sie bilden den Schwerpunkt des Landesstraßenbauprogramms 2023, dessen Entwurf Ihnen anlässlich der heutigen Sitzung zugegangen ist. Nicht verausgabte Mittel des Bauprogramms fließen wiederum in den Erhalt der in Nordrhein-Westfalen bestehenden Infrastruktur.

„Der öffentliche Verkehr, der Schienenverkehr und der Radverkehr sind das Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität.“

So haben wir es in unserem Koalitionsvertrag als Programm der Landesregierung vereinbart, das ist einer der Kernsätze unserer Verkehrspolitik. Wir wollen NRW zum Vorreiter der Mobilität 4.0 machen, und wir nutzen die Chancen, um Potenziale für ein flächendeckendes, klimafreundliches und einfach zugängliches Mobilitätsangebot zu erschließen. Ein wesentlicher Schritt dafür ist die Gründung der Landesagentur NRW.Mobidrom. Dafür haben wir im Haushalt 3 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln voranzubringen, sodass Planen, Buchen und Bezahlen von Mobilitätsleistungen zukünftig einfacher und komfortabler als heute möglich sein wird.

Die Zeiten sind herausfordernd für uns alle. Das gilt insbesondere hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Finanzen und Ressourcen. Dennoch setzen wir mit dem vorliegenden Haushaltsentwurf entscheidende Akzente, um die Verkehrswende in Nordrhein-Westfalen zu gestalten, und zwar nicht nur für 2023, sondern auch für die kommenden Jahre und darüber hinaus. Es geht nicht allein darum, kurzfristig Verbesserungen zu schaffen, vielmehr sind wir dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet und wollen die kommenden Generationen in den Blick nehmen. Wir wollen alle für den Erhalt der Infrastruktur und den Klimaschutz notwendigen Maßnahmen

ergreifen. Das ist die Leitschnur unseres Handelns – auch und gerade in diesen schwierigen Zeiten der Krise.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

2 Das 49-Euro-Ticket kommt! Finanzielle Rahmenbedingungen und konkrete Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/366

– Gespräch mit sachverständigen Gästen

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich begrüße Herrn Künzel für den NWL, Frau Matz und Herrn Castrillo für den VRR, Herrn Vogel für den NVR, Herrn Lübberink für die DB und Herrn von Lojewski für die kommunalen Spitzenverbände.

Zunächst wird der Minister sprechen, anschließend haben die Gäste jeweils 5 Minuten Zeit für ein Statement, und dann können die Ausschussmitglieder Fragen stellen.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Meine Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Verbände, der Bahn und der kommunalen Spitzenverbände! Ich freue mich, dass wir heute über die Einführung des Deutschlandtickets sprechen können. Ich hatte schon bei meiner Einbringung des Einzelplans deutlich gemacht, dass ich die Einführung dieses Tickets für einen großen Schritt hin zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs halte. In meiner inzwischen einige Monate umfassenden Amtszeit habe ich das als Prozess wahrgenommen. Im Sommer gab es eine öffentliche und sehr kontroverse Debatte darüber, ob es einen Nachfolger des 9-Euro-Tickets geben könne. Wir haben uns aufseiten der Verkehrsminister*innen intensiv damit auseinandergesetzt, wie eine solche Lösung aussehen könnte. Ich bin meinen Mitarbeitenden, die diesen Prozess unterstützt und sich in Nordrhein-Westfalen aktiv mit eingebracht haben, ausgesprochen dankbar.

Wir haben bei der Verkehrsminister*innenkonferenz in Bremerhaven die Entscheidung für ein Modell treffen können, das jetzt Deutschlandticket heißt und wesentliche Schritte zu seiner Ausgestaltung unternommen. Anfang November wurde bei der MPK dann auch die Finanzierung geklärt. Damit bietet dieses Ticket für einen sehr attraktiven Preis den Zugang zum Angebot des deutschen Nahverkehrs. Ich habe es eben schon erläutert und will es jetzt nicht weiter ausführen. Nun geht es darum, die notwendigen weiteren Schritte zu unternehmen, und dafür müssen sich alle Beteiligten – Bund, Länder, Verkehrsverbünde und -unternehmen – klar darüber sein, wie es weitergeht.

Die MPK hat am 2. November beschlossen, dass der Bund 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung stellen wird und die Länder das Ticket in gleicher Höhe mitfinanzieren werden. Das ist die Grundlage, über die wir hinsichtlich der Ausgestaltung des Tickets reden. Es war immer eine Forderung der Länder – und ich betone: aller 16 Bundesländer –, dass für den Fall der Einführung eines Tickets eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel stattfinden muss. Nach Jahren derartiger Forderungen wurde das vom Bund jetzt zugesagt. Die Regionalisierungsmittel werden schon ab 2022, also noch in diesem Jahr, um 1 Milliarde Euro erhöht, und die Dynamisierung wird auf

jährlich 3 % angehoben. Wer sich mit der Entwicklung beschäftigt, wird sehr schnell feststellen, dass das insbesondere für die kommenden Jahre eine sehr deutliche Unterstützung ist.

Wie bereits erwähnt, will ich aber keinen Hehl daraus machen, dass wir uns insbesondere bei den Regionalisierungsmitteln ein deutlich stärkeres Engagement des Bundes gewünscht hätten. Ich möchte in aller Klarheit sagen, dass das keine Almosen sind, da der Bund gesetzlich verpflichtet ist, für den SPNV entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen. Losgelöst von dem Ticket müssen wir mit dem Bund über die generelle Zukunft der Regionalisierungsmittel reden.

Wie so oft bei Kompromissen handelt es sich bei dem MPK-Beschluss um eine zwar schwierige, aber tragfähige Vereinbarung, die uns jetzt die Möglichkeit gibt, zu handeln. Allerdings haben wir uns noch mit vielfältigen Fragen zur konkreten Ausgestaltung des Tickets zu beschäftigen. Dazu gibt es eine länderoffene Arbeitsgruppe. Im Kreis der 16 Länderverkehrsminister*innen und des Bundesverkehrsministers werden diese Fragen zusammen mit den Vertretern der Branche diskutiert. So sehr uns insbesondere die Finanzierungsaspekte noch beschäftigen, bewegen wir uns in diesem Arbeitsprozess doch Stück für Stück weiter. Der hat wie gesagt im Sommer begonnen und geht nunmehr weiter.

Es ist sicherlich nach wie vor kein einfacher Prozess, hier gemeinsam zu Lösungen zu kommen. Ich bin aber sehr optimistisch, dass es uns in den nächsten Wochen und Monaten gelingen wird, alle Fragen zu klären, die sich jetzt noch stellen: Was geschieht mit den verschiedenen Sondertickets, die wir derzeit haben? Wie läuft die Mittelverteilung zwischen den Bundesländern? Sie haben in dieser Sache ja auch Fragen gestellt, die wir beantwortet haben.

Da es sich um ein bundeseinheitliches Ticket handeln soll, müssen wir am Ende eine Lösung finden, auf die sich der Bund und alle 16 Länder einigen können. Ich glaube aber, dass sich das lohnt und wir auf einem guten Weg sind. Angesichts der schwierigen Diskussionen im Sommer hätte ich nicht gedacht, überhaupt an den Punkt zu gelangen, an dem wir uns jetzt befinden. Ich denke, dass wir sehr bald gute Antworten auf alle das Deutschlandticket betreffende Fragen finden werden, sodass die Menschen ein günstiges und attraktives ÖPNV-Angebot für Nordrhein-Westfalen, für ganz Deutschland bekommen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Herr Vorsitzender! Herr Minister! Meine Damen, meine Herren! Zunächst einmal möchte ich für den NWL einige positive Aspekte der aktuellen Entwicklungen hervorheben. Wir haben in letzter Zeit alle miteinander sehr intensiv vor den Konsequenzen der aktuellen Finanzierungslage gewarnt, die Finanzlücken aufgezeigt und das Szenario von Abbestellungen klar kommuniziert. Grundsätzlich stimmen wir der Grundidee des Tickets zu, vor allem die Einfachheit ist – das hat sich im Sommer gezeigt – ein großes Pfund, und es ist eine der großen Errungenschaften dieses Jahres, den Tarifdschungel in Deutschland zu lichten. Das kann man grundsätzlich nur befürworten, auch dass Gelder in Milliardenhöhe in den ÖPNV und den SPNV fließen und dem System zur Verfügung gestellt werden, ist natürlich grundsätzlich positiv zu bewerten. Es ist außerdem gut und

wichtig, dass das Thema „ÖPNV“ auf der politischen Agenda auch weiterhin oben steht. Ebenfalls zu begrüßen ist, dass die Dynamisierung auf 3 % erhöht worden ist und dass die Regionalisierungsmittelerhöhung schon 2022 und nicht erst 2023 kommt. Das sind die positiven Aspekte, die ich zunächst einmal hervorheben möchte.

Mir ist aber wichtig, zu betonen, dass das nur ein erster Schritt ist und wir noch sehr weit von unserem Ziel entfernt sind. Ich stimme der Stellungnahme des Ministeriums nicht zu, da wir aus Sicht des NWL mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel die Sicherung der Bestandsverkehre nicht hinbekommen werden. Ich glaube, dass wir, egal, wie die Details geklärt werden, zwar die Jahre 2023 und 2024 abgedeckt bekommen, aber nach heutigem Kenntnisstand würde ich keine Hand dafür ins Feuer legen, dass wir 2025 nicht wieder in der gleichen Situation wie jetzt sind und Abbestellungen vornehmen müssen. Ich komme gleich noch zu den Unsicherheiten, die insgesamt aus der aktuellen Vereinbarung entstanden sind.

Chancen und Risiken aus dieser Vereinbarung sind derzeit nicht bezifferbar. Das Deutschlandticket, die 3 Milliarden Euro sind im Moment ein ungedeckter Scheck. Es gibt keinerlei Nachschusspflichten seitens des Bundes und der Bundesländer, und deshalb ist trotz der 3 Milliarden Euro gerade im kommunalen Bereich – man darf auch den Coronarettungsschirm nicht vergessen – die Unsicherheit hinsichtlich der zukünftigen Finanzierung gewachsen und nicht gesunken. Nach jetzigem Stand zahlen die Kommunen nämlich den Rest, wenn die 3 Milliarden Euro nicht ausreichen. Ich hoffe, dass sich das noch ändert. Aber im Moment herrscht eine große Unsicherheit.

1 Milliarde Euro ist deutlich weniger, als gefordert worden ist. Die Forderung lag auf einem Niveau, das wir für notwendig erachteten. Wenn wir die 1 Milliarde Euro bzw. einen Anteil davon einsetzen, um die Defizite bei der Finanzierung des Bestandsverkehrs zu decken und wenn das die einzige Quelle ist, wird das nicht ausreichen. Wir haben beim Deutschlandticket im Moment wie gesagt ein Risiko, das wir nicht beziffern können. Der Energiepreisdeckel ist sicherlich eine Chance, die wir aber auch nicht beziffern können. Wenn den Kommunen bzw. uns das Risiko genommen wird, hinsichtlich des Deutschlandtickets nachfinanzieren zu müssen, können wir mit der 1 Milliarde Euro und dem Energiepreisdeckel sicherlich weiterkommen. Aber das ist etwas, was wir im Moment nicht wissen.

Mittels des Kieler Schlüssels kann ich mir ausrechnen, wie viel Nordrhein-Westfalen von der 1 Milliarde Euro bekommt. Im Moment wissen wir aber nicht, wie die weitere Verteilung innerhalb Nordrhein-Westfalens stattfinden wird. Bekommen die SPNV-Aufgabenträger das komplette Geld, oder gibt es Anteile, die woandershin verteilt werden? Wie viel gibt das Land NRW dazu? Laut Zukunftsvertrag geht es um einen den Bundesmitteln entsprechenden Anteil. Für mich ist diese Formulierung interpretierbar. Es wäre gut, wenn wir einen Hinweis darauf bekommen würden, wie viel seitens des Landes möglicherweise noch kommt.

Ein Abschlussstatement: Das größte Problem an der gesamten Vereinbarung ist für mich ehrlich gesagt, dass über die Finanzierung ab 2025 erst Ende 2024 geredet werden soll. Das ist viel zu spät. Wenn wir nicht bis Ende 2023 wissen, wie es ab 2025 finanziell weitergeht, werden wir abbestellen müssen. Wir brauchen nämlich Vorlauf und können nicht erst Ende 2024 entscheiden, was wir 2025 machen.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Lieber Minister! Liebe Ausschussmitglieder! Im Namen des VRR und unserer Gremien möchten wir uns an dieser Stelle bedanken; das muss einmal gesagt werden: Im Zuge der Pandemie haben Sie uns in den vergangenen Monaten und Jahren, etwa über den Coronarettungsschirm, tatkräftig unterstützt. Und vor Kurzem gab es für den VRR 40 Millionen Euro im Zusammenhang mit der Energiepreissteigerung. Man muss dazu sagen, Herr Krischer, dass das leider nicht reicht, aber im Vergleich mit anderen Bundesländern sind wir mehr als gut aufgestellt, das betrifft auch die Zusammenarbeit. Vielen Dank also an die Regierung und die Verwaltung dafür, dass sie uns so tatkräftig unterstützen.

Herr Krischer spricht immer von einem Dreiklang – das sehen wir auch so –, aber der ist im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket etwas untergegangen. Die Menschen entscheiden sich wegen des Angebots für Auto oder Nahverkehr. Ein Schritt besteht darin, das jetzige Verkehrsangebot robust und zukunftsfähig zu gestalten. Man denke in diesem Zusammenhang an das Stichwort „Antriebstechnologiewandel“; gerade erkennen wir, wie wichtig das ist. Wir wollen mehr Kunden gewinnen. Dafür müssen wir das Angebot ausbauen. Das gilt nicht nur für die Metropolen – auch das ist eine Erkenntnis, die wir im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket gewonnen haben –, sondern gerade auch für den ländlichen Raum.

In den Koalitionsvertrag wurde viel Kluges geschrieben, etwa zu den Themen „Schnellbuslinien“ und „On-Demand-Angebote“. Am Ende des Tages gilt es aber, nicht nur Ideen und Konzepte zu haben, sondern auch in die Umsetzung zu gehen. Wir stehen für diesen Aspekt des Dreiklangs ebenfalls bereit.

Das Deutschlandticket – zu dem es mittlerweile übrigens so viele Medienanfragen gibt, dass man gar nicht mehr weiß, wie man überhaupt noch arbeiten soll – setzt einen starken Impuls hinsichtlich eines Zuwachses bei den Fahrgastzahlen und in Sachen Mobilitätswende. Wir als Branche sind überzeugt, dass das klappen kann und wird. Wir bereiten uns diesbezüglich schnellstmöglich vor. Wir nennen aber keinen Termin. Immer wieder wird der 1. Januar genannt, aber wir haben heute den 9. November und wissen noch nicht genau, wie wir das Ticket finanziert bekommen. Natürlich kann ein Bundesminister sagen: Der 1. Januar wäre doch super. – Ich will niemandem zu nahe treten, aber es gibt Gesetzgebungsverfahren etc. Ich fände es schön, wenn wir in einen Arbeitsmodus kämen, im Rahmen dessen wir nicht nur in Zyklen von 90 Tagen denken, sondern langfristig und unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit.

Herr Krischer, ich weiß, dass es nicht an Ihnen persönlich liegt, aber wir müssen das zusammen hinbekommen. Wir hätten lieber den VMK-Beschluss gehabt als den späteren Kompromiss. Das weiß jeder in diesem Raum, aber jetzt haben wir nun einmal diese Situation. Wir selber bereiten uns vor in der Hoffnung vor, dass das geklärt wird. Wir wollen jetzt nicht über die Höhe diskutieren, aber die Nachschusspflicht ist zwingend erforderlich. Das wird nachher sicherlich auch der Vertreter der kommunalen Spitzenverbände sagen. Wir hoffen natürlich, dass es eine Lösung geben wird, aber kein Gremienmitglied eines Verbundes kann dem Deutschlandticket so zustimmen. Es muss einfach klar sein, dass die 3 Milliarden Euro nicht reichen werden. Wir wollen wie gesagt aktuell nicht über die Höhe diskutieren, aber es muss eine formelle Regelung

zwischen Bund und Land geben, die eine Nachschusspflicht vorsieht. Das ist unsere höfliche Bitte, und das ist zwingend erforderlich für die Umsetzung.

Wir stehen bereit, und wir sehen das genauso wie Sie, Herr Krischer, dass wir dann ein konsistentes Gesamtsystem brauchen. Es gibt Vergleiche mit anderen Bundesländern und die Diskussion darüber, wie viele Verbünde man benötigt. NRW ist eines der ersten Bundesländer gewesen, in dem es ein Semesterticket gab. Wir sind außerdem das einzige Bundesland mit einem – wir hatten das in den Ausschüssen bereits dargestellt – landesweiten digitalen Check-in/Check-out-Tarif. Insofern haben wir eine gute Basis, um mit Blick auf das Deutschlandticket ein konsistentes nachgelagertes System zu schaffen. Der eine oder andere spricht gerne von Tarifdschungel. Wir gucken nicht nach hinten, sondern nach vorn, und wir glauben, dass wir die gute Basis für eine Weiterentwicklung nutzen sollten. Klar ist, dass es im Zusammenhang mit dem 49-Euro-Ticket keinen Raum mehr für einen Tarifdschungel gibt. Vielmehr müssen dann alle Verbünde gemeinsam mit dem Ministerium eine Lösung für ein kluges Tarifkonzept finden. – Danke schön.

Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland): Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Auch wir im Rheinland begrüßen die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Rahmen des MPK-Beschlusses, insbesondere auch die Steigerung der Dynamisierung. Darüber hinaus sind wir froh, dass mit Blick auf das 49-Euro-Ticket jetzt der Rahmen feststeht, an dem wir uns orientieren und in dem wir uns bewegen können, um dieses Produkt zum Vorteil unserer Kunden umzusetzen. Ich glaube, dass das in diesem Fall der wichtigste Aspekt ist.

Wie Sie richtig festgestellt haben, Herr Minister Krischer, sind die Ergebnisse aus der MPK nicht so zufriedenstellend, wie man sich das gewünscht hat und die VMK und wir als Branche es vorgeschlagen und vorangetrieben haben. Wir haben versucht, die Steigerung der Regionalisierungsmittel um 1 Milliarde Euro in der aktuellen Wirtschaftsplanung des NVR abzubilden. Dort sehen wir schwarz auf weiß bzw. in tiefrot, wie sich die aktuellen Entwicklungen bei den Energiekosten und die vorherigen Entwicklungen bei den Personalkosten im Haushalt niederschlagen. Wenn wir das über den Daumen gepeilt abgleichen, betrachten wir die Finanzierung bis Ende 2024 als gesichert. Für alles, was darüber hinaus geht, müssen wir uns dann über weitere Regionalisierungsmittelsteigerungen unterhalten.

Wir können die Chancen und Risiken im Moment – wie Herr Künzel bereits ausgeführt hat – schwer abwägen, weil wir nicht genau wissen, wie die Energiepreisbremse wirken wird. Dazu muss in jedem einzelnen Verkehrsvertrag danach geschaut werden, welche Regelungen dort im Einzelnen getroffen worden sind, und das muss dann mit der Energiepreisbremse abgeglichen werden. Hier sind sicherlich noch Chancen zu erkennen, nichtsdestotrotz glaube ich, dass wir uns zum Ende des Jahres 2024 noch einmal zusammensetzen und darüber nachdenken müssen, was der Bedarf ist, um die weiteren Bestandsverkehre zu finanzieren.

Bezogen auf das 49-Euro-Ticket gibt es noch einige Aspekte, die ich für bedenkenswert halte und bezüglich derer unbedingt noch nachverhandelt werden muss. So sind die 3 Milliarden Euro durch Bund und Länder plafoniert, das heißt, sie sind festge-

schrieben, und es gibt Stand jetzt kein Potenzial für einen Realausgleich. Damit liegt das Risiko hinsichtlich dessen, ob die Kalkulation aufgeht, vollumfänglich bei den Kommunen. Wenn die 3 Milliarden Euro also nicht ausreichen, das Ticket aber weiter angeboten werden soll, wird das entstehende Defizit über die Verkehrsunternehmen in den kommunalen Haushalten aufschlagen. Darüber sollte man sich klar werden, wenn man über einen technokratischen Begriff wie „Nachschusspflicht“ spricht. Wir halten es für dringend erforderlich, dass diese Nachschusspflicht nachverhandelt bzw. eingebracht wird, weil die kommunalen Haushalte ansonsten ein kaum zu bezifferndes Risiko enthalten werden.

Auch die Dynamisierung bedarf aus unserer Sicht weiterer Regelungen. Das 49-Euro-Ticket kann nicht bis in alle Ewigkeit preisgefestigt bleiben, vielmehr muss es Weiterentwicklungen geben dürfen, weil dieses Produkt den Deckel für die Nahverkehrstarife der Räume vorgibt und diese sich daran orientieren müssen.

Des Weiteren halten wir die Migration für eine große Herausforderung, mit der wir uns alle beschäftigen müssen. Wir sehen im Bereich des Schülerticketverkehrs die Notwendigkeit, auf die Schulwegkostenträger zuzugehen. Hier müssen Übergangsregelungen geschaffen werden, damit sichergestellt ist, dass die Mittel, die heute in den ÖPNV gehen, auch künftig fließen werden. Wir sprechen immer von Schülerverkehr, aber im Kern meinen wir die Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum. Es ist unbedingt erforderlich, dass wir sehr schnell ins Gespräch kommen, um ein Übergangsszenario sicherzustellen.

Abschließend möchte ich feststellen, dass der MPK-Beschluss folgenden Geist atmet: Wir haben ein günstiges Ticket beschlossen, aber hinsichtlich des Betriebs haben wir nicht genug Geld, um das zu erfüllen, was gewollt ist. – Wir würden uns wünschen, dass das mittelfristig wieder auf die Füße gestellt wird. Wir sind jedenfalls weiterhin gesprächsbereit.

Werner J. Lübberink (Deutsche Bahn): Herr Minister! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Kollegen aus der Branche! Auch wir sehen das positiv; die Zugeswandtheit zum Eisenbahnsystem setzt sich im 49-Euro-Ticket fort. Ich sage immer spaßeshalber: Eisenbahn ist eigentlich ganz einfach. Es gibt die Fahrplanleute, und es gibt die Tarifeure. – In diesem Fall reden wir über Tarifsachen.

Ich sehe es auch so, dass das Risiko der Einnahmeverluste bei den Aufgabenträgern, Unternehmen, Kommunen liegt. Wichtig wäre aus unserer Sicht – das haben wir bei anderen Finanzierungen bzw. Investitionen gesehen – eine Dynamisierung der Bundeszuschüsse.

Das 9-Euro-Ticket, das bei den Bürgerinnen und Bürgern sehr beliebt war, hat dazu geführt, dass Züge überflutet wurden und die Fahrpläne etwas durcheinandergelassen sind. Preislich war das natürlich sensationell und unschlagbar, mit den vorhin erwähnten Kostenaspekten aber natürlich nicht vereinbar.

Ich finde, man sollte die Gelegenheit ergreifen, sich den Tarifdschungel anzuschauen, um einiges zu beseitigen und vielfältige Erleichterungen zu schaffen. Diese Art der Vereinfachung ist die vornehmste Aufgabe der Kolleginnen und Kollegen aus dem

Verkehrsbereich. Ich möchte aber nicht für die EVU sprechen, schließlich sind diese hier durch die Kolleginnen und Kollegen ausreichend repräsentiert.

Als Bahn waren wir natürlich auch involviert, und wir mussten im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket an den Bahnhöfen erhebliche Mittel einsetzen, um die Sauberkeit und die Sicherheit zu gewährleisten. Das musste gesagt und sollte in der Retrospektive nicht vergessen werden, damit es bei künftigen weiteren Programmen hier im Land Berücksichtigung findet. Die Deutsche Bahn begrüßt das also sehr, sieht aber auch erhebliche Herausforderungen für diesen Sektor.

Hilmar von Lojewski (Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Herr Minister! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Kolleginnen und Kollegen von den Verbänden und der Bahn! Ich muss Herrn Lübberink an einem Punkt widersprechen. Ich bin kein Verkehrs-, sondern Stadtplaner und als solcher neige ich dazu, alles integriert zu betrachten. Bei diesem Thema können wir den Tarif und den Betrieb kaum voneinander trennen. Die Reduktion von Komplexität sollten wir der Ministerpräsidentenkonferenz und dem Bundeskanzleramt überlassen, weil wir für die Komplexität zuständig sind und so gut wie möglich darlegen müssen, was alles damit zusammenhängt.

Wir können alle akklamieren, dass es ein einfacheres Ticket geben wird, aber damit geht einiges einher. Ich will versuchen, das in der Kürze der Zeit aus der kommunalen Perspektive darzulegen. Bisher war es so, dass durch den ÖPNV bundesweit zumindest knapp zwei Drittel selber erwirtschaftet werden konnten, wenn auch nur mit Klimmzügen. Bei allen Ausschlägen, die es zwangsläufig nach oben und nach unten gibt, war es zu gut einem Drittel ein Zuschussbetrieb. Das wird sich mit dem 49-Euro-Ticket ändern. Herr Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, hat das gut zusammengefasst: Das ist ein Paradigmenwechsel. – Als Politikerin bzw. Politiker muss man sehen, dass damit nicht nur ein Tarif eingeführt wird, sondern dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs verlassen und sich in die Hände der Politik begeben, also in die Hände derjenigen, die darüber entscheiden, wie was in welchem Umfang finanziert wird. Das war der erste Punkt.

Zweiter Punkt: Es muss bezweifelt werden, dass die Finanzierung auskömmlich ist, weil die 49 Euro und die 3 Milliarden Euro von Bund und Ländern auf keinen Fall ausreichen, um die Anlauffinanzierung und die bei der MPK beschlossene monatliche Kündbarkeit zu kompensieren. Das wird nicht reichen. Der Städtetag NRW und der Deutsche Städtetag sagen untergehakt mit unseren Schwesterverbänden Landkreis- und Städte- und Gemeindebund ganz klar: Wir sehen zwangsläufig die Länder in der Pflicht.

Minister Krischer erwähnte im Zusammenhang mit dem Haushaltsplan, dass es eng werde. Das ist fraglos richtig. Wir können das Pferd nicht von hinten aufzäumen. Wir können nicht sagen, dass es ein wunderbares neues und durchfinanziertes Ticket für viele Menschen, insbesondere Pendlerinnen und Pendler, geben werde, während wir sehenden Auges in eine Situation laufen, in der wir Defizite auszugleichen haben. Alle

Kollegen haben hier deutlich gemacht, dass es letztlich bei den Kommunen hängen bleiben wird.

Ich will es nicht versäumen, das Aufzeigen dieser Problematik mit einem Dank zu versehen: In den vergangenen Jahren hat das Land selbst da, wo die Kommunen auf dem Papier zuschusspflichtig gewesen wären, unbürokratisch ausgeglichen. Das hätte es nicht tun müssen. Sie wissen gewiss, wovon ich spreche. Wenn ein Eisenbahnunternehmen, das einen Vertrag hat, insolvent geht, ist eigentlich die kommunale Ebene als Träger dran. Das Land hat aber ausgeglichen, und das finde ich sehr gut.

Auch im Zuge der Coronakrise wurde kompensiert. Da wir im Moment alle etwas reflektierend unterwegs sind, können wir uns fragen, ob es gut war, bundesweit 10 Milliarden Euro dafür auszugeben, die Verkehrsmittel leer herumfahren zu lassen. Jetzt sind die Mittel weg, und wir wissen noch nicht, ob das wirklich ausgeglichen ist. Wir wissen auch noch nicht, ob das 9-Euro-Ticket in der Endabrechnung ausgeglichen sein wird. Dort wird für die Kommunen wohl ein Saldo hängen bleiben.

Das Präsidium des Deutschen Städtetags und der Vorstand des Städtetags NRW – in derer beider Namen ich sprechen darf – haben daher sehr deutlich gesagt, dass es ein Junktim zwischen dem 49-Euro-Ticket, dem Ausbau- und Modernisierungspakt und der Neutarifizierung geben muss. Wenn es das nicht gibt, können die Kommunen den Ausbau- und Modernisierungspakt, der momentan zwischen Bund und Ländern unter Teilnahme der kommunalen Spitzenverbände verhandelt wird, eigentlich nicht unterschreiben. Wir sind gerade dabei, die faktischen finanziellen Leistungen aller Kommunen Deutschlands zu ermitteln, um bei den Verhandlungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt deutlich zu machen, was wir da ohnehin schon hineinpacken. Das ist sehr schwer zu erfassen, weil die Eigentumsverhältnisse unterschiedlich sind: Mal fallen die Schienen in die kommunale Obliegenheit, mal in die der Verkehrsunternehmen; mal haben wir einen nach wie vor funktionierenden Querverbund, mal haben wir ihn nicht; mal ist es haushaltswirksam, mal ist es das nicht. All das versuchen wir gerade, zu ermitteln, um den Ausbau- und Modernisierungspakt entsprechend zu hinterlegen. Wir werden das nicht trennen können, es hängt alles mit allem zusammen.

Die klare Aussage, zu dem, was Sie jetzt vor sich haben, nämlich die Verhandlungen zum Verkehrsetat, lautet daher: Wir brauchen so etwas wie eine Leerstelle, da es seitens der Länderebene mittelfristig einen Defizitausgleich geben müssen. – Mit dem Bund wird es keine Nachverhandlungen geben. Glauben Sie mir, ich sitze in Berlin: Das ist abgeschlossen, und es wird nicht möglich sein, das noch einmal zu öffnen.

Ich betrachte es übrigens ausgesprochen kritisch, dass man es vor 2025 überhaupt nicht mehr öffnen will. Wenn wir mittels des günstigen Tarifs mehr Fahrgäste für den ÖPNV bzw. den SPNV bekommen wollen, werden wir auch die entsprechenden Leistungen liefern müssen; das jetzt auszudünnen, wäre kontraproduktiv. Jeder, der sich mit neuen Tickets auseinandersetzt, ob in Österreich, in der Schweiz, in Luxemburg, in den skandinavischen oder in den baltischen Ländern, weiß, dass es nicht funktioniert, ohne in Vorleistung zu gehen und das Angebot auszuweiten. Anderenfalls kommt es zu Enttäuschung, Frustration und Kündigungen. Leider glauben wir also, dass das Pferd von hinten aufgezäumt wird.

Wir haben diesen politischen Beschluss zu respektieren. Wir finden das Ticket als solches fraglos gut und interessant, aber wenn es nicht auskömmlich finanziert wird, haben wir massive Schwierigkeiten damit. Ich will es auf den operativen Weg zurückführen, zu dem, was Sie als Parlamentarierinnen zu erledigen haben: Sie werden sich Gedanken machen müssen über das ÖPNV-Gesetz und darüber, wie man dieses Defizit sicher ausgleichen kann, ohne die Kommunen im Regen stehen zu lassen. Wir wollen unsere Aufgabenträgerfunktion wahrnehmen, aber nicht mit einem ungedeckten Scheck und nicht, indem Komplexität reduziert wird. Wir müssen das ausgesprochen komplexe Finanzierungssetting berücksichtigen, das wir im ÖPNV und SPNV nun einmal haben. – Danke schön.

Carsten Löcker (SPD): Fragen habe ich eigentlich nicht, aber ich würde gerne ein paar Bemerkungen machen: Für die SPD werde ich es nicht versäumen, die erreichte Einigung in Sachen Deutschlandticket zu loben. Wie gerade schon zum Ausdruck kam, ist das ein gutes Ergebnis, wobei es auch noch ein paar große Herausforderungen gibt, insbesondere finanzieller Art. Das ist klar und deutlich bei uns angekommen.

Sicher wird die Frage der regionalen Umsetzung zu klären sein. Das wurde noch nicht diskutiert, aber das muss uns beschäftigen. Auch die Tariffindung und die Zweckverbände müssen in den Blick genommen werden. Zudem gilt es, zu klären, wie der Verkehrsausschuss beteiligt werden kann, sodass er immer auf Ballhöhe ist.

Außerdem stellt sich die Frage, ob wir den Mut haben, in Zukunft für besondere Personengruppen rabattierte Angebote vorzuhalten. Ich will das hier nicht groß thematisieren, aber das ist ein wesentlicher Punkt, der die Menschen im Land umtreibt. In den bisherigen Wortbeiträgen schwang zudem die Frage mit, ob wir es schaffen, weitgehend digital zu werden. Wir müssen schauen, wie wir das hinbekommen.

Die Rabattierung beschäftigt die Menschen in unserem Land, und ich will darlegen, wie die Position der SPD dazu ist. Es klang bereits an, dass wir für eine Ein-Euro-Lösung im Land geworben haben. Ich will das hier konkretisieren, damit nicht der Eindruck entsteht, dass es darum gehe, es noch billiger zu machen. Ich möchte dazu keine großen Vorschläge machen und der Debatte nicht vorgreifen, aber skizzieren, was wir uns vorstellen. Mit Blick auf das 49-Euro-Ticket ist die Sache geklärt. Wenn wir über ein Ein-Euro-Ticket sprechen, zielen wir damit auf diejenigen Personengruppen ab, die heute faktisch schon vergünstigte Tickets haben. In Zukunft könnten die vielleicht digital sein.

Die so wichtigen Schülerfahrtkosten stehen mit 130 Millionen Euro im System, das Azubi-Ticket mit 9,5 Millionen Euro und das Sozialticket mit 40 Millionen Euro. In der Summe werden also heute bereits ungefähr 180 Millionen Euro vom Land zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich der rabattierten Tickets, die aus unserer Sicht zwingend erforderlich sind, schlagen wir vor, die Mittel, die wir da zur Verfügung haben, für zukünftige Lösungen einzustellen. Es geht also nicht um zusätzliches Geld, sondern nur darum, dass das vorhandene im System bleibt, um die Anforderungen, die wir formulieren, finanzieren zu können.

Darüber hinaus gilt es, die Frage zu beantworten, wann sich das Land bereit erklärt, eigene Mittel aufzuwenden, um den Anforderungen, die hier deutlich beschrieben wurden, finanziell gerecht werden zu können. Diese Diskussion müssen wir führen, und es wird Zeit, dass wir dazu konkrete Aussagen vom Ministerium bekommen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Da waren schon einige Fragen dabei, auch wenn sie vielleicht nur rhetorischer Art waren.

(Carsten Löcker [SPD]: Verständnisfragen!)

Ich sage das, um es für die Anwesenden klarzumachen.

Oliver Krauß (CDU): Herzlichen Dank für die Wortbeiträge. – Mit Blick auf die letzte Bemerkung des Kollegen Löcker lege ich Wert darauf, zu betonen, dass es sich um einen Zwischenstand handelt, den wir heute erst einmal aufnehmen. Noch ist es nicht an der Zeit, direkt mit neuen Rabattmodellen zu kommen und Lösungen zu präsentieren. Ich finde, dass der Minister sehr anschaulich dargestellt hat, dass wir auf dem richtigen Weg sind, aber auch Bedenken vorbringen müssen. Von daher danke ich für die offene und ehrliche Diskussion bisher.

Viele Punkte haben wir noch nicht angesprochen. Ich bin dankbar, dass wir uns im Sprachgebrauch langsam von dem Begriff „49-Euro-Ticket“ verabschieden. Das ist nämlich ein Preis, mit dem man in die Sache einsteigt. Weil es bei dem einen oder anderen missverständlich angekommen zu sein scheint, wiederhole ich gerne meine Empfehlung, mit denjenigen zu sprechen, bei denen ein Preis einzementiert wurde, etwa den Kolleginnen und Kollegen aus Wien. Von dem Motto „Ein Euro pro Tag“ kommt man nicht mehr herunter. Man kommt aber immer wieder in Situationen, in denen man finanziellen Spielraum braucht. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen: Wie beteiligt man die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler? Sollte man bei Lohnsteigerungen oder zunehmender Inflation nicht auch die Fahrgäste mittels der Fahrpreise moderat beteiligen? Daher ist es aus meiner Sicht richtig, dass wir keinen Preis einzementieren. Der Weg der Wiener, zuerst die Infrastruktur auszubauen, war richtig; es war aber falsch, einen Fahrpreis einzuzementieren.

Eine Herausforderung ist sicherlich, dass ich, wenn ich ein Ticket anbiete, auch die Infrastruktur ausbauen und ein Angebot bereitstellen muss. Ich bin den Verbünden deshalb für die Hinweise auf die Finanzlücken und die Einigkeit bei ihren Stellungnahmen dankbar. Es ist kein Horrorszenario, sondern vielmehr sehr realistisch, dass gegebenenfalls Leistungen abbestellt werden müssen, wenn das bestehende Angebot nicht mehr finanziert werden kann. Insofern ist es wichtig, dass wir die Dynamisierung vereinbart haben.

Herr Künzel, Sie haben gelobt, dass die Regionalisierungsmittel schon 2022 erhöht werden. Nach meiner Erinnerung – bitte korrigieren Sie mich, falls ich falsch liegen sollte – war die Regionalisierungsmittelerhöhung schon für 2021 zugesagt. Deshalb fällt es mir etwas schwer, Ihnen mit lobenden Worten beizustehen. Klar ist aber auch – und da bin ich wieder bei Ihnen, Herr Künzel –, dass die Chancen und Risiken nicht

bezifferbar sind. Man sollte also noch keine Forderungen nach zusätzlichen Ticketangeboten erheben.

(Carsten Löcker [SPD]: Das muss doch bleiben, das können Sie doch nicht einfach wegschieben!)

– Herr Löcker, es geht nicht darum, sich gegenseitig zu unterbieten, sondern darum, seriös zu finanzieren. Mit Blick auf das 49-Euro-Ticket wird sich immer jemand finden, der sagt, dass es eigentlich ein 29-Euro-Ticket sein müsste. Welche Ticketangebote erhalten oder sogar ausgebaut werden, um sozial schwächeren Menschen weiterhin entgegenzukommen, steht noch zur Diskussion; da sind wir dran. Wir hören auch von Sorgen wegen etwaiger Kannibalisierungseffekte bei bestehenden und bewährten Ticketangeboten. Ich bitte also zur Kenntnis zu nehmen, dass es zunächst um Finanzierungsfragen, die Sicherstellung des Angebots und den Ausbau der Infrastruktur gehen muss.

Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel begrüßen wir natürlich. Wir sehen aber auch die Gefahr, dass eine auskömmliche Finanzierung nicht sichergestellt werden kann. Welche Folgen das haben würde, hat Herr von Lojewski richtig dargestellt.

Ich bin dankbar für den Zwischenbericht. Es bleiben noch viele Fragen zu klären, aber das hat der Minister heute auch deutlich gemacht. Wir wissen noch nicht, wie es mit der Vermarktung aussieht. Der VRS hat leidvolle Erfahrungen mit einer heftigen Diskussion über Einnahmeaufteilungen gemacht. Wie werden die zu erzielenden Einnahmen unter den Verkehrsunternehmen aufgeteilt? Wie könnte das Ticketangebot aussehen? Muss es rein digital sein? Es gibt Erhebungen dazu, dass viele Menschen das 9-Euro-Ticket auf analogem Weg erworben haben. Deshalb müssen wir überlegen, welche Angebote gemacht werden.

Klar ist, dass wir mit dem 9-Euro-Ticket, hinsichtlich dessen viele von einer Verramschung des ÖPNV gesprochen hatten, eine Box geöffnet haben, die nicht mehr zu schließen ist. Die Frage ist jetzt – und deshalb ist der heutige Termin so wichtig –, wie wir die einzelnen Regelungen in Zusammenarbeit mit den Verbänden bzw. Verkehrsunternehmen auf den Weg bekommen. Der heutige Zwischenbericht hat gezeigt, vor welchen Problemen bzw. Herausforderungen wir noch stehen.

Christof Rasche (FDP): Bevor ich zu meinen Fragen komme, möchte ich zwei oder drei Bemerkungen machen. Das Deutschlandticket – Herr Krauß hat recht damit, dass das heute nur ein Zwischenbericht war – ist ein herausragender Schritt in die richtige Richtung. Herr Minister Krischer hat es gerade als „revolutionäre Veränderung“ bezeichnet, und Herr Künzel hat davon gesprochen, dass der Tarifdschungel gelichtet werde.

Wir als FDP-Fraktion sind uns sicher, dass dieses Ticket weiterentwickelt werden wird, auch in Richtung Transparenz. Wenn wir nämlich von seriöser Finanzierung sprechen wollen, müssen wir das mit Transparenz verbinden, die aber nach wie vor nicht gegeben ist. Außerdem müssen wir es mit Digitalisierung verbinden. Ich glaube, dass das der Schlüssel dafür ist, dass es deutschlandweit funktioniert. Der Zwischenbericht ist jedenfalls gut.

Herr von Lojewski hat gesagt, dass nach Ansicht der kommunalen Spitzenverbände die Länder in der Pflicht seien und er im Haushalt eine Leerstelle für einen Defizitausgleich erwarte. Diesbezüglich möchte ich Minister Krischer fragen, wie er diese Aussage bewertet.

Meine zweite Frage geht an Herrn Castrillo, der gesagt hat – und das halte ich für plausibel –, dass es mit dem deutschlandweiten Ticket bis zum 1. Januar noch nicht funktionieren könne oder zumindest schwierig werde. Ab wann, mit wem und wie kann es denn klappen? Wird man es vom langsamsten Bundesland abhängig machen, weil es deutschlandweit funktionieren muss oder machen einige mehr Tempo und es wird das Ticket zunächst in Teilen von Deutschland geben? Welche Möglichkeiten sehen Sie, schnell voranzukommen?

Laura Postma (GRÜNE): Wir haben schon häufiger deutlich gemacht, dass wir es ausdrücklich begrüßen, dass wir den Moment nutzen, um mit dem Deutschlandticket für 49 Euro einen Nachfolger zu schaffen. Spricht man mit den Akteuren der Branche, stellt man fest, dass es eine herausragende Leistung ist, jetzt in dieser Form über den ÖPNV bzw. seine Finanzierung zu sprechen und dafür so breite Unterstützung zu bekommen.

Wir haben seit einer Woche Klarheit darüber, dass dieses Ticket auch wirklich kommt. Somit befinden wir uns seit einer Woche in einem Prozess, in dem es darum geht, herauszufinden, was das heißt. Natürlich haben wir uns vorher alle Gedanken darüber gemacht. Die konkreten Rahmenbedingungen sind aber jetzt erst klar, und deshalb durchlaufen wir gerade den Prozess, die vielen offenen Fragen zu klären. Das klang auch im Zwischenbericht durch – vielen Dank dafür.

Natürlich werden Aspekte wie die Einführung, die Verfügbarkeit und die Digitalisierung bedacht. Ich glaube, dass es in der Natur der Sache liegt, dass andere Tickets sich am 49-Euro-Ticket zu orientieren haben. Darüber muss diskutiert werden. Ich bin sehr optimistisch, dass das Ministerium in einem guten Austausch mit den betroffenen Akteuren steht und sich auf den Weg begibt.

Es wurde schon angesprochen, dass es gut ist, dass die Regionalisierungsmittel erhöht werden. Klar ist natürlich auch, dass es besser gewesen wäre, wenn sie in dem Maß erhöht würden, wie es die Verkehrsministerinnen und -minister ausdrücklich gefordert hatten. Die Aufmerksamkeit für das 49-Euro-Ticket lässt etwas vergessen, dass es auch eine Diskussion darüber braucht, wie wir unsere Bestandsverkehre sichern können.

Ich denke, dass uns alle in diesem Raum eint, dass wir den Ausbau für die Verkehrswende vorantreiben wollen, ansonsten würden wir wohl nicht hier sitzen. Wir werden also weiter dranbleiben müssen.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Ich werde versuchen, das Ganze ein bisschen zu konkretisieren, da wir schließlich die Akteure heute hier haben und sie die eine oder andere Frage noch etwas detaillierter beantworten können.

Wir haben über die Einführung, die Digitalisierung und die technische Umsetzung gesprochen. Wann ist das Ticket digital verfügbar? Ich wüsste nicht, dass es bereits eine App gäbe, in der im Rahmen eines Abo-Prozesses alles von der Buchung bis zur Ticketausgabe möglich wäre. Mich würde die Einschätzung der Akteure interessieren, wann das mittels einer App machbar sein könnte, und zwar in Kombination mit der monatlichen Kündbarkeit.

Bereits angesprochen wurde die Einnahmenaufteilung. Könnte es zu Liquiditätsproblemen kommen, wenn einige Anbieter digitale Lösungen schneller als einzelne regionale Verkehrsunternehmen bereitstellen, es Einnahmenverschiebungen gibt und die Einnahmenaufteilung erst ein Jahr später greift?

Außerdem würde mich interessieren, wie Sie in diesem Zusammenhang die weitere Entwicklung von eezy.nrw sehen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Wer will auf die Fragen eingehen? – Es sind genug Experten da, und ich denke, dass die Antworten sowieso ähnlich ausfallen würden, schließlich wollen wir eine Lösung für ganz NRW haben.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Schon das 9-Euro-Ticket war ein Digitalisierungsbooster, den wir als Branche gut gebrauchen konnten. Wir haben unsere Leistungsfähigkeit bewiesen und gezeigt, dass wir das schnell umsetzen können. Im ländlichen Raum waren die Ticketverkäufe nicht so hoch, aber das lag nicht an der fehlenden Digitalisierung, sondern am Leistungsangebot.

Zu einem bestimmten Zeitpunkt werden wir als Gesamtbranche bereitstehen, wir werden uns nicht am Langsamsten ausrichten. Sie können uns dabei helfen, dafür zu werben, dass es neben einer App auch eine Chipkarte geben sollte. Wir haben in der Vergangenheit bereits mit Digitallösungen gearbeitet, es ist für uns also kein neues Thema. Die App ist sicherlich ein wesentlicher Bestandteil, die Chipkarte aber auch, etwa für Schüler. Was die strategische Ausrichtung angeht, gilt es außerdem, die Frage zu klären, ob alles über Handys laufen soll oder ob auch andere digitale Zugangskanäle eröffnet werden. Es wird Übergangslösungen geben, aber wir sind zuversichtlich, das schnellstmöglich umsetzen zu können. Daran wollen wir weiter arbeiten; wir stehen bereit. Hier könnte auch das Kompetenzzentrum Marketing eine Rolle spielen, wozu Michael Vogel vielleicht noch etwas sagen könnte.

Man kann sich übrigens heute schon für das Deutschlandticket registrieren, wir gehen also sehr euphorisch an das Thema heran. Wir haben heute schon die FlexTickets – die ich jetzt nicht im Detail beschreiben will –, wir haben einen Geschäftsprozess ähnlich einer Abo-Verwaltung. Als Aufgabenträger betreiben wir außerdem gemeinsam die mobil.nrw-App. Wir gehen also davon aus, dass wir das vom Start weg leisten und termingerecht umsetzen können, außerdem sind wir sehr zuversichtlich, in der Lage zu sein, das in einer App abzubilden.

Michael Vogel (Nahverkehr Rheinland): Die Themen „EAV“ und „Liquidität“ sind natürlich brandheiß. Die Grundforderung ist logischerweise, dass die Liquidität sicher-

gestellt wird, bevor das Angebot kommt, weil die Unternehmen dann schlagartig weniger kassentechnische Einnahmen haben, die Ausgaben aber bleiben wie sie sind. Deswegen wird es übergangsweise einen Abrechnungsmodus geben, wie wir ihn bislang aus dem Rettungsschirm kannten. Damit ist eine Mechanik gegeben, die dafür sorgt, dass die Unternehmen frühzeitig liquide sind. Zudem gibt es einen Übergangszeitraum, in dem wir uns gemeinsam darüber unterhalten können, wie wir die Einnahmenaufteilung gestalten. Bei einem bundesweiten Ticket ist das sicherlich ein sehr komplexer Prozess, im Rahmen dessen man letztlich die Verkaufserlöse kaskadenförmig auf die Verbundebene herunterbrechen muss. Darüber hinaus gilt es, die Defizite, also die Erlösverluste, auszurechnen und mittels eines Mechanismus auszugleichen. In einem ersten Schritt muss also die Liquidität sichergestellt werden, um dann in einem Übergangszeitraum ein Einnahmenaufteilungsverfahren zu entwickeln.

Natürlich verfolgt eezy.nrw als elektronischer kilometrischer Tarif einen anderen Ansatz als eine Flatrate. Bei eezy.nrw geht es um Genauigkeit und Gerechtigkeit, verbunden mit einem innovativen, nicht ganz unkomplizierten Vertriebssystem. Die politisch gewollte und entsprechend subventionierte Flatrate hingegen ist eigentlich genau das Gegenteil. Allerdings gibt es neben der Zielgruppe für das 49-Euro-Ticket auch Personen, die weiterhin im Gelegenheitsverkehr unterwegs sein werden und für die eezy.nrw einen einfachen Zugang bieten wird. Daher müssen wir uns Gedanken darüber machen, wie wir diesen Tarif unter den neuen Rahmenbedingungen weiterentwickeln können. Vorstellbar wäre beispielsweise ein elektronischer Tarif als Basis für multimodale Angebote. Dieser Schritt steht aber sicherlich erst an, wenn wir all die Einführungs- und Übergangsprobleme gelöst haben, vor denen wir gerade stehen.

Gordan Dudas (SPD): Ich habe noch eine Frage an den Minister – Herr Löcker sprach das Thema auch schon an –: Wie wird das Land die eingesparten Mittel verwenden, die sich aus dem voraussichtlichen Wegfall des Azubi-Tickets, der Schülerfahrtkosten usw. ergeben? Werden sie für eine landesseitige Finanzierung eingebracht, oder was passiert damit?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Danke für die Beiträge und die ausführliche Diskussion. Ich fand es ausgesprochen konstruktiv, wie wir uns dem Thema genähert haben. Ich denke, es ist hier schon zum Ausdruck gekommen, dass wir uns derzeit in einem laufenden Prozess befinden.

Ich hatte schon einmal erzählt, dass ich, damals noch in anderer Funktion, am Entlastungspaket 2 mitverhandelt habe. Ich habe zu denjenigen gehört – wenn Sie das googeln, finden Sie es auch –, die gesagt haben, dass das eine Katastrophe für den öffentlichen Verkehr werde. Jetzt aber diskutieren wir darüber, welche konkrete Haushaltsstelle für dieses Ticket vorgesehen ist und wie wir es digital machen können. Herr Dudas fragte, wie wir mit eingesparten Zuschüssen umgehen, die wir in der Vergangenheit zwar gebraucht haben, aber wegen des Tickets nicht mehr benötigen werden. Mir würden noch eine Reihe weiterer Fragestellungen einfallen, die bisher noch nicht angesprochen wurden. Das ist ein normaler Prozess, der jetzt stattfindet.

Wir alle – dazu gehöre ich selbstverständlich auch; und ich meine, der Ministerpräsident hat das in seiner Unterrichtung ebenfalls deutlich gemacht – hätten uns ein anderes MPK-Ergebnis vorstellen können. Wenn Sie den Beschluss der Verkehrsminister*innenkonferenz lesen, werden Sie feststellen, dass wir uns bei dem Grundkonstrukt etwas anderes gewünscht hätten. Aber das Leben ist nun mal kein Wunschkonzert, und ich bin froh, dass wir jetzt alle gemeinsam unterwegs sind.

Alle reden von einem Defizit. Die 3 Milliarden Euro beruhen aber auf Berechnungen der Branche. Das hat sich also nicht irgendein Verkehrsminister ausgedacht, sondern die Branche selber ist zu den Zahlen gekommen, über die wir hier reden. Allerdings haben wir schon beim 9-Euro-Ticket gesehen, dass wir alle nicht wissen – und auch ich habe mich bei meiner Einschätzung völlig geirrt –, wie das bei den Menschen ankommt und was am Ende passieren wird.

Ich habe gelesen, dass es damals, als die Eisenbahn aufkam, Diskussionen darüber gab, ob es vielleicht krank macht, wenn man in einen Zug einsteigt. Das wurde damals als Risiko gesehen. Eine ähnliche Situation haben wir heute. Wir werden uns jetzt gemeinsam zusammensetzen und schauen müssen, wie wir das lösen können. Es ist völlig klar, dass das nicht alles bei einer Seite hängen bleiben kann. Wir haben aber Rahmenbedingungen, mittels derer wir damit umgehen können.

Zur Frage, wie der Prozess jetzt weitergeht: Wir haben es geschafft, in Bremerhaven 17 Verkehrsminister*innen zusammenzubringen und einen Beschluss hinzubekommen. Als ich dahin gefahren bin – ich sage Ihnen das ganz offen –, habe ich nicht damit gerechnet, dass das möglich ist. Man darf aus solchen Kamingesprächen nichts erzählen, aber die Verkehrsministerin aus Thüringen und der Verkehrsminister aus Bayern – Sie wissen, welchen Parteien sie angehören –, lagen sich zwar nicht in den Armen, haben sich am Ende aber verständigt. Wir werden das auch hinbekommen, auch wenn es kein einfacher Prozess ist. Da es ein deutschlandweites Ticket ist, müssen alle Länder mitmachen. Ich gehe aber davon aus, dass das passieren wird, schließlich haben alle Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten an der MPK teilgenommen und dort dokumentiert, dass diese Lösung, dieses Ticket kommen soll.

Zur Frage, was wir mit den Summen machen, die wir möglicherweise nicht mehr brauchen werden: Kein Tag vergeht, an dem in meinem Postfach nicht mindestens ein Dutzend Ideen dazu eingehen würde, wie man das Ticket noch günstiger machen könnte. Die Ideen sind alle gut, tolle Sachen sind dabei. Am Ende ist es jedoch eine Frage des finanziellen Gesamtrahmens. Wir haben ein bestimmtes Budget, und wir werden schauen müssen, wo wir priorisieren und wo wir – dabei werden Sie im Rahmen der Haushaltsverhandlungen auch eine Rolle spielen – das Geld einsetzen. Das werden keine einfachen Entscheidungen sein. Im Vorfeld haben wir immer gesagt – und dabei würde ich auf jeden Fall bleiben wollen –, dass die Priorität im Zusammenhang mit der Einführung des Tickets darauf liegen muss, das Angebot zu halten und da wo nötig auch auszubauen. Wir müssen schauen, wie wir das hinbekommen. Das ist eine Debatte, die wir alle gemeinsam führen müssen. Ich bin jedenfalls froh, dass wir hier schrittweise vorankommen.

Herr Künzel sprach im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket. bzw. den 3 Milliarden Euro von einem ungedeckten Scheck. Wenn ich an irgendeiner Stelle zusammen-

gezuckt bin, dann an dieser. Ich musste mir angucken, was in den vergangenen Jahren in dem Bereich alles nicht ging. Ich musste mir angucken, dass auf Ministerpräsidentenkonferenzen über vieles geredet wurde, aber nicht über den öffentlichen Verkehr und seine Finanzierung. Mit dem vorliegenden zentralen Ergebnis der Ministerpräsidentenkonferenz zur Finanzierungsfrage muss man in einer solchen Krisensituation nicht unbedingt zufrieden sein, ich bin es auch nicht, aber es hat Bewegung in dieser Sache gegeben. Der öffentliche Verkehr wird nicht mehr als Teil des Problems, sondern als Teil der Lösung wahrgenommen.

Wir müssen uns alle immer vergegenwärtigen, dass wir die gemeinsame Aufgabe haben, voranzukommen. Trotz all der schwierigen Diskussionen, die wir auch in dieser Woche noch darüber führen müssen, wie wir uns in NRW positionieren, bin ich hoffnungsfroh, dass wir das Ticket zwar nicht zum 1. Januar, aber doch so schnell wie möglich werden scharf schalten können. Den Willen dazu habe ich heute bei allen wahrgenommen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Das war ein sachlich-fachlicher und sehr informativer Austausch. Ich bedanke mich im Namen des Ausschusses bei den Gästen für ihre Teilnahme.

3 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am 03.11.2022)

Oliver Krauß (CDU) begrüßt die Behandlung des vorliegenden Antrags im Ausschuss, da die Redezeiten im Plenum nicht ausreichten, um sich in angemessener Weise mit diesem Thema zu befassen. Dort sei sogar die Auffassung vertreten worden, dass es diesen Antrag überhaupt nicht brauche, weil das alles schon gemacht werde.

Es gehe darum, die Attraktivität des umwelt- und klimafreundlichen Schienenpersonennahverkehrs nicht nur zu erhalten, sondern zu erhöhen. In diesem Zusammenhang spielten viele Aspekte eine Rolle: der Coronarettungsschirm, die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, der Erhalt und die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im bevölkerungsreichsten Bundesland und vor allem ein enormer Fachkräftemangel. Es brauche dringend eine Fachkräfteoffensive, um für die Verkehrsunternehmen Personal gewinnen zu können. Ein weiteres Problem stelle die mangelnde Koordinierung bzw. Kommunikation hinsichtlich der Baustellenplanungen verschiedener Aufgabenträger dar. So komme es vor, dass in Apps Ausweichstrecken für Baustellen angegeben würden, auf denen ebenfalls gebaut werde.

Man müsse klären, wie man künftig mit Verkehrsverträgen umgehe: Wie schreibe man aus? Gebe es Direktvergaben? Welche Instrumente zur Qualitätssicherung könne man stärker berücksichtigen? Wie bereite man sich auf etwaige Unternehmensinsolvenzen vor? Hinsichtlich letzterer Frage müsse man sich allerdings eingestehen, dass man beim jüngst insolvent gegangenen Unternehmen aufgrund der Ausschreibung bzw. des Zuschlags deutlich habe sparen können, weshalb man von der Entwicklung auch nicht überrascht sein dürfe.

Gerade im ländlichen Raum brauche es mehr Schub, und das Angebot müsse ausgebaut werden, da ansonsten auch ein attraktives, durchfinanziertes und im Bestand gesichertes Ticket in der Praxis nicht eingesetzt werden könne. So gebe es etwa keine Mindestbedienungsstandards und keine konkreten Ausbaupläne für überlastete Strecken.

Ihrem Vorredner dahin gehend beipflichtend, dass eine Plenardebatte allein nicht ausreiche, um diesem Thema gerecht zu werden, lässt **Julia Kahle-Hausmann (SPD)** die Kritik folgen, dass vorliegender Antrag zwar gute Ideen enthalte, aber etwas zu oberflächlich ausfalle und zu wenig verbindliche Arbeitsaufträge für Minister Oliver Krischer (MUNV) enthalte. Sollten entsprechend konkretisierte Konzepte bzw. Anträge gewünscht werden, stehe die SPD-Fraktion zur konstruktiven Mitarbeit bereit.

Mit Blick auf die angesprochene Fachkräfte- bzw. Personaloffensive brauche es zunächst ein gut durchdachtes Konzept. Auch hinsichtlich des erwähnten Investitions-

bzw. Ausbauprogramms für die Schieneninfrastruktur fehle es an Substanz. Sowohl der Personennahverkehr als auch der Güterverkehr benötigten neben dem Gleisausbau einen Ausbau der Elektrifizierung, zudem seien Triebwagen bzw. Lokomotiven und Werkstätten erforderlich. Baustellen müssten nicht nur kosten-, sondern auch zeitoptimiert abgewickelt werden. Man möge darüber nachdenken, wie man es verhindern könne, dass das halbe Bundesland lahm liege, weil bestimmte Eisenbahnlinien nicht mehr vernünftig verkehren bzw. überholen könnten.

Es treffe zu, dass es einen anderen Umgang mit Verkehrsverträgen brauche. Spätestens seit der abellio-Pleite wisse man, dass einem durch Ausschreibungen zustande gekommene Dumpingpreise im Nachhinein auf die Füße fielen. Um das für die Zukunft zu verhindern, gelte es, konkrete Maßnahmen zu ergreifen.

Die Diskussionen um Tickets und Infrastruktur müssten zum einen voneinander getrennt und zum anderen unter dem Gesichtspunkt einer komplett neuen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden, da die Kommunen, etwa im Ruhrgebiet, das teilweise nicht mehr leisten könnten. Die Frage, wie man die im Zusammenhang mit den Ticketpreisen und den Investitionsprogrammen stehenden Verluste ausgleichen und eine auskömmliche Finanzierung gewährleisten wolle, bleibe unbeantwortet. Minister Oliver Krischer (MUNV) möge seine übertriebene Sparsamkeit aufgeben und sich in vernünftiger Weise finanziell einbringen, und zwar nicht nur hinsichtlich des 49-Euro-Tickets, sondern auch beim Ausbau der Infrastruktur.

Angesichts des offensichtlich vorhandenen Gesprächs- bzw. Klärungsbedarfs in dieser Sache schlägt **Ina Besche-Krastl (GRÜNE)** vor, eine schriftliche Anhörung durchzuführen, über deren Modalitäten im Rahmen der Obleuterunde entschieden werden könne.

Dem Vorschlag seiner Vorrednerin zustimmend, ergänzt **Christof Rasche (FDP)**, dass die von den regierungstragenden Fraktionen im Antrag dargelegten Anliegen vollkommen berechtigt und die in den Wortbeiträgen deutlich gewordene Unzufriedenheit mit der derzeitigen Situation absolut nachvollziehbar seien. Der Website zum Landesprogramm „Fokus Bahn NRW“ könne man aber entnehmen, dass diese Probleme benannt und angegangen würden, auch von Minister Oliver Krischer (MUNV).

Allerdings bedürfe es im Bereich des Schienenverkehrs erfahrungsgemäß einer gewissen Systematik, da man ansonsten vorgeführt werde und nichts erreiche. So könnte man beispielsweise die fünf oder sechs einzelnen Bereiche auflisten und bis zum endgültigen Erreichen der Ziele alle drei Monate mittels Zwischenberichten überprüfen, wo man wie viele Fortschritte erziele.

Vorsitzender Matthias Goeken resümiert, dass man das weitere Vorgehen hinsichtlich einer schriftlichen Anhörung in der Obleuterunde besprechen werde.

4 Verschiedenes

hier: **Absetzung/Ansetzung Ausschusssitzung**

Der Ausschuss beschließt, die eigentlich für den 14. Dezember 2022 terminierte Ausschusssitzung zu streichen und stattdessen vor einer noch zu bestimmenden Plenarsitzung kurz zu tagen, um sich in Sachen ÖPNV-Pauschale zu verständigen.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

Anlage

24.01.2023/24.01.2023



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Matthias Goeken MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413
Fax: 0211 - 884 3222
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

24.10.2022

Thema:

Das 49-€-Ticket kommt!

Finanzielle Rahmenbedingungen und konkrete Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen

Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 9. November 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 20. Oktober 2022 sind die Eckdaten für die Umsetzung des 49 € Tickets in Deutschland festgelegt worden. Mit der Realisierung dieses preisgünstigen Mobilitätsangebotes wird ein Quantensprung zugunsten der Millionen von Kunden des ÖPNV und SPNV vollzogen. Diese Herkulesaufgabe wird auch ganz erhebliche Veränderungen der bisherigen Strukturen auf der Angebotsseite nach sich ziehen. Vor diesem Hintergrund sind allerdings die finanziellen Auswirkungen bzw. die konkreten Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen überhaupt noch nicht klar.

Aus diesem Grund bitten wir um einen qualifizierten schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zum Sachstand der Einführung des 49 € Tickets in Nordrhein-Westfalen. Wir bitten hierzu insbesondere die Vertreter der zuständigen Aufgabenträger in die Sitzung einzuladen und berichten zu lassen. Dies sind insbesondere die Vertreter der Zweckverbände VRR, NVR und NWL sowie der Deutschen Bahn in NRW. Zudem sollten Vertreter der kommunalen Spitzenverbände zum Gespräch zur Verfügung stehen.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Versorgung der Bevölkerung mit diesem neuen preiswerten Mobilitätsangebot und der Tatsache, dass eine Umsetzung des 49-€-Tickets bereits zum 1.1.2023 avisiert ist, ist ein qualifizierter Bericht der Landesregierung an das Parlament - hier den Verkehrsausschuss - dringend geboten.

Dabei sollte der Bericht u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Nach welchem Schlüssel werden die Bundesgelder von 1,5 Milliarden € auf die Länder verteilt?

2. Wie hoch ist konkret die Zuwendung des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen?
3. Wie werden diese Mittel des Bundes und die anteiligen Mittel des Landes den Aufgabenträgern zugeleitet?
4. Wird die Landesregierung die Bundesmittel wie vereinbart in gleicher Höhe co-finanzieren?
5. Ist die Dynamisierung der Mittel auf beiden Seiten (Bund und Land NRW) sichergestellt?
6. Ist diese Finanzierung zur Einführung des 49-€-Tickets auf dieser Basis für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auskömmlich?
7. Wird die Finanzierungsvereinbarung zum 49-€-Ticket Auswirkungen auf die Maßnahmen nach dem Corona-Rettungsschirm für ÖPNV/SPNV haben?
8. Gibt es über die direkte Förderung des 49-€-Tickets hinaus (3 Milliarden € pro Jahr) weiteren Finanzbedarf für die Absicherung eines verlässlichen und nachhaltigen ÖPNV/SPNV in Nordrhein-Westfalen:
 - etwa zur nachhaltigen Absicherung der Bestandsverkehre?
 - etwa zur Realisierung der Mobilitätswende?
 - etwa zur Entlastung der Kommunen als Aufgabenträger?
9. Wie und in welcher Höhe stellen sich diese Bedarfe konkret dar?
10. Wie bewertet die Landesregierung die Finanzbedarfe und in welcher Weise wird sie die Aufgabenträger mit einer auskömmlichen Finanzierung versorgen, ohne ausschließlich auf den Bund zu verweisen?

Mit freundlichen Grüßen



Gordan Dudas