



Enquetekommission IV

16. Sitzung (öffentlicher Teil)¹

26. Februar 2016

Düsseldorf – Haus des Landtags

09:35 Uhr bis 12:45 Uhr

13:50 Uhr bis 15:50 Uhr

Vorsitz: Oliver Bayer (PIRATEN)

Protokoll: Sabrina Möller, Gertrud Schröder-Djug

Verhandlungspunkt:

Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb

A. Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)

B. Weiterentwicklung von Tarif- und Vertriebsstrukturen

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

* * *

¹ nichtöffentlicher Teil siehe nÖEKPr 16/95

Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb

A. Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)

B. Weiterentwicklung von Tarif- und Vertriebsstrukturen

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlich willkommen zur 16. Sitzung der Enquetekommission IV. Wir sind jetzt schon sozusagen auf Sendung. Ich begrüße die Kommissionsmitglieder, die Abgeordneten und die sachverständigen Mitglieder, die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung, die Anwesenden aus Fraktionen und Landtagsverwaltung, vor allem auch die für heute geladenen Sachverständigen, alle Gäste dieser öffentlichen Anhörung und auch die Zuhörer im Livestream zur 16. Sitzung der Enquetekommission IV.

In dieser Enquetekommission beschäftigen wir uns mit dem Öffentlichen Personenverkehr, dem ÖPNV. Wie wir wissen, wachsen die Ansprüche an den ÖPNV. Innovationen entstehen zum Beispiel im Zuge der Digitalisierung. Gleichzeitig ist die Finanzierung für die Zukunft nicht gesichert. Wir wissen nicht, welche Leistungen bei Bus und Bahn zukünftig wie finanziert werden können. Daher schauen wir uns in dieser Enquetekommission die Finanzierungsmöglichkeiten an. Dazu zählen eine verstärkte oder digitalisierte oder andere Nutzerfinanzierung, Fondsmodelle, strategische Partnerschaften und Umlagemodelle nach dem Vorbild des Semestertickets.

Heute geht es um die Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb. Nicht nur der Vertrieb, sondern auch Organisation und Struktur – diese Themen beschäftigen uns heute Vormittag – haben letztendlich sehr viel mit Finanzierung zu tun.

An der Enquetekommission wirken alle Fraktionen des Landtages und je Fraktion eine dauerhafte Sachverständige oder ein dauerhafter Sachverständiger mit. Für die heutige Anhörung haben wir zahlreiche Experten bzw. Verbände geladen, deren schriftliche Stellungnahmen auf der Website des Landtags abgerufen werden können. Dort finden Sie auch schriftliche Stellungnahmen von Experten, die heute nicht mündlich vortragen werden. Auch diese Stellungnahmen sind für uns für den Bericht wichtig.

Die Tagesordnung der heutigen Sitzung ist Ihnen mit der Einladung 16/1518 zugegangen. Die heutige Sitzung ist öffentlich und wird per Livestream übertragen.

Ich möchte zur Einladung eine Ergänzung vornehmen: In Absprache mit den Obleuten werden wir heute nach Ende von Teil A., also vor der Mittagspause, einen kurzen nichtöffentlichen Teil einschieben, in dem es um Organisatorisches geht; das wird eine relativ kurze Sitzung. Das heißt, wenn die Sachverständigen nachher noch die Abgeordneten oder die sachverständigen Mitglieder abpassen wollen, können sie dies nach

der kurzen nichtöffentlichen Sitzung machen. Wir sind auch in der Mittagspause für sie da.

Jetzt führen wir zunächst die öffentliche Anhörung durch. Ich möchte Sie aufgrund des Livestreams darauf hinweisen, dass es wichtig ist, das Mikrofon zu benutzen – das ist natürlich auch im Hinblick auf das Protokoll wichtig –; die Kamera für den Livestream richtet sich nach dem angeschalteten Mikrofon. Das heißt, sie richtet sich immer dorthin aus, wo das Mikrofon an ist. Wenn Sie im Bild sein wollen, sollten Sie einfach kurz das Mikrofon anmachen – aber vor allem, wenn Sie sprechen wollen.

Das Thema der Anhörung lautet: „Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb“. Wir beginnen nun mit Teil

A. „Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)“.

Ich bedanke mich, dass heute zahlreiche Sachverständige anwesend sind, die uns – nachdem sie bereits schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben – auch für mündliche Auskünfte – sie werden gleich kurze Statements von fünf Minuten abgeben – und – natürlich – noch für Fragen zur Verfügung stehen.

Wir haben für den heutigen Vormittag zwei Blöcke vorgesehen, sodass jeweils drei Sachverständige zunächst fünfminütige Statements abgeben können. Für die Zeit danach haben wir zwei Fragerunden vorgesehen. Dies soll insgesamt also ungefähr 45 Minuten dauern.

Ich sage schon im Voraus: Es handelt sich heute um eine Anhörung. Diese unterscheidet sich etwas von einer Diskussion, die wir sonst vielleicht haben, wenn wir Sachverständige zu einem Vortrag laden. Das heißt, die Kommissionsmitglieder haben die Möglichkeit, Fragen zu stellen, die von Ihnen, den Sachverständigen, dann beantwortet werden.

Gibt es vonseiten der Sachverständigen noch Fragen zum organisatorischen Vorgehen? – Das ist nicht der Fall.

Dann können wir mit den fünfminütigen Statements anfangen. Für den ersten Block sind Herr Dr. Faber, Herr von Lojewski und Herr Jaeger vorgesehen. Wir beginnen mit Herrn Dr. Faber. – Ich erteile Ihnen das Wort.

Dr. Markus Faber (Landkreistag NRW) (Stellungnahme 16/3515): Einen wunderschönen guten Morgen vonseiten des Landkreistages Nordrhein-Westfalen! Zusammen mit Herrn von Lojewski vom Städtetag Nordrhein-Westfalen werde ich im Rahmen der heutigen Anhörung die Positionen aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände kurz vorstellen. Wir haben als Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände – also alle drei Verbände zusammen – in unserer schriftlichen Stellungnahme bereits sowohl unsere allgemeinen Anmerkungen zur Thematik als auch unsere besonderen Anmerkungen zu den einzelnen Fragen gemacht.

Die Ausgangssituation ist, dass wir seit 2008 ein sehr kommunalfreundliches ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen haben. Grundsätzlich sind im ÖSPV die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger und unter bestimmten Voraussetzungen – die ich jetzt nicht näher benennen will – auch die kreisangehörigen Gemeinden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch die Kollegin Eink vom Städte- und Gemeindebund begrüßen und kurz in der Runde vorstellen. Sie wird heute zwar nicht mündlich vortragen, trägt diese Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände aber selbstverständlich mit. – Das ist die Situation im ÖSPNV, also im straßengebundenen ÖPNV.

Zum schienengebundenen ÖPNV: Das wird in Nordrhein-Westfalen manchmal vergessen. Denn wir haben die drei Zweckverbände in den Kooperationsräumen, teilweise rechtlich als AöR aufgestellt. Ich nenne sie der Einfachheit halber „die drei Zweckverbände“. Trotzdem sind auch im Bereich des SPNV in Nordrhein-Westfalen die Kreise und kreisfreien Städte die originären Aufgabenträger, die dann als Träger der drei Zweckverbände auch Stimmrecht in den Zweckverbandsversammlungen und in den Gremien und Organen der drei Zweckverbände haben und deshalb durchweg Verantwortung für Gestaltung und Ausrichtung des SPNV in NRW tragen.

Dieses hohe Maß an Kommunalisierung ist – so sage ich es einmal – im bundesweiten Vergleich zwar nicht einmalig, aber doch relativ pointiert. Es hat sich aus unserer Sicht aber grundsätzlich bewährt.

Im Bereich des ÖSPV ist die Einheit von Aufgaben- und Finanzverantwortung ein wichtiges Argument für eine sehr starke Kommunalisierung. Der straßengebundene ÖPNV wird in Nordrhein-Westfalen – die Fördermittel des Landes, die es gibt, will ich nicht vergessen – ganz wesentlich von den Kreisen und kreisfreien Städten finanziert. Deshalb ist es auch selbstverständlich, dass da der Schwerpunkt der Organisations- und Aufgabenverantwortung liegt. Deshalb liegt die Aufgabenträgerschaft selbstverständlich dort.

Aber auch beim SPNV macht es grundsätzlich Sinn, dass die Kreise und kreisfreien Städte die originären Aufgabenträger in den Zweckverbänden sind. Denn über die Zweckverbandsversammlung, über die Gremien in den drei Zweckverbänden besteht hinreichend Möglichkeit, die Rückkopplung von der Organisationsebene des SPNV einerseits in den Zweckverbänden und andererseits mit den kommunalen Anliegen zu gewährleisten, sodass sich da aus unserer Sicht auch grundsätzlich die originäre Aufgabenträgerschaft der kommunalen Ebene bewährt hat.

Im SPNV besteht das Spezifikum ... Das spreche ich jetzt gleich an; denn die Fragestellungen gehen ganz offensichtlich in die Richtung: Brauchen wir eine stärkere Landesverantwortung, eine stärkere Landesorganisation im SPNV? Da haben wir ganz grundsätzlich gesagt: Die jetzigen Strukturen auch im SPNV haben sich bewährt.

Nordrhein-Westfalen ist geografisch anders strukturiert als viele andere Bundesländer; es ist polyzentrisch. Hier gibt es große Ballungsräume – ja, unzweifelhaft: in der Rheinschiene und im Ruhrgebiet. Aber auch zwischen Rheinschiene und Ruhrgebiet gibt es schon große Unterschiede. Und im kreisangehörigen Raum, den ich als Landkreistagsvertreter originär repräsentiere, sind die Unterschiede noch extremer. Ich nenne jetzt einmal – ohne unsere anderen Mitglieder zu vergessen – Kreise wie den Kreis

Recklinghausen oder den Kreis Mettmann – Ballungsraumumlandkreise –, Kreise wie den Kreis Höxter oder den Kreis Euskirchen. Die sind alle völlig unterschiedlich strukturiert: regional unterschiedlich strukturiert, siedlungsgeografisch unterschiedlich strukturiert, haben ganz unterschiedliche demografische Ausrichtungen, ganz andere Bedeutungen der einzelnen Verkehrsarten – Jedermann-Verkehr, Schülerverkehre –, ganz unterschiedliche Anforderungen, auch was die Anbindung sowohl im ÖSPV also auch im SPNV angeht.

Daher macht es in Nordrhein-Westfalen durchweg Sinn, diese regionalen Besonderheiten auch in den Organisationsentscheidungen entsprechend – regionalisiert – zu berücksichtigen. Deshalb haben wir uns sehr deutlich dafür ausgesprochen, dass sich die jetzigen Strukturen im Grundsatz bewährt haben. Das heißt nicht, dass es nicht an der einen oder anderen Stelle Nachbesserungsbedarfe gibt und man nicht überlegen kann, wo man welche Form der Kooperation auf welchen Aufgabenfeldern gegebenenfalls verstärken kann. Das haben wir in unseren Antworten auf die einzelnen Fragen, so meine ich, sehr deutlich dargelegt.

Trotzdem würde ich als Quintessenz sagen: Die jetzigen Aufgabenstrukturen haben sich bewährt. Wenn ich gegenüber Frau Nacken sitzen sehe, erinnere ich daran, dass auch im Rahmen der Zukunftskommission für den ÖPNV – in der ich auch Mitglied war – letztlich Quintessenz war, dass sich die Strukturen im Grundsatz bewährt haben. Dies schließt aber nicht aus, dass man in dem einen oder anderen Punkt überlegen kann, wo man gegebenenfalls auf der operativen Ebene Synergien erreichen kann, wo man nachsteuern kann oder wo man gegebenenfalls durch andere Formen der Zusammenarbeit Klammern setzen kann, die das jetzige System noch weiter optimieren können. – Danke schön bis hierhin.

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag) (Stellungnahme 16/3515): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung. – Die Vorrede von Herrn Dr. Faber ermöglicht mir, zu versuchen, ein etwas größeres Karo auch über NRW hinaus anzulegen.

Hintergrund: Der Deutsche Städtetag und der Städtetag NRW sind vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit nominiert worden, bei HABITAT mitzuarbeiten. Ich habe das Vergnügen und die Ehre, die sogenannte Policy Unit 9 zu betreuen; diese beschäftigt sich mit Mobilität und der Daseinsvorsorge auf der globalen Ebene. Mein Co-Chair ist UITP – Union internationale de Transport Public –; das ist die Weltorganisation des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Warum erzähle ich Ihnen das? Weil wir dort in einem Kreis von 20 internationalen Expertinnen und Experten über die „Modes of Delivery“ – also die „Liefermodi“ – von Öffentlichem Personennahverkehr heftig nachgedacht haben. Wir müssen ein Statement dazu schreiben; das liefern wir am Montag nach New York. Wir machen deutlich, welche Rolle der Umweltverbund und namentlich der Öffentliche Personennahverkehr im Kontext der Paris-Deklaration der Nachhaltigkeitsziele auf globaler Ebene spielen und was die besten „Modi der Lieferung“, „Modes of Delivery“ sind.

Da kommen wir ziemlich schnell auf die deutschen „Modi der Lieferung“. Wir haben da fraglos eine gewisse Bandbreite: Wir haben Landesgesellschaften, wir haben den

kommunalen Konnex, wir haben die Aufgabenträgerstruktur, wir haben die Dreiteilung in NRW. Über all das haben wir diskutiert. Man schaut da auf Deutschland und ist international ausgesprochen angetan, dass das Subsidiaritätsprinzip durchaus unterschiedliche Ausfächerungen, Auslegungen, organisatorische Formen aufweisen kann.

Die Quintessenz der internationalen Diskussion ist, die Aufgaben räumlich und bezogen auf die Kundschaft so weit wie möglich zu dezentralisieren, das Subsidiaritätsprinzip anzuwenden; wie gesagt, das Subsidiaritätsprinzip kann unterschiedliche Auffächerungen, Darstellungsweisen haben. In jedem Fall aber ist die dezentrale, regional konnotierte und kundengerichtete Aufgabenerledigung etwas, was auch auf der Weltenebene wahrgenommen wird und was wir auch als Schlüsselbotschaft in dem Bericht zur Mobilität für die HABITAT-Weltkonferenz im Herbst dieses Jahres darstellen werden.

Das wollte ich Ihnen erzählen, um das vielleicht einmal in den großen Kontext zu stellen. Denn der Raum NRW wird nicht nur bezogen auf seine öffentlichen Nahverkehrsleistungen auch im europäischen, ja im globalen Kontext durchaus wahrgenommen. Allein der Umstand, dass man hier mit einem Ticket durch das ganze Land fahren kann und man Verkehrsverbünde in einer Form hat, wie sie auch in Europa ihresgleichen suchen, sorgt schon für Aufmerksamkeit.

Und das ist im Kontext der Klimawende, der Energiewende zu sehen, die auch eine Verkehrswende braucht.

Es stellt sich also die Frage: Welche „Modes of Delivery“ sind denn die besten, um eine Verkehrswende auch in Deutschland, in NRW zu bewerkstelligen? Wenn man sich das als Rational, als Grundsatzfrage vor Augen führt, dann ist mitunter die Frage, ob man das über eine Landesverkehrsgesellschaft oder über drei regionale Verbünde oder über andere Formen der Organisation macht, eher nachrangig. Dann sind eher die Fragen vorrangig: Wie finanziert man die „Modes of Delivery“? Wie organisiert man sie mit Blick auf die Kunden? Und wie bekommt man mehr Menschen dazu, den Öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen?

Dr. Faber hatte schon zu den Grundlagen ausgeführt. Ich schließe mich dem unumwunden an. Eine Besonderheit ergibt sich vielleicht noch dadurch, dass unsere Mitglieder durchaus auch eine maßgebliche Rolle als Aufgabenträger spielen und sich natürlich auch immer wieder zu Wort melden. Fraglos gibt es immer wieder Raum für Verbesserungen bei der Lieferleistung.

Ich möchte den Appell aussprechen, dass man die gesamte Organisationsform immer auch in den Kontext von Raum und Kundschaft stellt. Raumbezug bedeutet für mich als Stadt- und Regionalplaner, dass sich durchaus auch räumliche Differenzierungen in Organisationsstrukturen abbilden müssen. Das ist, glauben wir, in der bisherigen Struktur der Fall. Kundenorientierung bedeutet auch, dass eine gewisse Identifikation zwischen Kunden und dem jeweiligen Verbundraum gewährleistet sein muss. Auch das halten wir, wenn wir uns die drei Verbünde in NRW anschauen, durchaus für gewährleistet. Jedenfalls ist das landsmannschaftliche Verständnis ja durchaus so ausgeprägt, dass man sich dem jeweiligen Verbund quasi zugehörig fühlt. So betrachte ich das als Wiederankömmling in NRW nach einem Vierteljahrhundert jedenfalls.

Ich würde es in der einführenden Rede gerne bei diesem großen Karo bewenden lassen und freue mich auf Ihre Fragen. – Danke schön.

Ulrich Jaeger (VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (Stellungnahme 16/3518): Einen schönen guten Morgen auch von mir vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Ich darf mich kurz vorstellen, weil ich zum ersten Mal in einer solchen Runde dabei bin. Ich bin seit Oktober Landesgruppenvorsitzender des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen hier in Nordrhein-Westfalen als Nachfolger von Herrn Biesenbach, den sicherlich viele kennen und auch schon einmal wahrgenommen haben.

Vielen Dank für die Möglichkeit, uns hier heute zu äußern. Zu den Fragen, die Sie uns geschickt haben, haben wir ja ausführlich schriftlich Stellung genommen. Ich werde einmal versuchen, in meinem kurzen Statement ein paar Highlights zu setzen.

Das eine ist: Uns als VDV begegnen bundesweit unterschiedliche Organisationsformen. Aus unserer Sicht gibt es keinen Königsweg. Es gibt also nicht die eine Organisationsform, von der man sagen kann: Die ist völlig zweifelsfrei, ohne jedes Problem und bringt die besten Ergebnisse. Je nach räumlicher Struktur und je nach Dichte des Raumes oder auch Verkehrsströmen ist jeweils das eine Modell ein bisschen besser geeignet als das andere. Alle Modelle, die wir im Bundesgebiet sehen, haben jeweils Vor- und Nachteile. Es gibt also immer Licht und Schatten. Es gibt nicht das eine, das alle rundum glücklich macht.

Eine großflächige Organisation bringt natürlich Vorteile mit sich – Vorteile, dass man strukturpolitische Fragen leichter landesseitig beeinflussen kann, sicherlich den Vorteil, dass es innerhalb der Organisation weniger Schnittstellen gibt.

Andererseits sprechen für kleinteilige Lösungen die Ideenvielfalt und auch die Ideenkonkurrenz zwischen den Lösungen. In NRW gab es durchaus sehr, sehr unterschiedliche Modelle. Wir haben erlebt, dass diese Modelle dann auch dazu geführt haben, dass wir da andere Lösungen bekommen haben, die am Ende zu einer Verbesserung des ÖPNV geführt haben.

Am Ende ist es eine politische Frage, wie viel zentralen Einfluss man insbesondere auf den SPNV haben möchte.

Zur stärkeren Bündelung von Funktionen muss man sagen: Da muss man jetzt unterscheiden, ob man vom SPNV, also den schienengebundenen Systemen, redet die quer durch das Land fahren, oder vom lokalen ÖPNV, der mit Bussen, Straßen und – in unserem Fall – in Wuppertal auch mit der Schwebebahn erbracht wird.

Die Kunden bewegen sich zum allergrößten Teil – 80, 90 % – mit einem Unternehmen in ihrer Kommune. Das heißt, die Kernlast, die Basislast des ÖPNV findet in der Stadt statt; da bewegen sich die Menschen am meisten. Das heißt nicht, dass wir den SPNV nicht brauchen. Aber man muss schauen, wo man die Prioritäten setzt. Ganz viel ÖPNV findet also lokal, vor Ort statt.

Trotzdem gibt es Schwachstellen insbesondere zwischen den Verkehrsverbünden. Es gibt auch in NRW große Achsen, bei denen wir heute an tarifliche Grenzen stoßen und die man sich ansehen muss. Wir arbeiten hierfür an Lösungen. Die kann man auch

anders beseitigen; hierfür muss man nicht gleich die Organisationsformen ändern. Vielmehr geht es um tarifliche Fragen: Wie komme ich von Köln nach Düsseldorf? Dafür muss man Köln und Düsseldorf nicht gleich verschmelzen. Vielmehr muss man einen einfachen Tarif und ein durchgängiges Angebot bieten. Dann wird es für den Kunden auch ein Stück weit einfacher.

Das Gleiche gilt sicherlich für Fahrplaninformationen: Auch die muss man bündeln. Das ist das, was der Kunde braucht. Wenn er denn einmal seine Stadt verlässt, muss er relativ einfach – über eine App, über das Internet, über andere Informationsmedien, über ein Callcenter – herausfinden können: Wie komme ich eigentlich von Köln nach Düsseldorf? Oder: Wie komme ich eigentlich von Düsseldorf nach Bielefeld? Da hat unsere Branche in den letzten Jahren, meine ich, einen großen Schritt gemacht. Das Stichwort „Digitalisierung“ ist ja gefallen. Aber auch da gibt es noch die eine oder andere Schwachstelle, die man beseitigen muss – Stichwort „Intermodale Mobilität“. Auch da gibt es also noch ein paar technische Grenzen und Integrationsschritte, die wir sicherlich bewältigen müssen.

Aber: Grundsätzlich hilft eine weitere Bündelung von Funktionen nicht, diese Fragen zu klären. Vielmehr muss das sehr operativ vor Ort gemacht werden.

Was den stärkeren Einfluss des Landes angeht: Im ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen gibt sehr klare Regelungen. Aus unserer Sicht – da kann ich mich meinen Vorrednern nur anschließen – hat sich die Aufgabenträgerschaft der Kommunen und auch der Kreise bewährt. Auch hier gibt es sehr unterschiedliche Ansätze, um den lokalen ÖPNV zu organisieren. Es funktioniert weitestgehend schmerzfrei. An der einen oder anderen Stelle gibt es aber auch einmal ein paar Themen; die sind aber nicht überzubewerten.

Das ganz kurz aus Sicht des VDV. Also: Grundsätzlich Zufriedenheit mit dem heutigen Organisationsmodell, wobei es im Detail Verbesserungsbedarf gibt. – Vielen Dank.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Jaeger. – Wir beginnen jetzt mit der Fragerunde. Wir sammeln die Fragen zunächst. Ich bitte die Kommissionsmitglieder, Fragen an die Sachverständigen direkt, namentlich zu adressieren, damit sie wissen, wer welche Frage beantworten muss. – Wir beginnen mit Frau Nacken.

Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen): Erst einmal: Vielen Dank Ihnen dreien. – Herr Faber hat auf die Zukunftskommission ja schon insofern Bezug genommen, als dort die Verständigung erzielt wurde, dass eine Landesnahverkehrsgesellschaft keine Rolle spielt. In diesem Zusammenhang habe ich trotzdem eine Frage. In Ihren Stellungnahmen kommt etwas herüber, dass dies für kleinere Gebietskommunen, für Strukturen wie in Thüringen angehen möge. Landesnahverkehrsgesellschaften gibt es in Niedersachsen und in Baden-Württemberg.

Ich halte den Ansatz von Herrn von Lojewski sehr gut, zu sagen, dass es auch einen Raumbezug braucht. Das würde ich in Bezug auf Niedersachsen anders bewerten als für Nordrhein-Westfalen. Aber Baden-Württemberg hat aus meiner Sicht schon sehr ähnliche Verhältnisse. Die Brüche – das ist gerade bei Herrn Jaeger angeklungen –

zwischen Düsseldorf und Köln sind für jeden einzelnen Nutzer überhaupt nicht nachzuvollziehen.

Daher meine Frage: Kennen Sie Kommentare der kommunalen Spitzenverbände in Baden-Württemberg und Niedersachsen zu ihrer Organisationsstruktur? Üben sie Kritik und sagen sie: „Das System in NRW ist vielleicht doch besser.“? Wie wird das da beurteilt? Das wären meine Fragen an Herrn von Lojewski und an Herrn Faber.

Bei Herrn Jaeger würde mich noch ein Punkt interessieren, der zwar in der Stellungnahme, aber jetzt nicht in der kurzen Darstellung angeklungen ist. Bezogen auf die Anschaffung von Fahrzeugen sagen Sie: sowohl als auch; man könnte sicherlich bessere Ergebnisse erreichen, wenn man eine einheitliche Fahrzeugbeschaffung hat, aber damit sind auch Probleme verbunden. Könnten Sie einmal sagen, was man aus Ihrer Sicht bei einem landesweiten Fahrzeugpool an Varianten bräuchte? Wie viele Varianten würden Sie da für sinnvoll halten? – Vielen Dank.

Rolf Beu (GRÜNE): Da der Tenor in den drei bisherigen Vorträgen doch sehr ähnlich war, richte ich meine Fragen an alle drei Herren gleichzeitig.

Ich habe mir den Begriff „landsmannschaftlich“ aufgeschrieben – nach dem Motto: „Es ist so schön. Jeder sieht sich als Westfale, als Rheinländer oder als Ruhri.“ Würde das zu Ende gedacht nicht eigentlich bedeuten, dass wir das Bundesland auflösen sollten? Denn an der Größe kann es ja im Prinzip – zumindest geografisch – nicht liegen. Frau Nacken hat ja gerade auf Baden-Württemberg und Niedersachsen hingewiesen, die ja durchaus flächenmäßig größer sind.

Es gibt ja sogar Staaten, die die Größe von Nordrhein-Westfalen haben, sich aber bezogen auf die Geografie und die Einwohnerzahl sehr unterscheiden. Beispielsweise in der Schweiz gibt es große Verdichtungsräume, große Industrieräume – im Raum Basel/Zürich –, aber andererseits auch den Alpenraum, der so gut wie nicht besiedelt ist, und trotzdem wird dort alles zentral gesteuert. Beschwerden sehe ich dort keine.

Ich erhalte vor Ort als jemand, der selber kommunalpolitisch aktiv ist, durchaus Beschwerden. Leute fragen, wie es sein kann, dass in der Stadt, in der ich bin – ohne sie zu nennen –, für einzelne Busse, die in der Stadt vom eigenen kommunalen Unternehmen betrieben werden, an den Haltestellen elektronische Fahrplaninformationen in Echtzeit vorhanden sind, es diese aber für andere Linien, einbrechende Verkehre aus dem Kreis, nicht gibt und für sie einfach die Fahrplanlage angezeigt wird. 3 km weiter, über der Kreisgrenze, ist es genau andersherum: Dort sind die eigenen Linien des Kreises im Prinzip in Echtzeit dargestellt, die des einbrechenden Verkehrs aus der Stadt dann wieder nach Fahrplanlage.

Das alles sind technische Kleinprobleme, die aber im Alltag nicht gelöst werden. Hierzu gibt es anscheinend auch keine Vorgaben. Jeder zeigt dann auf den anderen. Wenn man dabei auf Freiwilligkeit setzt, stellt sich die Frage, ob sich die Freiwilligkeit inzwischen so bewährt hat, dass man diese Probleme der Fahrgäste im Alltagsbetrieb nicht sieht.

Sie haben auch gesagt, eine Lösung liege in der Tarifierung. Natürlich wollen wir Tarife nicht im Prinzip landesweit vorgeben. Aber man fragt sich natürlich zu Recht: Wenn ich von Bonn nach Düsseldorf, von einer Stadt in die andere fahren würde, hätte ich

das Problem, dass es neben dem NRW-Tarif keine Lösung mit Einzeltickets gibt. Bei einer viel größeren Entfernung, beispielsweise von Dortmund nach Düsseldorf, hätte ich dieses Problem nicht, weil es zufälligerweise ein gemeinsamer Verbund ist, der hier Grenzen hat.

Jetzt komme ich einmal zur Infrastruktur, angefangen damit, dass Bahnsteighöhen bisher unterschiedlich sind – das soll ja zukünftig geregelt werden –, über andere unterschiedliche Standards bis zur Takthäufigkeit: Ist das alles vernünftig? Ist es im Interesse des Fahrgastes, dass es unterschiedliche Herangehensweisen gibt?

Eine Frage in Richtung von Herrn Dr. Faber: Es ist natürlich völlig richtig, dass der kommunale ÖPNV – sprich der Busverkehr – von den jeweiligen Kreisen organisiert wird. Aber Sie haben auf die unterschiedlichen Größen von Kreisen hingewiesen. Mettmann und Euskirchen haben Sie, glaube ich, als zwei Beispiele genannt. Es gibt aber auch Kreise, die absolut vergleichbar sind, aber sehr, sehr große Unterschiede im Angebot haben. Dies ist darauf zurückzuführen, wer in den Kreisen jeweils Kämmerer ist, wer dort jeweils die kommunale Mehrheit hat und wie viele Millionen man dafür pro Jahr auszugeben bereit ist. Das gehört alles zur kommunalen Eigenverantwortung. Sie können sagen: „Die Bürgerinnen und Bürger können ja ihren Landrat abwählen und einen anderen wählen, wenn sie einen anderen Schwerpunkt sehen.“ Aber eigentlich müsste es Aufgabe auch der Landespolitik sein, in allen Landesteilen für vergleichbare Lebensstandards zu sorgen. Wie sollen wir das erreichen?

Dirk Schlömer (SPD): Zunächst an die kommunalen Spitzenverbände: Beziehen Sie Ihre Stellungnahmen bzw. Ihre Positionierung, dass man eine Stärkung des Landeseinflusses ablehnt, auf alle Bereiche des öffentlichen Nahverkehrs – also SPNV genauso wie ÖPNV auf der Straße und der Schiene? Oder gibt es Ihrer Meinung nach da doch irgendwo Unterschiede und Bereiche, für die das Land eine größere Verantwortung hat als eben bei einer kleinen Buslinie innerhalb einer Kommune oder eines regionalen Raums? Das zum einen.

Zum Zweiten: Sie kommen ja beide selber von Verbänden, die auch bundesweit oder landesweit zuständig sind. Insofern gehe ich davon aus, dass Sie schon erkennen, dass es notwendig ist, Bestimmtes irgendwo zu bündeln. Halten Sie es nicht für sinnvoll, auf Landesebene für den Nahverkehrsbereich das Gleiche zu tun – wenn wir schon Verkehre haben, die quer durch Nordrhein-Westfalen gehen? – Das an Fragen an Sie beide.

Herr Jaeger, Sie sprachen eben von der großen Zufriedenheit mit dem jetzigen Organisationssystem in Nordrhein-Westfalen. Aus welcher Sichtweise betrachten Sie das denn? Auch aus der Sichtweise der Fahrgäste oder der Verkehrsunternehmen, die mit dieser kleinteiligen Struktur leben müssen? – Danke schön.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der Fraktion der SPD): Ich habe eine Frage an Uli Jaeger: Sowohl in Ihren Ausführungen als auch in Ihrer Stellungnahme machen Sie eine Aussage zum integrierten Verkehrsangebot ÖPNV/SPNV. Es ist gesagt worden, dass 80 bis 90 % der Fahrgäste im Wesentlichen ÖSPV-Unternehmen, also Busse und Bahnen, kommunale Unternehmen und der Rest „nur“ SPNV nutzen. Meine Frage zielt in die Richtung eines integrierten Angebots: Liegt die Zukunft nicht vielmehr

darin, dass der Kunde von A nach B kommen will, das heißt, dass nicht Systeme maßgeblich sind, sondern dass auch der Anteil derjenigen, die umsteigen, nicht gering ist? Zum Beispiel liegt – Zahlen habe ich zwar nicht – gefühlt die Zahl derer, die am Düsseldorf Hauptbahnhof mit dem SPNV ankommen, auch anschließend in den ÖPNV, also in die Rheinbahn umsteigen, bei 50 %; sie fahren mit der U-Bahn in die Stadt zur Arbeit oder sonst wohin. Das heißt: Ist das Denken getrennt in ÖPNV und SPNV also richtig? Oder muss man hier integriert denken und auch handeln?

Jörg Niemann (Sachverständiger der Fraktion der FDP): Meine Frage richtet sich ebenfalls an die drei Herren. Sie legen dar, dass Sie die vorhandenen Aufgaben in den vorhandenen Strukturen Ihrer Meinung nach effizient und qualifiziert bearbeiten können. Sie haben sich bisher noch nicht der Frage gewidmet, wie das bei den zukünftigen Aufgaben sein wird.

Ich will einmal drei Megatrends nennen: Stichworte Digitalisierung, Elektromobilität und intermodale bzw. – genauer gesagt – multimodale Verkehrsangebote. Herr Ringert hat vor einiger Zeit in einem Statement dargelegt: „Es wird Zeit, dass sich die Verkehrsverbünde beim Thema ‚Multimodale Verkehre‘ den Hut aufsetzen und ihre Integrationsaufgaben erledigen.“ Mich würde interessieren, wie Sie diese zukünftigen Aufgaben vor der Struktur, die wir vorfinden, bewerten würden. – Vielen Dank.

Henning Rehbaum (CDU): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte zunächst mit Fragen an Herrn Faber und Herrn von Lojewski beginnen. Sie haben auf das Subsidiaritätsprinzip hingewiesen, das im derzeitigen Modell gelebt wird. Sie haben aber gleichzeitig gesagt, dass es durchaus Kooperations- oder Bündelungspotenziale gibt, die man nutzen könnte, ohne letztlich die Regionalität zu stören. Vielleicht könnten Sie konkret zwei, drei Beispiele dafür nennen, wo das denkbar wäre.

Zu Herrn Jaeger: Sie haben auf die Ideenvielfalt und den Wettbewerb der Ideen hingewiesen, der mit dem derzeitigen Modell möglich ist, gleichzeitig aber auch gesagt, dass es im Detail Verbesserungsbedarf gibt. Auch an Sie die Frage, ob Sie vielleicht zwei, drei Beispiele nennen könnten.

Noch etwas Konkretes: Die Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV, im Omnibuslinienverkehr ist zurzeit so geregelt, dass jeder Aufgabenträger für sich selber Standards setzen kann. Da könnte man sich durchaus vorstellen, zu einer Praxis zurückzukehren, dass das Land einheitliche Standards für die Fahrzeugförderung setzt – sie nicht gemeinsam beschafft, wie es gerade angesprochen wurde, sondern nur die Standards setzt –, um die Busse aufgabenträgergrenzüberschreitend problemlos einsetzen zu können. Wenn Sie dazu vielleicht eine Einschätzung geben könnten.

Vielleicht könnten Sie auch eine erste Einschätzung dazu geben, an welchen Schnittstellen Sie Schwierigkeiten sehen und das Land tatsächlich zentral heilsam eingreifen könnte.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Habe ich jemanden übersehen? – Ansonsten der Abgeordnete der Piratenfraktion, also ich.

Wir haben jetzt ganz viel dazu gehört, dass Synergien entstehen, wenn man zentralisiert, und dass es sich allerdings auch bewährt hat, auf die Heterogenität des Landes zu achten. Daher drängt sich natürlich die Frage auf: Wie sieht das denn ganz konkret aus? Welche Synergien gingen denn verloren, wenn man stärker zentralisieren würde? Welche Synergien stünden dann auf dem Spiel, wenn man die Heterogenität ein Stück weit aufgeben würde?

Eine Frage richtet sich speziell an Herrn Jaeger. Er hat gesagt, es sei eine politische Frage. Der VDV verlangt ja von der Politik eigentlich auch eine Festlegung der Ziele. Das steht auch in der Stellungnahme als Antwort auf Frage 10: Die Politik soll Ziele für das ÖPNV-System definieren. Es werden auch die Punkte Modal-Split, Erschließungsqualität, Fahrgeldeinnahmen, Umweltziele usw. genannt. An Sie die Frage: Stellen Sie sich das so vor, dass die Kriterien tatsächlich ganz konkret, ganz hart festgelegt werden, dass es also Zahlen, ganz bestimmte Vorgaben gibt? Oder ist das eher eine schwammigere Zielvorstellung?

Das waren meine Fragen. – Habe ich jemanden übersehen? Ansonsten beginnen wir bei den Antworten wieder mit Herrn Dr. Faber.

Dr. Markus Faber (Landkreistag NRW): Ich versuche, die Fragen in der Reihenfolge zu beantworten, wie ich sie mir aufgeschrieben habe.

Raumbezug, Vergleich zu anderen Bundesländern: Man muss schon sagen – dabei bleibe ich auch –, dass Nordrhein-Westfalen relativ speziell organisiert ist, auch von der Siedlungsstruktur und der Geografie her. Nordrhein-Westfalen ist polyzentrisch strukturiert. Das haben andere Bundesländer so kaum. Baden-Württemberg kann man mit viel Glück vielleicht in zwei Zentren unterteilen: Großraum Stuttgart und Großraum Mannheim. Schauen wir uns einmal die Einwohnerzahlen an: Wir haben die Besonderheit Ruhrgebiet, zwischen Duisburg und Dortmund auf 80 bis knapp 100 km verteilt vier, fünf große Städte, dann an der Rheinschiene mit Düsseldorf und Köln zwei Blöcke, dann Bonn – so sage ich einmal – gewissermaßen als Annex nach Süden, auf der anderen Seite mit Bielefeld und Münster zwei mittelgroße Solitäre, die auch nicht ganz klein sind und eine regionale Bedeutung haben. Das ist, wenn man das so sieht, nicht ganz mit Baden-Württemberg vergleichbar.

Hinzu kommt – schauen wir uns einmal die Verkehrsströme in Nordrhein-Westfalen an –, dass wir hier keine flächendeckende sternförmige Ausrichtung – kaum, vielleicht im Ansatz – auf ein oder mehrere Zentren haben, wie es das in anderen Bundesländern gibt. Herr von Lojewski kommt ja aus Berlin. Wenn man sich den Großraum Berlin/Brandenburg ansieht, bemerkt man, dass fast alle Linien nach Berlin, durch Berlin führen und auf der anderen Seite wieder hinausgehen; sie finden ihr Ziel dann auf der anderen Seite, spiegelförmig in Brandenburg. Ich glaube, es gibt in Berlin/Brandenburg nicht eine Regionallinie, die an Berlin großflächig vorbeiführt. Das ist dort alles sternförmig. Das haben wir in Nordrhein-Westfalen so nicht. Wir haben Stammstrecken, wir haben Linienverbindungen, wir haben Verbindungen, die eher im regionalen Kontext bleiben – in Ostwestfalen, im Münsterland. Wir haben im Großraum Köln in gewisser Weise natürlich auch das sternförmige Modell, bei dem aus der Eifel oder aus dem Bergischen Land sternförmig Köln erreicht wird.

Wenn man den Liniennetzplan mit allen Linien herunterlädt und mit dem anderer Bundesländer vergleicht, sieht man, dass das ganz anders aussieht. Mit Baden-Württemberg mag es vielleicht punktuell gewisse Ähnlichkeiten haben. Aber das ist schon hinsichtlich der Ausrichtung der Linien und der Polyzentralität etwas anderes.

Insofern glaube ich, dass man den Raumbezug nicht ohne Weiteres vergleichen kann. Dann ist es letztlich auch ein Stück weit eine Organisationsentscheidung, wie man damit umgeht. Es ist auch historisch gewachsen.

Dann zu den Anmerkungen von Herrn Beu und der Frage: Muss man dann NRW nicht komplett auflösen? Na ja, so weit würde ich nicht gehen. Irgendwo ist dann jedes Bundesland in Deutschland auch ein gewisser Kompromiss zwischen verschiedenen Räumen. Das ist in Nordrhein-Westfalen sicherlich nicht anders als anderswo. In Nordrhein-Westfalen sind natürlich die Bindestrichfunktion und die drei unterschiedlichen Räume – Rheinland, Westfalen und Ruhrgebiet – besonders stark ausgeprägt. Aber sie zu trennen, würde ich – schon allein wegen der siedlungsgeografischen Zusammenhänge – nicht so sehen. Ich würde sie schon zusammenbelassen wollen.

Sie haben dann im Weiteren auch noch darauf abgestellt: Kann es denn sein, dass die Qualität des ÖPNV – Sie meinten damit sicherlich den straßengebundenen ÖPNV – von der Stadt oder dem Kreis abhängig ist? Ja, das ist auf der Ebene des straßengebundenen ÖPNV unzweifelhaft Bestandteil der kommunalen Selbstverwaltung. Kommunale Selbstverwaltung bedeutet auch, dass man vor Ort Schwerpunkte setzt, was einem wichtig ist und was einem nicht wichtig ist.

Und – das sage ich jetzt, ohne irgendjemanden unserer Mitglieder zu nennen – kommunale Selbstverwaltung beinhaltet auch das Recht, örtlich Fehler zu machen. Auch das ist Bestandteil der kommunalen Selbstverwaltung. Es beinhaltet also neben dem Recht, alles vor Ort abzustimmen und richtig zu machen, auch das Recht, Fehler zu machen. Insofern muss man, denke ich, mit den Unterschieden leben.

Herr Beu, Sie fragten auch: Ist es nicht Aufgabe des Landes, für einheitliche Lebensverhältnisse zu sorgen? Zumindest für den straßengebundenen ÖPNV – für den schieneengebundenen ÖPNV noch etwas differenzierter – würde ich zurückfragen. Denn dann muss das Land auch die Kosten, die im Moment die Städte und Kreise für den straßengebundenen ÖPNV übernehmen und zuschießen, übernehmen – zuzüglich Querverbunderlöse. Da sind wir dann bei einem – so sage ich einmal – sehr hohen dreistelligen Millionenbetrag, den das Land zusätzlich übernimmt. Dann ist das Land der König der Aufgabenträger und in der Generalverantwortung. Das wäre dann aber ein komplett anderes Modell. Ich unterstelle jetzt einfach, dass Sie dafür auch im Finanzausschuss keine Mehrheiten finden.

Deshalb haben wir eben im straßengebundenen ÖPNV die notwendige Einheit von Finanzverantwortung, Aufgabenverantwortung und Organisationsverantwortung. Das heißt nicht, dass man sich nicht vor Ort, wo es solche Probleme gibt, abstimmen sollte. Das hängt dann immer auch von den handelnden Personen ab. Das ist ganz klar. Da gibt es sicherlich auch Verbesserungsbedarfe – ich werde jetzt nicht auf Einzelfälle eingehen –; das muss man auch zugestehen.

Wie schon gesagt: Die Selbstverwaltung beinhaltet das Recht, auf die örtlichen Gegebenheiten einzugehen und besondere Lösungen in Bezug auf die örtlichen Gegebenheiten zu finden, aber eben auch das Recht, Fehler zu machen. Das ist so.

Dann wurde die Frage gestellt: Wie weit sollte man in der Zentralisierung von Aufgaben gehen? Gibt es Unterschiede zwischen schienengebundenem und straßengebundenem Nahverkehr? Wir haben es in unserer Stellungnahme geschrieben: Alle drei Zweckverbände umfassen mehr Einwohner als das Bundesland Thüringen oder das Bundesland Sachsen-Anhalt. Insofern kann man nicht von Kleinteiligkeit im SPNV reden.

Im ÖPNV bestehen, glaube ich, bundesweit Strukturen, dass die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger sind. Da ist Nordrhein-Westfalen, glaube ich, auch nicht kleinteiliger als andere Bundesländer aufgestellt. Soweit ich mich recht erinnere – da bin ich mir aber nicht ganz sicher –, gibt es im straßengebundenen ÖPNV in Niedersachsen sogar zum Teil das Phänomen, dass es noch eigenwirtschaftliche Linien ohne Verbundzusammenhang gibt. Diese sind also mit SPNV-Verbindungen nicht interoperabel. Da haben wir, würde ich sagen, in Nordrhein-Westfalen durchaus ein gewisses Zentralisierungsniveau erreicht.

Bei Aufgaben der Selbstverwaltung gibt es natürlich immer den Wettstreit: Wie dezentral muss man sich aufstellen? Wo ist das ideale Maß der Bündelung? Diesen Wettstreit wird es immer geben, und diesen Wettstreit muss man dann in geeigneter Art und Weise beantworten. Da tragen, glaube ich, die jetzigen Strukturen eigentlich schon eine gewisse Richtigkeit in sich.

Die letzte Frage: Besteht eine Differenz zwischen ÖSPV und SPNV? Sicherlich gibt es Differenzen, aber diese werden auch heute schon berücksichtigt. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt bei den Zweckverbänden, mittlerweile in drei regionalen Kooperationsräumen. Die sind im Verhältnis zu der Aufgabenträgerschaft im ÖSPNV schon deutlich hochgezogen, wo es 54 Kreise und kreisfreie Städte sind plus verschiedene Aufgabenträger auch aus der Landschaft der kreisangehörigen Gemeinden. Hier gibt es heute schon eine Differenzierung.

Sicherlich wird man darüber nachdenken können, wo es gerade beim SPNV Punkte gibt, bei denen man die Zusammenarbeit vielleicht noch verstärken kann. Das ist insbesondere der Bereich eines unternehmensunabhängigen Landestarifs. Man muss sich überlegen, was man da machen kann, damit man zumindest bei langlaufenden Verbindungen oder bei verbundgrenzenübergreifenden Verbindungen zu einer besseren Tarifierung kommt. Das darf aber nicht dazu führen, dass die Tarifierung vor Ort, die Auskömmlichkeit der Tarife vor Ort gefährdet wird. Die sind in den einzelnen Landesteilen dann ja doch unterschiedlich aufgestellt.

Das klassische Beispiel – das wird immer wieder genannt, und das ist ein Ärgernis –: Es gibt nach wie vor keinen vernünftigen, sondern einen schwer zu greifenden Übergangstarif zwischen Köln und Düsseldorf. Wenn Sie in Düsseldorf bei den Straßenbahnen an den Automaten nach einer Verbindung nach Köln suchen, müssen Sie in das dritte Untermenü gehen. Das ist, glaube ich, gewissermaßen das Problem der Rheinbahn; das könnte man auch transparenter gestalten. Man sollte Köln und nicht

nur Krefeld bei unter „Wichtige Ziele“ dem Buchstaben K aufnehmen. Das ist mir nämlich auch aufgefallen: Wenn Sie da Köln suchen, müssen Sie ins dritte Untermenü gehen; irgendwo bei Kalkar und Kevelaer erscheint dann Köln. Das ist vielleicht etwas dem Lokalkolorit geschuldet.

Klar, das sind natürlich Punkte, über die man einmal nachdenken kann – man muss darüber nachdenken, ob man das vielleicht optimieren kann.

Ich hoffe, die meisten Fragen behandelt zu haben.

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag): Herr Vorsitzender! Ich versuche, ein paar komplementäre Antworten zu geben. – Frau Nacken, ja, diese Beispiele gibt es, und zwar nicht nur in den angeführten Bundesländern Baden-Württemberg und Niedersachsen, sondern auch in Bayern, das größtmäßig ja nun wirklich vergleichbar ist. Also stellt sich aus politischer Sicht natürlich von vornherein die Frage: Böte es sich nicht an, so etwas wie eine Landesverkehrsgesellschaft – analog zu der in Bayern – zu begründen? Darüber sollte man, meine ich, nachdenken. Man muss dann auch, denke ich, die politisch-administrativen Systeme einmal nebeneinanderstellen.

Allen Vorbehalten Bayern gegenüber zum Trotz: Es gibt eine deutlich technokratische Konnotation der Organisation solcher Veranstaltungen in Bayern. Ob ich jetzt an die Oberste Baubehörde in Bayern oder eben an die Landesverkehrsgesellschaft denke – das sind im besten Sinne technokratisch-administrativ besetzte Veranstaltungen. Man kann darüber nachdenken, ob man das in diese Richtung macht.

Mein Eindruck ist eher, dass die Politik da schon das erste Wort haben möchte. Ich als Parteiloser habe überhaupt nichts gegen eine technokratisch-administrative Besetzung und würde sie einer politischen Besetzung immer vorziehen. Das ist aber in diesem Land – in der Bundesrepublik Deutschland; ich will das gar nicht allein auf Nordrhein-Westfalen beziehen – nicht Mainstream.

Ich finde, man muss solche Modelle immer in dem jeweiligen politisch-administrativen Kontext betrachten. Darauf gibt es je nach Governance- und Government-Prinzipien in den jeweiligen Ländern unterschiedliche Antworten. Deshalb gibt es keine eindeutige Antwort.

Wir können natürlich auch schauen, wie es in den europäischen Nachbarländern organisiert wird. Da gibt es zentralisierte Formen der Organisation, die auch bestens funktionieren – aber auch jeweils aus ihrem politisch-administrativen Verständnis heraus. Es ist wichtig, diese Dimension da mitzudenken.

Bezogen auf Baden-Württemberg – das mag jetzt unterschiedliche Ursachen haben: Autoland etc. – empfehle ich einmal, den Modal-Split in NRW und Baden-Württemberg zu vergleichen. Nein, es gibt keine eindeutigen Ursache-Wirkungs-Beziehungen insofern, dass die Organisationsform eine Auswirkung auf den „Modal Split“ hätte. Aber sie hat fraglos einen Einfluss darauf.

Direkt auch an den Kunden zu sein, da auch eine Identität zwischen Verbund und Kunden herzustellen, gelingt den drei Verbünden aus meiner Außensicht relativ gut. Das mag in anderen Bundesländern anders, vielleicht auch ähnlich gut funktionieren.

Die Vergleichbarkeit herzustellen, ist fraglos schwierig. Wir könnten das auch eine Ebene höher ziehen und uns dann fragen: Sind wir föderal eigentlich richtig aufgestellt? Das fragen wir uns aber seit 1948 und haben noch immer keine abschließende Antwort darauf. Wir können ja einmal in Richtung Saarland, Rheinland-Pfalz, Nordländer und Ostdeutschland schauen. Die Antwort, die wir 1990 darauf hätten geben können, haben wir versäumt.

Herr Beu, nein, natürlich keine Auflösung mit Blick auf landsmannschaftliche Bezüge. Vielleicht war das von mir auch ein bisschen zu folkloristisch ausgedrückt. Aber das, was da überkommene Form ist, findet ja in NRW durchaus Analogien in anderen Organisationsformen. Wo in der Republik gibt es sonst Landschaftsverbände und Unterorganisationsformen, die ...

(Zuruf)

– Ja, aber in den Bundesländern gibt es jeweils besondere Organisationsformen. Die gilt es, finde ich, zu respektieren insoweit, dass man sagt: Das ist eine überkommene, sich über Jahrzehnte entwickelnde Struktur. Wenn wir da Remedur machen wollen, dann müssen wir mehr als ein Äquivalent beistellen. Dann müsste auch etwas kommen, was tatsächlich einen Mehrwert brächte. Und das kann jetzt nicht hier verhandelt werden – das muss dann, denke ich, tatsächlich im Finanzausschuss verhandelt werden. Denn dann geht es auch um eine auskömmliche Finanzierung der öffentlichen Verkehrssysteme, die wir auch in NRW nicht haben. Auch NRW leitet – abzüglich 9 Millionen €, wenn ich mich richtig erinnere – die Mittel, die der Bund zur Verfügung stellt, nur durch und hat im Bereich des ÖPNV, anders als in der sozialen Wohnraumförderung, keinen Vervielfältiger. NRW ist in Sachen soziale Wohnraumförderung vorbildlich – aber bezogen auf die Durchleitung der Mittel für den Verkehrsbereich macht man das, was fast alle machen: 1 : 1 oder eins zu ein bisschen weniger als eins.

Wenn man über andere Formen der Organisation nachdenkt, dann muss man auch über andere Formen der Finanzierung nachdenken. Aber es ist ja Gegenstand der Enquetekommission, auch darüber zu diskutieren und dafür womöglich auch Lösungen vorzuschlagen.

Ich finde, es gibt auch eine gewisse Analogie zwischen den von Ihnen beklagten Defiziten – Anzeigesysteme etc. – zu den Barrierefreiheitszielen. Ich finde es berechtigt, Ziele zu formulieren. Wenn man Ziele formuliert, dann muss man aber auch ... Man könnte durchaus auch Taktungsziele formulieren, man kann Informationsziele formulieren, was die Anzeigen angeht – über die Sie sich beklagten. Die Barrierefreiheitsziele sind formuliert. Dann muss man allerdings auch die Mittel begeben, um diese Ziele erreichen zu können. Ich finde es völlig in Ordnung, das zu beklagen. Die Defizite resultieren ja nicht aus Unwillen; die Defizite resultieren in der Regel aus Mittelknappheit.

Die Fragen von Herrn Schlömer würde ich so zu beantworten versuchen: Wir sind, denke ich, nicht dazu aufgerufen, an einer Identität oder Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu arbeiten, sondern müssen Zugangschancen, Mobilitätschancen an jedem Ort bezogen auf die öffentlichen Verkehre ermöglichen.

Sie fragten nach Bündelungserfordernissen auch auf Nahverkehrsebene. Dazu kann ich Ihnen sagen: Es kommt darauf an.

Formen der interkommunalen Zusammenarbeit – auch als Teilantwort auf die Frage von Herrn Rehbaum –, Bündelungsformen, Kooperationsformen im Wege interkommunaler Zusammenarbeit können natürlich auch zwischen Verkehrsverbünden erfolgen. Da sehe ich eigentlich keine Restriktionen. Man kann – darauf hat auch Herr Jaeger schon verwiesen – selbstverständlich auch – das tut man auch – gemeinsam beschaffen und komparative Vorteile nutzen. Solche Formen von Bündelungen drängen sich auf, wenn der einzelne Betrieb nicht mehr zur vollständigen Aufgabenerledigung in der Lage ist.

Wir haben in unserer Mitgliedschaft eine ganze Reihe von Verbünden, Formen der interkommunalen Zusammenarbeit, die auch überwiegend unterhalb der politischen Wahrnehmungsschwelle laufen: ob das Abrechnungsarbeiten sind, Geoinformationsarbeiten etc. Das kann sich fraglos – und wird es auch – auf die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Verkehrsbetriebe über die jeweiligen administrativen Grenzen hinaus beziehen.

Herr Dr. Vorgang hatte nach dem integrierten Ansatz gefragt. Ja, wobei „integriert“ – egal, in welcher Disziplin – ein wunderbares Schlagwort ist. Es kommt darauf an, wie man es operativ unterlegen kann. Die operative Unterlegung ist aus meiner Sicht stark von den Anreizsystemen und der jeweiligen Mittelausstattung abhängig. Wenn Knappheit herrscht, kooperiert es sich womöglich einfacher, als wenn die Ausstattung üppig ist. Umgekehrt braucht man aber auch Anreizsysteme, um tatsächlich Kooperation und integrierte Formen der Leistungserbringung auf den Weg zu bringen.

Herr Niemann fragte nach der Erledigung von Zukunftsaufgaben – Intermodalität, E-Mobilität, Digitalisierung. Ich glaube nicht, dass zentralisiertere Organisationsformen dort nun tatsächlich ein Mehr an Ergebnissen zustande brächten. Ich finde es hilfreich und wichtig, wenn die technologischen Standards – Schnittstellen etc. – dafür festgelegt werden. Ich habe zahlreiche Sitzungen der Verkehrsabteilungsleiter auf Länderebene mitgemacht und habe ein gewisses Zutrauen in die Abstimmung auf dieser Ebene auch zusammen mit dem Bund. Ich kann mir gut vorstellen, dass das auch auf Landesebene selber noch intensiviert wird.

Mit unseren Apps bin ich persönlich als Vielreisender nicht ganz unzufrieden – ob es jetzt die Bahn-App ist oder es auch ein paar der Apps der Verkehrsverbünde sind. Mit der Bahn-App reise ich inzwischen fast am besten. Man muss immer wieder einmal noch ein bisschen mitdenken. Aber was die Konnektivität und auch die Einführung technologischer Standards, die Verbindung von Systemen angeht, ist das System schon ziemlich gut integriert. Das ist einer der wenigen Punkte, bei dem die Bahn ziemlich altruistisch operiert. Das ist zumindest mein Eindruck. Ich persönlich bin damit zufrieden.

Das funktioniert aber eben auch nur, wenn alle ihre Informationen zutragen und offenlegen. Auch das scheint mir – zumindest zur Zufriedenheit des Kunden – ganz gut zu funktionieren, und zwar nicht nur auf Bundesebene, sondern auch auf Landesebene. Die jeweilige Relation – unabhängig vom Verkehrsträger – wird dem Kunden auf Bundes- wie Landesebene ziemlich zuverlässig angezeigt. Damit läuft es zumindest für 60 % der Bevölkerung – ich will überhaupt nicht verhehlen, dass es auch internetferne Bevölkerungsschichten gibt, die wir gleichermaßen bedienen müssen – über Smartphone, was Konnektivität angeht, inzwischen ziemlich gut.

Das betrifft aus meiner Sicht auch Fragen der Intermodalität und der E-Mobilität. Ob da jetzt Verkehrsbetriebe eigenständig agieren und Angebote machen oder sich auch zu Verbünden zusammentun, um integrierte Angebote zu machen, ist, denke ich, auch anreizabhängig. Es kommt darauf an, wie man die jeweiligen Modi fördert.

Bei der E-Mobilität haben wir, wie Sie wissen, auf Bundesebene im Moment eine, wie ich finde, etwas verquere Diskussion, die auf Einzelnutzer und nicht auf Systeme abstellt. Ich empfinde es als ziemlich verheerend, wenn wir jedem Einzelnutzer 5.000 € hinterherwürfen, damit er ein Auto kauft. Ich hielte es für viel besser, den Mobilitätsanbietern Anreize zu setzen, um Intermodalität abzubilden und die dafür jeweils erforderlichen Gefährte zu beschaffen. Wenn dann auch die Flotten und die Städte selber in ihren Fuhrparks noch anders ausgestattet würden, dann wäre auch viel gewonnen.

Abgebildet wird das im Netz inzwischen wirklich ziemlich gut – zumindest in den Ballungsräumen. Auch die Einzelanbieter sind inzwischen in der Lage, ziemlich zuverlässig ihre jeweiligen Intermodalitätsangebote an die Kunden zu bringen – auch wenn ich in Berlin unlängst vor einem Carsharing-Auto stand, von dem ich meinte, es sei das, das ich gemietet hatte; es war aber ein anderes; es sah nur genauso aus, hatte aber ein anderes Nummernschild. In der Konnektivität und der Digitalisierung sind also auch die einen oder anderen Fallstricke verborgen.

Die Frage von Herrn Rehbaum habe ich hoffentlich schon ein bisschen beantwortet. Also: Wir sind große Befürworter interkommunaler Zusammenarbeit, die sich auch auf Verkehrsbetriebe erstreckt. Das endet nicht im unmittelbaren Zuständigkeitsbereich einer Oberbürgermeisterin oder eines Oberbürgermeisters für die eigene Verwaltung, sondern soll und kann sich natürlich auch auf die sonstigen Bestandteile der Daseinsvorsorge und auch auf den Verkehr erstrecken.

Schließlich hatte Herr Bayer noch nach dem Synergieverlust bei der Aufgabe der dezentralen Ansätze gefragt. Das ist – um das ein bisschen auf Norddeutsch zu sagen – ein bisschen Spökenkieken – das weiß ich nicht. Das kann man szenarisch betrachten, wie man vieles szenarisch betrachten kann. Mit dem Terminus der Synergien ist das ja so ähnlich wie mit dem der Integration: Den benutzen wir alle ziemlich gerne bezogen auf jeden Lebensbereich, aber wenn es daran geht, das auch einmal zu substantiieren – was bringt es mehr, und wie sieht es konkret aus? –, dann tun wir uns alle miteinander – auch vonseiten der Wissenschaft und der operationalen Anbieter – schwer.

Ich denke, man kann versuchen, das szenarisch zu betrachten. Wichtig ist für mich in der Quintessenz, dass unabhängig von der Form der Organisation die Erbringer der Verkehrsleistung befähigt werden, auskömmlich finanziert zu werden. Das ist aus meiner Sicht die Kernaufgabe. Wenn man die auskömmliche Finanzierung mit der Organisationsform verbindet, dann kommen wir gewissermaßen in die Situation, die es im Moment auf Bundesebene gibt, in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft. Ich würde da ungern auch auf Landesebene Junktims entwickelt sehen, sondern diese beiden Themen dann wirklich getrennt voneinander betrachtet wissen. Denn eine auskömmliche Finanzierung ist erforderlich. In der einen oder der anderen Organisationsform zu sagen: „Wir finanzieren auskömmlich, wenn ihr fusioniert“, würde der Sache nicht gerecht und wäre, denke ich, auch den Abnehmern der Verkehrsleistungen schwer vermittelbar.

Da kann ich die Enquetekommission nur bitten, vielleicht auch gesonderte Expertise einzuholen. Denn diese Szenarien abzubilden, fällt mir als eingeladenem Berichterstatter – „Gutachter“ will ich nicht sagen – aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände ein wenig schwer. Dafür brauchen wir ein bisschen mehr Expertise und auch szenarisches Wissen darüber, wie dann Leistungserbringung erfolgen könnte.

Da gilt vielleicht auch wieder der Satz von Dr. Faber: „Ja, wir als Aufgabenträger machen da fraglos auch Fehler.“ Aber die Bereitschaft, aus Fehlern zu lernen, und auch die Fähigkeit zur Nachkorrektur sind in einer dezentralen Struktur aus meiner Sicht immer größer als in zentralisierten Strukturen.

Allerletzter Satz: Wir haben – damit schließt sich der Kreis wieder bei Frau Nacken – ganz gute Erfahrungen und Rückmeldungen aus den beiden Bundesarbeitsgemeinschaften ÖPNV und SPNV, die unterschiedliche Organisationsformen vertreten und sich dazu untereinander auch austauschen. Wir sind Mitglied dieser Bundesarbeitsgemeinschaften. Die Quintessenz der dortigen Diskussionen ist, dass aus dem jeweiligen Setting heraus alle diese Organisationsformen auch ihre Berechtigung haben – alle fraglos auch mit Raum für Verbesserung, Nachsteuerung, Optimierung, immer aber mit Blick darauf, Verkehrsleistung kundenorientiert zu verbessern und so etwas wie – ich hatte es eingangs in meinem Statement gesagt – eine Verkehrswende auch über unterschiedliche Organisationsformen ins Werk zu setzen – dass das zentralisiert besser laufen könnte, wage ich als kommunaler Vertreter grundsätzlich infrage zu stellen. – Danke.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr von Lojewski, natürlich auch dafür, dass Sie uns Lücken aufgezeigt haben. Als Enquetekommission interessieren uns diese natürlich auch besonders. Daran müssen wir noch weiter forschen und arbeiten.

Ulrich Jaeger (VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen): Jetzt habe ich die Aufgabe, nicht alles zu wiederholen, was schon gesagt wurde. Ich versuche, auf die wesentlichen, unterschiedlichen Fragen einzugehen.

Das Thema, wie zentral und wie dezentral was gemacht wird, wurde mit dem Beispiel Schweiz sehr schön umrissen. Auch in der Schweiz ist es zum Beispiel so, dass das SPNV-Netz der SBB – auch da gibt es noch ein paar andere Unternehmen – landesweit synchronisiert, abgestimmt und zentral organisiert wird, während der lokale ÖPNV zum Beispiel in Zürich durch die VBZ und nicht durch die örtliche Politik organisiert wird. Das möchte ich hier ebenfalls anraten. Denn das Land tut sich, glaube ich, keinen Gefallen, wenn es versucht, sich zu überlegen, wie der Busverkehr in Bielefeld-Senestadt aussehen muss und wie man in Wuppertal von Ronsdorf nach Cronenberg kommt. Ich glaube, das ist eine kommunale Aufgabe, die nur vor Ort entschieden werden kann. Da müssen die Politik und das Verkehrsunternehmen vor Ort ran, um diese Festlegungen zu treffen.

Anders sieht es bei grenzüberschreitenden Verkehren aus, die Kommunen und Kreise miteinander verbinden, beim SPNV, dazu ist jetzt schon viel gesagt worden –: Es gibt schon eine landesweite Interessenlage bei der Frage, wie man die Ballungszentren miteinander verbindet. Man kann es zentral machen, man kann es dezentral machen. Dazu haben wir auch schon viel gesagt. Ich glaube, da gibt es keinen Königsweg.

Was an dieser Stelle aber noch einmal wichtig ist: Wenn sich das Land um etwas kümmert, dann um diese Verkehre. Dazu gehören auch regionale Busverkehre. Wir reden hier immer von den Ballungsräumen. Aber wir haben auch Situationen, dass Personen von Warendorf nach Münster oder von Münster nach Telgte oder von Horn-Bad Meinberg nach Paderborn kommen müssen. Auch da gibt es Verkehre, die eine Funktion haben; es gibt Menschen, die diese Relationen benutzen. Auch darüber muss man sich Gedanken machen. Denn auch da gibt es Achsen, die landesweit Beachtung finden müssen. Denn dies läuft außerhalb der kommunalen Grenzen.

Hier stellt sich sehr, sehr schnell die Frage: Was will man eigentlich wie entwickeln? Und wie will man die Raumstruktur entwickelt haben?

Aktuell haben wir mit der Unterbringung von Flüchtlingen große Probleme. Wir haben Städte, die schrumpfen; wir haben Städte, die überhaupt nicht wissen, wo sie die Einwohner unterbringen sollen. Auch das ist eine verkehrspolitische Frage: Wo möchte ich, dass die Leute wohnen? Und wie bringe ich sie dann von A nach B? Auch dafür brauchen wir Lösungen. Und das sind Themen, bei denen ich schon auch das Land in der Verantwortung sehe.

Aber was den kommunalen Bereich, den Verkehr vor Ort angeht, sollte die Verantwortung dort bleiben, wo sie heute ist. Denn das ist, glaube ich, so kleinteilig, dass Sie sich keinen Gefallen damit tun, wenn Sie da eingreifen.

Was die Schnittstellen und auch das Thema Freiwilligkeit, das Sie angesprochen haben, angeht: Genau das sind die Probleme, die wir heute haben. DFI ist genau so eine Schnittstelle: Ein Unternehmen hat es, da man es zum Beispiel im kommunalen Bereich braucht. Das Unternehmen, das aus dem Regionalverkehr kommt, braucht es nicht; dort gibt es eben keine so ausgeklügelte Leitstelle, wie wir es mittlerweile in den meisten Städten haben. An diese Themen müssen wir herangehen; das ist völlig richtig. Diese Schnittstellen klappen heute nicht. Und es ist dem Kunden schwer zu erklären, warum für den einen Bus angezeigt wird, dass er in drei Minuten kommt, und beim anderen Bus 11:14 Uhr angegeben wird und man sich fragt, wo er bleibt. Daran arbeiten wir als Branche.

Aber auch da gibt es sehr unterschiedliche technische Systeme und auch Anforderungen aus den Verkehrsunternehmen. Wir müssen aufpassen – darauf komme ich am Ende meiner Ausführungen noch einmal zu sprechen –, dass das Ganze finanzierbar bleibt. Das heißt, in einem Ballungsraum wie Köln, Düsseldorf oder im Ruhrgebiet braucht man andere Systeme – die auch aufwendiger sind, die einen anderen Standard bieten –, als man sie in Horn-Bad Meinberg braucht. Da kommt man irgendwann zu der Schnittstelle, wo man nicht mehr alle Informationen überall verfügbar hat. Das ist ärgerlich, aber ich glaube nicht, dass wir es abschalten.

Auch zum Stichwort „Digitalisierung“, das hier von der FDP angesprochen wurde, möchte ich mir noch einen Hinweis erlauben – weil ich selber jahrelang in diesem Bereich gearbeitet habe –: Die Integration sämtlicher Services in eine Anwendung ist nicht nur schweineteuer, sondern funktioniert auch nicht. Sie bekommen die Schnittstellen nicht in den Griff. Die Komplexität wird in zentralen Systemen nur schwer zu beherrschen sein. Wenn man das versucht, muss man unglaublich viel Geld in die Hand nehmen. Man hat „irre“ Prozesse, die man elektronisch abbilden möchte. Die

Gefahr, zu scheitern, ist immens hoch. Denn Sie können diese Sachen nicht zentral programmieren und bekommen Sie nicht in den Griff. Denn Sie haben es mit einem Wust von Daten aus unterschiedlichen IT-Systemen und anderem zu tun, was nicht beherrschbar sein wird.

Das zweite Thema ist: Der Kunde will es auch nicht. Wenn Sie sich anschauen, was in der Digitalisierung heute in der App-Welt passiert, dann erkennen Sie, dass sich der Kunde die App aussucht, die genau zu seinen Anforderungen passt. Er sucht sich das aus, was für ihn am besten funktioniert und für seine Lebenswirklichkeit funktioniert. Es gibt 35 Apps – wenn dies überhaupt reicht – mit To-do-Listen. Die sind alle da, die haben alle ihren Mehrwert, die sind alle ein bisschen anders.

Ich glaube, wir müssen bei allem Hype, der gerade um Digitalisierung gemacht wird, aufpassen, dass wir nicht anfangen, in die alte Großrechnerwelt und ein großes SAP für alle einzusteigen. Daran können wir nur scheitern. – Diesen kleinen Einwurf wollte ich mir dann doch noch erlauben.

Was Standards und das Thema „Zentraler Fahrzeugpool“ angeht, möchte ich sagen: Es ist absolut sinnvoll, im SPNV Standards zu setzen. Die Züge fahren nun einmal quer durch das Land. Da sind wir uns, glaube ich, hier an diesem Tisch alle einig: Es ist ein Treppenwitz der Geschichte, dass es unterschiedliche Bahnsteighöhen gibt und man einmal herunterfällt und einmal eine Treppe hinauflaufen muss. Das gehört zu den Punkten, die man dringend standardisieren muss.

Bei einer Einführung eines einheitlichen Fahrzeugs für das ganze Land hätte ich etwas Sorge. Denn da schwingt dann immer mit, dass es dann auch ein Hersteller ist. Schon heute müssen wir in der Bahnindustrie mit starken Konzentrationen leben. Es gibt nicht mehr so viele Hersteller wie früher; die haben sich in den letzten Jahren alle gegenseitig aufgekauft. Wir müssen, glaube ich, auch da ein bisschen aufpassen, dass wir uns einen gewissen Wettbewerb und eine Vielfalt erhalten. Festlegung von Standards: ja. Aber ich würde nicht so weit gehen, zu sagen, wir kaufen nur ein Fahrzeug von einem Hersteller. Das geht sicherlich zu weit.

Was man sich landesseitig auch immer überlegen muss, ist: Welche Risiken kauft man sich damit ein, wenn man so etwas macht? Und wie bekommt man die Risiken auch begrenzt? Im VRR gibt es ein Modell, wie so etwas gehen kann. Aber das ist eine Frage, die man sich auch politisch überlegen muss: Was will man eigentlich machen? Oder: Was will man nicht machen? Was lässt man lieber die Industrie machen? Und wo sollte sich das Land den Schuh selber anziehen?

„Integriertes Verkehrsangebot“ ist ein Thema. Klaus Vorgang hat es angesprochen. Ja, wir haben viele Umstiegsbeziehungen. Dies soll aber meine Aussage von vorhin gar nicht zerstören. Vielmehr liegt der Kern der Verkehrsbeziehungen in der Kommune, und wir haben diese Umstiegsbeziehungen aber auch. Die haben wir gerade in den Ballungsräumen, wo ganz, ganz viel passiert.

Wenn ich koordine, entsteht immer ein Zielkonflikt. Den habe ich auch in der Stadt. Mein tägliches Geschäft ist sozusagen, zu versuchen, diesen Zielkonflikt aufzulösen. Am Wuppertaler Hauptbahnhof – das gilt auch für viele andere Hauptbahnhöfe – kommen S-Bahnen, Regionalexpresse, Regionalbahnen und ICEs an. Zudem gibt es in

den Städten – gerade in Großstädten – oftmals mehr als einen Bahnhof. Diese Koordination würde ich, wenn ich für das Land zuständig wäre, auch nicht anpacken.

Denn Sie bekommen es landesseitig nicht hin, sämtliche Verknüpfungen ideal zu gestalten. Sie werden irgendwann einen Tod sterben müssen. Und den würde ich auch nicht zentral sterben wollen.

(Dr. Klaus Vorgang: Das war auch nicht so gemeint!)

Vielmehr würde ich schauen, dass es ein Kernnetz gibt. Auch unternehmerisch haben wir ein großes Interesse daran, die Leute dort abzuholen. Wir schauen schon sehr genau: Woher kommen die Leute eigentlich? Deshalb berücksichtigt die Verknüpfung selten den ICE. Denn die Menschen, die aus dem ICE aussteigen, steigen in der Regel eher selten in den ÖPNV um. Dies passiert auch oft, aber an vielen Stellen eben nicht. Denn für uns sind die Regionalbahnen, die Regionalexpress und die S-Bahnen das viel wichtigere System.

Aber diesen Zielkonflikt muss man irgendwie lösen und sollte man auch lokal, vor Ort lösen.

Was die Zufriedenheit der Kunden angeht: Die VDV-Unternehmen und die Statistik zeigen, dass wir Jahr für Jahr mehr Fahrgäste gewinnen, dass die Leute unsere Systeme nutzen. Da gibt es – das muss man fairerweise auch sagen – natürlich Unterschiede: In den Ballungsräumen läuft es viel, viel besser als im ländlichen Bereich. Der ländliche Bereich hat das Problem der demografischen Entwicklung; die Schülerströme brechen weg. Die Schüler sind im ländlichen Bereich der Kern der Verkehrsleistung und auch der Finanzierung. Deshalb sieht es da ein bisschen anders aus. Aber in den großen Städten und Ballungsräumen läuft es sehr, sehr gut.

Dann hatten Sie die Frage nach den Zielen gestellt. Das ist fast mein Lieblingsthema. Denn es gibt ein paar Punkte, die auch politisch sehr unterschiedlich diskutiert werden und auch innerhalb von Parteien sehr unterschiedlich diskutiert werden.

Ein großes Thema ist die Akzeptanz unserer Systeme. Wir hatten hier im Land drei große Straßenbahnprojekte, die gescheitert sind: in Aachen, die Verlängerung einer Straßenbahnlinie von Essen nach Oberhausen und der Ausbau der Bielefelder Straßenbahn. Die sind daran gescheitert, dass die Leute diese Systeme nicht wollen. Also: Sie wollen die Baustelle nicht, sie wollen die Schiene nicht vor ihrer Tür haben. Sie nutzen schon den ÖPNV.

Ich erlebe es gerade in Wuppertal, wo wir ein Seilbahnprojekt haben: Da steppt der Bär, was das Thema der Betroffenen angeht. Wir müssen gemeinsam dafür Sorge tragen, dass wir eine Atmosphäre schaffen, in der wir solche Großprojekte umsetzen können. RRX, die Diskussion rund um den Lärmschutz ist auch so ein Thema. Das sind echte Probleme. Aber wir müssen es auch politisch schaffen, in der Bevölkerung eine Akzeptanz für diese Themen zu finden. Ansonsten können Sie organisieren, was Sie wollen, und es wird alles nichts helfen. Wir müssen die Menschen mitnehmen und die Menschen von unseren Systemen begeistern.

Das zweite Thema ist auch ein Dauerthema, das wir uns anschauen müssen, nämlich die Finanzierung. Alles, was wir hier diskutieren, braucht am Ende eine Finanzierung. Die Finanzierung ist heute in vielen Bereichen nicht gegeben. Sie ist für den SPNV

über die Regionalisierungsmittel sehr gut geregelt, die dann über das Land zu den Zweckverbänden fließen. Wir haben in den Städten im Bereich der Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur große Probleme. Da sind viele Systeme mittlerweile so in die Jahre gekommen, dass es auch schon zu ersten Stilllegungen gekommen ist. Das ist ein Dauerthema, das man bei allem, was Sie hier diskutieren, bitte beachten muss, nämlich dass wir auch die Finanzierungsfrage im Auge behalten.

Das letzte Thema: Wenn Sie eine Verkehrswende wollen, dann muss man das auch ganzheitlich diskutieren. Das Thema „Elektromobilität“ ist von Ihnen angesprochen worden. Ich glaube nicht, dass wir die Menschen von intermodaler Mobilität begeistern, wenn sie in einem Bus sitzen, der auf der Busspur hinter einem Elektroauto stecken bleibt. Das hilft uns nicht. Auch hier müssen wir, glaube ich, ganzheitlich überlegen: Wie wollen wir unsere Städte eigentlich gestalten? Wie wollen wir leben? Welche Rolle soll der ÖPNV spielen? Wie lösen wir den Zielkonflikt zwischen Pkws und dem ÖPNV auf? Wo kann man sinnvollerweise eine Beschleunigung für Busse, Busspuren machen, ohne die Autofahrer zu sehr zu belasten? Das sind Themen, die man auch mitdiskutieren muss. Die finden aber auch vor Ort statt. Nur so bekommt man, glaube ich, eine weitere Steigerung der Attraktivität des Systems hin.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlichen Dank, Herr Jaeger. – Dann wechseln wir jetzt zu den nächsten vier Sachverständigen von den drei Organisationen und kommen gegebenenfalls – je nach Zeit – nachher noch zu Rückfragen an alle.

Jetzt werden Herr Husmann vom VRR, Herr Reinkober und Herr Sedlaczek vom VRS sowie Herr Bastisch vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe sprechen. – Bei den fünfminütigen Statements beginnt Herr Husmann. Dann folgen die Statements der anderen Sachverständigen. Es schließt sich die Fragerunde der Abgeordneten und Sachverständigen an.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR) (Stellungnahme 16/3520): Vielen Dank. – Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Gerne will ich Ausführungen machen. Zunächst zu den Landesgesellschaften: Die Frage nach den Landesgesellschaften impliziert ein Stück weit, dass dies der bessere Weg sein könnte – warum auch immer. Ich will das jetzt gerne – Sie können mich aber auch zu jeder anderen Landesgesellschaft fragen – am Beispiel von Bayern und Baden-Württemberg verdeutlichen.

Ich fange mit Baden-Württemberg an: Baden-Württemberg hat eine Landesgesellschaft, die nichts anderes als SPNV-Ausschreibungen macht. Sie hat keine Tarifhoheit, wie wir sie haben, und es gibt keinen Verbundraum. Die Struktur in Baden-Württemberg beinhaltet sehr viele kleinräumige Tarifgebiete. Dort ist es also wesentlich kleinräumiger als hier. Herr Keitel – ein hochrangiger Ministerialbeamter aus Baden-Württemberg – hat bei einer Anhörung der hiesigen Grünen im Landtag gesagt, er sähe in der dortigen Organisationsform keinen Vorteil. Das Gegenteil sei der Fall: Er schaue mit Interesse nach Nordrhein-Westfalen, weil man dort letztendlich eine ganze Ecke weiter sei. Im Übrigen kommen die Kollegen aus Baden-Württemberg auch heute noch regelmäßig zu uns bzw. wir fahren auch einmal dorthin, um beim Thema „SPNV-Ausschreibung“, beim Thema „Tarifbildung“ und beim Thema „Einnahmeaufteilung“

Know-how zu transportieren. Was will ich damit sagen? Entscheidend ist nicht die Organisationsform, sondern entscheidend ist das Know-how, das man vor Ort hat.

Nehmen wir das Beispiel Bayern: Dort ist Herr Niegel Geschäftsführer. Herr Niegel macht seine Arbeit aus meiner Sicht gut. Er ist aber der Auffassung – das hat er öffentlich bekundet –, dass zumindest der VRR weiter sei als das Land Bayern, was die Frage der SPNV-Ausschreibungen angeht. Er hat sich mit seinem Abteilungsleiter bei uns intensiv nach dem RRX-Modell erkundigt – gegebenenfalls als Basis, um eine Ausschreibung für die S-Bahn München vorzunehmen. Das zeigt eigentlich in gleicher Weise, dass die Organisationsform nicht darüber entscheidet, ob man erfolgreich unterwegs ist oder nicht.

Im Übrigen macht auch die bayerische Gesellschaft lediglich SPNV-Ausschreibungen und hat keine Vernetzung in die Kommunen. Daraus ergeben sich ganz andere Probleme.

Ich könnte das noch für ein paar andere Länder fortführen. Aber ich glaube, das reicht als Beispiel erst einmal.

Der nächste Aspekt – weil er immer wieder angesprochen wird –: Gibt es eine Unzufriedenheit mit den drei Kooperationsräumen? Das steckt doch letztlich in der immer wieder auftauchenden Diskussion zu einer Landesgesellschaft. Ja, das bekennen wir auch ganz deutlich; wir haben uns ehrlich auf die Glocke gehauen. Aber, so behaupte ich, wir haben bisher alle Themen erfolgreich abgearbeitet – im Übrigen einschließlich der Beschaffung des RRX. Da haben wir zwar intensiv darüber diskutiert, ob das der richtige Weg ist, aber wir können heute gemeinschaftlich daraufschaun und sagen: Wir haben das Fahrzeug, das sich NRW wünscht, beschafft, wir haben es zu äußerst wirtschaftlichen Konditionen beschafft, und wir haben mit diesem RRX-Modell sogar einen für Deutschland völlig neuen Weg beschritten, indem wir nachhaltig beschafft haben. Denn die Industrie soll die Fahrzeuge nicht nur liefern und drei Jahre Gewährleistung bieten, sondern sie soll diese Fahrzeuge 30 Jahre lang warten. Damit ist eine ganz andere Herangehensweise in der Konstruktion verbunden. Abgesehen von dem Preis, den wir erzielt haben, haben wir dann noch für Energieeffizienz gesorgt.

Daran können Sie nachvollziehen, dass nicht nur Bayern und Baden-Württemberg nachfragen, wie wir das gemacht haben, sondern dass es inzwischen auch aus Dänemark eine Anfrage gibt, wie wir das gemacht haben.

Damit will ich nur sagen: Nicht die Organisationsform entscheidet, sondern das, was in den Köpfen vor Ort drin ist und was man machen kann.

Wenn Sie jetzt Mängel zwischen den Kooperationsräumen darüber hinaus, zum Beispiel Tariffragen, ansprechen: Ja, es gibt den Weg – den muss man auch gehen –, kooperationsraumübergreifende Tarife so zu gestalten, dass sie kundenfreundlich sind. Wir machen jetzt gerade eine SPNV-Vertriebsausschreibung. Zielsetzung ist, in drei Schritten zum Ticket zu kommen, und zwar immer auf der Basis, dass man den Ort eingibt, zu dem man kommen will, und nach drei Schritten das Ticket bekommt.

Darüber hinaus verfolgen wir den Weg der Digitalisierung. Ich glaube nämlich, dass es, wenn wir einen digitalisierten Tarif haben – am besten mit Check-in und Check-out –, keine Rolle mehr spielt, wie die dahinterliegende Tariflandschaft gestaltet ist. Wenn

ich zum Beispiel in Düsseldorf einsteige und in Köln – oder sonst wo, in einem anderen Raum – aussteige, kann ich mein Ticket erwerben, indem ich automatisch erfasst – eingecheckt und ausgecheckt – werde. Das muss alles datenschutzrechtlich sauber sein; dazu sind wir mit dem Landesdatenschutz im Gespräch. Dann stellt das auch kein Problem mehr da. Es ist sicherlich noch ein Schritt zu gehen, um dorthin zu gelangen. Aber ich denke, es ist ein sinnvoller Schritt. – Daran sehen Sie, dass wir zusammenarbeiten.

Ich will ein anderes Beispiel für die sinnvolle kommunale Vernetzung nennen. Wir haben im VRR bei der S-Bahn im Ruhrgebiet den 15/30-Takt eingeführt. Das hat natürlich, wie Sie sich denken können, intensivste Diskussionen in den Kommunen, aber auch mit den von uns so lieb gewonnenen Verkehrsunternehmen gegeben; Herr Jaeger, der hier sitzt, wird dies bezeugen können. Das bedeutet natürlich Anpassungsbedarfe in den Kommunen vonseiten der Verkehrsunternehmen, und das kostet ja auch alles Geld. Das muss man lösen. Das kann man auf der kommunalen Ebene aber besser lösen, weil dort die unterschiedlichen Beteiligten zusammensitzen. Dann haben wir das ein paar Mal – auch einmal etwas deutlicher im Ton – miteinander diskutiert. Am Ende des Tages haben wir einen Lösungsweg gefunden, sodass der 15/30-Takt einvernehmlich – ich glaube, sogar einstimmig – beschlossen werden konnte. Das würden Sie, glaube ich, mit einer Landesgesellschaft so einfach nicht bewerkstelligen können.

Darüber hinaus arbeiten wir – das möchte ich betonen – nicht nur im SPNV an verschiedensten Stellen zusammen, sondern es gibt zum Beispiel eine Datendrehscheibe aller Fahrplandaten beim VRR, an den übrigens beispielsweise auch die DB liefert. Es gibt darüber hinaus natürlich die Kompetenzcenter, in denen wir auf Landesebene gemeinschaftlich zusammenarbeiten. Insofern gibt es, glaube ich, überall da, wo Zusammenarbeit nötig und sinnvoll ist, auch die Vernetzung zueinander. Dies betrifft zum Beispiel Tarif und Marketing in Köln, Kompetenzcenter ITF, Arbeitskreis in Westfalen, KC Sicherheit bei uns. Das wird dann dort gemeinschaftlich abgestimmt. Der Eindruck, wir würden uns immer nur auf die Glocke hauen, war vielleicht zeitweilig gerechtfertigt, ist aber mit Sicherheit kein Dauerzustand. Vor diesem Hintergrund plädieren wir dafür, diesen Weg weiterzugehen.

Wir haben für den Fall, dass wir uns wider Erwarten am Ende des Tages einmal nicht einigen, einen Vorschlag gemacht, was man im ÖPNV-Gesetz verankert werden sollte, wie das Land dann einzubinden ist. Ich denke, das ist ein konstruktiver Vorschlag.

Im Übrigen haben wir beim RRX-Projekt bewiesen, dass wir dieses Projekt, das mit im besonderen Landesinteresse war und ist, gemeinschaftlich mit dem Land umgesetzt haben. – Danke schön.

Heiko Sedlaczek (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) (Stellungnahme 16/3468):

Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Dr. Reinkober und ich vertreten heute zum einen den SPNV-Aufgabenträger, den Nahverkehr Rheinland, zum anderen stehen wir aber auch für Rückfragen zur Verfügung, wenn es um Angelegenheiten geht, die die beiden Trägerzweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Aachener Verkehrsverbund betreffen.

Wenn wir uns die Situation bei der SPNV-Aufgabenträgerschaft anschauen, können wir, denke ich, rückblickend feststellen, dass sich die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes, die 2008 dazu geführt hat, dass die ursprünglich neun Organisationseinheiten in Nordrhein-Westfalen zu den heutigen drei zusammengelegt worden sind, bewährt hat.

Der größte Fortschritt, der damit 2008 einhergegangen ist, war die Übertragung der Zuständigkeit für den Infrastrukturausbau von den Bezirksregierungen auf diese drei Organisationseinheiten. Wir haben heute die Situation, dass die drei SPNV-Aufgabenträger zum einen die Bestellung der Nahverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und auch die Finanzierungssituation verantworten. Gleichzeitig haben sie jetzt die Verantwortung, den Infrastrukturausbau zu gestalten, wie er notwendig ist, um das Leistungsangebot, das man bestellen und auch ausschreiben möchte, auch erbringen zu können.

Ich glaube – da kann ich Herrn Husmann absolut beipflichten –, wir mussten uns erst finden. Das war unter den neun Organisationseinheiten keine sehr einfache Aufgabe. Es gab dann eine neue Konstellation. Manchmal ist es, wenn die Organisationseinheiten größer sind, sogar schwieriger, miteinander umzugehen. Aber diesen Prozess haben wir, glaube ich, mittlerweile deutlich abgeschlossen.

Wir haben auch die Punkte, die im Schlussbericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW noch kritisiert worden sind, mittlerweile abgearbeitet. Es gibt keine unterschiedlichen Ausschreibungsphilosophien mehr. Auch bei der Fahrzeugfinanzierung sind positive Beispiele entstanden. Der Rhein-Ruhr-Express ist ein solches Paradebeispiel; dort hatten wir einen langen Diskussionsprozess hinter uns – das können wir nicht verhehlen –, aber am Ende haben wir ein positives Ergebnis erzielt.

Die in § 6 des ÖPNV-Gesetzes angelegte Moderatorentätigkeit des Landes bzw. des Ministeriums hat, glaube ich, hilfreich dazu geführt, dass wir insgesamt zusammengefunden haben.

Ich glaube, dass die kommunale Verankerung dieser drei Zweckverbände weiterhin ein ganz großer Vorteil ist. Es findet zum einen ein Know-how-Transfer statt. Die Kommunen vor Ort identifizieren sich mit der Aufgabe – sowohl für den ÖPNV, aber auch für den SPNV. Oftmals sind die Kommunen vor Ort oder auch die kommunalen Verkehrsunternehmen ja auch die Maßnahmenträger, wenn es um den Infrastrukturausbau geht. Somit ist das Ganze ein in sich harmonischer Prozess. Beispielsweise Bauleitplanung, Genehmigungsverfahren oder andere Aspekte müssen von den Kommunen vor Ort bei einer Infrastrukturmaßnahme mit umgesetzt werden. Da ist die Verzahnung natürlich ein wesentlicher Vorteil. Das Verantwortungsbewusstsein vor Ort wird dadurch auch gestärkt.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen, was den SPNV angeht, einen Integralen Taktfahrplan. Dieser ist über das ganze Land aufeinander abgestimmt. Zum Teil gibt es Qualitätsprobleme. Es ist zugegebenermaßen so, dass die Anschlüsse nicht immer erreicht werden. Das hat aber in erster Linie auch mit der Situation dieses Landes zu tun. Hier gibt es sehr, sehr hohe, sehr erhebliche Verkehrsströme und auch eine sehr, sehr hoch ausgelastete Infrastruktur, sodass es unsere Hauptaufgabe und unser Hauptaugenmerk sein muss, die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Bei der Infrastruktur ging es – das hat sich vor drei, vier Jahren umgekehrt – in den zehn, 15 Jahren zuvor nur

nach hinten: Jede Flexibilität wurde abgebaut, es wurde nur auf die Kostenseite geschaut. Wenn man ein System so lange kaputtspart, dann braucht man mindestens ebenso lange, um das System wieder aufzubauen.

Wir bzw. in erster Linie die Deutsche Bahn – als Infrastrukturbetreiber – haben den Turnaround geschafft, um wieder in die andere Richtung zu arbeiten und zu denken. Aber: Infrastrukturaufbau ist ein langwieriger Prozess; das kann nicht innerhalb weniger Jahre umgesetzt werden.

Ich würde gern ein Zitat aus dem eben erwähnten Abschlussbericht vorlesen – dem können wir uns vollumfänglich anschließen –; unter „6.1.2 Handlungsbedarf“ steht dort geschrieben:

„Unter Abwägung der genannten Defizite und Vorteile des bisherigen Aufgabenträgermodells im SPNV zieht die Kommission den Schluss, dass eine institutionalisierte Zentralisierung ... unter Aufgabe der regionalisierten und kommunalen Aufgabenträgerschaft im SPNV in NRW nicht sinnvoll ist.“

Dem möchten wir uns anschließen.

Die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Wo die Finanzverantwortung liegt, muss natürlich auch die Verantwortung dafür liegen, zu bestimmen, was gefahren wird. Deswegen gibt es in den einzelnen Kreisen und Städten natürlich unterschiedliche Situationen. Aber das ist, glaube ich, so auch gewünscht.

Wie das Ganze gemanagt wird, ist in den verschiedenen Regionen sehr unterschiedlich. Bei uns, im Nahverkehr Rheinland, haben wir die beiden Trägerzweckverbände mit den jeweiligen Verbänden – VRS und AVV –, und über diese wirken wir auf eine integrierte und abgestimmte Nahverkehrsplanung hin.

Im Abschlussbericht sind die ÖPNV-Nahverkehrspläne erwähnt, die an den Schnittstellen manchmal nicht ganz schlüssig sind. Aus dem Aachener Verkehrsverbund kann ich berichten, dass die Angelegenheiten, die im Nahverkehrsplan übergreifend und globaler sind, bei uns mit allen vier ÖPNV-Aufgabenträgern sogar wortgleich abgestimmt sind, sodass in allen Nahverkehrsplänen diese genau gleich zugrunde gelegt sind. Durch die Verzahnung des NVR mit den Regionen vor Ort ist das, glaube ich, schon ein Systemvorteil.

Bei der Finanzierung hatte ich auf den wesentlichen Vorteil des § 12 bei den drei Organisationseinheiten schon hingewiesen. Zu den übrigen Finanzierungsströmen: Bei § 11 Absatz 2 – das ist die ehemalige Fahrzeugförderung, die ja in erster Linie den Stadtbahnen und den Busunternehmen zugutekommt – und bei § 11 a – das sind die Ausbildungsverkehrsförderungen – muss man tatsächlich feststellen, dass sich die Vorgehensweise in NRW zwischen den verschiedenen Kommunen, Kreisen und kreisfreien Städten sehr unterscheidet. Das hat tatsächlich dazu geführt, dass in manchen Landesteilen oder auch bei den Verbänden – auch dort gibt es Schnittstellen – Regelungen eingeführt wurden, die im schlimmsten Fall diametral gegeneinanderlaufen und im günstigsten Fall nur einen Mehraufwand verursachen. Diese Kritik im Abschlussbericht ist durchaus berechtigt.

Es gibt verschiedene Themen, bei denen man sich sicherlich eine Optimierung vorstellen kann und auch eine – so nenne ich es einmal – Leitplankensetzung oder eine Setzung von Rahmenvorgaben für die Aufgabenträger befürworten könnte. Ich nenne ein Beispiel: Wir sind, wenn wir diese Fördermittel ausreichen, alle verpflichtet, die Beihilfefreiheit – Barrierefreiheit ist ein Thema der Förderung – sicherzustellen. Wenn sich dort jeder Aufgabenträger in NRW eine eigene Beihilfefreiheitsregelung ausdenkt, dann ist das für die Verkehrsunternehmen, die in mehreren Gebieten unterwegs sind, durchaus sehr schwierig, diese alle zu bedienen. Das sorgt für Mehraufwand auf der Aufgabenträgerseite, auch für Mehraufwand auf der Unternehmensseite. Dort müsse man versuchen, Leitplanken zu setzen und eine Vereinheitlichung dessen zu erreichen.

Was die Qualität bei uns insgesamt angeht, würde ich die Situation nutzen wollen, auch noch einmal auf die Finanzierungssituation hinzuweisen. Die Schweiz ist eben genannt worden. Die Schweiz investiert pro Kopf natürlich einen weitaus höheren Mittelanteil in den Schienenpersonennahverkehr, als wir dies tun. Wenn man dann die Situation in Deutschland anschaut, erkennt man, dass wir in Nordrhein-Westfalen deutlich benachteiligt sind, was die Mittelzuweisung der Bundesregionalisierungsmittel angeht. Wir erhalten aktuell 15,7 % der Mittel, haben aber über 22 % der Einwohner. Das Land setzt sich gerade aktiv dafür ein, diesen Schlüssel zu verändern. Dies wird auch notwendig sein, da ohne finanzielle Mittel die Leistungsbestellung nicht möglich ist.

Wenn die Infrastruktur nicht ausgebaut werden kann und die Züge so voll sind, wie sie bei uns sind, dann bedeuten auch diese vollen Züge ein Qualitätsproblem, da der Fahrgastwechsel nicht mehr in der vorgesehenen Zeit vollzogen werden kann und das Gesamtsystem – mit Trassen, mit Güterverkehr, mit Fernverkehr; alles auf dem gleichen Gleis – so überlastet ist, dass das Ganze wie ein Kartenhaus zusammenbricht, wenn nur die kleinste Problematik entsteht.

Der Wettbewerb funktioniert, bringt andererseits natürlich auch Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Start, die vielleicht in dieser Form oder in Deutschland oder in Nordrhein-Westfalen bisher noch keine Leistungen erbracht haben. Dann gibt es am Anfang Anlaufschwierigkeiten; dem werden wir uns stellen müssen. Ich glaube, es gibt keinen Weg an europaweiten Ausschreibungen vorbei. Dann haben wir es eben auch mit neuen Unternehmen zu tun. Allein im NVR werden in drei Jahren neun verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen am Start sein. Auch da gibt es am Anfang Eingewöhnungsschwierigkeiten, es gibt neue Schnittstellen. Daran muss man arbeiten. Man muss versuchen, diese zu beherrschen, und die Finanzsituation verbessern.

Ansonsten kann ich mich insgesamt nur noch einmal der Feststellung anschließen, dass die Organisationsstrukturen in NRW schon die richtigen sind.

Wenn wir über Größen reden und einmal den Durchschnitt der übrigen Aufgabenträger außerhalb NRWs bilden, sehen wir, dass bei rund 62 Millionen Einwohnern 24 Organisationseinheiten zuständig sind. Im Schnitt sind es also 2,5 Millionen Einwohner. Da liegt mit 6 Millionen Einwohnern der Schnitt bei uns schon mehr als doppelt so hoch.

Es ist schon mehrfach darauf hingewiesen worden – Baden-Württemberg war angesprochen worden; da kann ich Herrn Husmann unterstützen: Es gibt weit mehr als 20

regionale Tarife, es gibt keine Übergangstarife, es gibt keinen landesweiten Tarif –: Mit der Situation bei uns sind wir schon sehr viel weiter, als dies in anderen Bundesländern der Fall ist.

Es gibt berechtigte Kritik zu Punkten, an denen wir arbeiten müssen. Dies betrifft den Übergang, den einheitlichen Verbundtarif für die Strecke von Bonn nach Düsseldorf. An diesen Themen muss gearbeitet werden. Dies hat aber nichts mit der Struktur, der Organisation an sich zu tun. – Danke.

Burkhard Bastisch (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) (Stellungnahme 16/3488): Herzlichen Dank nochmals für die Einladung. – Auch wenn ich hier jetzt als letzter Sachverständiger rede, hoffe ich, dass ich nicht allzu viel wiederhole.

Ich möchte darauf zurückkommen, dass viele der Fragestellungen der Enquetekommission in der Tat durchaus auf die Zukunftskommission zurückgehen. Ich glaube, man kann auch einmal die Fragestellung in den Raum werfen – der Bericht ist im August 2013 veröffentlicht worden –: Gibt es eigentlich einen Ansatz, der hinterfragt, wo wir bezüglich der Handlungsempfehlungen aus der Zukunftskommission stehen? Ich glaube, das wäre sehr wichtig, um so etwas kontinuierlich weiterzuverfolgen. Ich weiß, dass einige Punkte in der Tat auch angegangen werden. Ein Ergebnis dieser Diskussion müsste auch sein, da einen Brückenschlag zu machen.

In meiner Vorbemerkung, die wir hier auch als Stellungnahme abgegeben haben, sind wir nochmals auf den Spannungsbogen zwischen den Zielen eines ausreichenden, bedarfsgerechten Verkehrs und einer finanzierbaren Mobilität eingegangen. Da sind hier in NRW durchaus Grenzen gesetzt. Es ist gerade auch darauf verwiesen worden, dass die Verkehrsbedürfnisse in NRW noch deutlich über das hinausgehen – sowohl im kommunalen ÖPNV als auch im SPNV –, dass wir heute etwa 105 Millionen Zugkilometer fahren. 110 oder 115 Millionen Zugkilometer würde das Netz vielleicht noch gerade hergeben, aber dann ist hier auch eine Grenze des Systems erreicht.

Bei diesen Rahmenbedingungen gibt es einen großen Unterschied zwischen der Landschaft der kommunalen Aufgabenträger und uns als drei Aufgabenträgern. Das müssen mir kommunale Aufgabenträger jetzt nachsehen, weil ich in Westfalen auch in sehr unterschiedlicher Form vorfinde, wie weit auch Buswettbewerb vorangeschritten ist. Das ist in der Tat schon rudimentär vorhanden.

Aber von einer Situation können Sie ausgehen: In Nordrhein-Westfalen ist der Wettbewerb sehr ernst genommen worden. Wir haben eine so bunte SPNV-Landschaft – „bunt“ jetzt einmal positiv gesehen –; so viele Neufahrzeuge hat kein anderes Bundesland. Sie finden in unseren Systemen kaum noch Altfahrzeuge. Bitte fahren Sie nur etwas nach Süden: In Mainz, in Frankfurt, in Stuttgart sieht es völlig anders aus. In der nächsten Woche kommt der Marktreport Wettbewerb auf den Markt in Fulda bei einer BAG-Veranstaltung. Darin zeigt sich ein deutlicher Unterschied: Es gibt nur wenige Bundesländer, in denen die Stellung des Wettbewerbs vergleichbar ist. Da unterscheiden wir uns gewaltig.

Wir haben sicherlich mit dazu beigetragen, dass die finanzielle Situation hier in Nordrhein-Westfalen nicht so ausgeföhrt ist, dass wir die Verkehre nicht bezahlen können. Vielmehr sind sie erst gerade durch Wettbewerb bezahlbar geworden. Dies gilt vor

allem, weil mit jedem Wettbewerbsverfahren Qualitätsverbesserungen, Angebotsverbesserungen und in gewissem Umfang auch Fahrplanausweitungen erzielt wurden.

Wenn wir uns noch einmal zurückerinnern: Den ersten Reformschritt gab es 2007, mit dem die Zahl der Aufgabenträger von neun auf drei reduziert wurde. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, mit welchem Argument auch Minister Wittke durch die Lande gezogen ist, um zu überzeugen. Das Hauptargument war: „Wir müssen den Wettbewerb in Gang setzen.“ Da haben sich die Westfalen natürlich gefragt: Sind wir im falschen Film? Das war das völlig falsche Argument. Denn auch mit einem Wettbewerbsfahrplan, der dann aufgezeigt hätte, dass es in den zehn Jahren danach, bis zum Jahr 2017/2018 ... Den hatten wir in Abhängigkeit von unseren Nachbarn auch in anderen Bundesländern aufgestellt. Mit dem VRR war das ein abgestimmter Wettbewerbsfahrplan, der auch funktioniert hätte bzw. funktioniert hat. – Das konnte man uns damals also nicht unterstellen. Es waren eigentlich andere Gründe, die zu dieser Zusammenlegung geführt haben.

Die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb – das müssen wir jetzt im Nachgang feststellen – hatten sich nach 2007 erheblich verändert. Sie sind komplizierter und wesentlich aufwendiger geworden. Deswegen sagt der NWL auch, dass dieser Reformschritt absolut notwendig war. Wir können heute sagen, dass es den RRX nicht gegeben hätte, wenn die alte Landschaft so geblieben wäre.

Ebenso wenig – das ist, glaube ich, jetzt noch nicht kommentiert worden; ich mache das einfach einmal – hätte das Land als Landesgesellschaft den RRX auf die Beine gestellt. Warum nicht? Wir hatten eine lange Diskussion darüber, dass die Finanzierung der Fahrzeuge durch das Land niemals geschehen wäre. Vielmehr brauchte man da die kommunalen Aufgabenträger, um auch diese kommunalen Kreditkonditionen zu erhalten. Ich glaube, dazu waren wir bereit. Es war eine lange Diskussion. Martin Husmann hat ja darauf hingewiesen, dass man sich gegenseitig auch einmal ein bisschen auf die Glocke geben musste. Das war auch in der Tat so; das will auch niemand verschweigen. Aber das war hier in Nordrhein-Westfalen ein ganz, ganz wichtiger Prozess.

Im Übrigen standen wir dem Land dabei hilfreich zur Seite. Denn in der Fahrzeugfinanzierung muss man 30 % der Kosten der Fahrzeuge im Voraus finanzieren. Dann muss man auch relativ gut gewirtschaftet haben – entweder ganz hohe Kredite aufnehmen oder auch einmal die eine oder andere Kreditrate selber vornewegbezahlen. Das hat der Wettbewerb im Voraus durchaus geleistet.

Dennoch habe ich Verständnis für solche Fragen. Denn in drei Jahren stellen wir – wieder in einer solchen Kommission – vielleicht wieder die gleichen Fragen. Denn in einem System muss man ständig an Optimierungen arbeiten und auch bemüht sein, dies zu tun. Das hat nichts mit der Organisation zu tun; die ist unterschiedlich; darüber kann man streiten. Wichtig ist, dass die Philosophie der Aufgabenwahrnehmung stimmt. Natürlich müssen auch die entsprechenden Personen, die dahinterstehen, diese Bereitschaft mitbringen. Das ist das A und O; das gilt für jede Großstadtverwaltung und auch für andere Systeme. Es ist, glaube ich, in einer solchen Philosophie mehr abzuarbeiten, wenn auch die Inhalte stimmen.

Auf einige Fragestellungen möchte ich nur beispielhaft eingehen, was das Thema „Landesgesellschaft, Angleichung der Organisation“ angeht. Es ist hier schon mehrfach kommentiert worden, dass eine Organisationsdiskussion in der Größenordnung von NRW wohl nicht zielführend ist. Wir alle – insbesondere ich – haben das Gefühl ... Bei fünf regionalen Zweckverbänden wirken wir manchmal schon selber wie eine Landesnahverkehrsgesellschaft. Westfalen ist räumlich gesehen so groß – vielleicht nicht von den Einwohnern her; es sind aber immerhin 5,6 Millionen, die dahinterstehen –, dass das schon eine Herausforderung ist. Das kann man auch nicht einfach größer machen.

Wichtig für uns sind – das ist jetzt noch gar nicht angesprochen worden; das habe ich zum Teil auch etwas vermisst – klare verkehrspolitische Aussagen auch des Landes in der Führung wichtiger Themen wie der Entwicklung des SPNV. Was glauben Sie, was in den letzten Jahren, in denen die Finanzierung des SPNV ... Wir stehen ja jetzt vor der Situation: Kommt der Kieler Schlüssel, und bringt er eine Mittelserhöhung von 122 Millionen € oder eine geringere Summe für NRW? Inwieweit ist das System für den konsumtiven Bereich ausgehöhlt worden? Das heißt, die Verkehrsleistungen sind insgesamt größer und dadurch auch ein Stückchen teurer geworden. Die Infrastruktur muss gefördert werden – auch aus Sicht des Landes.

Deswegen ist die Finanzierungssicherheit, die uns durch eine Revision Planungssicherheit für fünf Jahre gegeben hat, in Nordrhein-Westfalen ein ganz hohes Gut gewesen. Auch das muss, glaube ich, fortgeführt werden.

Selbst wenn jetzt eine kleine Mittelverschiebung erfolgt – ob sie gerecht ist oder nicht, sei völlig dahingestellt –, muss dies transparent gemacht werden. Dies fordern wir auch vonseiten des Landes. – Die Ergebnisse der Revision liegen noch nicht vor; sie werden wahrscheinlich Mitte dieses Jahres vorliegen.

Ganz, ganz wichtig ist die Förderung der Zusammenarbeit. Bezogen auf die Förderung der Zusammenarbeit ist auch schon darauf hingewiesen worden, dass wir viele wichtige Fragen über unsere Kompetenzcenter ... Die Kompetenzcenter liegen ja auch ganz bewusst verstreut; bei allen Zweckverbänden sind Kompetenzcenter angesiedelt. Ich glaube, dass dort die Arbeit auch landesweit eine hohe Bedeutung hat und nicht zu unterschätzen ist.

In unserer Stellungnahme sind wir auf vier Punkte, die nach wie vor kritisch gesehen werden können, eingegangen. Das ist das Thema „Tariflandschaft“ – zu dem auch hier schon viele Fragen gestellt wurden –, das ist das Thema der Wettbewerbsphilosophie. Wir haben bei dem RRX-Verfahren ja auf Bruttoverträge, die der VRR und NWL in deren Grundprinzipien immer durchgeführt haben ... Wir haben jetzt durchaus ein Verständnis, dass sich ein System des Wettbewerbs in Nordrhein-Westfalen in Richtung Bruttowettbewerb angleichen muss. Das ist, glaube ich, eine ganz, ganz wichtige Aussage auch für die Zukunft.

Was das Thema „Tarif“ angeht: Es ist bisher zum NRW-Tarif noch kein kritisches Wort gesagt worden. Der NRW-Tarif ist kein unternehmensneutraler Tarif. Wir haben bisher noch keine Philosophie zu diesem Tarif. Niedersachsen hat eine: Der Niedersachsentarif ist unternehmensunabhängig. Nordrhein-Westfalen muss noch daran arbeiten, dass wir das auch wollen. Dieses Wollen ist noch nicht ausgesprochen.

Wir dürfen auch nicht eine Diskussion führen, die ich leidlich erfahren habe. Wir stehen kurz vor der Entscheidung der Gründung der WestfalenTarif GmbH, um in Westfalen einen Gemeinschaftstarif entsprechend der Zielvorgabe des Gesetzes zu bekommen. Es kann nicht sein, dass wir Diskussionen darüber führen, dass der NRW-Tarif Gemeinschaftstarife ersetzen kann. Er hat überhaupt nicht die Angebotspalette eines Gemeinschaftstarifes und unterscheidet sich sehr, sehr deutlich. Ich muss mir die Diskussionen anhören: „Da kann ich die Bahncard nutzen und in euren Gemeinschaftstarifen nicht.“ Auch da haben wir eine Schräglage, an deren Beseitigung wir arbeiten müssen. Entweder muss das für Nordrhein-Westfalen insgesamt bereinigt werden ... Aber solche Systeme sind nicht gut und führen dazu, dass die Fahrgäste uns mit unserer Tariflandschaft andauernd auch unter Beschuss nehmen.

Genauso dürfen Gemeinschaftstarife nicht an ihren Grenzen enden. Einen Westfalen-Tarif wird es nie geben, wenn wir ... Da sind wir vom VRR durchaus unterstützt worden; da hatten wir nicht immer das Land auf unserer Seite, was den östlichen Teil des Ruhrgebiets angeht. Denn das eigentliche große Oberzentrum ist Dortmund, und ohne Dortmund und letztendlich auch Hagen funktioniert ein Gemeinschaftstarif in Westfalen überhaupt nicht. Denn nur darüber gehen die Verbindungen von Nord nach Süd. Solche Punkte müssen von vornherein geregelt sein. Da müssen wir in Nordrhein-Westfalen einen Gleichklang haben und dürfen wir nicht unbedingt gegeneinanderarbeiten.

Es ist schon angekommen: Es gibt eine größere Risikobereitschaft bei den Aufgabenträgern bezüglich der Fahrzeugfinanzierung, bezüglich der Bereitschaft, Fahrzeuge selber „im Stall“ zu haben. Dies betrifft nicht nur den einen Vertrag – RRX –, sondern im VRR sind es ja schon viele Verträge, und bei uns sind es auch mehr geworden. Wir haben ja inzwischen alle Eigenbetriebe gegründet, um die Finanzierung dieser Systeme transparenter zu gestalten. Das ist, glaube ich, ein ganz wichtiger Punkt.

In NRW besteht bereits heute eine Vielzahl von Kompetenzcentern, auf die ich gerade schon hingewiesen habe. Dort wird auch viel Arbeit investiert. Diesen Aufwand sind wir auch zu treiben bereit; der muss sein. Das darf man, glaube ich, nicht unterschätzen.

Wie ich auch vorhin schon betont habe, fordern wir auch das ein, was den landesverkehrspolitischen Ansatz angeht. Dann muss man in einem Ministerium aber auch so aufgestellt sein, dass man den fachlichen Zugang zu diesen wichtigen Themen hat. In der Kontinuität ist das nicht immer da gewesen. Da braucht man das Scharnier. Denn dass nur da die Aufgabenträger frei agieren ... Gewisse Punkte sind in der Tat auch landesweit zu koordinieren. Damit habe ich als Aufgabenträger überhaupt kein Problem. Aber ins Leere zu greifen, ist nicht so gut. – Vielen Dank.

Vorsitzender Oliver Bayer: Danke, Herr Bastisch. – Dann kommen wir zu den Fragen. Wir beginnen mit Herrn Schlömer.

Dirk Schlömer (SPD): Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. – Ich habe nicht angenommen, dass die drei bestehenden Aufgabenträger jetzt sagen: „Hurra, wir wollen jetzt eine Landesnahverkehrsgesellschaft und gehen darin alle auf.“ Ehrlich gesagt

war das auch nicht unbedingt Hintergrund unserer Fragestellungen – auch wenn man das aufgrund der Vergangenheit vielleicht implementieren könnte.

Was ich aber den drei Stellungnahmen entnommen habe, ist, dass es durchaus ein bestimmtes Themenfeld bzw. Themenfelder gibt, bei denen man dem Land zumindest zugesteht, dass es ein gewisses Interesse daran haben könnte, hier einen stärkeren Einfluss zu nehmen, und dass auch bei den Zweckverbänden bestimmte Themenfelder existieren, bei denen man sagt: „Ja, es wäre gut, wenn man das mit einer wie auch immer gearteten Institution auf Landesebene besser klären könnte.“ Also: Jedes Mal das Nahverkehrsgesetz zu ändern, wenn das Land etwas will, ist vielleicht auch ein bisschen zu kompliziert und zu komplex. Vielleicht besteht ja die Möglichkeit, auch in diese Richtung zu denken – ich komme jetzt gleich zu meiner Frage –, dass man neben den bestehenden Zweckverbänden auch eine Institution hat, die die Interessen des Landes in bestimmten Bereichen wahrnimmt, um eben eine institutionelle Zusammenarbeit dort fördern zu können.

Meine Frage an alle drei wäre in diesem Zusammenhang, ob man es sich vorstellen könnte, in einer solchen Art und Weise zu verfahren, und ob es nicht tatsächlich Themenfelder gibt, die man auf Landesebene – ich stelle mir da zum Beispiel auch einen richtigen NRW-Tarif vor – besser abarbeiten könnte.

Das Thema „Fahrzeugfinanzierung“ halte ich, ehrlich gesagt, für ein schlechtes Beispiel, Herr Bastisch. Das ist eine ideologische Frage, die hier in Nordrhein-Westfalen eben so gelöst worden ist. Ob man den Kommunen damit einen Gefallen tut, kann man unterschiedlich beantworten. Und ob man die unternehmerischen Risiken von den Unternehmen wegnehmen muss, kann man auch unterschiedlich bewerten. Ich kann Ihnen nur sagen, dass es eine ganze Reihe von kleineren Eisenbahnunternehmen gibt, die mit der Fahrzeugfinanzierung kein Problem haben, weil es natürlich auch eine ganze Menge Leasinggesellschaften gibt, die sich dort ebenfalls gerne einbringen möchten. Ich glaube, es ist nicht notwendig, zu sagen: Wir brauchen eine bestimmte Aufgabenträgerschaft, um eine Fahrzeugfinanzierung sicherzustellen.

Es geht darum, welche Punkte wir für die Zukunft lösen müssen und ob man hierzu eine etwas bessere Einbindung des Landes – momentan besteht sie einfach nur darin, Geld zu geben und im Zweifelsfall zu schlichten – sinnhafterweise kreieren könnte. – Danke schön.

Thomas Nückel (FDP): Ich glaube, zum Thema „Landesgesellschaft“ gab es jetzt keine Fragestellung, aber es schwebt für die einen ja immer als kleine weiße Wolke und für die anderen als große dunkle Wolke über den Köpfen.

Herr Husmann, Sie sprechen sich ja für die Beibehaltung der Strukturen aus und beschreiben dann – das erinnert mich immer ein bisschen an Asterix – „auf die Glocke hauen“ als produktiven Prozess zur Einigung. Für den Fall, dass das nicht klappt, plädieren Sie für eine stärkere Intervention, den großen Hammer, also eine Interventionsmöglichkeit des Landes bei dem Fehlen einer Einigung zwischen den Aufgabenträgern.

Jetzt haben Sie, auch in Ihrer schriftlichen Stellungnahme, einen konkreten Gesetzesänderungsvorschlag gemacht; dafür herzlichen Dank. Wenn wir als Enquetekommission jetzt überlegen sollten, das in unsere Handlungsempfehlungen aufzunehmen, wäre es für mich interessant, zu erfahren: Wissen die übrigen Beteiligten im ÖPNV schon Bescheid, kennen die diesen Vorschlag? Und: Ist das zwischen den drei Kooperationsräumen vielleicht schon abgestimmt?

Damit zusammenhängend auch an die anderen beiden Vortragenden die Frage, ob sie bei der – so sage ich jetzt einmal – stärkeren Interventionsmöglichkeit des Landes zustimmen würden.

Herrn Husmann würde ich noch gern fragen: Sehen Sie das VRR-Modell der Verzahnung zwischen SPNV und ÖSPV als Blaupause für Nordrhein-Westfalen? Die Frage richtet sich indirekt natürlich auch an Herrn Sedlaczek, den Kollegen vom VRS, und Herrn Bastisch.

Herrn Bastisch würde ich gern noch etwas fragen. Sie haben gesagt, Sie vermissten klare verkehrspolitische Entscheidungen des Landes. Könnten Sie noch ein bisschen präzisieren, wo genau Sie die sehen? Wäre beispielsweise der große Hammer eine institutionelle Möglichkeit für das Land?

Was ich nicht so ganz verstanden habe: Sie sagten, Sie vermissten eine Philosophie für den NRW-Tarif. Wie sieht Ihre Philosophie dafür denn aus?

An alle drei: Sie haben dargestellt, neun seien zu viele gewesen und die Reduzierung von neun auf drei sei im Grunde der ideale Kompromiss zwischen Landesgesellschaft und Zersplitterung. Habe ich das falsch verstanden? Ich glaube, das war die Meinung.

Wilhelm Hausmann (CDU): Ich habe zwei Fragen. Eine richtet sich an Herrn Reinkober und Herrn Sedlaczek: Es ist ja eben das Hohelied der Bruttoverträge gesungen worden. Die Folge ist ja, dass der Zweckverband Partner im Einnahmearbeitungsverfahren mit den anderen Verkehrsunternehmen wird. Wie lösen Sie – ich weiß es, aber die anderen sollten es auch wissen – die Konflikte, die daraus resultieren könnten? Denn dann könnte der Aufgabenträger Zweckverband bei der Einnahmearbeitung zwischen SPNV-Anteil und ÖPNV-Anteil Eigeninteressen haben und diese geltend machen.

An Herrn Husmann die Frage: Der digitale Tarif bietet dann ja alle Möglichkeiten, das, was jetzt in der Tariflandschaft vorhanden ist – das ist ja vielfältig –, dann auch abzubilden. Muss ich das so verstehen, dass der digitale Tarif Ihrer Auffassung nach nicht dazu genutzt werden sollte – weil vor allem die Erfassung ein Gesichtspunkt ist: Wie viele Fahrgäste sind es, und wie weit fahren sie? –, zu einer Vereinfachung des Systems zu gelangen und im Vorhinein für den Kunden höhere Transparenz zu schaffen in dem Sinne, was auf ihn zukommt, wenn er die Fahrt antritt? Das klingt ein bisschen nach einer Blackbox: Bestpreis wird abgerechnet, der Kunde weiß aber vorher nicht, was der Bestpreis sein wird und wie er sich errechnet. Wir hatten in anderem Zusammenhang schon einmal das Beispiel gehört: Man könnte die Fahrten zwischen 15 und 16 Uhr billiger machen als zwischen 17 und 18 Uhr. Ich persönlich vertrete die Auffas-

sung: Wir sollten nicht in die Situation wie auf dem Telekommunikationsmarkt kommen, wo es eine derartige Vielfalt von Flatrates und Tarifen gibt, dass man wirklich Handbücher braucht, um zu verstehen, was das Beste für einen ist.

Die Kernfrage lautet also: Soll er genutzt werden, um zu einer einfachen, transparenten, kilometerbasierten, stundenbasierten – oder ähnlichen – Abrechnungsart zu kommen?

Henning Rehbaum (CDU): Herr Dr. Faber hat vorhin gesagt, ein Bestandteil des Subsidiaritätsprinzips sei, dass die kleinere Einheit das Recht hat, gut zu sein oder auch Fehler zu machen. Die Selbstbestimmtheit ist wichtig. Dennoch: In einem großen System ist es manchmal schwierig, wenn einzelne Glieder der Kette schwach sind, obwohl man insgesamt ein starkes System möchte. In diese Richtung geht meine Frage.

Wir wissen, dass es auf Ebene der Verkehrsunternehmen im ÖPNV sehr unterschiedliche finanzielle Effizienzgrade gibt. Es gibt Unternehmen, die mit Zuschüssen in Höhe von 30 € pro Einwohner auskommen; andere brauchen 120 €, 150 €. Dasselbe gibt es auch basierend auf Kilometern, auf Sitzplatzkilometern. Es gibt bei den Unternehmen also ganz große Effizienzunterschiede. Die Frage geht an Herrn Husmann – Herr Jaeger kann, wenn er möchte, auch etwas dazu sagen –: Können Sie sich vorstellen, dass man auf die Dauer Unternehmen, die man hier im geschützten Raum als „schwarze Schafe“ bezeichnen würde, disziplinieren kann, ohne dass das Land mit der großen Keule auf die Glocke haut, sondern entweder innerhalb des organisierten ÖPNV oder auch auf anderem Wege?

Denn ich bekomme es hier und da mit, dass auch die einzelnen Verkehrsunternehmen sauer sind, dass es immer noch welche gibt, die sich nicht bewegen. Man braucht möglicherweise einfach einen Hebel, um im Unternehmen Schritte gehen zu können, die offensichtlich so nicht funktionieren. Da reicht offensichtlich auch der Druck des Kämmerers nicht immer aus; da muss es noch irgendwelche anderen Möglichkeiten geben. – Das ist das eine.

Herr Bastisch, Sie sprachen von der Tariflandschaft. Ergebnis der Teilung des Landes in drei Verkehrsverbünde waren ja die drei Tarife. Wir hören immer wieder, dass der WestfalenTarif noch nicht rund ist, dass er noch nicht endgültig auf den Weg gebracht ist. Dies dauert nun schon ziemlich lange. Herr Bastisch, könnten Sie noch einmal sagen, was da genau die Schwierigkeiten sind und ob nicht eine stärkere Intervention des Landes doch sinnvoll wäre? Denn im Sinne des Fahrgastes ist dieser sich nur schleppend einstellende Fortschritt nun wirklich nicht.

Dagegen aber auch die folgende Frage. Der NRW-Tarif hat ja nach aktueller Sichtweise der Landesregierung bestimmte Funktionen. Wie würden Sie sich denn den NRW-Tarif wünschen? Welche Funktionen soll er erfüllen?

Zum Schluss: Sie hatten den Bedarf der Überlappung von Tarifen genannt, also die gegenseitige Anerkennung von Tarifen im westfälischen Raum, die alten, traditionellen Beziehungen Richtung Dortmund. Gibt es da vom Gesetzgeber und von der Landesregierung genügend Spielraum, um hier bilateral die Abkommen zu treffen, die dafür benötigt werden?

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Dann Fragen von mir selbst. Ich war in der ersten Runde etwas überrascht, dass wir die Abschaffung des Bundeslandes und die Einführung einer Landeseisenbahngesellschaft im Grunde auf einer Ebene diskutiert haben. Jetzt hatte mich überrascht, dass Herr Husmann gesagt hat, ein Integraler Taktfahrplan sei eigentlich mit heterogenen Strukturen viel besser einführbar, als wenn das zentral geschieht. Denken wir dies einmal hin bis zu einem Deutschland-Takt oder denken wir an das, was in der Schweiz existiert. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, meinten Sie, es ließe sich dann viel besser abstimmen, weil man dann nicht sozusagen vor Ort etwas verkaufen muss, was woanders erdacht wurde.

Aber: Welche Punkte müssten denn dabei vorgegeben werden? Ich gehe davon aus bzw. stelle die These auf, dass man dann ganz konkrete Zielvereinbarungen, Vorstellungen, Zahlen aus einem zentralen Organ – entweder der Landespolitik oder von anderer Stelle, vielleicht eines Kompetenzzentrums – vorgegeben bekommen müsste. Das würde ja auch an das anschließen, was Herr Jaeger und Herr Bastisch gesagt haben, nämlich dass sie sich klare Aussagen des Landes bzw. klare Ziele wünschen. Das heißt: Welche Vorgaben, welche Ziele, welche Punkte könnten an dieser Stelle die Aufgaben übernehmen, die wir uns vielleicht von einer Landeseisenbahngesellschaft wünschen?

Dann möchte ich Ihnen noch aus der Stellungnahme der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg kurz ein Zitat vorlesen:

„Mit einer Landesnahverkehrsgesellschaft ist es leichter möglich, landespolitische Zielsetzungen der Verkehrsbedienung mit Infrastrukturvorhaben und der Infrastrukturförderung in Einklang zu bringen und politische Prioritätsentscheidungen umzusetzen. Komplexe Details müssen nur einmal geklärt werden.“

Wie bewerten Sie diese Aussage „nur einmal geklärt werden“?

Abschließend noch eine Frage an Herrn Sedlacek. Sie haben ja gesagt: Ohne eine Straffung der Organisationsstruktur gäbe es heute den RRX nicht. Würden Sie denn auch Innovationen erwarten, und welche, wenn es nur einen Aufgabenträger gäbe? Oder gibt es da nicht auch Möglichkeiten, dass Innovationen dieser Art entstehen, die Sie jetzt beim RRX hervorgehoben haben?

Wir machen mit den Fragen von Herrn Beu weiter.

Rolf Beu (GRÜNE): Wenn man die drei auch schriftlich vorliegenden Antworten zusammenfasst, so erkennt man, dass sie alle unter der Überschrift „Die Struktur mit den drei Aufgabenträgern hat sich bewährt“ laufen. Es wird Sie nicht überraschen, dass es mich nicht überrascht hat, dass diese Position von Ihrer Seite vermittelt wurde.

Ich hatte eben schon einmal angesprochen, dass Fahrgäste das teilweise ja auch anders sehen und dass Nordrhein-Westfalen sehr vielschichtig ist. Ich habe Stellungnahmen von Vertretern anderer Bundesländer gehört, die sagen: Es gibt eigentlich kein einziges Bundesland – ich muss es leider so sagen –, bei dem dieses Thema so unübersichtlich ist wie in Nordrhein-Westfalen. Nach dem Motto: Wir haben zwei Landesteile oder zwei Landschaftsverbände, wir haben fünf Bezirksregierungen, die teilweise

aber auch mittendrin durchgeschnitten werden. Wir haben dann hier drei Aufgabenträger; darunter, in den Tarifverbünden, haben wir letztendlich viel mehr Strukturen. Diese sind überall letztendlich historisch gewachsen. Aber man kann natürlich nicht unbedingt begründen, dass das irgendwie von oben, geografisch oder landsmannschaftlich zwangsweise so vorgegeben ist. Deshalb stellt sich in allen Bereichen – nicht nur in diesem Bereich – natürlich die Frage, ob man das Ganze nicht einfacher, überschaubarer, transparenter und vielleicht auch kostengünstiger machen könnte – natürlich immer, und nicht nur hier heute, an diesem Tag.

Ich fange jetzt einmal bei Herrn Husmann an. Wenn ich seine Stellungnahme richtig gelesen habe, verfolgt man das Motto, dass man selber eine Art Gesetzesvorschlag macht mit dem Inhalt: „Das Land ist Schiedsrichter. Wir drei versuchen, uns zu einigen. Und wenn wir uns irgendwann einmal nicht einigen können, dann kann das Land Punkte konkret vorgeben.“ Kann es nicht auch in unserem Interesse sein – ich glaube, der Vorsitzende hat darauf gerade hingewiesen –, wie in Baden-Württemberg, im SPNV-Bereich ein bestimmtes landesseitiges Netz – Ebene RE, zukünftig Ebene RRX – vorzugeben? Heute gibt es doch eine Mischform, sodass letztendlich das Ministerium gemeinsam mit dem Ausschuss, gemeinsam aber auch mit Ihnen zu landesweiten Netzen kommt. Dabei ist aber – zumindest für mich – teilweise völlig unerklärbar, warum bestimmte Landeslinien im landesweiten Interesse laufen und andere im Prinzip nicht und dass es auch dabei keine absolute Transparenz gibt.

Die nächste Frage betrifft die Schnittstellen. Eben hatten wir ja das Thema „Bahnsteighöhen“, aber es geht auch um Takte, S-Bahn-Systeme, Tarife. Sehen Sie die allen Ernstes als für die Fahrgäste vernünftig gelöst an? Sehen Sie hier allen Ernstes keinen Handlungsbedarf?

Dritte Frage: Was halten Sie von einem Fahrzeugpool des Landes? Ich will gar nicht auf die Frage Bruttoverträge/Nettoverträge zurückkommen; da hat es zumindest in zwei Verbünden über lange, lange Jahre unterschiedlichste Philosophien gegeben.

Welche Fördermittellangleichung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern wäre nach Ihrer Meinung sicher? Und welche Standards würden Ihres Erachtens helfen? Denn, so glaube ich, wenn man finanziell unterstützt, muss man auch sagen können, was die Punkte sind, die uns – den Aufgabenträgern – helfen würden, wenn sie standardisiert wären.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der Fraktion der SPD): Aus den Stellungnahmen springt die Tatsache heraus – dies unterstreiche ich auch –, dass der Nahverkehr in NRW sich sehen lassen kann – auch bundesweit – und dass die Ergebnisse wirklich nicht die schlechtesten sind. Dies heißt allerdings natürlich nicht, dass es nicht noch besser werden kann. Das sollte man sich natürlich immer vornehmen.

Es ist über organisatorische Regelungen diskutiert worden. Die Frage, die sich mir im Wesentlichen stellt – weil die derzeitige Struktur, glaube ich, nicht die schlechteste ist –: Welche Möglichkeiten gibt es, um bei der bestehenden Organisation Optimierungen zu erreichen?

Klar und eindeutig ist auch der Wunsch der Politik des Landes, mehr Einfluss zu haben. Ich glaube, das ist auch nachvollziehbar und in Ordnung.

Klare Ziele können das eine sein. Es muss aber auch um die Gestaltung von Strukturen gehen. Ich persönlich halte nichts von neuen Organisationseinheiten; denn dadurch kommen wieder neue Player auf den Markt, was das Ganze noch schwieriger macht. Wir wollten ja an und für sich weniger Organisationseinheiten haben.

Meine Frage ist: Wie kann man diesen Wünschen und Zielen organisatorisch entgegenkommen, und zwar nicht auf der Organisationsebene, sondern auf der Ebene von mehr Kooperation, Einbindung, Bildung von Arbeitskreisen, die es ja zum großen Teil auch schon gibt? Wie kann man sie vielleicht organisatorisch – nicht in Form von Organisationseinheiten – weiterentwickeln bzw. optimieren, damit dem Land auch etwas stärkere Einflussmöglichkeiten gegeben werden?

Welche Möglichkeiten hat man – jetzt spreche ich auch einmal Uli Jaeger an –, DV-Systeme nicht hinten am Front-End zu vereinheitlichen, sondern Systeme im Hintergrund zu vereinheitlichen, das heißt, zentrale Hintergrundsysteme zu schaffen – wie wir das in NRW zum Beispiel bei der Datendrehscheibe gemacht haben –, sodass es Fahrplaninformationen – auch Ist-Informationen – aus einer Hand geben kann, dass man hier zentrale Hintergrundsysteme für das Thema „Tarif und Vertrieb“ schafft – auch kooperativ schafft –, die dann aber auch landesweite Wirkungen haben – nicht nur für die einzelnen Kooperationsräume, wenn auch in Migrationsschritten im Laufe der Zeit? Das Ganze sollte aus Kundensicht entwickelt werden.

Natürlich ist die Tarifgrenze ... An und für sich ist es ja gar keine. Es gibt eine Regelung, die aber unbefriedigend und zwischen Düsseldorf und Köln nicht optimal ist. Welche Möglichkeiten bietet an dieser Stelle elektronisches Ticketing? Ich habe heute Morgen beim Frühstück schon etwas gelesen, was in diese Richtung geht, nämlich darüber, was gestern vom VRR angekündigt worden ist.

Meine Frage wäre: Wie kann man Nahverkehr hier in NRW verbessern, ohne grundlegende neue Organisationseinheiten zu schaffen? Wie kann man mehr, besser und effektiver zusammenarbeiten? Wie kann man gleichzeitig auch mehr Zentralisierungs-ideen mit einbringen, ohne das Ganze – so sage ich einmal – zu brechen, sondern es zu optimieren und weiterzuentwickeln? – Danke.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Dr. Vorgang. – Habe ich noch jemanden übersehen? – Nein. – Dann beginnen wir bei den Antworten mit Herrn Husmann.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich will gern auf die Fragen antworten. Zunächst möchte ich ein Fehlverständnis ausräumen, das die Fahrzeugfinanzierung angeht: Es gibt zwar eine Reihe von Leasinggesellschaften, die Fahrzeuge finanzieren. Das sind aber nicht viele; das sind eigentlich nur drei, und diese drei sollen den ganzen deutschen Markt bedienen. Wenn wir das Thema „Fahrzeugfinanzierung“ aber nicht hätten, wären die aber gar nicht in der Lage, den ganzen deutschen Markt und auch erst recht nicht nur unseren zu bedienen.

Das Volumen, das diese Gesellschaften zustande bringen, liegt etwa bei 750 Millionen € pro Jahr – einmal ein bisschen mehr, einmal ein bisschen weniger. Aber selbst wenn sie auf 1 Milliarde € kommen, reicht das bei Weitem nicht. Es hätte vielleicht

gerade gereicht, um den RRX zu finanzieren – wenn denn zu diesem Zeitpunkt nicht schon andere Finanzierungen vorgelegen hätten. Die RRX-Fahrzeuge haben knapp 800 Millionen € gekostet; das ist aber auch nur ein Teil unserer Ausschreibung.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zu Recht immer bemängelt, dass es zu wenig Geld hat, und hat sich ja für den Kieler Schlüssel eingesetzt – das halten wir auch für richtig. Das Land hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Regionalisierungsmittel mehr, um mehr Leistungen oder mehr Investitionen zu finanzieren.

Wenn wir den Wettbewerb – einschließlich der Finanzierung von Fahrzeugen – nicht gemacht hätten, dann müssten wir heute Leistungen abbestellen. Denn nur über den Wettbewerb und die günstigere Beschaffung des Fahrzeugmaterials war es überhaupt möglich, mit dem relativ engen Finanzrahmen hinzukommen. Das lässt sich zwanglos auch in Zahlen ausdrücken. Wenn Sie – wie wir das geschafft haben – Fahrzeuge für 25 Jahre mit einem Festzinssatz im Schnitt von unter 1 % finanzieren, dann sage ich Ihnen: Das bekommen Sie von keiner Leasinggesellschaft; da bekommen sie auch keine 25 Jahre fest. Das, was wir da gemeinschaftlich betrieben haben, ist im Grunde genommen schon ein Stück Zukunftssicherung.

Vor diesem Hintergrund – weil es damit zusammenhängt – zu der Frage nach einem Fahrzeugpool des Landes: Was wäre anders, wenn das Land es macht? Das Land müsste letztendlich den Landeshaushalt damit belasten. Es macht wenig Sinn, für den SPNV losgelöst von Ausschreibungen Fahrzeuge pauschal zu beschaffen. Wir haben alle gemeinschaftlich gesagt: Je nach Linie, sagen wir den EVUs, sucht die passenden Fahrzeuge aus, optimiert das Netz. Denn dort sitzt nämlich das Know-how. Wir maßen uns nicht an, das besser zu wissen als diejenigen, die vor Ort tatsächlich fahren. „Wenn ihr das dann optimiert habt und das passende Fahrzeug ausgesucht habt, bieten wir gegebenenfalls eine Finanzierung kommunaler Art daneben an.“ Wenn es denn das günstigste, das wirtschaftlichste Los ist, dann finanzieren wir halt die Fahrzeuge und werden dann Eigentümer.

Aber selbst die Finanzierung haben wir in den Wettbewerb gestellt, sodass damit auch an dieser Stelle eigentlich gesichert ist, dass wir sehr wirtschaftliche Ergebnisse bekommen. Nur vor diesem Hintergrund war es überhaupt möglich, mit den hier in Relation zu anderen – insbesondere ostdeutschen – Bundesländern geringeren Mitteln dauerhaft für adäquaten Verkehr zu sorgen.

Deswegen macht es auch keinen Sinn, pauschal einen Fahrzeugpool beim Land einzurichten. Vielmehr muss man das nach Losen aufteilen. Denn Sie brauchen z. B. auf der Strecke Münster–Essen–Düsseldorf anderes Wagenmaterial als vielleicht in einer ländlichen Region oder in einem Nebenverkehrsraum – so will ich es einmal bezeichnen. – Das macht, glaube ich, keinen Sinn.

Wenn man das erst einmal so sieht und auch feststellt, muss man sich die Frage stellen: An welcher Stelle will das Land, wo Sie bisher keinen Einfluss haben, mehr Einfluss? Mir fällt jetzt, ehrlich gesagt, nicht richtig ein, wo Sie etwas beeinflussen wollen. Sie haben das Landesnetz. Da können Sie natürlich jetzt – im ÖPNV-Gesetz geregelt ... Das Landesnetz hat eigentlich einen insgesamt sinnvollen Hintergrund, weil es die Kernlinien des Landes betrifft.

Wenn Sie jetzt sagen: „Dieses Landesnetz muss sogar noch vorrangig bearbeitet werden“, kommen Sie in die nächste Falle, die Sie als Landespolitiker dann aber auch aushalten müssen: Was ist, wenn das Geld einmal nicht reicht? Wollen Sie hier vor Ort entscheiden, welche Linie dann abbestellt wird? Das möchte ich einmal sehen. Denn das ist doch immer die entscheidende Frage: Wenn genügend Geld da ist, ist alles wunderbar; aber wenn das Geld fehlt, dann muss man auch einmal schmerzhaft Schnitte machen.

Ich sage Ihnen: Als es das Koch/Steinbrück-Papier gab, waren das schmerzhaft Schritte. Wir waren – weil wir nicht genügend Mittel hatten – gezwungen, Verkehre abzubestellen; das ist kein Spaß. Das ist ein richtiger Spaß, nämlich wenn Sie vor Ort mit allen darüber reden müssen, wie man das hinbekommt.

Wenn Sie jetzt eine unterschiedliche Gewichtung zwischen dem Landesnetz und anderen Linien vornehmen wollen, stellt sich die Frage: Wie wollen Sie dem Bürger draußen klarmachen, dass die ihn betreffende Leistung gerade abbestellt wird? Sie als Landespolitiker sagen: „Es gibt ein Landesnetz.“ Da haben wir alle gemeinschaftlich gesagt: Das kann so nicht sein; wir müssen sicherlich versuchen, den Fokus auf bestimmte Linien zu legen – das sind eben die RRX-Linien. Dem sind wir auch gerecht geworden. Und – das möchte ich betonen – wir haben da erstens faktisch mit dem Land zusammengearbeitet. Der Vorschlag, das alles gemeinschaftlich mit dem Land zu machen und das sogar in eine vertragliche Form zu gießen, kam von uns.

Wir hatten eigentlich immer einen Kollegen des Landes in den Gesprächen mit den Unternehmen – ob auf der Industrieseite oder auf der EVU-Seite – mit dabei. Wir haben regelmäßig berichtet. Wenn der Minister einen Wunsch hat – ich darf daran erinnern, dass er sinnvollerweise versucht, die A 52-Problematik zu lösen –, dann sind wir mit vor Ort gewesen und haben konstruktive Beiträge dazu geleistet, um das Thema – so sage ich einmal – handhabbar zu machen, weil man Alternativen im ÖPNV, im SPNV vor Ort, Baumaßnahmen und Ähnliches gemeinschaftlich auf den Weg bringt.

Da frage ich mich: Wenn diese Kommunikation doch funktioniert, was wollen Sie dann? Da muss man erst einmal sagen, was man will. Wenn Sie das für sich definiert haben, dann können wir darüber reden, wie man das am besten umsetzt. Aber wir haben eigentlich alle Themen der letzten Jahre gemeinschaftlich mit dem Land bearbeitet – einmal mehr, einmal weniger.

Das nächste Problem: Sie reden jetzt über den Tarif. Es gibt den NRW-Tarif. Tarif ist aber eigentlich erst einmal unternehmensbezogen. Die Besonderheit, die wir hier im Land haben, ist, dass es nicht mehr nur unternehmensbezogene Tarife gibt, sondern dass es Verbundtarife gibt. Das ist nichts anderes, als dass die Unternehmen bereit waren, ihre Tarifhoheit auf einen Verbund zu übertragen. Sie können wahrscheinlich nicht erreichen, dass das auf das Land übertragen wird. Es ist eine kommunale Angelegenheit; denn bei uns sind es fast überwiegend kommunale Unternehmen. Die Kommunen werden sich wahrscheinlich dagegen wehren, wenn die Tarifhoheit – letztendlich müssen sie für die Defizite dieser Unternehmen aufkommen – mit einem Mal auf jemand ganz anderen übertragen wird. Das ist ein Problem. Wenn das nicht freiwillig passiert, wäre das übrigens ein Eingriff in Artikel 28 des Grundgesetzes, das Selbstbestimmungsrecht der Kommunen.

Wir haben volles Verständnis dafür, dass die Tariflandschaft – darauf will ich jetzt gerne eingehen – als unübersichtlich wahrgenommen wird. Herr Jaeger wird zwanglos bestätigen können, dass ich vor allen Kollegen unseres Unternehmensbeirates – wir haben 33 Verkehrsunternehmens plus sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen – zwanglos sage: Solange es im Bereich des VRR eine Volkshochschule gibt, die Kurse mit dem Titel „Wie bediene ich den Automaten im VRR richtig?“ – sie heißen ein bisschen anders; aber jetzt einmal plastisch formuliert –, solange so etwas passiert – das habe ich schon im Unternehmensbeirat den Vorstandskollegen gesagt –, kann unser Tarif nicht das richtige Modell sein.

Er ist bezogen auf die Stufe der Stadt noch überschaubar. Da gibt es nämlich nur die Tarifgruppe A, da gibt es noch eine Kurzstrecke, und dann gibt noch das Ticket 1000 und das Ticket 2000. Das wird erst durch den Verbundtarif kompliziert, weil man räumlich alles zusammenschließt.

Dann haben wir aber zusätzlich die Situation, dass eine Stadt wie Düsseldorf oder Köln eine ganz andere Verkehrsnachfrage und auch ein ganz anderes Angebot haben, als es zum Beispiel eine Stadt wie Gelsenkirchen hat. Da wird es inzwischen schwierig, die gleiche Tarifstruktur aufrechtzuerhalten. Denn der Tarif richtet sich in der Regel ja immer nach dem Ort, der am schwächsten ist. Denn dort hat man, wenn man die Tarife zu hoch setzt, das Problem, überhaupt noch Kunden zu bekommen. Dem muss man natürlich auch ein Stück weit gerecht werden. Ich glaube nicht, dass man das mal eben so mit einem einheitlichen Landestarif oder NRW-Tarif lösen kann – der ist gut für große Reiseweiten, aber nicht in einem solchen Verbundraum.

Was wir noch ungenügend gelöst haben, sind im Grunde genommen die Randbereiche von einer Tariflandschaft in die andere. Da müsste es eigentlich in den jeweiligen Systemen möglich sein – daran müssen wir auch arbeiten –, dass man problemlos eine Verbindung – meinetwegen von Köln nach Düsseldorf – aufruft und dann nicht nur den NRW-Tarif angeboten bekommt, sondern die Möglichkeiten, die es gibt.

Dann komme ich zum digitalen Tarif. Wir entwickeln gerade eine Alternative. Mein Grundgedanke war ursprünglich einmal: Wir ersetzen einfach die bisherige Tariflandschaft durch eine neue. Inzwischen weiß ich aber, dass der Kunde draußen – und der soll damit umgehen – eigentlich erst einmal immer noch einen Automaten braucht. Denn nicht jeder Kunde fühlt sich in der Lage, sich mit einem Smartphone oder einer Karte digital durch die Landschaft zu bewegen. Also braucht man die alte Tariflandschaft – vielleicht in verbesserter Form – zunächst noch.

Aber wir haben ja Flächenzonentarif A, B, C, D mit den unterschiedlichen Entfernungsparametern. Wir haben die Arbeitshypothese aufgestellt: Kann man das nicht auch digital mit einem entfernungsbasierten Tarif abbilden? Dann haben wir gesagt: Kommunal ist ja noch recht einfach: A bleibt A – das ist nämlich immer eine Stadt –, und ab B machen wir das kilometerbasiert – aber jetzt nicht jeder Kilometer gleich teuer, sondern je weiter man fährt, desto günstiger muss es werden; denn sonst entstehen Preise, die niemand mehr bezahlen kann. Das soll ja auch zu einer gewissen Tarifgerechtigkeit führen. Das heißt, es soll ja nicht teurer werden – und auch noch transparent – im Verhältnis zu den bisherigen Preisen.

Die ersten Untersuchungen zeigen, dass man das abbilden kann – wir sind damit noch nicht fertig –, und dann hätte man ein Grundmodell, wie man so etwas digital auch anbieten kann.

In unserer SPNV-Vertriebsausschreibung soll dann noch die Möglichkeit geschaffen werden, das Zugangshemmnis für diejenigen automatisch zu überwinden, für die jetzt nicht ganz so „kriegsentscheidend“ ist, wie die Preisbildung erfolgt. Vielmehr steigen die in das Fahrzeug ein, werden erfasst, steigen aus, und bekommen hinterher die Rechnung. Dazu müssten sie sich natürlich im Vorfeld angemeldet haben, dass sie das wollen. Es muss sichergestellt sein, dass deren Daten nicht fälschlicherweise verlorengehen, sondern nur für die Abrechnung genutzt werden.

Wir glauben, dass man damit erst einmal die Barriere Fahrscheinautomat ein Stück weit auch auflösen kann. Deswegen wird der aber trotzdem in den nächsten Jahren immer noch – notwendigerweise – bestehen bleiben. Der Fahrscheinautomat muss auch anders gestaltet sein. Da sollte man nicht in drei Untermenüs gehen müssen, um da möglicherweise Köln zu finden – das ist nicht akzeptabel. Vielmehr muss man das Ziel eingeben, und nach zwei Klicks muss man die Fahrkarte haben. So muss das gestaltet sein. Das wollen wir jetzt erreichen.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herr Husmann, wir müssen leider schauen, dass wir alle Antworten zeitlich unterbringen können. Deshalb erinnere ich daran.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Ja. Ich werde ein bisschen schneller reden. – Wir arbeiten im Übrigen in diesen ganzen Kompetenzcentern, in den verschiedensten Arbeitskreisen mit dem Land zusammen; das Land muss eigene Ideen einspeisen muss. Ich sage Ihnen hier ganz offen: Momentan ist das Land nicht wirklich gut aufgestellt, was die personelle Ausstattung angeht. Und solange das nicht der Fall ist, kann man auch nichts einspeisen.

Fördermittelangleichung, Zuwendungsmanagement: Sie werden den Stellungnahmen entnommen haben, dass das Zuwendungsmanagement von unseren Unternehmen und Städten positiv angenommen wird. Das Kernproblem liegt weniger darin, dass das nicht vernünftig umgesetzt wird. Wir haben das ja im Übrigen von den Bezirksregierungen übernommen. Und das, was wir von den Bezirksregierungen übernommen haben, ist in etwa das, was auch das Zuwendungsmanagement heute macht. Das haben wir ein bisschen aktualisiert und besser geschliffen. Aber insofern gleichen sich unsere Regelungen im Wesentlichen an – weil es einfach der gleichen Basis entstammt.

Das funktioniert. Es funktioniert nur teilweise deswegen nicht, weil wir so viele Kommunen haben, die keine Knete haben. Wenn eine Kommune ein Defizit hat und nicht einmal 10 % der Investitionen erbringen kann, kann man ihr nicht helfen. Es gibt nur ganz wenige Fälle – da hat im Übrigen das Land die Entscheidungshoheit –, in denen man auch 100 % geben kann. Das hat sich das Land vorbehalten; das ist auch in Ordnung.

Wenn Sie dann fragen, ob unser Modellansatz der richtige ist, kann ich sagen: Ich glaube, die Anstalt öffentlichen Rechts hat zwar einen verstaubten Namen und einen Anstaltsleiter, ist aber an sich eine sehr moderne Rechtsform, weil sie die einzige ist,

die sowohl öffentlich-rechtliches Handeln wie auch privatrechtliches Handeln in einer Organisationsform gestattet, und in der Struktur einer GmbH gleicht – nur sind es da nicht Geschäftsführer, sondern Vorstände; statt eines Aufsichtsrates gibt es einen Verwaltungsrat. Damit kann man eigentlich alle Lebensumstände problemlos erschlagen.

Wir haben es schlank gestaltet. Das heißt, alles – auch von dem aufgenommenen NVN, ehemaligen Kreis – bei uns zentriert. Alle Gremien finden bei uns statt: Unternehmensbeirat, Tarif und Marketing usw. Die Politik findet sich dort wieder. Die Fahrzeuge haben wir beim Zweckverband angesiedelt, weil der die Kommunalkreditkonditionen bekommt. Da haben wir Personenidentität geschaffen. – Insofern ist das eine schlanke Form, um die Aufgabe möglichst effizient und unter Berücksichtigung der politischen Rahmenbedingungen zu erledigen. Wir halten das für gut. Wir glauben, eine Anstalt öffentlichen Rechts – das wurde zumindest schon überlegt – könnte ein Modellansatz auch für die anderen sein.

Wenn ich jetzt irgendwas vergessen habe, müssen Sie mich darauf hinweisen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Husmann. – Dann die Antworten von Herrn Sedlaczek. Sie wissen ja, dass Sie Herrn Dr. Reinkober auch Antworten überlassen können, wenn Sie das möchten.

(Dr. Norbert Reinkober: Er macht das schon gut!)

Heiko Sedlaczek (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH): Auch angesichts Ihres Hinweises werde ich darauf verzichten, Punkte zu wiederholen, die Herr Husmann schon richtig dargestellt hat. Ich würde versuchen, nur zu ergänzen, und dann auch tatsächlich Herrn Dr. Reinkober bitten, aus Sicht des VRS – wenn ich jetzt einzelne Anmerkungen aus AVV-Sicht mache – zu ergänzen, falls dafür Bedarf besteht.

Es gab mehrere Fragen insbesondere zur Institutionalisierung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger bzw. sozusagen auch des Landes mit seinen Aufgabenträgern. Ich möchte zunächst auch darauf hinweisen, was es heute bereits gibt. Die Kompetenzzentrum hat Herr Husmann schon angesprochen. Wir haben auch das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse, über das der Landtag ja beschließt, und wir bekommen verpflichtend vorgegeben, entsprechend für die Leistungserbringung zu sorgen.

Wir haben mehrere Landesarbeitskreise, in denen das Ministerium mit vertreten ist, beispielsweise auch zum Tarif. Herr Husmann hat darauf hingewiesen, dass die zuständigen Verkehrsunternehmen die Tarifhoheit haben; dieses Augenmerk muss man im Blick haben, damit die Verbundtarife nicht insgesamt eventuell infrage gestellt werden. Wir haben beispielsweise Rechtsverordnungen, die uns als Aufgabenträger verbindliche Vorgaben machen. Ich möchte da als Beispiel das Bahnsteighöhen- und -längenkonzert Nordrhein-Westfalens nennen, das beschlossen wird und uns als Förderbehörde dann verbindlich Vorgaben macht, wie die Infrastruktur im Anschluss auszubauen hat, wenn wir einen solchen Bahnhof ausbauen.

Daher gibt es Werkzeuge, die heute schon genutzt werden, und über die kann man natürlich auch noch andere Themen insgesamt als Rahmenvorgaben an die Aufgabenträger bringen.

Ist das VRR-Modell übertragbar? Für den NVR muss ich insgesamt feststellen: Wir haben zwei Verbünde; die sind unsere Träger. Dort – wenn ich jetzt aus Sicht des AVV, des Aachener Verkehrsverbunds, sprechen darf – haben wir die Aufgaben zum Teil zentralisiert. Die Organisation und insbesondere die Finanzierung laufen über die Satzung des Zweckverbandes AVV. Bei den vier ÖPNV-Aufgabenträgern haben wir eine Behördengruppe gebildet und werden die Verkehrsleistungsvergabe an dieser Stelle koordiniert über den AVV abwickeln. Auch was die Förderstränge und die Förderatbestände angeht, werden alle Förderungen – also Fahrzeugförderung, Ausbildungsverkehr-, Sozialticketförderung – bei uns über den AVV abgewickelt. Das hat sicherlich auch auf den Verwaltungsaufwand auf Unternehmensseite einen positiven Effekt.

AöR: Selbstverständlich kann ein Zweckverband auch als AöR organisiert werden. Das ist klar. Da muss einfach die Politik vor Ort wissen, was sie möchte. Sie hat bei einem Zweckverband über Anweisungsmöglichkeiten – sage ich einmal – etwas mehr den Finger drauf. Bei einer AöR ist die Handlungsfreiheit des Vorstands gegenüber der bei einem Zweckverband größer. Dort muss die Politik vor Ort eben entscheiden, welche Vorgabe sie machen möchte.

Es gab die Frage nach dem Konflikt bei Bruttoverträgen. Tatsächlich ist es so, dass wir als NVR seit Dezember 2015 erstmals erlösverantwortlicher Partner sind. Mit der Betriebsaufnahme der RE 6 a ist in unserem Bereich der erste Bruttovertrag in Kraft getreten.

Die Frage, wie der Konflikt gelöst wird, könnte man gleichermaßen an den VRR stellen. Denn dort ist die Problematik im Prinzip die gleiche, und sie wird bei uns genauso gelöst wie im VRR. Wir haben sozusagen „Chinese Walls“ eingerichtet. Wir als Nahverkehr Rheinland sind erlösverantwortlicher Partner. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Aachener Verkehrsverbund sind die Organisationen, die die Einnahmen aufteilen. Es dürfen sich schlichtweg keine Zuständigkeitsüberschneidungen oder auch von der Situation der handelnden Personen keine Überschneidungen ergeben. Das heißt, dass ich in Person beim VRS am Einnahmeaufteilungstisch sitze und für die NVR-Erlöse kämpfe. Das wird von den Verkehrsunternehmen anerkannt. Ich sehe da auch keine Problematik, die in irgendeiner Form das Konstrukt infrage stellen könnte.

Zu der Frage nach der unterschiedlichen Effizienz von ÖPNV-Verkehrsunternehmen: Erlauben Sie mir den Hinweis, dass man auch bei Kennziffern natürlich sehr genau hinschauen muss. Nicht per se ist das Verkehrsunternehmen, das pro Kopf oder pro Fahrgast den geringsten Zuschussbedarf hat, das Unternehmen, das am effizientesten handelt. Die Situation vor Ort muss man natürlich schon betrachten: Auf der Aufwandsseite gibt es völlig unterschiedliche Voraussetzungen, nämlich ob man sich im ländlichen Bereich oder in einer Metropolregion bewegt. Auf der Erlösseite ist es natürlich ganz genauso.

Daher: Wenn man Benchmarks macht, wenn man Unternehmensergebnisse vergleicht, muss man sehr genau darauf achten, dass die Rahmenbedingungen die gleichen sind – sonst kommt man sehr schnell zu falschen Schlüssen.

Aber in Bezug auf Fälle, in denen man vor Ort der Meinung ist, dass sein Unternehmen nicht effizient handelt, gehe ich – da die Kommune auch die finanziellen Folgen dessen tragen muss, wenn ineffizient gehandelt wird – davon aus, dass die entsprechenden Entscheidungsträger, die ja beispielsweise in Aufsichtsräten der Unternehmen sitzen, dort natürlich die Möglichkeit haben, über diese Aufsichtsräte Vorgaben zu machen, um das dortige Unternehmen dazu zu bewegen, effektiver zu werden, oder beispielsweise damit zu drohen, den Verkehr auszuschreiben – auch das ist im ÖPNV ja möglich: Sowohl bei Stadtbahnsystemen als auch im Busbereich muss man ja nicht zwangsläufig an einen internen Vertreiber vergeben. Da gibt es, glaube ich, seitens der Politik also ausreichende Hinwirkungsmöglichkeiten, das entsprechende Unternehmen zu einem besseren Handeln zu bewegen.

Zu der Frage nach dem Rhein-Ruhr-Express und danach, ob die Umsetzung nur in der jetzigen Form möglich war, hatte im Prinzip zwar mein Kollege, Herr Bastisch, etwas gesagt, aber da ich der gleichen Meinung bin, kann ich ebenfalls gern darauf antworten. Ich glaube, es wäre, wenn es neun Einheiten gewesen wären, schwierig geworden, alle neun dazu zu bewegen, diese finanziellen Risiken zu übernehmen. Es ist eindeutig so, dass die Kommunen am Ende die Gewährsträger für unsere drei Organisationseinheiten sind – und die müssen im Fall der Fälle den Kopf hinhalten, wenn es für das, was wir bestellt oder ausgeschrieben haben, nicht mehr reicht. Dann gibt es eine Umlage, und die muss die Kommune vor Ort tragen. Daher wäre es schwierig gewesen.

Andersherum hat er auch darauf hingewiesen, dass es auch nicht möglich gewesen wäre – Schuldenbremse –, dass das Land diese Kredite in Höhe von

(Zuruf: 60 Millionen!)

– für den RRX – 750 Millionen € – mit anderen Ausschreibungen sind wir schon bei weit über einer Milliarde, was an Fahrzeugen insgesamt in den Bilanzen finanziert wurde – über den eigenen Haushalt selbst aufgenommen hätte. Dies wäre wahrscheinlich nicht vorstellbar gewesen.

Wenn ich etwas vergessen habe, dann würde ich bitten, noch einmal nachzufragen. Ansonsten übergebe ich gerne an Herrn Dr. Reinkober.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Von meiner Seite aus noch drei kleine Ergänzungen. Im Hinblick auf die zukünftigen Aufgaben, die bei uns anstehen, ist es vollkommen richtig, dass wir natürlich versuchen müssen, Mobilitätsangebote zu schaffen, die aber nicht nur mit dem SPNV und mit dem ÖPNV zu tun haben, sondern eben auch die anderen Dienste wie Carsharing und Fahrrad-Fly-Systeme integrieren. Da sind wir, glaube ich, auf einem wirklich bundesweit sehr guten Weg. Es ist außergewöhnlich, dass wir es geschafft haben, im VRS-Raum ein Fahrradticket in den ÖPNV zu integrieren, das für einen gesamten Verbundraum anwendbar und für weitere Dienste offen ist. Das gibt es bundesweit sonst nicht.

Dies ist eben übertragbar auch in Abstimmung mit den anderen Kooperationsräumen, dass wir doch Zukunftslösungen finden. Die brauchen wir auch. Denn die verschiedenen rein privatwirtschaftlich organisierten und nicht gemeinwohlorientierten Unternehmen, die ansonsten auf den Markt kommen, haben gar kein Interesse, sich ansonsten zu integrieren. Hier muss also von staatlicher Seite aus der entsprechende Rahmen geschaffen werden, um letztendlich ein System für den Kunden zu schaffen. Da sind wir auf einem ganz guten Weg.

Was brauchen wir? Wir müssen schneller werden, wir müssen versuchen, die verschiedenen komplexen Wirkungszusammenhänge zu vereinfachen. Das ist insbesondere beim Tarif eine wirkliche Herausforderung. Da ist das digitale bzw. elektronische Ticket sicherlich die Zukunftslösung. Denn wir werden die einzelnen komplexen Zusammenhänge vor Ort nicht zusammenfassen bzw. sie vereinfachen können. Wir werden keinen komplexen Landestarif gestalten können, weil dann die finanziellen Auswirkungen auf Landesseite einfach enorm sind.

Von Ihrer Seite aus würde ich mir wünschen, dass manche verkehrspolitische Vorgaben schneller getroffen werden und nicht alle drei Jahre dann wieder über den Haufen geworfen werden. Die zentralen Einflüsselemente, die Sie haben, sollten genutzt werden. Über die einzelnen Kompetenzcenter besteht die Möglichkeit. Ich unterstütze das, was Herr Husmann gesagt hat: Wir würden uns freuen, wenn vonseiten der personellen Ausstattung uns das Ministerium noch weiter intensiv bei der Arbeit vor Ort unterstützen könnte.

Wir, NRW, brauchen uns wirklich nicht zu verstecken. In der Diskussion mit den anderen Aufgabenträgern bundesweit werden unsere Systeme gelobt. Natürlich gibt es vor Ort viele, viele Problemlagen, die wir lösen müssen. Das Problem, das Herr Beu angesprochen hatte, nämlich das mit den Schnittstellen zwischen den Aufgabenträgern bei den Auskunftssystemen, bei den digitalen Anzeigen – das ist ein Wahnsinn, der gelöst werden muss. Aber da bedarf es eben manchmal auch des politischen Druckes vor Ort, um doch zwei Unternehmen letztendlich auf die Spur zu bringen. – Vielen Dank.

Burkhard Bastisch (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Ich möchte mich auf zwei Punkte konzentrieren. Das eine waren die verkehrspolitischen Vorgaben, die ich eingefordert habe, und das andere war das Thema „NRW-Tarif, Gemeinschaftstarife, WestfalenTarif“.

Zu den verkehrspolitischen Zielvorgaben: Ich kann das nur nach wie vor noch einmal betonen: Wenn Sie in einer Situation sind wie der, in der sich das Land Nordrhein-Westfalen befand, in der nicht absehbar war, wie sich die Finanzierung entwickelt und vor allen Dingen wie Systeme, die nicht durch den Wettbewerb Trassenpreise/Stationspreise beeinflussbar sind, durchaus diktiert werden, dann sind Sie vorsichtig mit einer Aussage dazu, wohin die Reise in Nordrhein-Westfalen in der Entwicklung des gesamten SPNV und ÖPNV geht. Dafür kann man Verständnis haben.

Umgekehrt haben wir gelernt, mit langfristigen Planungen umzugehen. Es ist notwendig, in NRW darüber nachzudenken. Man weiß, dass die Entwicklung – das, was wir den Fahrgästen heute anbieten – nicht am Ende angelangt ist. Es gibt Räume – das ist

hier aus dem Kölner Raum, glaube ich, sehr gut beschrieben, aber das haben wir an mehreren Stellen –, in denen Sie das Angebot in der Tat verbessern müssen.

Nur: Dazu braucht es auch eine Zielperspektive. Selbst wenn Sie das Geld nicht haben, muss man sich in Nordrhein-Westfalen darauf verständigen. Das wird aus meiner Sicht zu wenig gemacht.

Das Gleiche gilt für die Infrastruktur. Da gibt es von unserer Seite dann auch kein Verständnis dafür, dass die Systeme im Dieselnetsbereich häufig schon so ausgereizt sind, dass man die Kapazitäten nicht mehr mit Dieselfahrzeugen abfahren kann. Ich nenne einmal das Kölner Dieselnetz. Auch da brauchen Sie eine Aussage. Ich sage das als Westfale einmal für einen anderen Raum; ich kann Ihnen auch Strecken von uns nennen. Das Gleiche gilt ja für die Regiobahn. Das muss irgendwann elektrifiziert werden. Dann gehört auch zu einer verkehrspolitischen Aussage: Wo steht NRW bei der Elektrifizierung von Strecken und von Netzen? Da muss nachgerüstet werden. Man kann sich ja auch genau anschauen, wie Verkehrsverträge gestaltet sind. Im Dieselnetz geht es über 15 Jahre – noch länger, oder? –,

(Zuruf: 20 Jahre!)

sogar 20 Jahre, sodass man auch Zeit hat, sich darauf zu konzentrieren und vorzubereiten.

Genauso haben wir eine unsägliche Diskussion über Reaktivierung: ja oder nein? Es gibt sicherlich noch sinnvolle. Dann muss man sich aber auch dazu bekennen, durchaus auch einen Anstoß geben und vor allen Dingen auch einmal den Abgleich zwischen Nahverkehrsplänen suchen, die die Aufgabenträger erstellen und die auch im landesweiten Interesse nach vorne zu bringen sind.

Das sind all die Punkte, die so ein bisschen Sorge bereiten, dass es da nicht das richtige Zusammenspiel gibt.

Die andere Frage: Wie ist das Land aufgestellt? Ich glaube, das war eine kurze, knappe Antwort von Martin Husmann. Ich kann das nur bestätigen: Wenn man in diesen Aufgaben Kontinuität zeigen will, muss man am Ball bleiben, muss man mit dabei sein. Das haben wir exerziert und geprobt. Es war schon für das Land so belastend, beim RRX alle Gespräche einmal mitzubekommen. Derjenige, der das gemacht hat, hat gesagt: „So viel habe ich in meinem Leben noch nie gelernt, wie bei diesem Verfahren.“ Dabei ging es auch darum, überhaupt den Wettbewerb zu verstehen. Das war total komplex. Dafür braucht man Kapazitäten, dafür braucht man Zeit. Da müssen also auch Ansprechpartner da sein; die sind nicht in dieser Form. Gemeint ist hier insbesondere das Verbundreferat.

Was den Tarif angeht: Noch einmal: Es darf hier nicht eine Diskussion geführt werden, dass diese Tariflandschaft in Nordrhein-Westfalen nicht zueinandersteht oder zusammenpasst. Das gilt beispielsweise für den NRW-Tarif, der sich ja sehr gut etabliert hat, der seine Stärken aber in dem Pauschalticketpreissystem und nicht in den Einzelpreisen hat. Diese Einzelpreise sind nach wie vor aus einem alten System – entfernungsabhängig – abgeleitet. Dies hat überhaupt nichts mit der Struktur von Verbundtarifen zu tun. Denn Sie werden sehen, dass es im NRW-Tarif Preise gibt, die so gigantisch sind, dass sie die demnächst nicht mehr von einem Fahrgast fordern können. Selbst

in Westfalen haben wir NRW-Tarif-Preise, die bei etwa 40 € liegen. Wer kauft denn solche Tickets, wenn ein Fernverkehr mit 19 € auf den Markt kommt? Es ist doch völliger Blödsinn, so etwas auch noch vorzuhalten.

Das ist eigentlich nicht der Ansatz eines NRW-Tarifes; das erschließt er aber. Seine großen Vorteile liegen wirklich in dem Pauschalpreisticketsystem.

Was nicht passieren darf – auch dafür nenne ich Ihnen ein Beispiel; ich habe dafür kein Verständnis –, obwohl es im eigenen Raum Ansätze gegeben hat, aus dem alten VRS-Tarif die Möglichkeiten genauso zu nutzen ... Wenn es einen Kragen gibt nach Mönchengladbach, Neuss, Düsseldorf, Wuppertal bis nach Schwelm, dann muss es doch wohl selbstverständlich sein, dass man aus Siegburg, Euskirchen und Bonn dort hinfahren kann.

Ich kann Ihnen auch sagen, warum das nicht geschehen ist. Das hängt damit zusammen, dass hinter dem NRW-Tarif einmal eine Gesamteinnahme von 140 Millionen € stand. Diese 140 Millionen € verändern sich doch dadurch, indem man ins Gesetz schreibt, dass für die drei neuen Aufgabenträger eine Hinwirkungspflicht in Bezug auf Gemeinschaftstarife besteht. Der VRR hat das relativ schnell, zügig und, glaube ich, gut gelöst und hat aktuell auch weitere Reformschritte durchgeführt, Niederrhein und VRR zusammenzubringen. Natürlich wird dann der Masse des NRW-Tarifs Geld entzogen. Was meinen Sie, wie viel Geld im Übergang zwischen Köln und Aachen entzogen worden ist? Wesentlich mehr als beim WestfalenTarif. Beim WestfalenTarif werden dem NRW-Tarif 24 Millionen € entzogen, die künftig in dem Gemeinschaftstarif sein werden. Das heißt, von 140 Millionen € kommen Sie vielleicht auf 60, 70 Millionen €, wenn es drei Gemeinschaftstarife gibt.

Dann kommt die Aussage einer DB: „Dann lohnt es sich ja gar nicht mehr, für den Tarif zu kämpfen.“ Das ist der Hintergrund, warum wir hier so eine merkwürdige Landschaft haben. Das kann nicht sein.

Und da gibt es auch noch keine klare Zielausrichtung. Wir als NWL lassen uns nicht mehr von einer DB sagen: „So und so wird der Tarif entwickelt.“ Deswegen müssen wir auch weg von einem NRW-Tarif, der von einem Unternehmen bestimmt wird. Wir brauchen einen unternehmensneutralen Tarif, der seine Vorteile auch entwickeln kann.

Man muss sicherlich auch an Pendler denken, die sich in der Tat noch über Grenzen hinaus bewegen. Da gibt es dann nachher nur noch kleine Restgrößen; dafür gibt es mit Sicherheit Lösungen bzw. Lösungsansätze, die wir auch aus den Verbundtarifen anbieten können. Ich weiß, dass wir auch mit Klaus Vorgang einmal darüber diskutiert haben. Es gibt mehrere Wege dazu: Es kann aus dem NRW-Tarif und es könnte auch anders gelöst werden und ein gutes Angebot sein.

Also: Da muss man den Ball, glaube ich, auch noch mal neu aufgreifen. Da sind wir auf keinen Fall zu Ende.

Die wichtige Frage von Herrn Rehbaum, der sich Sorgen macht – er kommt aus Westfalen; er hat ja auch auf der Unternehmensseite gearbeitet –: Es ist in der Tat so – das sieht etwas merkwürdig aus –, dass ich sagen kann: 99 % stehen zum WestfalenTarif. Es sind nicht die Unternehmen, die hier irgendein Problem bereiten, sondern es ist

schon etwas merkwürdig, wenn kommunale Aufgabenträger und SPNV-Aufgabenträger einen Dissens haben, dass Machtspiele hier zutage treten. Ich verliere hier an Einfluss.

Das ist der Unterschied auch zu Rheinland und zu VRR: Wir haben eben auf der Seite der kommunalen Aufgabenträger auch die Situation, dass Busnetze, -linien einmal im Nettovertrag, aber durchaus auch im Bruttovertrag ausgeschrieben worden sind. Im Bruttovertrag sind Sie auch als Kreis einnahmeverantwortlich. Dann haben Sie ein Recht, auch an der Tarifgestaltung mitzuwirken. Und wenn diese Einnahme noch so klein ist, sind die Partner in Westfalen und die verschiedenen Regelungen, die wir in fünf verschiedenen Tarifen haben ... Da gibt es leider Regelungen mit Einstimmigkeitsprinzip. Dann sagen Sie auch: „Oha“. Wo es ein Einstimmigkeitsprinzip gibt, kann der Kleinste – auch wenn er nur eine Linie fährt – das ganze System zum Scheitern bringen. Das ist eine Situation, mit der sich Westfalen auseinandersetzen muss.

Das Gesetz hat zwar Restriktionen formuliert, dass 10 % der Zuweisungen – das gilt auch für den Zweckverband NWL – durchaus gekürzt werden können, wenn wir es nicht schaffen, dass der Gemeinschaftstarif kommt. Das Gleiche gilt aber auch für die kommunalen Aufgabenträger. Einige kommunale Aufgabenträger verneinen das, schreiben das noch nicht einmal in ihre Vorlage hinein, dass sie davon betroffen sein könnten.

Jetzt muss man wissen, dass dieses Instrumentarium vielleicht nicht ausreichend ist oder auch nicht juristisch durchgesetzt werden kann, vielleicht ein schwaches Instrument ist. Dennoch haben wir jetzt eine Situation, in der wir durchaus eine gewisse Hilfestellung auch des Landes brauchen, wenn es nicht gelingt, alle Partner an einen Tisch zu bringen, zu sagen: „So machen wir das.“ Ein NWL wird die Gründung einer WestfalenTarif GmbH ... Die ist deswegen erforderlich, weil die Tarifantragsteller wird. Unsere Landschaft unterscheidet sich ja auch noch sehr gewaltig davon ... Wir haben zwar Verbundtarife, haben aber keine Verbundorganisationen, denen das echt übertragen worden ist. Das ist eine völlig andere Landschaft als im VRR, VRS oder AVV. Das macht das Ganze durchaus etwas schwieriger.

Es geht darum, dass es eine Organisation gibt, die auch den Tarifantrag jährlich stellen kann. Diese Organisation wird jetzt gegründet – unabhängig davon, ob dann der Tarif tatsächlich kommt oder nicht. Dies ist die Ausgangssituation in Westfalen. Der Beschluss wird jetzt im März fallen.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Bastisch. – Wir sind schon etwas über der geplanten Zeit. Wir haben noch eine Rückfrage von Herrn Nückel. Ich bitte um eine konkrete Adressierung, damit wir auch eine kurze Antwort bekommen.

Thomas Nückel (FDP): Kurz, weil in Bezug auf meine Fragen etwas vergessen wurde. Ich hatte auf den konkreten Vorschlag von Herrn Husmann hingewiesen, das ÖPNV-Gesetz mit Blick auf eine Interventionsmöglichkeit des Landes zu ändern. Ich hatte ihn gefragt, ob er das mit den anderen abgesprochen hat. Ich kann die Frage aber auch an die anderen beiden richten: Was halten Sie davon?

Vorsitzender Oliver Bayer: Eine kurze Antwort, Herr Sedlacek.

Heiko Sedlacek (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH): Mir war es sozusagen bis eben nicht bekannt, aber ich habe die Zwischenzeit genutzt, es zu lesen.

(Zurufe)

Von daher kann ich jetzt darauf antworten. Andererseits haben wir in unserer Stellungnahme einen sehr ähnlichen Vorschlag gemacht, weil die Zukunftskommission dazu ja auch etwas gesagt hat. Dabei geht es um ein dreistufiges Eskalationsverfahren.

Es ist auf jeden Fall richtig: Wir müssen – zum Ersten – darauf setzen, dass es eine freiwillige Lösung gibt. Das ist immer der erste Schritt. Da sind wir momentan sehr gut unterwegs; da sind wir sehr dabei.

Die zweite Stufe entsprechend des Schlussberichts ist, dass dort, wo zur Erlangung rechtssicherer und praktikabler Lösungen erforderlich, freiwillige Einigungen auf einen Federführer übertragen werden. Das machen wir heute bei allen Vergabeverfahren. Wir haben die Federführerschaft. Das heißt, sämtliche Vergabeverfahren werden von einem federführend bearbeitet. Wir arbeiten an dieser Stelle zusammen. Alle Ausschreibungsverfahren, die in der Vergangenheit abgelaufen sind, sind positiv zum Abschluss gebracht worden. Und auch alle, die sich in der Vorbereitung befinden, sind einvernehmlich vorbereitet. Das betrifft beispielsweise auch die Philosophie brutto/netto oder wie wir im Einzelfall der Ausschreibung mit der Fahrzeugfinanzierung umgehen.

Die dritte Stufe, die jetzt in dem Abschlussbericht vorgesehen war, ist die Einleitung eines Koordinierungsverfahrens, das zunächst einvernehmlich, in bestimmten notwendigen Fällen auch verpflichtend zu einem bindenden Ergebnis kommen kann. Das Land soll dann eine Schlichterfunktion übernehmen und muss auch Entscheidungen treffen können. Der Vorschlag des VRR – als Drittes – war eine Aufgabenübertragung, die ja im ÖPNV-Gesetz auch heute schon angelegt ist, nämlich dass sie angeordnet werden kann. Das sollte natürlich nur die letzte Eskalationsstufe sein; das ist klar.

Und wenn an dieser Stelle eine Aufgabe übertragen wird, dann muss natürlich auch sichergestellt werden, wer dann die finanzielle Verantwortung für die Entscheidung zu tragen hat. Also: Man kann natürlich nicht die Entscheidungshoheit woanders hingeben, aber die Finanzverantwortung belassen. Das muss also im Einklang sein. Dass ein gewisser Druck notwendig ist, wenn etwas nicht funktioniert, ist akzeptabel und hat auch beim RRX zu Ergebnissen geführt, wo das Land über das Ministerium seine Moderatorentätigkeit ja auch wahrgenommen hat.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Sedlacek. – Machen Sie es kurz, Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Herr Sedlacek, noch einmal zurückkommend auf die Frage des effizienten Umgangs mit Mitteln auf Ebene der Verkehrsunternehmen. Sie sagten: Benchmark ist immer schwierig, weil die Voraussetzungen immer unterschiedlich sind. Gleichwohl kann man ja Kategorien bilden. Es gibt ja auch das gut geführte

Unternehmen und diesen Begriff. Könnten Sie sich denn vorstellen, dass dort, wo das Land selber Fördermittel gibt, dem ÖPNV Auflagen erteilt würden – eine Art Bonus-Malus-System oder Anreizsystem –, um dort auch sicherzustellen, dass das Geld effizient verwendet wird bzw. dass es in einem effizient geführten Unternehmen verwendet wird?

Heiko Sedlaczek (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH): Auf den ersten Blick halte ich das für schwierig, sage ich einmal. Es gibt die verschiedenen Förderstränge. Diese haben eigentlich einen Anreiz. Wenn wir die Mittel nach § 11 Absatz 2 – Fahrzeugförderung – betrachten, erkennen wir, dass es dort Mindestvorgaben gibt, was Barrierefreiheit angeht, was Qualität und Fahrgastauskunftssysteme angeht, die jeder Aufgabenträger – zugegebenermaßen – selbst festlegen kann. Aber man hat die Möglichkeit, solche Vorgaben zu machen, und dann muss der Bus diese Ausstattung entsprechend haben – sonst ist er nicht förderfähig.

Bei der Beschaffung des Busses ist es wiederum Aufgabe des Unternehmens, diesen möglichst günstig zu beschaffen. Das jetzt in eine Abhängigkeit zu bringen ... Wir schreiben dann natürlich vor, wie die Vergabe zu erfolgen hat. Dass diese Busbeschaffung ausgeschrieben werden muss, VLA angewendet werden muss, wird in diesem Fall vorgegeben. Eine Vorgabe, dass sich das Unternehmen bei der Beschaffung sinnvollerweise vielleicht mit anderen Unternehmen zusammentun sollte, weil eine größere Beschaffungsmenge entsteht, die vielleicht einen günstigeren Preis vorgibt – also, von oben herunter gesehen, vom Regelungsgeber Land oder jetzt uns drei Zweckverbänden –, ist, glaube ich, nicht machbar.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlichen Dank, Herr Sedlaczek. – Herzlichen Dank an alle Sachverständigen heute Vormittag, dass Sie uns nicht nur Ihre Stellungnahmen geschickt haben, sondern hier auch für Antworten auf Fragen zur Verfügung standen. Sie können natürlich gerne auch heute Nachmittag noch dabei sein. Wir werden heute Nachmittag pünktlich um 13:45 Uhr beginnen. Erst einmal machen wir eine Stunde Mittagspause.

Ein organisatorischer Hinweis: Alle Mitglieder der Kommission sollten bitte noch etwas hierbleiben. Wir machen gleich noch einen kurzen nichtöffentlichen Teil. Die Gäste bitte ich sozusagen, schon einmal Mittagessen zu gehen.

Wir sehen uns – auch am Livestream – um 13:45 Uhr hier wieder. – Herzlichen Dank.

(Unterbrechung der Sitzung von 12:40 Uhr bis 13:50 Uhr)

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlich willkommen zum zweiten Teil unserer heutigen Sitzung, der Anhörung zum Thema

B. „Weiterentwicklung von Tarif- und Vertriebsstrukturen“

Ich möchte unsere Sachverständigen für diesen Teil willkommen heißen. Vielen Dank, dass Sie heute hier sind. Auch vielen Dank dafür, dass Sie zuvor Ihre schriftlichen Stellungnahmen bei uns eingereicht haben.

Ich gebe zunächst einmal ein paar organisatorische Hinweise. Sie werden gleich jeweils aufgerufen, von Ihrem Platz aus ein fünfminütiges Statement zu geben. Nach diesen Eingangsstatements können die Abgeordneten – ich gehe dann einmal herum – Fragen stellen. Wir machen dann zumindest eine Fragerunde – je nach Zeit dann vielleicht auch zwei. Wir sammeln die Fragen zunächst, und dann können Sie die gesammelten Fragen – am besten machen Sie sich Notizen – wiederum beantworten; dann machen wir sozusagen eine Antwortrunde.

Gibt es vonseiten der Sachverständigen noch Fragen zum Organisatorischen? – Das ist nicht der Fall.

Dann stelle ich kurz vor: Wir haben als Sachverständige heute Nachmittag Herrn Castrillo vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Herrn Thomas Clemens und Herrn Lars Vervoort von stellwerk b.v., Herrn Probst von Probst & Consorten Marketing-Beratung und Stefan Weigele von der civity Management Consultants GmbH & Co. KG. Ich weise darauf hin – auch für die Abgeordneten –, dass natürlich zusätzlich noch schriftliche Stellungnahmen eingereicht wurden. Von denen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, sind Till Ponath und Jürgen Eichel hier; sie werden uns bei der heutigen Anhörung begleiten.

Ich eröffne dann die Statementrunde – fünf Minuten für jeden –, und Herr Castrillo beginnt.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR) (Stellungnahme 16/3412): Lieber Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Dann starte ich direkt, damit die Zeit auch genutzt wird.

Zu Frage 1 – Innovation war das Thema – vielleicht noch einmal: Das sind beim VRR sicherlich – ich sehe auch meinen Vorgänger, Klaus Vorgang, und den Vorgänger von ihm – das Thema „Abo“, die Themen „Semesterticket“ und „Kombiticket“. Das sind sicherlich die zentralen Innovationen gewesen. Wir haben im VRR mittlerweile einen Stammkundenanteil von 76 %. Bei Einnahmen von 1,3 Milliarden € ist das, denke ich, ein klares Zeichen für den Erfolg.

Wie hat es sich also ausgewirkt? Wir haben eine hohe Marktakzeptanz. Jeder sechste Bürger im VRR hat im Grunde einen festen Vertrag mit uns.

Was war ein Treiber davon? Das Thema „Zusatznutzen“ spielt bei den Stammkunden eine ganz wesentliche Rolle. Also, wir waren die ersten, die das Thema „Mobilitätsgarantie“ angegangen sind. Dazu gehört auch das Thema „Übertragbarkeit“, also der gesamte Nutzen. Ich schaue gerade in die Runde: Westfalen ist nicht mehr so stark da. Preisstufen spielen natürlich auch eine Rolle, Herr Rehbaum. Wir hatten einmal drei, wir haben dann mit dem VGN auf fünf erhöht, wir sind jetzt wieder auf vier herunter. Auch da gibt es sicherlich Luft nach oben, und zwar: weniger Preisstufen ist mehr – um es einmal so zu sagen.

Welche Problematiken ergeben sich? Im Grunde ist dies das Thema „Weiterentwicklung“. Man muss die Zielgruppen halt ansprechen, und die Zielgruppen müssen darauf auch Lust haben. Da würde ich auch sagen: Wir haben für jede Zielgruppe Produkte im Markt. Schwierigkeiten gibt es beim Thema „Solidarfinanzierung“; das ist ein Aspekt. Dies betrifft zum Beispiel das Firmenticket. Früher war das eigentlich recht üblich, dass Großkunden, also Firmen, wirklich noch mitbezuschusst haben und teilweise das ganze Handling übernommen haben. Das ist mittlerweile – kann man sagen – auf null reduziert. Es wäre schön, wenn die Politik dies durch den politischen Willen, den man ausdrückt, wiederbeleben würde. Das war früher stärker. Da ging es auch darum: Wenn man eine Zentrale hat, dann muss man Parkraum ausweisen oder ein Firmenticket abschließen. Das ist ein Stück weit eingeschlafen.

Dann haben wir das Thema „Solidarfinanzierung“ im Bereich von Semestertickets und Kombitickets. Da zahlen alle mit – ob es jemand nutzt oder nicht. Da brauche ich Ihnen jetzt nicht zu sagen, wie das gesellschaftlich heutzutage ist. Wenn Sie die GEZ-Gebühren erhöhen würden oder wenn Sie Steuern erhöhen, dann haben Sie da auch immer wieder Diskussionen. – Das war der Fragenkomplex 1.

Zum Fragenkomplex 2: Wie steigern wir die Kundenzahl? So definiere ich die Frage einmal für mich. Ein attraktives Angebot ist der ausschlaggebende Punkt, ein zuverlässiges Angebot. Der Tarif löst dann sicherlich die Nachfrage ab. Aber entscheidend ist das Angebot. Hier hoffe ich auch, dass Sie in der Enquetekommission auch genauso wie die Zukunftskommission darauf hinweisen, dass wir im SPNV wie auch im kommunalen Bereich aktiv sind. Hier muss ich sagen: Wir als VRR hatten gestern Jahrespressekonferenz. Wir haben mit plus 4 % eine erfreuliche Entwicklung im Markt. Diese Entwicklung können aber nicht steuerliche Querverbünde, Ersatzinvestitionen lösen. Das alles sind Fragen, die noch offen sind, was die Finanzierung, aber auch den Fortbestand des Leistungsangebots einschränkt.

Zum Thema „Gelegenheitskunden“: Der Treiber für unsere Branche schlechthin – so meine ich immer noch – ist das ganze Thema „Digitalisierung“. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass eine gute App nicht nur Autokonzernen und allen anderen gut steht, sondern dass das gerade für Bus und Bahn als Mobilitätsdienstleister, für uns, ein zentrales Thema ist. Wenn Sie heute an einen Flughafen gehen, dann findet das im Grunde nicht mehr mit irgendeinem Papierticket statt, sondern es findet alles letztendlich automatisiert und auch im Sinne des Kunden statt.

Frage 3 – Vertriebsinnovation, Tarifinnovation –: Im Grund versprechen wir als Verbünde immer, die komplexen Tarife einfach zu machen. Ich bin seit zwei Jahren dabei; ich verspreche das nicht mehr, sondern sage: Komplexe Tarife wird es einfach geben, aber die Nutzung muss einfach gemacht werden. Und daran arbeiten wir mit hoher Priorität. Auch hier gibt es wieder den Bezug zum Thema „Digitalisierung“. Hier ist, glaube ich, auch wichtig, dass wir jetzt nicht nur Smartphone machen. Natürlich machen wir auch Chipkarte. Ich bin auch davon überzeugt, dass es immer auch Papiertickets geben wird – denken Sie nur an das Thema „Fußball“.

Aber zum Beispiel hat die Universität Krefeld eine eigene App. Dort sind wir gerade in der Innovation, dass dort das Semesterticket auch auf die App gespielt wird. Wenn das ein Studierender nicht haben will, dann gibt es halt die Papierticketvariante.

Eine wichtige Frage – ich will sie auch nicht überlesen – ist die der sozialen Verträglichkeit. Im Grunde: Wir machen Verkehr, wir machen auch Tarife dazu. Wenn es Drittmittel gibt – ob das jetzt im Schülerbereich oder wie aktuell auch das ganze Thema „Sozialticket“ ist, bei dem wir auch zutiefst dankbar sind, dass uns das Land da noch einmal entgegengekommen ist –, dann sind Modelle auch mit einem sozialen Charakter dankbar. Im Grunde gibt es aber sonst starke Restriktionen. Da könnte ich jetzt die rechtlichen Rahmenbedingungen verschieben, aber das wäre auch nicht fair. Es hat dann einfach auch etwas mit wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu tun. Bei den Trägern der Verbünde, Land und Kommunen gibt es wenig Spielraum, Tarife in irgendeiner Form sozial zu prägen.

Was wir aber sicherlich machen, ist das ganze Thema „Kinderticket“. Solche Aspekte berücksichtigen wir natürlich auch.

Punkt 4 – Thema E-Tarif-Modellprojekte –: Wir sind dabei. Wir hatten gestern in der Öffentlichkeit den starken Willen auch noch einmal geäußert. Aus der Sicht des Verbundvorstandes könnte so etwas eigentlich auch schneller gehen. Aber das ist bei uns mit vielen Akteuren nun einmal manchmal so. Jetzt machen wir einen Feldtest. Ziel dessen ist, die Marktakzeptanz herauszufinden, und zwar nicht nur, ob wir mit einem Tarif mehr Geld verdienen. Vielmehr beschäftigen wir uns intensiv damit: Was erwartet eigentlich der Kunde in Bezug auf den Zugang? Wie ist denn so ein Check-in-Check-out-System zu gestalten? Das werden wir sehr ausführlich in der Marktforschung in verschiedenen Stufen über ein Jahr letztendlich darstellen und auch der Öffentlichkeit präsentieren.

Dann komme ich schon zum letzten Punkt – unterschiedliche Tarif- und Vertriebsformen werden vom Kunden in ihrer Vielfalt auch als Zugangsbarrieren empfunden –: 76 % Stammkundenanteil – sie entscheiden sich einmal; für sie ist die Vielfalt auch in Ordnung. Das ist unproblematisch. Beim Gelegenheitskunden ist die Vielfalt am Automaten definitiv eine Restriktion. Aber, wie gesagt, da muss man ein bisschen unterscheiden.

Das Thema „Delfi und qixxit“: Ja, die Welt wird bunter. Delfi ist für mich etwas anderes als qixxit. Hier geht es darum, dass wir Datendrehscheiben erzeugen. Das ist, finde ich, auch ganz, ganz wichtig. Das muss auch von Landesseite unterstützt werden. Wir müssen uns gegenseitig alle Istdaten – von allen Fahrzeugen, idealerweise auch von allen Rolltreppen und Aufzügen – zur Verfügung stellen. Herr Will vom Ministerium ist heute auch da. Das Thema „Barrierefreiheit“ basiert auf guter Navigation, auf gutem Routing. Und da sind verlässliche Daten ein ganz wesentlicher Faktor. Daran müssen wir weiterarbeiten.

Qixxit: Da wird die Welt bunter. Es gibt Mobilitätsplattformen. Jeder versucht, ein bisschen Google zu spielen. Ich würde mit einem gewissen Selbstbewusstsein sagen, dass alle Verbünde mir ihren Verkehrsunternehmen gute Mobilitätsplattformen haben. Aber es hat sich auch „Öffi“ im Markt etabliert. Das gehört mit dazu. Wir gehen an den Ansatz mit Open Data heran. Das heißt, wir werden allen Anbietern, die wollen, alle, die auch das System nutzen wollen – auch Google –, möglichst eine gute Datenqualität zur Verfügung stellen, nämlich die gleiche, die wir haben. Im Bereich „Ticketing“ ist das dann sicherlich eine Diskussion, die man dann auch etwas strategischer angehen muss.

Abschließen möchte ich damit: Ziel muss es sein, eine App weiter auf den Markt zu bringen. Wir haben heute im VRR 2,3 Millionen Downloads dieser App. Daran müssen wir weiterarbeiten. Diese App muss Auskunft und Information, Vertrieb verbinden. Sie muss persönlich werden. So kann öffentlicher Nahverkehr zum persönlichen Nahverkehr werden. – Vielen Dank.

Thomas Clemens (stellwerk b.v.) (Stellungnahme 16/3422): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Herzlichen Dank auch für die Einladung. Der VRR dürfte Ihnen allen ja bekannt sein, die Firma stellwerk b.v. weniger. Deswegen vielleicht vorab noch einmal ganz kurz: Wer sind wir, was machen wir? Wir sind ein Beratungsunternehmen, das in den Niederlanden, in Heerlen, sitzt und sich spezifisch mit grenzüberschreitenden Fragestellungen auseinandersetzt, vor allem im Bereich der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung. Wir versuchen, dort entsprechende Barrieren wenn schon nicht einzureißen – das gelingt nicht immer –, so zumindest zu verkleinern.

Daher stehen meine Ausführungen auch so ein bisschen im Zeichen des grenzüberschreitenden Verkehrs, auf den ich den Fokus gerne ein bisschen legen möchte. Denn zu einer Weiterentwicklung von Tarif und Tarif zu kommen, ist nicht nur eine Herausforderung – wie ich es in der schriftlichen Stellungnahme geschrieben habe –, die sich im Binnenverkehr in NRW stellt – zum Beispiel auch verbundübergreifend –, sondern im besonderen Maß auch im grenzüberschreitenden Kontext gilt. Denn – ich denke, das ist ja allen bekannt – gerade mit den Niederlanden unterhält NRW ganz herausragende Beziehungen – vor allem Wirtschaftsbeziehungen –; es findet eine sehr starke grenzüberschreitende Mobilität statt, die sich in den letzten Jahren noch deutlich gesteigert hat – sowohl im etwas längeren Verkehr als auch im kurzen, lokalen und regionalen Verkehr.

Aber der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr hat leider nicht mithalten können, was eine positive Entwicklung dessen betrifft; er ist im Modal-Split unterbelichtet. Es gibt zwar diverse Initiativen – auch gerade von den regionalen Verkehrsverbünden an den Grenzen –, aber aus diversen Gründen ist das Ganze bis heute noch nicht dazu gekommen, dass wir da eine vergleichbare Qualität auch in Tarif und Vertrieb zum binnenländischen Verkehr haben.

Tarif, Vertrieb insbesondere, weil wir – so paradox es klingen mag – derzeit die Entwicklung des E-Ticketings haben, welche leider an den Grenzen wieder zum Aufbau neuer Barrieren geführt hat. Wir haben sowieso entsprechende Barrieren, die wir eigentlich zu allen Zeiten hatten, nämlich das Fehlen durchgängig gültiger Ticketprodukte oder zum Beispiel die eingeschränkte Transparenz und Verfügbarkeit der jeweiligen Systeme in den Nachbarländern, aber auch die Vielfalt und die Verschiedenartigkeit der jeweiligen lokalen Systeme.

Und dazu ist in den letzten Jahren noch sehr verstärkt eine technische Barriere gekommen, weil sich nämlich die einzelnen Länder – in diesem Fall Deutschland und die Niederlande – dafür ausgesprochen haben, nationale Standards im Ticketing, im E-Ticketing zu schaffen – das ist zum Beispiel der VDV-KA-Standard, das dürfte Ihnen ja gekannt sein, in den Niederlanden der OV-Chipkaart-Standard –, die einfach nicht miteinander kompatibel sind. Die Niederlande haben sich vor zehn oder zwölf Jahren – das ist also schon ziemlich alt – für ein System aus Hongkong entschieden; das läuft

da jetzt. Der VDV-KA-Kernapplikationsstandard setzt sich in Deutschland durch. Das lässt sich nicht so einfach miteinander kombinieren.

Dass es sehr wohl aber – so sage ich einmal – schöne Initiativen und Vorbilder gibt, wie man grenzüberschreitende Tarife schaffen kann – um jetzt auf Frage 1 einzugehen – zeigt das sogenannte Euregio-Ticket in der Euregio Maas-Rhein, das heißt also, im Bereich Aachen, Maastricht, Lüttich. Drei Länder, fünf Regionen, drei Sprachen, 15 Verkehrsunternehmen, die sich bereits vor 15 Jahren darauf geeinigt haben, für den Freizeitverkehr ein entsprechendes Pauschalpreisticket zu schaffen, das den ganzen Tag gültig ist und dort nahezu auf allen Bus- und Bahnlinien gilt.

Warum war das möglich? Weil man nämlich seinerzeit gesagt hat: „Wir verzichten auf die Einnahmeaufteilung. Denn wenn wir damit anfangen, dann klappt das sowieso nicht.“ Seitdem gibt es dort dieses Ticket im vollständigen Selbstbehalt: Jeder verkauft es, und jeder hat natürlich ein vitales Interesse daran, so viele wie möglich zu verkaufen, um damit die Erlöse zu steigern. Dass das natürlich kein Modell ist, das für ein gesamtes Tarifsysteem oder Ticketsortiment gelten kann, ist völlig klar. Aber es zeigt, dass mit ein bisschen Kreativität und Mut zumindest ein Einstieg über so etwas funktionieren kann. Vertriebliche Probleme hatten wir seinerzeit – vor 15 Jahren – nicht. Denn solche Herausforderungen waren mit überschaubarem Aufwand bei den Papiertickets lösbar.

Die Einführung des E-Tickets – das hatte ich gerade schon angesprochen – bei gleichzeitig fehlender grenzüberschreitender Abstimmung hat die Entwicklung eines attraktiven grenzüberschreitenden ÖV massiv erschwert, anstatt es zu vereinfachen. Dazu kann ich Ihnen noch zwei kurze Beispiele nennen. Ich empfehle Ihnen, auf Google „Station Sittard“ einzugeben. Da werden am kommenden Montag entsprechende Zugangsbarrieren scharfgestellt, die nur mit E-Tickets oder Papiertickets mit UPC-Barcode geöffnet werden können. Wenn Sie so etwas nicht haben und sich beispielsweise ein Euregio-Ticket bei einem Busunternehmen in Aachen gekauft haben, kommen Sie da nicht mehr hinein. Da denkt man sich: Das kann ja wohl nicht wahr sein. Aber es ist bis heute nicht gelungen, es zu verhindern, dass so etwas passieren kann.

Ein anderes Beispiel der unabgestimmten Entwicklungen: Sie kennen die OV-Chipkaart auf niederländischer Seite, die landesweit als einziges System gilt. Da war es bis vor Kurzem für Deutsche noch nicht möglich, sich eine persönliche Karte zu besorgen, ohne ein niederländisches Bankkonto zu haben. Das heißt, man kommt gar nicht in das System hinein, wenn man nicht Bürger des Landes ist.

(Zuruf von der SPD: Schlecht!)

Das ist mittlerweile gelöst, aber es ist, wie Sie sehen, ein Problem, das für eine fehlende Abstimmung im grenzüberschreitenden Ticketing symptomatisch ist.

Von daher – ich schaue auf die Uhr; ich bin schon bei über fünf Minuten – ist mein Plädoyer heute: Punkt 1: Im grenzüberschreitenden Verkehr – gerade Niederlande–Deutschland – brauchen wir sehr schnell eine entsprechende Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb. Punkt 2: Wir müssen das Thema „Grenzüberschreitendes Ticketing“ lösen, dann erst dann können wir – Punkt 3 – entsprechende Tarifangebote schaffen, die dann auch die Anzahl an Gelegenheitsnutzern und Abokunden signifikant erhöhen. – Herzlichen Dank.

Gerhard Probst (Probst & Consorten Markeing-Beratung) (Stellungnahme 16/3529): Herzlichen Dank für die Gelegenheit. Um in fünf Minuten am Freitagnachmittag gegen die Siesta anzukämpfen, möchte ich das Ganze ein bisschen pointieren. Da sind viele Übertreibungen dabei, aber das erleichtert uns dann vielleicht die Diskussion.

Konkret an Fallstudien einmal heruntergebrochen möchte ich darstellen, was wir hier machen können. Wir, Probst & Consorten Marketing-Beratung, sind ein Beratungsunternehmen, das der Branche hilft, die Handlungsmöglichkeiten wirklich auszureizen und Fahrgast- und Ertragsorientierung voranzubringen. Da erzähle ich Ihnen einfach einmal aus dem engen Nähkästchen von uns, welche Erfahrungen wir gemacht haben, und hoffe, dass das vielleicht die eine oder andere Inspiration gibt.

Wir haben in Innsbruck nach der Wahl ein Wahlversprechen einlösen müssen, aber es durfte natürlich nichts kosten. Trotzdem haben wir es durch eine Änderung des Tarifs und durch eine radikale Vereinfachung – mit allerlei Ungerechtigkeiten – geschafft, insgesamt die Zahl der Stammkunden zu verdoppeln und trotzdem – durch die ziemlich brutale Abschöpfung von den Leuten, die sich nicht binden lassen wollen – die Erlöse zu steigern. Das ist schon ein Pelz-Waschen-und-Nasswerden mit gewissen Grenzen. Das wird auch nicht ewig so gehen. Aber ich kann Ihnen sagen: So etwas lohnt sich, nämlich da noch einmal über das Klein-Klein der jährlichen Gießkannenerhöhung oder der einzelnen Tarifsegmente hinauszudenken.

Da sind wir als Branche – wir kennen NRW ganz gut – ein bisschen enttäuscht, dass wir da sehr unterschiedlich gut sind. Wir sagen: „Kundenbindung per Vertrag lohnt sich.“ Da brauchen Sie auch keine komplizierte E-Ticketing-Lösung oder so; denn das können Sie im Hintergrund ganz normal mit einer Karte abbilden und von der Bank abbuchen. Da lösen Sie sehr viele Probleme, wenn Sie möglichst viele Leute in die Vertragsbindung bekommen. Und diese Vertragsbindung müssen Sie natürlich auch in die elektronische Welt bekommen: dass diese Bindung an sich einen Wert darstellt, den Sie dann realisieren. – So viel aus dem idyllischen Innsbruck.

Ganz kurz in den münsterländischen Raum – der ja jetzt unterrepräsentiert ist, wie ich gelernt habe –: Wir durften im Münsterland und im Bereich Ruhr-Lippe die Entwicklung der Tarifstrategie für Gelegenheitskunden begleiten. Da war die Analyse eine sehr traurige: In den letzten fünf Jahren gingen sowohl die Stückzahlen als auch die Erlöse zurück. Das heißt, man konnte noch nicht einmal die Tarifierhöhung durchsetzen. Das ist also sehr traurig und auch ein ganz interessanter Markt; denn es sind genau die Kunden, die ab und an und seit Langem einmal wieder fahren und es immer weniger tun. Da lügt man sich auch in die Tasche, wenn man sagt: „Ja, die sind alle auf Abos umgestiegen.“ Das war nämlich auch nicht der Fall.

Das ist auch noch einmal eine ganz globale Nachricht: Uns geht es darum, dass wir uns mutig auf Handlungsmöglichkeiten besinnen, die die Stagnation, die wir haben ... Das muss man bei allen Erfolgsmeldungen ganz deutlich sagen: Der Marktanteil des Nahverkehrs steigt gerade nicht. Wir wachsen halt mit dem Markt mit und manchmal vielleicht noch ein ganz kleines My mehr.

Jedenfalls haben wir es da durch eine Umstellung geschafft, dass – trotz Bahnstreik – die Erlöse wieder um 7 % gestiegen sind und die Fahrgastzahlen sogar noch ein klein

bisschen mehr. Will sagen, dass man in diesem speziellen Rahmen – das will ich jetzt nicht auf andere Räume übertragen – tatsächlich handlungsfähig ist und auch mit den bestehenden Mitteln kurzfristig etwas machen kann.

Die Kenner der Materie wissen, dass das ein Verkehrsraum ist, in dem Einstimmigkeit gilt. Unsere Engelszungen waren in diesem Bereich also gut geölt. Viele interessante Details – ich schenke es mir jetzt, Ihnen diese vorzutragen – können wir gerne diskutieren.

Wir haben das E-Ticketing der Stadtwerke Münster begleitet. Das ist – landauf, landab wohl bekannt – ein Erfolgsmodell. Es ist aber natürlich mit einem irren Aufwand und einem wahnsinnigen Herzblut der ganzen Stadt und der Stadtwerke entstanden. Eine solche Situation finden Sie so nirgends vor. Trotzdem gibt es ein paar ganz spannende Erkenntnisse, die uns Mut machen sollten, auch in anderen Verkehrsräumen zumindest über eine alternative Tarifierung nachzudenken. Wir haben hier beispielsweise eine Flatrate eingeführt, die erst ab 8 Uhr gilt und bei der vorher sozusagen individuell abkassiert wird. Das kann man praktisch elektronisch sehr viel geschmeidiger machen. Da haben wir festgestellt, dass – obwohl die deutlich günstiger ist – nur ganz wenige Leute von der Vollzeitflatrate umgestiegen sind. Das heißt, es gibt einen Markt von Leuten, die sich dauerhaft für weniger Geld binden wollen, dann aber in der Summe mehr Geld ausgeben, als sie vorher für gelegentliche Nutzung ausgegeben haben.

Die große Botschaft der Erfahrungen aus Münster ist – das ist, glaube ich, der große Erfolgsfaktor, der uns leider woanders häufig fehlt –: Wir haben mit den Stadtwerken, die wir in diesem Fall beraten haben, und auch explizit dem Energiebereich, der gesagt hat: „Wir setzen auf das E-Ticket, weil wir da unsere Kundenkarte draufsetzen“, natürlich eine ganz andere Mächtigkeit. Das ist schon fast so wie bei den japanischen Eisenbahngesellschaften, die solche Systeme durchsetzen. Bloß haben wir diese Situation in anderen Gegenden – das muss man ganz deutlich sagen – eher nicht.

Wir haben – da können wir das große Wort der Drittnutzerfinanzierung mit herannehmen – einige große Firmenticketmodelle umgestellt, haben sehr viele Verträge gekündigt, haben in Stuttgart beispielsweise den ADAC aus so einem Vertrag herausgeschmissen, der so ein Ticket an seine Mitglieder weitergegeben hat – zur besten Sendezeit ohne Gegenleistung 10 % Rabatt; das geht nicht –, und die sind auch alle ganz brav umgestiegen. Sobald man den Arbeitgeber mit in die Pflicht nimmt, erhält man ganz andere Nutzerzahlen und stimmt die Wirtschaftlichkeit auch noch – gerade bei solchen Tickets, die in der morgendlichen Spitzenlast genutzt werden.

Hier kommt auch noch ein Thema hinzu, das wir häufig vergessen und bei dem die Betriebe häufig schlecht aufgestellt sind und häufig gar keine Verantwortlichkeiten haben: Das ist nämlich das Thema „Vertrieb“. Vertrieb ist jetzt nicht nur der Tausch von Geld gegen Fahrschein, sondern das ist die Marktbearbeitung. Wir haben eben in Stuttgart ein Key-Account-Management aufgebaut, also richtig Klinkenputzer, die zu Firmen gehen. Das ist ein Thema, das wahre Wunder wirkt. Und das muss natürlich auch immer passieren – da können wir noch so viel über innovative Tarife nachdenken.

Zu guter Letzt – das beantwortet, glaube ich, auch einige Fragen, die Sie gestellt haben; und das ist, glaube ich, ein Thema, bei dem wir hier schnell Konsens bekommen –: Wir drehen an einem ganz kleinen Schraubchen in der Verkehrsmittelwahl, wenn

wir uns nur über Tarife unterhalten. Wir übersehen in den Projekten häufig, dass wir das System anpacken müssen. Wir brauchen dazu auch den politischen Willen und den Mumm – den Arsch in der Hose, auf gut Deutsch –, das auch umzusetzen und auszuhalten.

Ein schönes Beispiel, das wir letztes Jahr sehr hektisch erleben durften und zum Glück gut ausgegangen ist – ich würde es Ihnen auch andernfalls erzählen –: Wir haben in der Stadt Nürnberg eine sehr radikale Tarifreform durchgeführt. Nachdem dort große Larmoyanz und stagnierende bzw. sinkende Nachfragezahlen da waren, haben wir den Tarif reformiert und haben gesagt: „Das geht nur, wenn man gleichzeitig die städtischen Parkgebühren anpackt.“ Die haben wir teilweise verdoppelt – mit Zustimmung der CSU-Fraktion, die auch, ökonomisch begründet, eingesehen hat, dass es durchaus marktverträglich und sinnvoll ist.

Will sagen: Nehmen Sie ruhig diese Schraubchen mit ins Kalkül, weil Sie dann einfach – und damit möchte ich schließen – Handlungsmöglichkeiten schaffen, die wir häufig übersehen und die richtig wirksam sind. Da geht es kurzfristig richtig um Millionen. – Danke.

Stefan Weigle (civity Management Consultants GmbH & Co. KG) (Stellungnahme 16/3484): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank auch noch einmal für die Einladung. Ich möchte direkt Bälle aufgreifen, die Herr Probst und Herr Castrillo mir hier mit zugespielt haben. Beim Thema „Weiterentwicklung von Tarif- und Vertriebsstrukturen“ ist es uns auch erst einmal wichtig, zu betonen, dass hier natürlich die Digitalisierung Möglichkeiten bietet, die komplexen Tarifstrukturen deutlich zu vereinfachen und damit Zugangsbarrieren abzubauen. Ob das dann tatsächlich heute schon der Fall ist, kann man sich genauer ansehen. Da machen wir dann eher unsere Fragezeichen dran. Wenn man sich auch die Bewertungen der Apps und der Webstores, die es heute gibt, unter Useraspekten anschaut, dann erkennt man, dass es dort sicherlich noch Nachholbedarf gibt.

Auch kann man mit der Digitalisierung natürlich auch an den Finanzierungsmöglichkeiten schrauben und Tarife ergiebiger machen. Die Frage ist aber, wie stark man den Nutzer, den Nutznießer oder die Allgemeinheit einbezieht. Das ist dann eher eine politische Frage und hängt weniger von den Systemen oder den Innovationen ab. Es hängt am Ende dann doch wieder von der politischen Lage ab.

Vorab möchte ich auch noch betonen: Das Schraubchen Vertriebs- und Tariffinnovationen ist in der Tat überschaubar. Die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl hängt von anderen Sachen ab. Also, wenn man den Shift in Richtung des öffentlichen Verkehrs hinbekommen will, dann ist – wie es Herr Castrillo gesagt hat – zunächst das Angebot das A und O: ein attraktives ÖPNV-Angebot, eine hohe betriebliche Qualität – dann dürfen die Straßenbahnen und Busse auch nicht im Stau stehen oder durch Personen am Vordereinstieg aufgehalten werden –, die Steuerung des Autoverkehrs. Und dann sind wir bei dem Punkt: integriertes Pricing. Wir erleben in wenigen Kommunen, dass auch Parkgebühren mit den Gebühren für den öffentlichen Verkehr gleichgezogen werden. – Das vielleicht vorweg.

Konkret zu den Tariffinnovationen könnte man natürlich ein bisschen ketzerisch fragen: Welche Innovationen? Kilometerabhängige Tarife, Check-in-Check-out-Systeme – das alles – gibt es in der Branche schon sehr lange. Tatsächliche tarifliche Innovationen scheitern dann häufig eher auch am politischen Mumm. Und dann kommen letztendlich Anpassungen des Tarifsystems heraus, die eigentlich eine digitale Abbildung von bestehenden Tarifkonzepten sind. – Das vielleicht dazu vorweg.

Welche „tarifliche Innovation“ wir begleitet haben, ist auch eine massive Absenkung des Jahreskartenpreises bei den Wiener Linien. Sie kennen das Modell; das hat auch in Deutschland zu entsprechenden Folgediskussionen und Projekten geführt. Dort wurde auf einen Schlag der Preis der Jahreskarte von schon sehr günstigen 450 € auf 365 € abgesenkt. Dahinter lag ein politischer Plan: Man wollte eigentlich 100 € pro Jahr als Signalpreis; es sind dann 365 € geworden. Wir durften das Unternehmen bei der Kalkulation der Erlöslücke, die dort entsteht, unterstützen. Leider sind diese Prognosen größtenteils auch eingetreten.

Warum erzähle ich das? Das ist natürlich eine tarifliche Innovation. Die ist aber auch eingebettet gewesen – das ist ganz wichtig –: Es wurden nicht nur die Preise abgesenkt, sondern es wurde gleichzeitig die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet. Es wurden die Parkpreise erhöht. Es wurde die Schwarzfahrergebühr auf sensationelle 100 € differenziert – ich weiß, das geht in Deutschland nicht; das müsste man aber eigentlich machen. Schwarzfahrergebühren müssten sich aus unserer Sicht auch an den Tarifniveaus orientieren. In Österreich ist das eben differenziert – kommunal – geregelt. Wer fährt bei 100 € Gebühr noch schwarz, wenn man für 365 € eine Jahreskarte kaufen kann?

Die Effekte, die es dann in Richtung der Marktwirkung gegeben hat – und das ist wichtig –: Natürlich haben wir – und das wird ja auch entsprechend kommuniziert – eine massive Steigerung der Jahreskartenverkäufe und der Kundenbindung an dieser Stelle zu verzeichnen. Die Neukundeneffekte, das Wachstum des öffentlichen Verkehrs in der Stadt bleibt auf einem Niveau, wie es auch vorher schon war oder wie es prognostiziert war, nämlich durch das allgemeine Wachstum der Stadt Wien, touristisches Wachstum und ein Stück weit durch die Einschränkungen des Autoverkehrs.

Also: Die Effekte, die man dort an Neukundeneffekten erzielt, sind sehr überschaubar. Es passieren massive Verschiebungen innerhalb des Sortiments. – Das vielleicht zum Wiener Modell.

Dann haben Sie im zweiten Fragenblock das Thema „Wie lassen sich Abonnentenzahlen steigern? Wie gehen Sie mit Gelegenheitskunden um?“ angesprochen. Das kann man ja zusammenfassen zu dem Thema „Wie erreicht man mehr Nachfrage?“. Haupttreiber waren, wie gesagt, das Angebot und die Steuerung des Autoverkehrs. Jetzt gibt es zwei Varianten: Entweder ich mache das wie in Wien und senke massiv ab oder ich differenziere die Tarife stärker aus; dann kann ich Zielgruppen ansprechen. Es wurden schon Beispiele genannt: eine kleine Zielgruppe, die sich vielleicht erst ab 8 Uhr binden will, Fahrradfahrer, die sich nur ein halbes Jahr binden wollen. Das kann man alles bedienen – das finden wir auch richtig. Es muss der Politik nur klar sein: Dann kann man nicht mehr gleichzeitig einen einfacheren Tarif fordern.

Ein sozialer Tarif, ein leistungsgerechter Tarif, einer, der Zielgruppen abschöpft, der wird komplex sein – das als Botschaft an die Politik –, wobei man das dem Kunden künftig wiederum mit elektronischen und digitalen Vertriebskanälen einfacher machen kann, sodass diese Komplexität im Hintergrund läuft.

Der dritte Fragenblock betrifft das Thema „Ergiebigkeit, Auswirkungen von Tariffinnovationen auf Ergiebigkeit und soziale Verträglichkeit“. Das hat, finde ich, kausal erst einmal nicht viel miteinander zu tun. Man kann Tarif- und Ticketinginnovationen einführen, die erst einmal keinen direkten Zusammenhang mit der Ergiebigkeit haben; das hängt dann von der Aussteuerung des Tarifsystems ab. Genauso ist es bei Sozialverträglichkeit.

Wir halten es im Übrigen auch für unkritisch, dass heute gewisse Zielgruppen noch von Mobileticketing etc. ausgeschlossen sind; das wird sich sukzessive auflösen.

Vielleicht noch zu Punkt 4 – Modellprojekte zu E-Tarifen –: Dort ist ein Punkt wichtig, den wir betonen wollen, nämlich dass das Ganze nur über Migrationsphasen geht – so wie es unter anderem der VRR angeht –, dass man parallel die elektronischen Kanäle und neuen Tarifmodelle aufbaut. Das heißt aber auch: Man muss sich erst einmal auf einen Parallelbetrieb – sprich auch höhere Kosten des Vertriebes – dort einstellen, weil man noch nicht gleich die Automaten abschrauben kann, sondern die Systeme parallel betreiben muss.

Das Gleiche gilt auf der Kundenseite: Man muss mit Erlösminderungen rechnen, wenn man zum Beispiel die neuen Tarifsysteme beanreizt und günstiger macht, damit die Leute die elektronischen Kanäle wählen. Auch das ist legitim, muss einem nur klar sein. Daran führt aber, glaube ich, kein Weg vorbei.

Der letzte Punkt war das Thema „Zugangsbarrieren“: Ich hatte jetzt schon mehrfach betont, dass das Thema „Zugangsbarrieren durch Tarif und Ticketing“ grundsätzlich überbewertet wird. Wenn man sich die Landschaft aber anschaut, dann glauben wir, dass ein erhebliches Potenzial innerhalb der Verkehrsverbünde, in Koordination mit den Verkehrsverbünden besteht, die digitale Welt zu harmonisieren. Es gibt in vielen Räumen – auch hier – Parallelangebote: Denken wir an den VRS mit Handyticketing Deutschland, easy.GO von den Stadtwerken Bonn, mit verschiedenen Fahrplanauskunftssystemen, die noch nicht miteinander verzahnt sind. Ich glaube, der VRR hat gerade eine Pressemitteilung herausgegeben, wie stark die App nachgefragt wird; die Leute wollen die Fahrplanauskunft. Der Verkauf hängt wiederum noch dramatisch hinterher.

Hier gibt es einfach Hausaufgaben zu erledigen mit Blick auf eine bessere Bündelung und Verzahnung der digitalen Informations- und Vertriebskanäle.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Weigele. – Dann beginnen wir mit der Fragerunde der Abgeordneten. Wir beginnen dann dieses Mal hier. Herr Dr. Bernecker hat sich zuerst gemeldet.

Prof. Dr. Tobias Bernecker (Sachverständiger der Fraktion der Piraten): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe eine Frage an Herrn Castrillo. Sie haben sehr absolut gesagt: „Ein Tarif muss komplex sein, damit er funktioniert.“ Das klingt für mich

jetzt so ein bisschen, als ob Sie Bemühungen um tarifliche Vereinfachungen aufgegeben haben. Vielleicht ist es in Ihrem Konzept auch gar nicht enthalten. Sie sagen: „Dann lösen wir das im Hinblick auf diesen komplexen Tarif, der im Hintergrund steht, eben über Innovationen im Vertrieb.“ Das erinnert mich so ein bisschen an Mobilfunk- und Datentarife; da wird das nach meinem Empfinden ganz ähnlich gehandhabt. Herr Probst hat uns gesagt, dass er in Innsbruck die Erfahrung gemacht hat, dass mit einem Einfachmodell am Ende die Zahlungsbereitschaft auch beim Kunden besser abgeschöpft worden ist. Dazu würde mich einfach Ihre Position interessieren. – Vielen Dank.

Benedikt Hauser (Sachverständiger der Fraktion der CDU): Meine Frage richtet sich insbesondere an die beiden letzten Vortragenden und ganz besonders an Herrn Weigele. Das Modell „Wiener Linien“: Sie hatten gesagt, es sei bei den „Wiener Linien“ eine Erlöslücke entstanden. Können Sie die für uns ungefähr beziffern oder maßstäblich machen? Wie relevant ist diese Erlöslücke, die dadurch entstanden ist?

Zweitens: Es wird ja insbesondere von Ihnen, Herr Weigele – auch in Ihren schriftlichen Ausführungen, die ja einen großen Umfang annehmen; das ist fast, als hätten wir hier ein Gutachten bestellt; dafür schon einmal vielen Dank –, unter anderem ausgeführt, es gäbe Möglichkeiten, andere Kundengruppen mit höherer Zahlungsfähigkeit zu gewinnen oder zu höherer Zahlung zu bewegen und dadurch eine Ausschöpfung der möglichen Einnahmen in diesem Bereich zu generieren, wenn man gleichzeitig auf der anderen Seite mit sozialen Tarifen und sozialbedingten Tarifen dafür sorgt, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen keine zu hohen Preise zahlen.

Welchen Anreiz sehen Sie denn für jemanden, der ein mittleres bis hohes Einkommen hat, unbedingt den doppelten bis dreifachen Preis eines sozialtarifierten Preises zu zahlen und dann mit dem ÖPNV zu fahren? Haben Sie da Vorstellungen? Gibt es Mehrwerte, die man liefern muss? Gibt es irgendwelche anderen Maßnahmen, von denen man sagt: „Deswegen steigt der dann auch in den ÖPNV um“? Einmal von Restriktionsmaßnahmen – „Du darfst sowieso mit dem Auto gar nicht mehr in die Stadt fahren“ – abgesehen; denn das ist ein ganz anderer Faktor.

Wie hoch schätzen Sie die Potenziale ein, die darin liegen? Sind es nennenswerte, signifikante Potenziale, die tatsächlich eine echte Kofinanzierung erzeugen könnten, oder reden wir hier über einen relativ kleinen Gesamtbetrag, den wir dort erwirtschaften können? Die jetzige Zusammensetzung der ÖPNV-Kunden ist ja in der Tat relativ durchmischt, aber eher in der unteren Hälfte als in der oberen Hälfte der Einkommensverteilung angesiedelt. Also: Gibt es da ganz viele Potenziale, die Sie sehen? Haben Sie das irgendwann einmal berechnet? – Diese Frage richtet sich auch an Herrn Probst.

Henning Rehbaum (CDU): Zunächst eine Frage an Herrn Castrillo: Der E-Tarif des VRR basiert, wenn ich das richtig verstanden habe, auf Kilometern. Ich frage mich noch immer, warum man nicht die Komponente Zeit in den Vordergrund stellt, wenn man einen – so sage ich einmal – inhomogenen Verkehrsraum hat. Der VRR besteht ja auch nicht nur aus Großstadt; er ist ja auch ein bisschen ländlich geprägt, kann man fast sagen – das soll es geben. Trotzdem ist die Verkehrsleistung, die erbracht wird,

sehr von zeitabhängigen Komponenten determiniert. Also: Die Kosten im Nahverkehr sind überwiegend Personalkosten, die sich auch nicht nach Kilometern bestimmen, usw. usf. Also: Ist es da nicht sinnvoller, den Zeitfaktor zu nehmen? Der ist im Grunde auch viel einfacher zu berechnen; man braucht gar keine geografischen Daten, gar keine Haltestellendaten; man kann einfach die Uhr anstellen, und dann läuft das. – Das einfach einmal als Frage.

Eine Frage an Herrn Clemens: Sie sagten, durch die E-Ticket-Strategien in den Niederlanden und in Deutschland ist der Graben im Grunde wieder größer bzw. tiefer geworden, ist es schwieriger geworden. Aber wo liegt denn eigentlich das Problem? Ich dachte immer, eine Schnittstelle zwischen Systemen zu programmieren, wäre eine machbare Aufgabe. Es gab ja auch einmal das Thema „Kernapplikationen“. Die GmbH wurde, glaube ich, sogar durch einen Niederländer geleitet. Ich dachte, die Welten wären ganz nah beieinander. Wir können ja zum Mond fliegen, aber warum können wir da nicht eine Schnittstelle programmieren?

Herr Weigele, Sie nennen das „Wiener Modell“. Herr Hauser hat ja gerade schon nach der Finanzierungslücke noch einmal gefragt. Wie ist das denn in Heidelberg gelaufen? Da ist auch diese radikale Vereinfachung im Tarifsysteem erfolgt. Wie hat sich das denn auf die Gesamteinnahmen des VRN ausgewirkt? – Danke.

Jörg Niemann: Ich habe auch noch einmal eine generelle Frage zum Verhältnis von leistungs- oder verursachergerechten Tarifmodellen zur Komplexität. Ich konnte das nicht richtig greifen. Es stand im Raum: Wenn man leistungsbezogene Vergütungen haben möchte – zum Beispiel nach Zeit oder Kilometern; da hat mir Herr Rehbaum eine Frage schon vorweggenommen –

(Henning Rehbaum [CDU]: Oh! Entschuldigung!)

– alles gut –, dann würde das automatisch eine komplexe Struktur nach sich ziehen. Das kann ich, ehrlich gesagt, nicht ganz erkennen. Im Hinblick auf die Handywelt mit diesem Abrechnungssystem und einer degressiven Struktur habe ich noch nicht verstanden, wo da eine Komplexität aufwächst, zumal wir ja sozusagen die analoge Welt – das ist ja auch schon gesagt worden – bestimmt in einer Übergangsphase, vielleicht sogar dauerhaft noch behalten werden. Das heißt, die Möglichkeit, zwischen diesen beiden Tarifwelten – digital und analog – zu wählen und dann gegebenenfalls darüber die Sozialtickets auch zu buchen, wäre ja sozusagen über die Dualität beider Systeme gewährleistet.

Dann noch eine Frage: Wir sind eine Enquetekommission des Landes; viele Tarifmodelle sind logischerweise lokal verortet, weil es immer die spezifische Situation vor Ort zu berücksichtigen gilt. Aber: Kann man aus diesen Erfahrungen, die Sie aus Ihren Projekten haben, etwas abstrahieren, was wir als Land gebrauchen könnten, um Empfehlungen zu geben? Wir können keine Gesetze umschreiben, wir können wahrscheinlich auch keine Fördergelder geben, aber wir können möglicherweise eben an die relevanten Branchenakteure Formulierungen und Empfehlungen geben. Gäbe es da sozusagen eine gemeinsame Schnittmenge, was aus Ihrer Sicht für die Zukunft beachtet werden sollte? – Vielen Dank.

Thomas Nückel (FDP): Zunächst eine Frage an Herrn Castrillo: Gerade war ja auch viel von Stagnation die Rede. Sieht das beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auch so aus? Ich habe einmal gehört, man wolle die Fahrgastzahlen in den nächsten zehn Jahren noch steigern.

Für viele Fahrgäste gibt es einen Grund, warum sie den Öffentlichen Personennahverkehr manchmal nicht benutzen, nämlich weil das Zurücklegen der Strecken manchmal zu lange dauert. Gibt es da eine Möglichkeit, wenn man es entfernungsabhängig macht, den Zeitfaktor auch eine Rolle spielen zu lassen? Als Beispiel: Von Herne nach Düsseldorf braucht man 58 Minuten – das sind 55 km –; von Herne nach Marl – das sind knapp 20 km – braucht man fast zwei Stunden. Gibt es da die Möglichkeit, Anreizmodelle zu schaffen?

Das Sozialticket, schreibt die „WAZ“, wird nur von 10 % der Berechtigten genutzt, und trotzdem kostet es das Land 40 Millionen €. Ist es damit eigentlich ein Flop? Oder: Wie könnte man diese Zielgruppe oder das soziale Anliegen noch anders besser erreichen?

An Herrn Clemens: Sie schrieben, glaube ich, von geringen Zahlen bei den Dauerpendlern. Wie viele sind es eigentlich? Und wie viele sind es eigentlich am Wochenende, also Wochenendbesucher, bei diesem Verkehr? Was haben Sie da registriert?

Herr Probst hat ja gerade, glaube ich, das FlexAbo in Münster angesprochen, mit dem also sozusagen Verkehrsleistungen und Energieleistungen miteinander verknüpft bzw. gekoppelt werden. Was ist da die wirtschaftliche Konzeption oder Überlegung? Dies würde mich interessieren. Und: Glauben Sie, dass das auch ein Modell beispielsweise für das Ruhrgebiet wäre? Münster ist ja schon eine andere, irgendwie besondere Stadt.

Es wurde gerade von Nürnberg gesprochen, wo man die Nutzung der Parkplätze verteuert hat. Ich kenne einen Artikel aus den „Nürnberger Nachrichten“, in dem gesagt wird – ich sage es jetzt einmal platt –: „Das ist alles Unsinn und eher zu vernachlässigen, weil sowieso die meisten Parkplätze privat sind. Die haben sich da gar nicht unter die Knute bringen lassen.“ Worüber sprechen wir dann also? – Das wäre die kleine Frage.

Herr Weigele, jetzt ist Wien natürlich so ein schöner gekernter Ballungsraum. Lassen sich Ihre Erfahrungen in Wien auch auf polyzentrische Metropolen anwenden? Im Ruhrgebiet haben wir kein richtiges Zentrum, sondern es sind ganz viele Zentren.

Glauben Sie, dass man über das, was Sie zur Parkraumbewirtschaftung erwähnt haben, mehr Berufspendler in den ÖPNV bekommt?

Dirk Schlömer (SPD): Bei mir dreht es sich um das Thema „Einnahmeaufteilung“. Es war sehr interessant, Herr Clemens, zu hören, dass man auch darauf verzichten kann. Wie viele Unternehmen haben Sie denn in diesem Bereich? Ich fände es hier sehr interessant.

Punkt 2: Wenn man jetzt einmal die moderne Technik etwas weitertreibt und genau erfassen kann, wer wann mit welchem Verkehrsmittel – okay, das „wer“ von mir aus

nicht – wo gefahren ist, dann wäre doch diese gesamte hypothetische Einnahmeaufteilung obsolet, oder? Wenn man ganz klar erfassen kann, wie viele Leute eben mit welchem Bus und welcher Straßenbahn in welcher Stadt gefahren sind, lässt sich doch eigentlich ticketscharf feststellen, wie die Einnahmen – egal, wo sie zustande kommen – dann verteilt werden. Also: Wäre nicht eine moderne Fahrkarte oder ein modernes Ticketsystem da auch hilfreich, vernünftige Lösungen zu finden?

Denn ich glaube, die Systeme, die wir in den letzten über 20 Jahren entwickelt haben, haben sich so festgefahren – übrigens natürlich auch in den Köpfen derer, die sie weiterentwickelt haben, dass man vielleicht auch irgendwie einmal einen Schnitt machen und neu anfangen müsste. – Wie stehen Sie dazu? Die letzte Frage ist natürlich jetzt für alle freigegeben, um dazu Stellung zu nehmen. – Danke schön.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der Fraktion der SPD): Eine Frage an die beiden Berater, an Herrn Weigele und an Herrn Probst – das greift so ein bisschen die Anmerkung von Herrn Niemann auf –: Macht es Sinn – wir sind hier in der Enquetekommission des Landes – so etwas wie eine Digitalisierungsstrategie oder auch eine E-Ticket-Strategie für das Land NRW zu entwickeln, also den Einstieg von oben nach unten zu wählen, wobei ja bereits die Einführung des E-Tickets innerhalb der Verbünde schwer genug ist? Wenn man so etwas macht – wir wissen ja, dass Tarif eine unternehmerische Angelegenheit ist; das haben wir heute Morgen schon gehört –, muss man die Unternehmen auf jeden Fall mit auf diesen Weg nehmen. Mit welchen Argumenten kann man sie da gewinnen? Die Beispiele, die Sie hier bringen, zeigen ja, dass das Ergebnis in Euro nicht immer ganz einfach zu verkraften ist – sage ich einmal – und auch aus Unternehmenssicht nicht immer einfach positiv ist.

Wie müsste man vorgehen, wenn man so etwas macht? Sicherlich nicht mit einer Big-Bang-Strategie, unterstelle ich einmal; das kann nicht funktionieren. Der VRR setzt einen Piloten auf. Ich habe nach einem ähnlichen Piloten auch in den vorhergehenden Sitzungen gefragt. Wäre es denkbar, einen Piloten zu machen, der über die Verbundraumgrenze VRR/VRS – also zum Beispiel Düsseldorf–Köln – geht und dort einen digitalisierten Tarif mit entsprechendem Verkauf über Smartphone oder wie auch immer zu gestalten, um von vornherein auch die Erweiterungsmöglichkeit in Richtung NRW im Fokus zu haben, also dem entgegenzutreten, dass man sagt: „Jeder macht so seinen eigenen Kram“, sondern: „Wir versuchen daraus, mittel- bis langfristig etwas Gemeinsames und etwas Ganzes zu machen“?

Und im technologischen Bereich: Welche Voraussetzungen wären da zu treffen? Können wir da auch über Förderbedingungen usw. reden? Denn mir scheint es schwierig zu sein, wenn man viele kleine Feuerchen macht, daraus nachher ein für den Kunden verstehbares Ganzes entstehen zu lassen. Das muss ja auf jeden Fall sichergestellt sein. Nahverkehr heißt zwar „nah“ – und die meisten fahren auch „nah“ –, aber die meisten fahren ja auch woanders einmal „nah“, und die sollten sich auch da im Gesamtsystem auskennen.

Wenn wir so etwas wie eine NRW-Mobilitätskarte oder so ein Mobilitätshandy oder was auch immer hätten: Wäre das aus Ihrer Sicht auch angesichts der Kenntnis der hiesigen Strukturen, die ja – sage ich mal – nicht so ganz einfach sind, überhaupt denkbar? Darf man das denken? Kann man das denken?

Rolf Beu (GRÜNE): Herr Castrillo, das einzige Solidarmodell in größerem Maße, das wir kennen, ist tatsächlich das Studi-Modell. Könnte man sich auch noch andere vorstellen, die auch so – das sage ich jetzt einmal ganz bewusst – erfolgreich wären?

Sie hatten das E-Ticket im VRR angesprochen. Noch einmal: Gibt es da tatsächlich auch – ich glaube, auch Herr Vorgang hat es gerade noch einmal gesagt – Herangehensweisen, das auch tatsächlich über die Verbundgrenzen hinweg so zu machen, dass es dann tatsächlich nicht Insellösungen für jeden möglichen Tarifverbund – das sind ja nicht nur drei; das sind ja mehrere – letztendlich gibt, um am Ende auch den Traum erfüllen zu können, dass man nicht nur zwischen Düsseldorf und Köln, sondern das Ganze auch darüber hinaus nutzen kann?

Herr Clemens, eines hat mich gewundert. Es ist natürlich eine absolut simple Lösung, wenn man auf die Einnahmeaufteilung verzichtet; damit kann man ja riesige Bürokratiekosten sparen. Aber andererseits gibt es das andere extreme Beispiel, das ich aus dem VRS kenne, dass Unternehmen schon seit vielen Jahren die Einnahmeaufteilung selber anzweifeln und sich am Ende vor allen Gerichten wiederfinden, weil sie sich um einzelne Kunden und um Zehntausende Euro streiten. Zwischen diesen beiden Möglichkeiten müsste es ja auch einen Mittelweg geben. Ist da nicht E-Ticketing schon das Richtige?

Dabei stelle ich mir natürlich gerade in Bezug auf den grenzüberschreitenden Verkehr die Frage, ob es dann nicht teilweise zu hochschwellig ist – wenn man in Aachen am Hauptbahnhof steht und dort ein Bus in die Niederlande fährt, man aber gar nicht weiß, welche Möglichkeiten man diesbezüglich überhaupt hat, damit fahren zu können, weil die Ansätze unter Umständen ganz andere sind. Es ist also auch eine Frage der Vermittlung des Ganzen. Dies möchte ich als Thema nennen.

Das Dritte war das Thema „Wien“, das mir auffiel. Herr Probst, Herr Weigele: Führt dieses doch auch sehr einfache System wirklich zu Einnahmeausfällen oder eher zu höheren Einnahmen oder eher zu einer Mischform, dass das Angebot damit besser wurde, oder ist das Defizit, das die Stadtverwaltung zu tragen hat, wenn man die gesamte Angebotsstruktur betrachtet, höher geworden? Also noch einmal genau: Wo ist die Abgrenzung bezogen auf höhere Kosten und höhere Einnahmen? – Vielen Dank.

Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen): Das Beispiel „Wien“ ist gerade schon genannt worden. Mich würde auch noch einmal interessieren, ob es ein Instrument ist, das dennoch wichtig ist.

Auch noch einmal zu der Frage „Digitalisierungsstrategie“: Herr Weigele, Sie sprechen in Ihrem Beitrag auch an, dass es sinnvoll ist, innerhalb gleicher Verbundräume nicht verschiedene Apps zu haben. Das ist auch meine Vorstellung. Vielleicht bewege ich mich jetzt immer – ich komme aus Aachen – in diesem Bereich, ich komme aber auch an andere Orte in der Republik, und da muss ich mich immer wieder auf eine neue App einlassen. Ist es nicht auch von dieser Seite her sinnvoll, von Landesseite her eine Digitalisierungsstrategie zu haben, die wirklich versucht, für den Nutzer den Zugang – ob es über die App oder über Tarif läuft – zu vereinfachen. – Das wäre meine Hauptfrage.

Vorsitzender Oliver Bayer: Zu den Fragen des Abgeordneten der Piratenfraktion – das bin ich –: Ich schließe an die Fragen bezüglich des Wiener Modells an, vor allem natürlich an Herrn Weigele. Wir hatten mehrere Fragen, die sich darauf beziehen, was am Ende eigentlich dabei herauskam: Angebotsverbesserungen, evtl. mehr Fahrgäste usw. usf. Es wird aber auch festgestellt: Es wurde offenbar die vorhandene Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste in allen Zielgruppen komplett abgeschöpft. Jetzt fragt sich natürlich: Welche Bewertung ist an dieser Stelle entscheidend? Vermutlich können Sie jetzt gar keine Antwort geben, welche entscheidend ist. Die Frage ist: Wer entscheidet, oder wo entsteht die Entscheidung, was wichtig ist? Wo sind bei einer solchen Entscheidung die Probleme? Existieren in Deutschland Probleme, so etwas zu entscheiden? Was könnte eine Lösung sein, sich dafür zu entscheiden, ob man die Zahlungsbereitschaft aller Zielgruppen möglichst komplett abschöpfen möchte oder ob man andere Ziele erreichen will?

Dann fragten Sie auch, Herr Weigele, was gibt es denn für Innovationen? An alle: Wenn Sie noch neue Innovationen kennen, die wir noch nicht kennen, legen Sie sie uns vor! Wir werden sie garantiert aufnehmen und besprechen.

An Herrn Castrillo: Sie sagten beim Stichwort E-Ticketing, was wird es bringen?, was hat es gebracht? und dass man das noch nicht universell beantworten kann. Inwiefern sollte man da auf die laufenden Modellversuche in Frankfurt und Heidelberg warten? Beziehungsweise was kann man da erwarten, was Sie auch noch nutzen können?

Kurz zu dem, was Herr Clemens gesagt hat, Verzicht auf Einnahmeaufteilung. Das trifft nicht den Punkt, dass jetzt alle auf Einnahmeaufteilung verzichten sollten, aber es trifft ein großes Problemfeld.

Das geht auch wieder an Herrn Castrillo, aber auch an Herrn Clemens: Wie kann man denn die Einnahmeaufteilung vereinfachen? Ich als Pirat kann mir sehr gut vorstellen, dass man sie sehr gut vereinfachen könnte, wenn man keinen Fahrscheinverkauf hat. Dann ist das Feld nicht so schwer. Was könnte denn funktionieren? Selbst wenn man technisch die Möglichkeit hätte, die Herr Schlömer angesprochen hat, und sie auch datenschutzrechtlich umsetzbar ist: Würde das dazu führen, dass wirklich die Einnahmeaufteilung vereinfacht würde? Oder hätte man die Probleme dann nicht immer noch?

Davon ausgehend hatte Herr Probst die Ungerechtigkeiten angesprochen, die man eingeführt hat bei dem Ticket, in diesem Fall für die Fahrgastebene. Man hat es elegant, einfach und verständlich gemacht und damit die Beliebtheit erhöht. Lässt sich mit ein bisschen mehr Ungerechtigkeiten auf der anderen Seite Einnahmeaufteilung so sehr vereinfachen, dass es an der Stelle eleganter ist?

Letzte Frage an Herrn Probst zum Thema Beispiel Innsbruck: Dort wurde aus politisch motivierten Gründen ein Maximalpreis für das Jahres-Abo festgesetzt. Wie sah da das Ergebnis aus? Wer fuhr denn mehr mit dem ÖPNV – Abonnenten, Gelegenheitskunden oder neue Kunden? Da wir es häufig diskutiert haben: Kann man feststellen, wie viel Fuß- und Radverkehr auf den ÖPNV verlagert wurden?

Ich weiß, es ist schwer festzustellen, wenn man nicht gerade eine Studie dazu gemacht hat. Ging denn die Wertschätzung des ÖPNV aufgrund des geringeren Preises zu-

rück? Lässt sich da irgendetwas ermitteln? Gibt es irgendwelche Annahmen, die getroffen wurden, dass es eine geringere Wertschätzung bezüglich des ÖPNV aufgrund des geringen Preises gibt?

Abschließend an Herrn Castrillo: Ist ein politisch gesetzter Maximalpreis auch im VRR möglich? Was hätte das für Auswirkungen? Ich würde jetzt aus organisatorischen Gründen gerne mit Herrn Clemens bei der Antwortrunde beginnen.

Thomas Clemens (stellwerk b.v., JW Heerlen) (Stellungnahme 16/3422): Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank für die Fragen. Ich gehe nach der Reihenfolge der Fragestellungen vor. Herr Rehbaum, Sie haben begonnen. Ich musste während der Frage acht- oder neunmal nicken. Als ich mich zum ersten Mal mit dem Thema beschäftigt habe, habe ich genauso gedacht wie Sie. Das kann doch wohl echt nicht wahr sein, dass zwei Länder, die technologisch hoch entwickelt sind, die das Gleiche wollen, auf die gleiche Art und Weise etwas zustande bringen, was nicht miteinander kompatibel ist. So traurig das ist – es ist leider so.

Es ist genauso, als wenn Sie mit der Elektrolok von Deutschland in die Niederlande fahren wollen. Dann haben Sie zwar in beiden Ländern eine Oberleitung, da fließt Strom durch, aber in einem Land läuft 15 kV Wechselstrom, im anderen anderthalb kV Gleichstrom. Das kriegen Sie nicht hin, wenn das Fahrzeug nicht mit einem entsprechenden Wechselrichter ausgestattet ist. Das kostet viel Geld.

Genau das Gleiche haben wir hier. Der sogenannten VDV Kernapplikationsstandard ist nicht kompatibel mit dem niederländischen OV-chipkaart-Standard. Es hat in den letzten Jahren schon diverse Gespräche zwischen dem VDV und dem niederländischen Verkehrsministerium gegeben. Die haben alle bislang zu keinen greifbaren Ergebnissen geführt, weil es technisch nicht möglich ist, diese zu kombinieren. Im Moment gibt es zwei Lösungsrichtungen. Das eine ist multikompatible Hardware und entsprechende Software zum Beispiel für Busse und Bahnen, die unterschiedliche Standards lesen kann, den VDVK, OWC, demnächst EMV, also Kreditkarten- und Bankkartenbezahlung usw. und sofort. Das kostet natürlich mehr Geld und ist im Vertrieblichen und Abwicklungstechnischen auch schwieriger. Aber ich kann zumindest ein bisschen Durchgängigkeit schaffen.

Das zweite ist, in der nächsten Generation des E-Tickets, diesen Fehler nicht noch einmal zu machen. Das heißt, was jetzt so schön token based ticketing heißen wird oder ID-Ticketing 2.0, dass es da schon vorab zu einer Abstimmung kommt zwischen den entsprechenden deutschen und niederländischen Stellen. Das gibt es zum Glück jetzt zwischen VDV, ITS und den niederländischen Open Ticketing Institut, die sich da zusammensetzen und auch ein Memorandum of understanding unterzeichnet haben, dass es da zu einem gewissen Standard, zumindest zu einer Interoperabilität kommen wird. Da ist dann die Frage, wann das im Markt flächendeckend erhältlich sein wird. Bis dahin lautet die Antwort leider Inkompatibilität.

Herrn Nückel fragte nach Zahlen im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Region, wo wir herkommen, ist eine sehr heterogen strukturierte in drei Ländern. Insofern nenne ich Ihnen einfach Beispiele. Wir sitzen in Heerlen, es gibt ziemlich starke Verkehrsströme zwischen Heerlen und Aachen und auch zwischen einer Nachbarkommune von

Heerlen auf niederländischer Seite und Aachen–Kerkrade. Die bewegen sich im Bereich von knapp 20.000 Fahrzeugen, die täglich über die Grenze fahren, auf der Autobahn sind es ungefähr 30.000 grenzüberschreitende Pendler. Das sind dann sowohl Studenten als auch Schüler als auch Arbeitnehmer – Tendenz steigend. Das Letzte, was ich weiß, ist, dass wir Nutzer auf der Bahnverbindung haben, knapp unter 1.000. Dauernutzer in dem Bereich werden vielleicht 20 %, 30 % sein. Es ist ein sehr niedriger Modal Split, der in gewisser Weise verwunderlich ist. Wenn Sie auf den Relationen mit dem Auto unterwegs sind, dann haben Sie auch keine Freude daran. Insofern ist es den Barrieren, die ich habe, im Angebot und in der Tarifierung zuzuschreiben, dass hier nicht mehr Leute den ÖPNV nutzen.

Herr Schlömer hatte nach der Einnahmearteilung gefragt und war ganz überrascht, dass das da geklappt hat. 15 Verkehrsunternehmen fahren derzeit im Gebiet der Euroregion Maas–Rhein – in Belgien, den Niederlanden und Deutschland, die das seinerzeit beschlossen haben bzw. deren Nachfolger aufgrund von Ausschreibungen, Neuvergabe der Verkehrsverträge das weiterhin so handhaben. Das hat bis heute nicht zum Ausstieg eines Unternehmens oder zum Bruch dieser Koalition geführt. Aber – das muss man ehrlicherweise sagen – es hat auch schon kräftig Ärger gegeben.

Vor ein paar Jahren gab es den Fall, dass die niederländische Staatsbahn, auf Teufel kommt raus, verkauft hat, aber das auf keiner einzigen Strecke, die Sie befahren haben, das mehr Gültigkeit hatte. Veolia, die den Regionalverkehr da fahren, haben sich zu Recht beschwert. Dieser Streit konnte im Vergleich beigelegt werden. Das passiert dann natürlich, wenn Sie so etwas haben. Insofern kommt es Ihnen entgegen, wenn ein Raum gewissermaßen verkehrlich zwischen den Unternehmen relativ harmonisch aufgestellt ist, was Fahrgastzahlen und was zurückgelegte Abstände anbetrifft.

Und ganz klar: Krückenlösung klingt negativ – das war der kleinste gemeinsame Nenner, damit man den Einstieg schafft. Und es war auch ein Symbol nach außen: Wir wollen etwas. Deswegen beißen wir in den sauren Apfel, dass uns vielleicht hier und da zwei Cent Erlöse wegbrechen. Das hat schon Symbolcharakter.

Damit die Frage verbunden: Bringt der technische Fortschritt eine Vereinfachung? Ich bin davon überzeugt, ja, dass genau das eintreten wird durch das digitale Ticketing und die entsprechende Registrierung dieser Fahrten im Auschecken oder check-in, wie out, was auch immer da kommen mag. Dadurch wird zumindest eine automatisierte Einnahmearteilung möglich. Damit sind nicht alle Konflikte aus der Welt geschaffen. Ich denke mal, es wird gerechter und es wird aktueller und mit weniger Aufwand administrierbar.

Herr Beu hatte auch in die Richtung gefragt: Einnahmearteilung beim Regio-Ticket – wie funktioniert das? Ist das ein Modell für die Zukunft? Ich sage, es ist natürlich kein Modell für die Zukunft, weil es nicht 100%ig gerecht ist. Aber da, wo keine andere Lösungen möglich sind, für den Kunden überhaupt etwas anbieten zu können, sollten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ruhig etwas mutig sein, über ihren Schatten springen, damit sie gewisse Risiken dort eingehen können.

Ich kann nur wiederholen: Das elektronische Fahrgeldmanagement, wenn es denn flächendeckend eingerichtet ist, kann im Rahmen einer Aufteilung durchaus helfen. Damit habe ich auch Ihre Frage beantwortet, Herr Bayer. Es ist dann die Frage: Wie geht

man mit den Personendaten um, wenn entsprechende Fahrten registriert und die Einnahmeaufteilung auch nutzbar gemacht werden. Ich stecke jetzt nicht tief genug drin, aber ich denke, dass im Bereich des ID- bzw. token based Ticketings eine solche Splitting möglich sein müsste, dass einerseits die Kundendaten sicher beim einzigen Vertragspartner, den der Kunde hat, sind und die Fahrtdaten als abstrakte Daten für die Einnahmeaufteilung genutzt werden können.

Noch ein kurzer Einschub, Herr Vorgang hat eben von der Digitalisierungsstrategie gesprochen, die gegebenenfalls NRW-weit gefahren kann sollte. Wenn es zu so etwas kommen sollte, kann ich nur noch einmal meinen Appell von eben wiederholen, dass man, bitte schön, die grenzüberschreitende Komponente hier nicht vergessen darf und nicht den Fehler wiederholen darf, der vor ein paar Jahren gemacht wurde, als sich die nationalen Systeme voneinander wegbewegt haben.

Vorsitzender Oliver Bayer: Vielen Dank, Herr Clemens. – War noch eine konkrete Frage an Herrn Clemens offen? – Dann machen wir weiter mit Antworten von Herrn Castrillo.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Gelsenkirchen) (Stellungnahme 16/3412): Ich versuche, die Reihenfolge einzuhalten. Ich habe gesagt dass ich komplexe Tarife nicht mehr verspreche zu vereinfachen, sondern die Nutzung zu vereinfachen, weil ich zutiefst davon überzeugt bin, dass wir gerade im Schienenbereich keine komplexen Tarife haben. Da wir ein Benchmark mit anderen Verkehrsverbünden haben, sind wir im VRR gut aufgestellt, was die Preisstufenstruktur angeht, was die Abos im Stammkundenbereich angeht.

Wenn Sie heute Schüler befragen, haben die ihr SchokoTicket. Wenn Sie die Senioren fragen wie mein Vorgänger, dann hat er das Barenticket hoffentlich immer noch. So haben wir eine gute Struktur. Wir arbeiten weiter daran – das war von der Seite nur ein Aufrütteln. Wir haben die Preisstufen fünf auf vier reduziert. Von der niederländischen Grenze bis nach Westfalen ist das sehr respektvoll. Wir haben das Thema Zusatzticket aufgegriffen. Das ist immer ein Thema. Sie beschäftigen sich landesseitig ja auch mit den Themen. Sie haben Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern. Das sind die Ein-Prozent-Sachen, die sind für die Leute eine hohe Betroffenheit. Das sind dann die grenzüberschreitenden Verkehre oder die Firmentickets: Warum bekomme ich so etwas nicht? 99 % der Leute haben vernünftige Tarife. Wir arbeiten trotzdem weiter.

In Oberhausen haben wir gerade ein Projekt vier Stunden, vier Euro, wobei wir versuchen, das aus den Spitzenzeiten raus zu bekommen. Wir beschäftigen uns auch mit dem Thema Lenkung von Verkehren. Es ist faktisch so, dass wir in Spitzenzeiten im Grunde die Leute nicht wegbekommen. Jetzt möchte ich Sie einmal politisch fragen: Wie wollen Sie den Menschen das sagen, gehen sie zu einem Arzttermin später! Das sind Sachen, die wir mit den E-Tarifen angehen müssen, Anreize schaffen, das positiv zu schaffen, um Verkehre auch zu lenken.

Wo wir die Komplexität wirklich reduzieren wollen, ist im Grunde in diesem Taxitarif. Ich schaue mal nach Holland. Ich denke, in London ist es auch ein Thema. Bevor wir uns groß Chipkarten überlegen, lasst uns doch die Infrastruktur des Kunden nutzen. Da haben wir gleich Informationen mit drin. Der Kunde bringt seinen Zielort mit, den

Rest erledigt im Grunde das Smartphone im Routing. Das ist für uns ein Riesensprung. Das ist auch die Überleitung zu der Frage von Herrn Rehbaum. Wir kalkulieren im Feldtest jetzt erst einmal mit Kilometern. Nur Kilometer bedeutet, keine Grenzen zu kommunizieren. Wir wollen davon wegkommen. Bei Stundentarifen müssten wir zumindestens verbundweit sagen: So etwas kann man mal in Städten beziehen. Der Fahrgastverband hatte auch spontan gefragt: Wie machen wir es mit Störungen? Die wir kaum haben. Was wir machen, ist, wir machen diesen E-Tarif auf Basis von Kilometern. Wir werden aber in dem Feldtest sehr wohl Elemente haben. Wir haben die Kalkulationsbasis, weil wir die Bewegungsdaten haben. Wir haben auch vom Fraunhofer Institut ein Kalkulationsprogramm. Auf der Basis werden wir uns genau überlegen, welche Varianten wir haben.

Was wir nicht mehr machen, ist, uns jetzt schon den ganzen Blumenstrauß zu überlegen. Dass in der Zielperspektive – ich hoffe, ich werde es in meiner aktiven Zeit erleben – wir in Kombination mit autonomem Fahren auf eine ganz andere Welt zusteuern, dass wir irgendwann einmal sagen werden: In Düsseldorf hat einer 500 km Mobilität gekauft. Es ist egal von wem. Er fährt Bus und Bahn, er fährt Taxi, er fährt Carsharing. Ob es eine Rechnung ist – ich komme aus der Telekommunikation. Da hat man solche Monsterprojekte, auch in Stuttgart gibt's die. Die gehen manchmal am Bedürfnis des Kunden vorbei. Es ist klar, wir brauchen nicht immer nur eine Rechnung. Ganz ehrlich, wenn im Carsharing-Auto irgendetwas nicht funktioniert, will der Kunde auch nicht mit dem, der die Rechnung geschrieben hat, reden, sondern mit dem, der das Problem löst. Wir beschäftigen uns sehr stark mit dem Thema nächste Tarifgeneration. Ich hoffe, dass ich damit die Frage von Herrn Rehbaum und von Ihnen auch beantwortet habe.

Zeit ist eine Schwierigkeit. Unbestritten ist, im Bereich Stadt ist eine Zeit-Flatrate viel spannender als zum Beispiel ein Tagesticket, auch für Touristen 24 Stunden/48 Stunden-Ticket. Da bin ich ganz bei Ihnen. Wir müssen immer das machen, was der Kunde schon kennt. Taxitarif – im Grunde kennt er die Routine. Man steigt ein, das Taxometer gibt einen Grundpreis. Das geht nach Kilometern. Natürlich gibt es dort nicht nur einen Kilometertarif, sondern auch eine Zeitabhängigkeit, wenn er im Stau steht. Wollen wir schon so in die Thematik einsteigen, dass wir sagen: Wenn wir eine Störung haben oder wenn wir schneller fahren, zahlst du mehr. Deshalb wollen wir erst einmal einsteigen. Das wären die Fragen von Herrn Rehbaum.

Herrn Niemann, Sie hatten das Thema Nutzerfinanzierung angesprochen. Ja, das ist unser zentrales Thema. Wir sind je nach Verkehrssystem irgendwo bei 50 % Nutzerfinanzierung, auch wenn der eine oder andere ganz stolz sagt: Ich bin bei 80 %. Da stellt sich die Frage, was ist in der Wirtschaftsplanung drin? Das ist nämlich das Thema Infrastruktur oder nicht.

Erhöht sich da die Komplexität? Das haben die Gutachter sehr gut sensibilisiert, aus meiner Sicht eine überschaubare Komplexität, nämlich die Komplexität, die Sie vielleicht auch vom Taxi kennen. Wenn Sie von Düsseldorf nach Köln einsteigen, zahlen sie einen anderen Preis, als wenn Sie von Köln nach Düsseldorf fahren. Das ist für den Kunden in Ordnung. Wir haben heute eine sehr starke Differenzierung vorgenommen, das ist auch eine Perspektive, nach Leistungsangebot zu unterscheiden. Sie

zahlen in Düsseldorf mehr als in Wesel. Das ist aus meiner Sicht auch eine Zielperspektive, die wir in den letzten Jahren sehr stark begonnen haben.

Wir haben mittlerweile in der Preisstufe A drei unterschiedliche Preise, aber die Anwendung ist immer identisch. Dadurch wird die Komplexität höher, im Stammkundenbereich unproblematisch. Spätestens beim Fahrerverkauf wird es akademischer. Wir diskutieren auch gerade mit dem Land, welchen E-Scooter wir mitnehmen oder nicht – was wir mittlerweile dem Fahrer aufbürden. Da muss man sich auch einmal fragen, kann man sich politisch vorstellen, Rahmenbedingungen zu schaffen, dass man bestimmte Tickets nicht mehr verkaufen muss.

Das hat London einfach gemacht. Wenn man an einer Stelle einsteigt, dann zahlt man pauschal 6 £. Dann ist das ein pauschales Tagesticket. Heute ist es schwierig – was können Sie als Land tun? –, wenn wir dann so etwas machen, uns nicht in den Nacken zu fallen.

Aus Landesperspektive – NRW Zusatzticket, ja. Herr Ponath ist Vertreter des Kompetenzzentrum Marketing, was vom Land finanziert wird. Ich denke, das wird eine Erfolgsgeschichte, auch bundesweit. Wir sind die ersten, die ein Semesterticket landesweit haben, basiert auf einem Verbundticket plus NRW. Sie müssen mir erst einmal zeigen, wo es das woanders gibt. Das ist schon Erfolg versprechend. Das zu den Fragen von Herrn Niemann.

Herr Nückel, Stagnation: Wir hatten gestern Jahrespressekonferenz, 4 % Wachstum, zugegebenermaßen sehr stark von tariflichen Impulsen gesetzt. Wenn man die Bevölkerungsrückgänge sieht – siehe auch am Niederrhein das Thema Schülerverkehre, ein Kernmarkt von uns –, muss ich im Saldo sagen: Ja, wir haben Fahrgastzuwächse. Da ist Luft nach oben, wenn Sie den Modal Split betrachten auch in Metropolen. Wir müssen weiter daran arbeiten. Das haben auch die Gutachter gut dargestellt. Es ist nicht nur eine Frage des ÖVs. Herr Nückel, können Sie sich vorstellen, das Thema IV etwas stärker in Zusammenhängen zu sehen. Da geht es darum, auch in der politischen Willensbildung – als Vertreter des ÖPNV möchte ich Ihnen das Thema Fahrrad, Metropolenmobilität ans Herz legen. Münster ist eine Ausnahme. Wir müssen Münster überall haben. Das ist eine Entwicklung, die notwendig ist. Da ist weniger Infrastruktur notwendig. Aber auch die brauchen Platz und Raum. Da muss man IV einschränken. Da geht es nicht nur um Busse und Bahnen. Ich bin überzeugt, dass Fahrrad ein Riesenhype werden muss, ob das Elektromobilität angeht. Wir fördern immer das Thema Auto, Bus und Bahn, diese E-Bikes mit den Reichweiten. Da haben Sie auch das Thema topografisch.

Wir lächeln, wenn in Münster der Modal Split um 100 % erhöht wird. Ja, da kann man als Münsteraner lächeln, wenn man aus 1 % 2 % macht, dann ist es trotzdem bemerkenswert, welche Entwicklungen da sind.

Sie haben das Thema Sozialticket angesprochen. Sie müssen sehen, dass wir neben dem Sozialticket, dem Bereich für Menschen mit wenig Einkommen, das Thema Wohngeld haben. Darauf legte die Politik im VRR großen Wert. Es gibt auch Menschen, die nicht die Kriterien erfüllen, da wurde teilweise freiwillig erweitert. Unsere Erfahrung bei der Einführung war, dass viele das Sozialticket genommen haben, vom

SchokoTicket weg, jetzt wieder das SchokoTicket nehmen. Das Thema Studenten dürfen Sie auch nicht vernachlässigen. Wir haben am Anfang sehr intensive Diskussionen geführt auch mit den Verkehrsunternehmen. Es ist ein stabiles Modell. Es basiert auf Landeszuschüssen.

Stellen Sie sich die Flüchtlingssituation aktuell vor! Wir sind froh – daran hat der, der das erfunden hat, damals nicht dran gedacht. Aber zum jetzigen Zeitpunkt ist es ein ganz wichtiges Ticket. Wir werben darum, dass es weitergeführt wird, Basis ist das Thema Landeszuschüsse.

Herr Schlömer, Sie hatten mich nicht angesprochen zum Thema Einnahmeaufteilung. 1,3 Milliarden € – wir sind keine Pommesbude – Einnahmen müssen aufgeteilt werden. Das ist auch ein gutes Recht von Unternehmern. Die kalkulieren damit, auch im Wettbewerb. Das sind Sachen, die sein müssen. Das Verfahren ist hier gar nicht das Grundproblem. Das Grundproblem bei tariflichen Diskussionen ist, dass jeder mindestens die Einnahmen haben will, die er vorher hatte. Das ist das Thema im Grunde. Dass da Simulation notwendig ist, ist klar. Sie haben Recht, bei der Transparenz in der Abwicklung – wenn wir diese Ticketarten hätten – muss man immer wieder den Faktor Datenschutz sehen. Für die Einnahmeaufteilung brauchen wir nicht diese Transparenz.

Wir brauchen die Transparenz, weil wir Bewegungsdaten brauchen, aber bitte nach dem Datenschutz und Datensparsamkeit. Wir können darüber den E-Tarif umsetzen, weil wir die Kunden tracken können, weil wir sie am Ende des Tages während der Fahrt begleiten können. Wir können ihnen zielorientiert Fahrgastinformationen geben. Hier werbe ich auch noch einmal – das war nicht unbedingt das Thema heute –, das Thema Datenschutz haben wir im Auge. Wir brauchen auch da eine Öffnung, eine Bereitschaft, dass der Kunde, wenn er es selber will, das auch mit allen Möglichkeiten, die da sind, nutzen kann. Da geht es im Grunde um Ortung.

Klaus Vorgang hat noch einmal das Thema Smartphone-Tarif und das Thema Taxitarif RRX angesprochen. RRX ist eine Überschrift. Wir werben darum. Wir haben auch das KCFM bei. Wir arbeiten daran mit Hochdruck. Es gibt zurzeit eine Abstimmung zwischen allen drei Zweckverbänden, Verbänden mit dem Land, dass wir die nächste Tarifgeneration in der Anwendung identisch haben. Das ist der Vorteil von diesem Smartphone-Tarif. Jede Kommune – das kennen Sie auch aus dem Taxi – legt selber den Grundpreis, auch den Kilometerpreis fest. Genauso können wir hier vorgehen. Für den Kunden ist die Anwendung entscheidend.

Herr Beu, Sie hatten das Thema Solidarmodel angesprochen. Stellen Sie sich ein Fußballspiel im Ruhrgebiet vor, ohne Kombiticket. Auch das ist nichts anderes als ein Solidarmodel. Ich gehe morgen Abend in die Oper in Düsseldorf. Auch das ist ein Solidarmodel mit dem Theater, ein hoher Wert, eine ganz tolle Geschichte, die aufgebaut wurde. Das DFB-Fußballmuseum, da gehen wir neue Wege im digitalen Bereich. Da kauft man sich stundenweise Tickets. Wir versuchen Kombitickets stundenweise, dass das Ticket immer mit dabei ist. Wenn Sie im Land noch bessere Ideen haben, wo wir das noch machen können, aber auch einen haben, der bereit ist, das mit zu bezahlen, dann verweise ich auf die große Einladung. Es ist unser eigenes Interesse, das weiterzuführen. E-Tickets landesweit hatte ich gerade ausgeführt.

Frau Nacken, wenn Sie unbedingt eine bundesweite App haben wollen, dann nehmen Sie einfach den DB-Navigator. Dann kommen Sie damit auch klar. Der ist auch nicht so schlecht. Die meisten Menschen haben eine Mobilität, die sich in diesem Bereich bewegt. Da geben wir ganz zielorientiert Informationen. Das kann eine bundesweite Plattform gar nicht machen. Nehmen Sie das Thema Rolltreppen/Aufzüge. Das ist für das Thema Barrierefreiheit ein ganz wichtiger Aspekt. Wir wollen eine verlässliche Auskunft – daran arbeiten wir –. Wir wollen Menschen, die in der App angeben, dass sie Aufzüge und Rolltreppen brauchen, eine verlässliche Navigation bieten. Und speziell bei einer Störung – darum geht es ja – müssen sie intensiv da reingehen. Der DB-Navigator zeigt, dass die in ihrem eigenen Bereich noch ihre Schwierigkeiten haben. Im Grunde soll es diese Plattform geben. Das ist für mich absolut in Ordnung. Bitte gehen Sie nicht an die Restriktion, dass Sie uns diese Möglichkeiten nehmen und im Land daran arbeiten! Das widerspricht aus meiner Sicht dem Thema. Dass die Verbünde-Apps auch miteinander funktionieren müssen, das ist unbestritten.

Was aus meiner Sicht ganz wichtig ist: Jeder Verbund, jeder, der Daten generiert, muss sie dem anderen diskriminierungsfrei zur Verfügung stellen. Das gilt nicht nur für Fahrplandaten, sondern auch für Ist-Daten und Störungsmeldungen. Da darf kein Wettbewerb für den Kunden stattfinden.

Herr Bayer, Heidelberg RMV: Heidelberg ist eine eigene Geschichte. Die hatten noch keine Kurzstrecke – das ist Innovation. Wir arbeiten auch schon viele Jahre daran. Wir haben eine Machbarkeitsstudie dazu gemacht. Wir sind übrigens im fachlichen Dialog auch mit den anderen Verbünden. Der RMV setzt auf die gleiche Strategie wie der VR, nämlich den Paralleltarif. Wir überlegen uns nicht mehr neue Tarife, um andere Tarife zu ersetzen, sondern unser Ziel ist es, eine neue Tarifwelt einzubauen, und der Kunde entscheidet. Ich habe mir am Anfang meiner Amtszeit erlaubt, in den politischen Gremien zu sein. Da war ich noch voller Euphorie. Da habe ich gesagt: Liebe Politik, entscheiden Sie es doch nicht! Lassen Sie es den Kunden entscheiden! Da war mir die Tragweite dieser Aussage gar nicht bewusst. Aber ich bin immer noch da. Wir arbeiten weiterhin daran, dass wir ein Konzept aufsetzen, dass der Kunde entscheidet und wir da im Wettstreit auch mit anderen Plattformen sind.

Einnahmeaufteilung, Transparenz hatte ich gerade ausgeführt. Herr Bayer, ich hoffe, das war ausreichend. Es ist nicht eine Frage des Verfahrens. Ein so kompliziertes E-Ticketsystem wie in Holland nur wegen Einnahmeaufteilung, dafür brauchen wir das wirklich nicht. Das würde auch bezüglich Datensparsamkeit für ein öffentliches Institut nicht angemessen sein.

Politischer Marktpreis: Ich hoffe, es kam rüber. Wenn Sie an der Stelle eine Finanzierung sichern, das kann das Land, es können Firmen sein, wer auch immer. Ich lade dazu ein, wir haben einen erfolgreichen Weg, nämlich ein Mischmodell aus Drittmitteln, aus Landesmitteln, kommunaler Unterstützung und Nutzerfinanzierung. Dieses Erfolgsmodell, das wir hier umgesetzt haben, hat Perspektive und würde ich weiterführen.

Gerhard Probst (Probst & Consorten Marketing-Beratung) (Stellungnahme 16/3529): Es ist schon fast alles gesagt worden, aber nicht von jedem. Ich versuche jetzt, die Sachen, die konkret angesprochen sind, zu ergänzen. Herr Prof. Bernecker

hatte das Thema Einfachheit und Komplexität im VRR angesprochen. Da muss ich auch Herrn Castrillo beispringen. Wir haben im VRR für diese verkehrliche, räumliche und qualitative Komplexität und Unterschiedlichkeit einen extrem einfachen Tarif. Das Problem hier – das sage ich jetzt und gehe ein bisschen in Deckung – ist, wir stellen uns irre tollpatschig an, was die Vermarktung angeht. Wenn Sie in Gelsenkirchen-Buer an einer Haltestelle stehen, dann müssen Sie lesen, was es in Düsseldorf kostet. Sie müssen aber erst einmal lernen, was Düsseldorf heißt. Düsseldorf heißt dann nämlich A 3 bei Zeitkarten. Das heißt, da stellen wir uns noch ein bisschen umständlich an. Die Benutzerführung an den Automaten, die wir haben, ist teilweise vorsintflutlich. Das hätte bei anderen Branchen dazu geführt, dass sie längst aus dem Markt ausgeschieden wären. Stichwort Gebrauchstauglichkeit: Das klingt besser als Usability. Da können wir auf jeden Fall noch etwas machen, um diese Einfachheit auch rüberzubringen. Da sind wir sehr defensiv durch solche Diskussionen. Da können wir ruhig selbstbewusster auftreten und das auch aktiver vermarkten, zumal wir tolle Angebote am Markt haben, die sehr attraktiv sind, die sprichwörtlich sind – Stichwort SchokoTicket, die auch die Jugend an das System ran bringt, dass sie sich danach auskennen und das Ganze nicht mehr als so komplex wahrnehmen. Da haben wir eine ganz andere Qualität als in den anderen Regionen in der Republik.

Das Thema Einfachheit in Innsbruck, auch mit einem kernigen Spruch. Da fasse ich jetzt Ihre Nachfragen und Hinweise, Herr Bayer, mit denen von Ihnen, Prof. Bernecker, zusammen. Einfachheit ist immer – das hat Stefan Weigele gesagt – ungerecht. Bloß Einfachheit ist auch wahrgenommene Preisgünstigkeit. Wir haben gute Erfahrungen gesammelt, dass es da fast keine Proteste gab, weil es jedem einsichtig war, dass er die Möglichkeit hat, diesen vermeintlichen Ungerechtigkeiten aus dem Weg zu gehen. Kleiner Einspruch zu meinem Vorredner, was die reine Preissenkung angeht. Innsbruck hat keine reine Preissenkung wie jetzt in Wien, sondern wir haben stärker als in Wien eine Finanzierung innerhalb des Systems gemacht, indem wir auch Preise deftigst erhöht haben.

Innsbruck ist so groß wie manch schöner Stadtteil von Düsseldorf. Da kostet das Einzelticket teilweise 2,70 €, hier liegt es noch bei 2,60 €. Das zahlen aber die Leute. Es gibt eine Kundengruppe, denen das egal ist. Kleiner Seitenhieb zu dem Thema: Können wir mit einem Sozialticket diese restlichen Kunden besser abschöpfen? Das ist so ähnlich wie bei den Senioren. Die haben auch so viel Geld wie noch nie und sind trotzdem geizig und knausern. Auf gut Deutsch: Die, die die Wahl haben, die auch anders fahren können, die aus Einkommensgründen keine Zwangskunden sind, sind sehr preissensibel. Da sind die Wahrheiten auch sehr viel komplexer.

Da finde ich es ist es ganz gut, wie der VRR das als ganz normalen Markt begreift und sagt: Was haben die für eine Zahlungsbereitschaft, dass ich aus dieser Mischung mehr Verkehr und Zuschuss des Landes diesen Markt auch erobere? Da habe ich jetzt 10 % Marktanteil von diesen 1,2 Millionen Berechtigten, der steigt auch. Es ist schon spannend, dass das als Markt begriffen wird und man tatsächlich auch Neukunden im System hat.

Herr Nückel, Sie haben mein geliebtes Münster angesprochen – volle Zustimmung. Ich verweise auf die Voraussetzung, wie wir sie in Münster haben. Wir haben für die Stadtwerke, den Energiebereich das komplette Geschäftsmodell berechnet, haben es

auch noch einmal nachgesehen und aktualisiert und waren sehr zufrieden damit. Aber diese Voraussetzung, dass sie Stadtwerke haben, die dieses Thema so machtvoll fokussieren, die sehe ich im VRR und in den anderen Räumen in NRW nicht. Damit fehlt auch ein wichtiger Erfolg.

Man muss auch dazu sagen – da kommt eine Pauschalkritik zum Thema EFM, da sind wir bei Ihnen, Herr Vorgang, bei der Frage – da tue ich mich wirklich schwer, ich darf ja nicht sagen, ich weiß es nicht –, da müssen wir so ehrlich sein und sagen: Die Technologie entwickelt sich. Wir haben in Münster auf eine Chipkarte gesetzt. Die Deutsche ÖPNV-Branche hat vor vielen Jahren auf die Geldkarte gesetzt. Wir haben uns den Spaß gemacht, alte Folien der Branchengrößen durchzulesen, was die da für segensreiche Entwicklungen versprochen haben. Das ist so etwas wie in die Hose gegangen. Da muss man wirklich aufpassen, wo wir uns festlegen.

Ganz wichtig bei der Diskussion: EFM, elektronischer Tarif ist kein Selbstzweck. Sie müssen erst überlegen: Was ist Ihr kommerzielles Konzept? Wo sehen hier Märkte, die Sie besser erobern können? Da haben wir eine gesunde Skepsis trotz einiger Projekte in dem Bereich. Das erste große E-Ticketing-Projekt mit Bestpreis und allem Drum und Dran war kommerziell ein Desaster und hat die Fahrgelderlöse deftigst gesenkt. Wenn wir bestimmte Steigerungen auch mit dem konventionellen Ticketing machen können, dann sollten wir das auch erst einmal abholen, weil das sehr viel einfacher ist.

Trotzdem ist es sinnvoll, sich in der Branche gut abzustimmen und zu gucken, dass diese Applikation, die wir haben, egal, wer das Frontend bildet, sehr gut abstimmen und geschmeidig machen, gemeinsame Hintergrundsysteme usw. Da gibt es spannende Aktivitäten. Das ist aber ein steiniger Weg. Da müssen wir uns überlegen: Stecken wir unsere Ressourcen in diese Frage oder gibt es noch ein paar andere Sachen, an paar Äpfel am Fahrgastbaum, die ein bisschen niedriger hängen? Dann sollten wir die auch pflücken. Da müssen wir aufpassen, so modisch das klingt, manchmal dauert es viel zu lange, bis wir die Wirkung haben. Das Abwarten lohnt sich auch, bis wir wissen, welche Technologie bei dem Kunden automatisch in der Tasche ist. Durch solche Ansätze sind diese Fixkosten deutlich gesunken, wie Sie sie geschildert haben, Herr Castrillo, dass wir mit den mobilen Applikationen und vielen Anbietern, die sich da tummeln, nicht mehr das ganze Geld selber in die Hand nehmen müssen.

Herr Nückel, Sie hatten nach Nürnberg gefragt, mit den Parkplätzen. Es ist richtig, wir können auch nur die städtischen Parkplätze an der Oberfläche – es sind ein paar tausend – per Satzung ändern. Das ist gesetzlich mit einer Obergrenze geregelt. Sonst wären wir noch frecher geworden. Aber das wirkt auf die privaten Parkhausbetreiber. Die machen ein ganz klassisches, politisch unkorrektes (akustisch unverständlich) Management. Die werden im Windschatten davon ihre Preise auch anziehen. Das beobachten wir sehr genau, weil wir die Daten aus dem Parkleitsystem ziehen können. Das spielt uns Fahrgelderlöse zu. Die Stadt kommt selber an ein paar zusätzliche Millionen durch die Parkgebühren. Indirekt ist der Effekt auch noch die eine oder andere Million. Das ist ein Thema, das man spielen kann. Wir haben hier auch den Einzelhandel beruhigen können, dessen Sorgen man im Zeitalter des E-Commerce auch ernst nehmen muss.

Wir sagen natürlich auch, die Qualität dieser Parkplätze erhöht sich. Es gibt ein paar Gesetzmäßigkeiten, was Oberflächenparkplätze, Kurzparken und Parkhäuser angeht. Das muss man in der Stadt zurecht rücken. Da kann man mit privaten Parkhausbetreibern auch sprechen. Das kann ich nur empfehlen.

Herr Bayer hat noch gefragt, wo in Innsbruck die Kunden hergekommen sind, welche Wirkung das am Markt hatte. Dann kam auch von Ihnen, Herr Castrillo, die Frage des Fahrradverkehrs auf. Es ist in Innsbruck wirklich bilderbuchhaft. Die Stadt hat zuerst Parkraumbewirtschaftung gemacht, hat eine sehr ehrgeizige Radpolitik, was schön ineinandergreift. Wir haben ganz viele Leute, die nur im Sommer Fahrrad gefahren sind und im Winter Bus. Jetzt haben sie plötzlich für das ganze Jahr ein Ticket in der Hosentasche. Da ist unsere aktuelle Erfahrung, dass die Nutzung durch diese Leute zunimmt, weil sie bei schlechtem Wetter leichter in den Bus steigen, weil sich die Mischnutzung des Systems verfestigt pro Umweltverbund, weil Leute ihr Auto öfter stehenlassen, gerade für kurze Wege, dass man für zwei Stationen in die Straßenbahn springt. Das verfestigt den hohen Marktanteil, den man in Innsbruck hat.

Erste Indizien – es gibt eine genaue Erhebung – zeigen schon, dass es in die richtige Richtung geht. Wir denken, dass ein paar Millionen mehr Fahrgäste in der kleinen Stadt nicht nur auf indizierte Fahrten zurückzuführen sind. Deswegen sind wir da ganz guter Dinge. Wir sind auch überrascht, wie schnell sich eine solche Änderung am Markt durchsetzt. Wir haben jetzt einen Stand erreicht, den wir erst in zwei Jahren erwartet haben. Wir haben die Kannibalisierung auch sehr viel vorsichtiger angenommen, als sie eingetreten ist. Das macht Mut, dass man solche Lösungen kommerziell erfolgreich umsetzen kann.

Stefan Weigle (civity Management Consultants GmbH & Co. KG, Hamburg)

(Stellungnahme 16/3484): Es ist immer schwierig, als letzter Redner hier noch einmal einen Mehrwert zu liefern. Das Wiener Projekt wurde von mehreren angesprochen. Herr Hauser, Sie hatten es angesprochen. Welche Größenordnungen muss man dort in die Hand nehmen? Wien hatte vorher schon 360.000 Jahreskarten. Der Preis wurde auf einen Schlag um 80 € abgesenkt. Dort haben sie rund 30 Millionen an Tarifgeschenken, die sie letztendlich ausgeben. Dort war es auch so, man musste sich eine Gegenfinanzierung überlegen und hat dann die Bartariftickets, die Einzelfahrkarten entsprechend angehoben.

Der Haupteffekt ist aber nicht durch die Tarifmaßnahme entstanden, sondern durch die Parkraumbewirtschaftung. Die Maßnahmen im Bereich der Schwarzfahrer und weiter massiver Angebotsausbau kosten Geld. Wenn ich es richtig verstehe, der Hintergrund der Enquetekommission ist auch das Finanzierungsdilemma, in dem der ÖPNV in NRW steckt. Wenn man jetzt Beispiele aus Innsbruck oder auch aus Wien nimmt, dann läuft das zum Beispiel in Wien nur, wenn man massiv als Politik mehr Geld ins System reinsteckt und solche Geschenke an den Fahrgast weitergeben kann.

Wir haben im Übrigen zuvor eine Marktforschung gemacht, die höhere Zahlungsbereitschaften als den damaligen Ticketpreis signalisiert hat. Das heißt, das Geld wird aus unserer Sicht dort ohne Not bei den Personen, die gerne mit den Wiener Linien fahren, die die Zahlungsbereitschaft haben – das kann man auch übertragen auf den

VRA – nicht abgeschöpft. Das Stichwort Abschöpfen klingt vielleicht immer schrecklich, wir finden es völlig legitim, wenn Fahrgäste für die Leistung, die sie in Anspruch nehmen, seien es Berufspendler, seien es Studenten oder Senioren, auch entsprechend dafür bezahlen.

Ein weiterer Aspekt zum Wiener Modell, das dann nach Deutschland geschwappt ist. Das Tarifsysteem wurde Anfang 2012 eingeführt, erst einmal für den Rest der damaligen Legislaturperiode. Jetzt gibt es eine neue Qualifikation. Das ist jetzt auf die nächsten fünf Jahre fixiert. Man ist da fast in sozialistischen Strukturen unterwegs. Das hat überhaupt nichts mit der Kostenentwicklung zu tun, die natürlich die Wiener Linien auch haben, Personalkosten etc. Das ist fixiert. Da ist die Frage: Ist das angesichts der Mobilitätsmarktes, der dynamisch ist, der sich verändert, wo die Leute mehr Einkommen haben, aber auch andere Mobilitätsbedürfnisse, ein richtiger Ansatz? Das ist das Gefährliche daran. Natürlich ist es als Politiker charmant zu sagen: Für einen Euro am Tag durch Wien, das wünscht sich jeder Politiker, aber ich komme auch nicht mehr davon weg. Ich bedauere jetzt schon den Bürgermeister, der das wieder abschaffen muss.

Zur Finanzierung, ran an die Nutznießer-Finanzierung, auch das in Wien ein ganz wichtiges Element. Sie haben eine Arbeitgeberabgabe. Da zahlt jeder Friseursalon ab zwei Mitarbeitern pro Mitarbeiter eine sogenannte U-Bahn-Steuer. Im Volksmund heißt sie U-Bahn-Steuer. Das ist ein Gesetz aus den 70er-Jahren, das haben sie mal schnell verdoppelt. Es wurde seit den 70er-Jahren nicht mehr angefasst, es wurde jetzt verdoppelt. Das ist eine wunderbare Erlösquelle, wo man zumindest aus städtischer, aus kommunaler Perspektive querfinanzieren kann. Dazu kommt die schon erwähnte Parkraumbewirtschaftung. Die Wiener Linien bekommen ein Tarifäquivalent von der Stadt direkt bezuschusst.

Es kam die Frage nach der Übertragbarkeit auf polyzentrische Räume. Generell hören Sie heraus, dass ich sowieso nicht begeistert bin von dem Modell. In polyzentrischen Räumen, in zehn Ballungsräumen lässt sich versuchen, die Parkpreise anzupassen oder Arbeitsplatzabgaben einzuführen. Ich halte es für schwierig. Deshalb würde ich lieber Abstand davon nehmen.

Es kam die Frage nach Heidelberg, welche Auswirkungen hat das? Das kann man wirklich nicht sagen, weil es ein Pilotprojekt ist für eine begrenzte Nutzerzahl. Es ist gekoppelt an das Touch & Travel System. Natürlich gibt es Zahlen zu diesen Pilotprojekten, aber keine globale Auswirkung auf Heidelberg oder den Gesamtverbund. Da ist das Thema noch viel zu klein.

Herr Niemann hat noch einmal gefragt: Woher kommt die Komplexibilität? Wir haben das in unserer Unterlage mit diesem Fünfeck der Tarifplanung auf Seite 14 abgebildet. Da können Sie es sich anschauen. Wenn es beim entfernungsabhängigen Tarif bleiben würde im VRR – ich teile das, dass das heutige Tarifsysteem schon zu den transparenteren gehört in der Republik –, wenn Sie einen reinen entfernungsabhängigen Tarif einführen und nur das machen, ist das super einfach. Aber dabei wird es nicht bleiben, sondern es wird dann beim entfernungsabhängigen Tarif bleiben, der vielleicht ab 8 Uhr einen anderen Preis hat, wo die Studenten wieder einen anderen Preis haben. Ich brauche dann – das ist zum Teil politisch gewünscht – die Differenzierungen hinten dran. Dann wird es schon wieder komplex. Da kommen wir nicht drum herum.

Entweder mache ich es ganz einfach und führe die Flatrate ein für 365 € im Jahr alles, dann ist es einfach. Dann decke ich mit diesem Ticket eine große Zielgruppe ab, oder ich gehe in eine Differenzierung. Dann wird es eben komplex. Da kommt man nicht drum herum. Dahinter ist die Logik der Tarifplanung.

Dr. Vorgang hatte noch ein Thema angesprochen, da kann man fast nur in Deckung gehen. Welche Rolle spielen das Land oder die Verbünde? Wir haben gerade ein Projekt mit neuen Verkehrsverbünden zu diesem Thema Digitalisierung des Vertriebs hinter uns, obwohl die Verbünde primär nicht für Tarife und Vertrieb zuständig sind. Das ist der Hauptknackpunkt. Da kann ich in Richtung Land NRW sprechen. Generell haben wir bei diesem ganzen Digitalisierungsthema das Problem, dass der Vertrieb und der Tarif bei den kleinen zersplitterten Strukturen der Verkehrsunternehmen angesiedelt sind und die Verbünde häufig keine entscheidende Durchschlagskraft entfalten. Deshalb gibt es aus unserer Sicht auch diese vielfältige App-Welt. Man nutzt die Digitalisierungsmöglichkeiten nicht, um die Systeme zu vereinfachen, weil die Verkehrsunternehmen, die Verbünde das qua Definition selber entscheiden. Das führt zu diesen heterogenen Strukturen. Da brauchen wir andere Strukturen in den Verbünden. Das muss nicht der Verbund machen. Es soll nicht der Verbund Vertrieb machen, aber wir brauchen eine starke Klammer, eine koordinierende Funktion, damit wir nicht diese Vielfalt an Informationen, an Fahrplanauskunftssystemen und Ticketsystemen haben.

Das greift die Frage auf: Können wir das vereinheitlichen, vereinfachen? Es ist eher ein Problem innerhalb der Verbünde. Für NRW würde ich sagen: Wenn Sie dort eine starke, einen attraktive Verbund-App haben, wäre sehr viel in den einzelnen Verkehrsverbünden geholfen. Dann gibt es drübergelagert – das hat Herr Castrillo schon erwähnt – den DB-Navigator, der anstrebt, Verbundtickets zu verkaufen. Da kann ich auch noch eine gewisse Zielgruppe bundesweit bedienen, dann eine starke Verbund-App und zusätzlich die Öffnung an Dritt-Systeme. Ich verstehe nicht, wenn sich Verbünde verweigern, ihre Daten an Google oder an andere Plattformen zu geben. Dort kann man sich wunderbar dranflanschen und damit auch noch einmal Kunden, die diese Systeme schon nutzen, bedienen.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der Fraktion der SPD): Zu dem letzten Punkt: Ich verstehe, dass Sie versuchen, sich vorsichtig auszudrücken. Wenn man zum Beispiel zum HVV guckt, der hat, insbesondere was die Marktpräsenz, was den Vertrieb betrifft, ein hervorragendes einheitliches Erscheinungsbild, und zwar für sich und alle Verkehrsunternehmen. Da haben sich alle drauf committed. Sie haben die Strukturen hier richtig beschrieben. Aber bestünde nicht die Möglichkeit, über entsprechende Regularien auch bei der Zuschussgewährung, das auch „zu erzwingen“, dass eine solche Einheitlichkeit sichergestellt wird, dass insbesondere aus Kundensicht mehr Verstehbarkeit an dieser Stelle entsteht? Das wäre sicherlich ein sinnvoller und guter Weg. Sehen Sie das auch so? Sehen Sie da auch eine Möglichkeit, das zu machen?

Es ist klar, Tarif ist eine unternehmerische Angelegenheit – das soll es auch bleiben. Man muss sich darüber committen: Wird es delegiert an den VRR, an die Kooperationsräume, an die Verbünde? Sie entwickeln ihn, und im Vertrieb gibt es so Rahmenrichtlinien. Das müsste aus meiner Sicht etwas stärker und straffer geregelt werden.

Das könnte man zum Beispiel ganz einfach an die Finanzierung koppeln und sagen: Ihr kriegt nur dann Geld, Sachen innerhalb des Betriebes werden nur dann bezuschusst, wenn bestimmte Rand- und Rahmenbedingungen erfüllt werden, die letztendlich, ob jetzt Verbund oder landesweit, gelten. Sehen Sie da eine Möglichkeit, es auf diese Art und Weise indirekt herbeizuführen?

Stefan Weigle (civity Management Consultants GmbH & Co. KG, Hamburg): Das HVV-Beispiel vorweg. Das haben wir auch in unseren Unterlagen. Das ist natürlich ein schönes Beispiel, wo der Kunde sich einmal im Webshop und in der App anmeldet. Es gibt nur ein System, eine App, einen Webshop. Das ist miteinander verknüpft. Betrieben wird es durch die Hamburger Hochbahn. Das ist so geregelt. Der Verbund hat eine starke Rolle.

Ich kenne, ehrlich gesagt, die Förderregimes im Land Nordrhein-Westfalen zu wenig, wie man das ergänzen könnte. Natürlich fragen wir uns auch – das sage ich auch als Steuerzahler –, warum es im VRS eine Handyticketing Deutschland App gibt. Sie soll das gemeinsame Dach für diesen Verbund sein. Parallel dazu ist das nicht exklusiv geregelt, sondern die Stadtwerke Bonn können eine zusätzliche App dort einkaufen und implementieren. Bundesweit schrumpeln diese Umsatzerlöse, die Handytickets liegen bei 1 % bis 2%. Man konkurriert sich da noch in ein- und demselben Verbund. Das ist in Berlin-Brandenburg so, wo es drei Apps gibt.

Das hängt von den Förderrichtlinien ab. In der Tat könnte man hier stärker koordinierend und vielleicht auch mit entsprechenden Anreizen ansetzen, wenn die Verkehrsunternehmen es nicht von selber verstehen, dass sie sich damit die Chance einer Digitalisierung kaputtmachen, indem ich wie im VRN 17 Abo-Center und Webshops und – ich weiß nicht was – parallel betreibe. Wie die Förderstrukturen hier aussehen, bin ich nicht der Experte. Da kann Herr Castrillo wahrscheinlich noch etwas zu sagen.

Prof. Dr. Tobias Bernecker (Sachverständiger der Fraktion der Piraten): Herr Castrillo, in meiner Frage ging es mir nicht um den VRR. Ich wollte an Ihren Erfahrungen partizipieren insgesamt, wie komplex ein Tarif denn sein muss, um die verschiedenen Anforderungen, die von den unterschiedlichsten Stellen an ihn gerichtet werden, zu erfüllen. Ich denke, das ist in Ihrer Antwort und in den Antworten der anderen sehr ausführlich deutlich geworden.

Ich habe noch eine Frage, ich weiß gar nicht, an wen von Ihnen dreien ich die richte. Vielleicht wollen Sie alle drei dazu etwas sagen oder sich abstimmen. Kann man denn allgemein gerade in einer polyzentrischen Struktur wie Nordrhein-Westfalen sagen, was die richtige Größe eines Taritraumes ist? Was ist zu klein, was ist zu groß? Wie sehen Sie das Verhältnis auf der einen Seite zwischen dem Wunsch nach Standardisierung, auf der anderen Seite dem Wunsch nach Individualisierung und Lokalisierung? Braucht man da ein Mehr-Ebenen-System, in dem ein Landestarif und ein Verbundtarif sich ergänzen? Da würden mich Ihre Einschätzung, Ihre Erfahrungen interessieren.

Vorsitzender Oliver Bayer: Ich möchte eine Frage ergänzen. Herr Castrillo, Sie haben viele Sache angesprochen, die vor uns stehen, einige Sachen haben wir hier im

Landtag schon behandelt, autonomes Fahren, Intermodalität, auch die Sachen mit der Liveberichterstattung, wo kann ich, wenn ich Rollstuhlfahrer bin, aussteigen? Wo ist der Aufzug kaputt?

Eine Sache ist der Riesen-Hype um Fahrräder. Besteht da aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf für die Politik, darauf zu achten, wenn sie Vorgaben gibt, wenn es um das nächste ÖPNV-Gesetz etwa geht, hier aufzupassen? Ich erinnere mich, wir waren bei der Vestischen. Die haben gesagt, ja wir haben so Sachen mit Fahrradmitnahme gemacht. Es hat teilweise gut funktioniert, teilweise nicht. Dann habe ich ein Gespräch geführt mit jemanden aus Münster, der sagte: Die Ideen gibt es immer wieder. Die Stadt sagt: Komm mit dem Fahrrad, fahr mit dem ÖPNV zurück, nimm das Fahrrad mit! Das funktioniert in Münster nicht, weil zu viele Fahrräder da sind. Vor allen Dingen funktioniert es nicht mit dem Auf- und Abladen, selbst wenn ein Anhänger hinten dran ist. Gibt es da Handlungsbedarf?

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Gelsenkirchen): Zum Thema Förderung, die Frage von Dr. Vorgang. Es sind im Grunde Landesmittel, die die Verbünde verwalten. Wir fördern Rolltreppenaufzüge nur noch, wenn die Ist-Daten auch in unser System fließen, genauso RWL. Das läuft schon sehr zielorientiert. Da ist Luft nach oben, gar keine Frage. Bei den Rolltreppen hängt es mit den Laufzeiten zusammen. Wir können nicht nur wegen den Ist-Zeiten die Rolltreppen ersetzen, sie haben eine Laufzeit von 15 Jahren mindestens.

Die Gutachter haben zu dem Verbund VRR wohlwollend etwas gesagt. Da kann ich jetzt schlecht etwas dagegen sagen. Es ist schon so, dass die Verbund-App auch weitestgehend die App ist, die auch im VRR verwendet wird, auch von den Verkehrsunternehmen. Das nennt man neudeutsch White Label. Das ist die gleiche Technologie. Die Oberfläche wird eingefärbt. Es ist im Grunde auch der gleiche Ticketshop. Für einen polyzentrischen Raum wie hier – wir sind stolz darauf – ist der VRR im Grunde der Manager von diesen Systemen. Das auch da Luft nach oben ist, ist klar. Wir machen hier eine VRR und SPNV-Vertriebsausschreibung. Das ist neu. Der VRS hat es jetzt gemacht, weil wir auch sagen: Zehn Schritte zum VRR-Ticket ist uns zu lang. Wir wollen das gerne in drei Schritten haben. Deswegen machen wir eine SPNV-Vertriebsausschreibung. Wir werden zu mindestens an unseren Stellen überall auch eine andere Qualität einbauen.

Verbundräume größer: Ich denke, die Größe in NRW ist in Ordnung. Was hilft es, wenn es die Realität der Menschen nicht abbildet, die Verkehrsrelation Düsseldorf-Köln, wenn es zwei Verbünde sind? Das ist für den Stammkunden geregelt. Der muss sich einmal damit auseinandersetzen. Da gibt es Zusatztickets, da gibt es nicht ein Ticket. Da sind wir in NRW-Benchmark bundesweit in Ordnung. Aber da ist Luft nach oben, speziell wenn sie den Gelegenheitskundenbereich nehmen und ich mich selber mit meinen Freunden dahinstelle und weiß, in Langenfeld habe ich zwar das Kombiticket, um zum FC Köln gegen VfB Stuttgart zu kommen. Aber ich brauche noch ein Ticket im Detail.

Wir müssen als Branche selbstkritisch sein. Es ist ein Bereich, wo man sagen muss, im Gelegenheitskundenbereich müssen wir die Realität abbilden. Ich meine, in diesem Bereich kilometerbasiert, da müssen die Verbünde, das Land die Willensstärke haben

genauso wie beim RRX, dass wir da die Realität der Menschen abbilden und nicht irgendwelche internen Rollendiskussionen. Zur Größe der Verbünde: Das, was NRW hier, mit den drei Zweckverbänden geleistet hat – der eine tut sich noch etwas schwer –, ist schon ein großartiger Schritt.

Beim Thema Fahrrad ging es mir nur darum, ich hoffe ich war nicht so ausschweifend mit meinen Aussagen, das Thema Multimodalität anzusprechen. Dieser E-Tarif ist wichtig, zumindest auch für die Metropolen. Leider haben wir in NRW, obwohl wir ein Riesenballungsraum sind, außer in Köln und Düsseldorf nicht diese Ballungsräume, die diese internationalen Konzerne BMW und Mercedes, wie sie alle heißen, suchen. Sie bewegen sich in China, Indien. Da sind ganz andere Verdichtungszahlen. Deshalb müssen Sie als Land zu diesen Themen Carsharing, Bike vorbildliche Rahmenbedingungen schaffen, damit die hier auch für sich Geschäftsmodelle sehen. Wenn Sie das Ruhrgebiet betrachten, wir sind Europas größter Verbund, da reichen an der Stelle die Bevölkerungsdichten nicht. Von der Seite können Sie Rahmenbedingungen schaffen, die interessant sind.

Auch wenn man als Branchenvertreter da ist, ich verfolge mit Interesse Ihre Enquetekommission, möchte ich Ihnen das Thema Fahrrad ans Herz legen, nicht bezüglich ÖPNV, da ist es gerade kritisch. Das Thema Fahrradmitnahme in Spitzenzeiten ist genauso eine Herausforderung wie Rollatoren und andere Faktoren. Da arbeiten wir mit Sondernutzungsflächen. Ich denke, dass es Ihnen insgesamt als Enquetekommission auch um das Thema Finanzierung geht. Wie sieht moderne Mobilität aus? Da sollten Sie immer wieder den Schwenk zu den anderen Verkehrsmitteln bringen. Das 21. Jahrhundert besteht nicht nur im Entweder-Oder, sondern stark in dem Miteinander.

Stefan Weigle (civity Management Consultants GmbH & Co. KG, Hamburg): Zu dem Thema Verbundräume. Wir haben gerade ein größeres Projekt im Raum München abgeschlossen, europäische Metropolregion München, wo es darum ging, ob man den MVV auf die europäische Metropolregion ausweitet. Wenn man dann sieht, wie die Verkehrsbeziehungen tatsächlich sind, dann ist das zu groß gegriffen. Es muss sich vielmehr an den Verkehrsbeziehungen orientieren. Beim Landestarif Baden-Württemberg, den wir auch begleiten, geht es um 22 Verbünde – da habe ich eine ganz andere Problematik, weil in diesem Bundesland quasi jeder Landkreis ein Verkehrsverbund ist. Da macht es Sinn, einen Landestarif drüberzuziehen. Das haben Sie schon. Wir würden hier keine grundlegenden strukturellen Probleme im Zuschnitt der Verbünde sehen.

Ich möchte auch noch einmal das Thema – Herr Castrillo hat es aufgegriffen – Fahrrad und ÖPNV aufgreifen, weil wir das auch in unseren Projekten bei Verkehrsunternehmen finden. Es ist unterm Radar, es ist nicht wirklich auf dem Schirm. Die Themen kommen aber auch. Ich brauche Abstellanlagen an den Haltestellen. Ich brauche eine Vernetzung dieser Verkehrsmittel. Ich muss strukturiert denken: Wenn ich Verdoppelung von Fahrradverkehrsanteilen habe, was passiert dann dort eigentlich? Dann brauche ich wieder Geld. Das haben wir damals auch in Wien diskutiert. Ich will es nicht noch einmal strapazieren. Die haben auch eine Radverkehrsstrategie und hinken diesen Zielen deutlich hinterher, weil die Leute ÖPNV fahren und nicht unbedingt aufs Fahrrad umsteigen mit günstigen Tickets. Die Verknüpfung ist wichtig, klar zu sein, ob

ich mitnehmen lasse oder nicht und zu welchen Konditionen. Diesem Thema muss sich die Branche stellen.

Ich gehe auch davon aus, dass das drastisch in den Ballungsräumen zunehmen wird. Man muss man eine Antwort darauf haben, wie ich so etwas tariflich und verkehrlich abbilde.

Gerhard Probst (Probst & Consorten Marketing-Beratung, Dresden): Ich will jetzt nichts Pathetisches noch zum Besten geben. Aber das Dilemma, das wir bei der Größe von Verbundräumen haben, ist ein Dilemma. Da haben wir jetzt auch keine Patentlösung, vier plus zwei sehr bedenkliche Ansätze, die in die gleiche Kerbe hauen. Wir begleiten das Thema häufig auf Unternehmensseite, wenn ein Landestarif beispielsweise kommt oder größere Einheiten kommen.

Wir haben die große Sorge, dass wir durch diese – ich sage es überzeichnend – Bürokratisierung von solchen Räumen eine Marktferne hinbekommen, weil dann keiner mehr hinter dem Geld des Fahrgastes im positiven Sinne her ist. Wir tun uns keinen Gefallen, um hier offensiv ein System nach vorne zu bringen. Dann müssen wir – da sind wir bei Fördergeschichten – Anreize schaffen, dass die, die ganz nah am Markt sind, die schnell reagieren, das auch tun. Dann brauchen wir neue Verbundstrukturen, keine Einstimmigkeit. Dann können wir durch neue Technologien auch flexiblere, intelligentere Tarifierungen ansetzen.

Was für uns auch ganz wichtig ist, wir müssen in den Verbünden – da gibt es einige gute Ansätze, wir haben das Stichwort Metropolpreisstufe begleitet –, im lokalen Markt deutlich individueller auf die jeweilige Marktsituation eingehen. Wir scheren heute Krefeld und Wuppertal über einen Kamm. Das hat mit den Märkten, die wir vor Ort haben, nichts zu tun. Dann müssen wir als Verbund auch überlegen, wie können wir darauf eingehen. Dem Fahrgast in Krefeld ist es egal, was der Wuppertaler bezahlt. Das heißt, da können wir ruhig etwas lockerer werden. Wir haben gute Erfahrungen gemacht, dass man da auch nicht die Komplexität vergrößert.

Die Komplexität liegt für uns in den Gremien, weil wir die verschiedenen Tabellen sehen. Aber dem Fahrgast – das ist der Fisch, dem dieser Köder schmecken muss – ist es egal, was da lokal jeweils los ist. Da sollten wir durchaus kreativer und vor allen Dingen schneller werden, weil wir da viel spannende Märkte brach liegen lassen, wie dieses Beispiel Oberhausen und andere zeigen.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlichen Dank, Herr Probst. – Ich sehe keine Wortmeldungen mehr. Ich bedanke mich herzlich bei den Sachverständigen fürs Kommen und für Ihre Antworten. – Wir sehen uns wieder am 4. März 2016, 10 Uhr, zu einer weiteren Anhörung. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt und ein schönes Wochenende. Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Oliver Bayer
Vorsitzender

23.03.2016/13.04.2016