



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

75. Sitzung (öffentlich)

7. November 2016

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:00 Uhr bis 13:15 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Dagmar Glück

Verhandlungspunkt:

Achtes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen- nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12435

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

(Teilnehmende Sachverständige und Stellungnahmen siehe Anlage.)

**Achtes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12435

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Vorsitzender Dieter Hilser: Meine Damen, meine Herren! Zunächst begrüße ich Sie herzlich im Namen des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zu unserer heutigen Anhörung. Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung zur Sachverständigenanhörung heute Morgen gefolgt sind. Ich hoffe, Sie hatten eine einigermaßen erträgliche Anreise. Der eine oder andere wird vermutlich etwas später zu uns stoßen.

Ich eröffne die Anhörung. – Eingangs weise ich darauf hin, dass wir wie üblich verfahren. Das Verfahren ist Ihnen bekannt. Ich bitte um Ihre Stellungnahmen in maximal vier Minuten, da die Stellungnahmen im Prinzip alle schriftlich vorliegen. Danach machen wir die Fragerunde für die Abgeordneten. Wir werden, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, die Sachverständigen in drei Blöcke einteilen. Der erste Block wären die kommunalen Spitzenverbände, dann kämen die Zweckverbände und in der dritten Runde unter anderem PRO BAHN, VCD, Herr Wenthe vom VDV und Herr Krems von den Busunternehmen.

Gibt es Nachfragen zum Ablauf? – Das ist nicht der Fall. Wir beginnen in der ersten Runde mit den kommunalen Spitzenverbänden. Wir beginnen mit Herrn Dr. Faber. – Bitte schön.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ursprünglich wollten der Gesetzgeber, das Ministerium, die Landesregierung einige Ergänzungen und kleinere Änderungen am ÖPNV-Gesetz vornehmen. Die bisherige Regelung war befristet und sollte entfristet werden. Es sollten Ideen der Zukunftskommission eingearbeitet werden, und der Aufwuchs bei den Regionalisierungsmitteln sollte im ÖPNV-Gesetz NRW eingebracht werden.

Der uns jetzt vorliegende Gesetzentwurf geht allerdings deutlich darüber hinaus. Als Bearbeiter eines kommunalen Spitzenverbandes, der schon lange mit der Materie zu tun hat, würde ich sagen, das ist die weitreichendste Änderung des ÖPNV-Gesetzes in den letzten knapp zehn Jahren. Das müsste man vorab schon berücksichtigen.

Was ist positiv? – Positiv ist die grundsätzliche Entfristung des Gesetzes, dass wir also in Zukunft keine Befristung des ÖPNV-Gesetzes mehr haben. An der Stelle aber schon der erste kleine Einschub: In § 12 haben wir eine, im Wortlaut, Detailregelung, faktische Befristung bis zum Jahr 2019, die insbesondere die Praxis vor nicht unerhebliche Probleme stellt. Zur Befristung innerhalb des § 12 kann ich gegebenenfalls später noch

einmal nachfragen, ob im Bereich des (akustisch unverständlich) erfolgen. – Ein weiterer positiver Aspekt, den wir auch nicht verschweigen wollen, ist das Anwachsen der Mittel für den SPNV in § 11 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes. Was wir auch noch positiv werten möchten, das muss man klipp und klar sagen, ist das Anwachsen der Mittel der Aufgabenträgerpauschale nach § 11 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes um 20 Millionen Euro.

Wir sehen aber auch erheblichen Verbesserungsbedarf. Wir haben Stellungnahmen abgegeben: Wir haben als Landkreistag und Städte- und Gemeindebund nun eine Stellungnahme im Gesetzgebungsverfahren abgegeben, wir haben schon im Vorfeld eine große Sechs-Verbände-Stellungnahme abgegeben, die allen Mitgliedern im Verkehrsausschuss zugekommen ist und die wir heute unserer Stellungnahme noch einmal als Anlage beigefügt haben. Ich will jetzt nicht alles wiederholen, dafür reicht die Zeit nicht. Ich will aber auf drei Punkte eingehen, die uns wirklich wichtig sind.

Zum einen – das vorab, sozusagen vor die Klammer gezogen – haben wir das große Problem, dass wir die Absicherung von Direktvergaben an eigene, kommunale Verkehrsunternehmen benötigen. Dieses Problem treibt die gesamte Landschaft der kommunalen Verkehrsunternehmen um. Insbesondere sind diejenigen Aufgabenträger betroffen, die in ihrem Gebiet Verkehrsunternehmen haben, die ausschließlich Busverkehre bereitstellen. Für diese Aufgabenträger ist es ein großes Problem, rechtssicher Direktvergaben an eigene kommunale Verkehrsunternehmen darbieten zu können. Wir haben das Problem, dass wir nach dem bundesrechtlichen Personenbeförderungsgesetz immer noch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre haben und das dazu führen kann, dass Direktvergaben an eigene kommunale Verkehrsunternehmen scheitern können. Wir hatten in Pforzheim einen entsprechenden Fall, wir haben jetzt schon zwei Problemfälle entsprechender Art in Nordrhein-Westfalen. Das heißt, der Gesetzgeber muss sich Gedanken machen, wie er die Direktvergabemöglichkeiten an eigene kommunale Verkehrsunternehmen absichern kann.

Ohne jeden Zweifel ist das in erster Linie ein bundesrechtliches Problem und es muss bundesrechtlich im PBefG abgesichert werden, aber auch auf Landesebene bestehen Möglichkeiten, dass der Landesgesetzgeber Sicherungen für die kommunalen Verkehrsunternehmen vornehmen kann. Wir haben in unseren Stellungnahmen einige Punkte dazu genannt. Einer der wichtigsten Punkte ist, dass man die Förderinstrumentarien flexibilisiert, die Möglichkeit der sogenannten subventionierten Eigenwirtschaftlichkeit möglichst ausschließt und die Förderinstrumentarien, allen voran § 11a ÖPNV-Gesetz, die Ausgleichleistungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr, möglichst flexibilisiert. Dazu haben wir auch in unseren Stellungnahmen entsprechende Vorschläge gemacht, die können Sie gern noch einmal nachlesen.

Das Zweite ist die verpflichtende Fahrzeugförderung in § 11 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz. Die Regelung zur verpflichtenden Fahrzeugförderung ist aus unserer Sicht zu eng. 30 Prozent als Anreiz für die Beschaffung neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge, das ist aus unserer Sicht ein zu starker Eingriff in die Spielräume der kommunalen Aufgabenträger. Es nimmt die Möglichkeit, flexibel vor Ort unterschiedliche Investitionsstrategien zu fahren. Die neu geplante verpflichtende Darbietung der Fördermittel zu 30 Prozent für Fahrzeugförderung ist auch europarechtlich nicht überall im Lande umzusetzen.

Zuletzt sollte ich darauf hinweisen: Wir haben auch heute schon in etwa zwei Dritteln aller Aufgabenträgergebiete verschiedene Fahrzeugförderungsregeln, die sehr flexibel gehandhabt werden. Selbst diese bestehenden Fahrzeugförderungsregeln müssten heute an vielen Stellen überarbeitet werden, wenn das Gesetz so in § 11 Abs. 2 in Kraft treten würde, weil es einfach zu eng ist, nur auf die Beschaffung neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge abstellt und andere Strategien wie junge Gebrauchte oder Flottenaltersstrategien nicht zulässt.

Um last but not least noch einmal auf § 11a hinzuweisen: § 11a in seiner jetzigen Form wird von vielen Aufgabenträgern als bürokratisches Monster gesehen. Er ist hochkompliziert, er lässt wenige Spielräume. Er hat in ganz vielen Aufgabenträgergebieten zu rechtlichen Auseinandersetzungen geführt. Er ist zu starr und zu unflexibel. Da sage ich dem Gesetzgeber: Nehmen Sie sich einmal ein Vorbild an unserem norddeutschen Nachbarn! Das niedersächsische Modell: In Niedersachsen sind die bisherigen Mittel nach § 45a jetzt ganz neu flexibilisiert und in das Ermessen der Aufgabenträger gestellt worden. Die Verwendung ist im Ermessen der Aufgabenträger. Das Einzige, was die Aufgabenträger absichern müssen – nicht das Einzige, aber das Wichtigste – ist eine Rabattierung der Schüler im Ausbildungsverkehr um 25 Prozent. Wie sie dieses Ziel allerdings erreichen, ist in ihre Flexibilität gestellt. Da haben wir also statt einer hochkomplizierten Verwendungssystematik eine Zielsystematik mit entsprechender Flexibilität. Das könnten wir uns als Aufgabenträger auch durchaus in NRW vorstellen.

Da wir realistisch genug sind und wissen, dass das kurzfristig kaum mehr zu bewerkstelligen sein wird, wäre es auch möglich, in § 11a Abs. 2 am Ende in Satz 6 die Sollvorschrift für eine allgemeine Vorschrift in eine Kannvorschrift zu ändern. Das würde a) den Aufgabenträgern viele Spielräume eröffnen und b) die Gefahr der sogenannten subventionierten Eigenwirtschaftlichkeit nehmen und damit auch kommunale Verkehrsunternehmen schützen. Das wäre dann die kleine Lösung. – In dem Sinne, danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Dr. Faber. – Dann für den Städte- und Gemeindebund Frau Eink.

Cora Eink (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Vielen Dank. – Ich möchte mich zunächst den Ausführungen von Herrn Dr. Faber anschließen. Wir hatten ja im Vorfeld gemeinsame Stellungnahmen abgegeben. Ich möchte im Prinzip nur noch ein paar Worte für unsere kreisangehörigen Städte und Gemeinden verlieren.

Mir ist das Thema Direktvergabe besonders wichtig. Wir hatten es gerade schon angesprochen: In den kreisfreien Städten gab es schon Anträge von privaten Großunternehmen auf eigenwirtschaftliche Genehmigungen zum Betrieb des Stadtverkehrs. So etwas kann genauso gut auch im kreisangehörigen Raum passieren. Warum ist das so schlimm? Klar, neben finanziellen Folgen droht der Verlust von Arbeitsplätzen. Das hat für eine Region sehr viele schwere Folgen. Außerdem haben viele Städte vor allem deshalb kommunale Verkehrsunternehmen, weil sie so flexibel auf sich ändernde Bedürfnisse reagieren können. Diese Möglichkeit wäre bei einer Privatisierung nicht mehr gegeben. Außerdem, im Falle einer Insolvenz des privaten Busunternehmens könnte

das Verkehrsunternehmen gar nicht mehr reagieren, weil es in der Regel schon abgewickelt werden würde.

Wir fordern deshalb Flexibilität der Förderinstrumentarien auf Landesebene, und wir fordern das Land auch auf, sich auf Bundesebene dafür stark zu machen. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hatte bei der damaligen Änderung des PBefG schon darauf gedrängt, nicht mehr am Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit festzuhalten. Aufgrund dieser Entwicklung im Umland NRW sehen wir nun auch verstärkt das Land NRW in der Pflicht, hierauf zu reagieren und auf Bundesebene tätig zu werden.

Herr Dr. Faber hat es gerade schon angesprochen: Auf Landesebene sehen wir vor allem eine Lösungsmöglichkeit in einer Flexibilisierung der 11a-Mittel. Das niedersächsische Modell, darauf hatten wir in der Stellungnahme verwiesen, hat eine vollständige Kommunalisierung der 45a-Mittel vorgenommen. Das könnte auch für NRW Vorbild sein, denn man muss bedenken, dass die meisten eigenwirtschaftlichen Verkehre nur deshalb eigenwirtschaftlich sind, weil auch hier steuerfinanzierte Zuschussregelungen eingerechnet werden können. Dies kann durch eine höhere Flexibilität der Förderinstrumentarien sicherlich verhindert werden. – So viel aus dem kreisangehörigen Raum. Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Frau Eink. – Dann für den Städtetag Herr Lwowski. – Bitte schön.

Harald Lwowski (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Gelegenheit dieser Anhörung. Ich werde direkt auf konkrete Änderungen im ÖPNV-Gesetzesentwurf eingehen, und Sie werden große Übereinstimmung unter den kommunalen Spitzenverbänden feststellen.

Ein Weisungsrecht des Landes für den Fall der Nichteinigung unter den Zweckverbänden in angemessener Zeit wird von uns abgelehnt, da sich die dezentrale Struktur der Aufgabenträger bewährt hat und eine Notwendigkeit der Stärkung der Einwirkungsmöglichkeiten des Landes nicht erkennbar ist. Vielmehr besteht die Gefahr des Aushebelns demokratisch legitimierter Entscheidungsprozesse in den Zweckverbänden, und damit ein erheblicher Eingriff in das Selbstverwaltungsrecht der SPNV-Aufgabenträger, und die Gefahr kostenverursachender Anordnungen des Landes, die im Ergebnis die Aufgabenträger im SPNV und damit letztlich die Kreise und kreisfreien Städte zu tragen haben. Vorschläge hierzu haben wir in unseren Stellungnahmen unterbreitet.

Auch ein uneingeschränktes Zweckmäßigkeitsweisungsrecht des Ministeriums beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse lehnt der Städtetag ab. Bei einem solchen Weisungsrecht würden die Verantwortlichkeit für die Weisung einerseits und die finanzielle Gesamtverantwortung für die SPNV-Erbringung andererseits auseinanderfallen. Ein größerer Einfluss des Landes bezüglich des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse könnte besser durch eine Kooperation mit den Zweckverbänden umgesetzt werden.

Auch der Wegfall der Notwendigkeit des Einvernehmens mit den Zweckverbänden bei der Definition des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse ist für den Städtetag nicht nachvollziehbar, zumal es sich dabei um eine in der Praxis erprobte und höchst wirkungsvolle Regelung handelt. Auf den Wegfall sollte verzichtet werden, zumal die SPNV-Zweckverbände Koordinations- und Gewährleistungsaufgaben wahrnehmen und über eine hohe technische, planerische und wirtschaftliche Fachkompetenz verfügen.

Der Städtetag begrüßt die geplante Erhöhung der jährlichen Pauschale für die Zweckverbände auf eine Milliarde Euro ebenso wie die Verteilung der Mittel nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt. Schon aus rechtsstaatlichen Gründen sollte eine entsprechend verbindliche Regelung der Mittelverteilung im ÖPNV-Gesetz erfolgen. Die Rechtsverordnung hingegen sollte die Zuordnung der Pauschale der Summe nach regeln.

Die Erhöhung der Pauschale für die Aufgabenträger um 20 Millionen Euro auf 130 Millionen Euro ab 2017 wird vom Städtetag ebenfalls begrüßt. Dabei handelt es sich aber lediglich um einen Inflationsausgleich. Der Städtetag plädiert daher für die Aufnahme einer Dynamisierung der bereitgestellten Mittel in das ÖPNV-Gesetz.

Auch die Zweckbindung von 30 Prozent der ÖPNV-Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge wird vom Städtetag abgelehnt, da sie die kommunalen Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV in ihren Entscheidungsfreiheiten beschränkt. Sie bedeutet die Aufhebung der mit der Einführung der ÖPNV-Pauschale verbundenen Zwecke, nämlich erstens der Reduzierung des Organisationsaufwands, zweitens der Stärkung der Selbstbestimmung der Aufgabenträger sowie drittens der Erweiterung der Spielräume der kommunalen Ebene bei der Mittelverwendung. Die Pflicht zum Einsatz neuwertiger Fahrzeuge hätte zur Folge, dass Fahrzeuge nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern nach Verfügbarkeit der Finanzmittel beschafft würden. Hier haben wir Vorschläge in unsere Stellungnahme aufgenommen.

Die Erhöhung der pauschalierten Investitionsförderung um 30 Millionen Euro auf 150 Millionen Euro wird vom Städtetag ausdrücklich begrüßt, schließlich hat er diese seit Jahren gefordert. Auch diese Förderung müsste jährlich der Steigerung der Mittelzuweisung nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes angepasst werden. – Auch die Befristung der pauschalierten Investitionsförderung bis 2019 wird vom Städtetag abgelehnt, da sie aufgrund des zwischen Bund und Ländern vereinbarten Ausgleichs des Wegfalls der Entflechtungsmittel durch den Bund haushälterisch nicht erforderlich ist sowie der notwendigen Planungssicherheit entgegensteht und damit einen faktischen Baustopp für zahlreiche Erneuerungs-, Neu- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV zur Folge hätte und schließlich das falsche politische Signal aussendet.

Die Bindung von streckenbezogenen Förderungen in einer Größenordnung von mehr als 5 Millionen Euro, die aus der SPNV-Pauschale oder der pauschalierten Investitionsförderung finanziert werden sollen, an die vorherige Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes bedeutet de facto eine Zentralisierung der Fördermechanismen und kann vom Städtetag daher nicht befürwortet werden. Denn die Aufnahme und damit die Förderung von Projekten größer 5 Millionen Euro in diesem Bereich hängen

vom politischen Goodwill der Landespolitik ab. Damit wird den Zweckverbänden ein wichtiger Bestandteil der Gestaltungsaufgaben und Entscheidungskompetenzen entzogen; die im Jahr 2008 eingeführte Unabhängigkeit der kommunalen Aufgabenträger im ÖPNV würde eingeschränkt. Die Ausweitung der Bedarfsplanpflicht sollte daher gestrichen, oder der Grenzwert deutlich angehoben werden. Auch hier haben wir in unserer Stellungnahme Vorschläge unterbreitet.

Was schließlich die Erbringungen kommunaler Verkehrsdienstleistungen angeht, so vermisst der Städtetag im Gesetzentwurf eine klare Aussage zur Absicherung der Wahlmöglichkeit der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf Direktvergaben an eigene kommunale Verkehrsunternehmen. Auch wenn hier in erster Linie die Gesetzgebungskompetenz des Bundes, was das PBefG anbelangt, gefragt ist, haben die kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Stellungnahme zum 8. ÖPNV-Änderungsgesetz dem MBWSV geeignete Vorschläge unterbreitet. – Ich bedanke mich.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Dann abschließend für den Rhein-Sieg Kreis Herr Dr. Sarikaya.

Dr. Mehmet Sarikaya (Landrat Rhein-Sieg Kreis): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung und die Gelegenheit, Stellung zu nehmen.

Der Rhein-Sieg Kreis ist mit etwa 600 000 Einwohnern zweitgrößter Landkreis in Nordrhein-Westfalen. Zum ÖPNV: Wir haben sowohl ein Busnetz als auch Stadtbahnenbetrieb im Rhein-Sieg Kreis, sodass wir für den ÖPNV insgesamt als Aufgabenträger fungieren, in einem Ballungsraum um Bonn herum und auch angrenzend an Köln, sodass wir sowohl vom Stadtbahn- als auch vom Busbetrieb her betroffen sind.

Zunächst möchte ich zum Ausdruck bringen, dass ich die Stellungnahme des Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes voll und ganz unterstütze. Ich würde aber gern auf einige Punkte eingehen, die aus meiner Sicht hervorzuheben sind.

Zum einen begrüßen wir ausdrücklich die Mittelerhöhungen im § 11, kritisieren aber die Zweckbindung von 30 Prozent auf die Fahrzeugförderung. Dies schafft natürlich, so wie es meine Vorredner auch gesagt haben, Bürokratie. Die Förderung ist heute schon möglich, das praktizieren wir auch zum Teil, von daher halten wir diese Zweckbindung von 30 Prozent nicht für zweckmäßig.

Die Bedarfsplanbindung von ÖPNVG-Investitionen von über 5 Millionen Euro würden wir auch nicht befürworten, weil die Entscheidungsmöglichkeiten weiterhin vor Ort bei den Zweckverbänden bleiben sollten, denn die Bindung an den Bedarfsplan bedeutet, dass Entscheidungen und Investitionen möglicherweise zeitlich verschoben werden und keine Entscheidungen kurzfristig getroffen werden.

Die Mittel (akustisch unverständlich) bis zum Jahre 2019 begrenzen die Investitionen. Das ist für die kommunalen Aufgabenträger eine ganz zentrale Fragestellung, denn wir wissen, dass es eine Vorgabe gibt, die Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 herzustellen. Wir als Aufgabenträger, aber auch unsere kreisangehörigen Kommunen brauchen eine Planungssicherheit über das Jahr 2019 hinaus, um die notwendigen Investitionen an Bushaltestellen, S-Bahn-Haltestellen und in der gesamten Infrastruktur zu

tätigen. Ich weiß, dass unsere Kommunen Ihre Investitionsplanungen bis zum Jahre 2022 haben, weil wir das im Rahmen der Nahverkehrsplanung mit unseren Kommunen, mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen so besprochen haben, aber auch unter Beteiligung der Verbände von Behinderten beispielsweise haben wir ein Programm aufgelegt. Wenn wir nicht wissen, ob wir 2019 und danach Investitionen tätigen können und in welcher Größenordnung, hängt das System und wir werden die Barrierefreiheit auf keinen Fall in dem Maße herstellen können, wie wir es eigentlich bis zum Jahre 2022 standardmäßig vorgenommen haben müssen. Wir wissen alle, dass wir die vollständige Barrierefreiheit auf keinen Fall erfüllen können und auch nicht erfüllen werden. Wir haben aber ein Programm, mit dem wir dort, wo es notwendig und sinnvoll ist, die Haltestellen entsprechend ausbauen. Deswegen brauchen wir in jedem Fall eine Planungssicherheit auch über das Jahr 2019 hinaus.

Zu der Vorgabe, die Variable Modal Split in den Nahverkehrsplan aufzunehmen: Das kann ich nicht nachvollziehen, und zwar deswegen, weil viele Aufgabenträger über den Modal Split zunächst einmal in ihrem Aufgabenträgergebiet keine Informationen haben. Also: Wie ist der Modal Split heute (akustisch unverständlich), also im Basiswert? Das ist oft nicht bekannt. Zum anderen ist, wie Sie vielleicht wissen, der Modal-Split-Wert eine sehr träge Größe. Das heißt, der Modal Split ändert sich nicht innerhalb von zwei, drei oder fünf Jahren, sondern er ändert sich langfristig. Wenn man im Nahverkehrsplan aufschreiben würde – wenn man denn wüsste, was der Wert ist, also ÖPNV-Anteil beispielsweise (akustisch unverständlich) im Rhein-Sieg-Kreis (akustisch unverständlich) Prozent, und das wird sich für die nächsten fünf oder zehn Jahre kaum ändern lassen, weil wir da Abhängigkeiten haben, die wir im ÖPNV nicht beeinflussen können. – Deswegen wäre mein Vorschlag, und das haben der Landkreistag und der Städte- und Gemeindebund auch so vorgeschlagen, eine andere Variablengröße zu nehmen, die man beeinflussen kann. Das wären beispielsweise die Fahrplanleistungen, also die Fahrplankilometer wären beispielsweise eine Größe, die wir auch in unseren Nahverkehrsplan aufgenommen haben, wo wir dann auch gesagt haben, dass wir beispielsweise unsere Fahrleistungen im Busbereich getrennt vom Stadtbahnbereich um soundso viel Prozent oder einen bestimmten Wert erhöhen wollen, damit wir das Angebot attraktiver gestalten können.

Der nächste Punkt, auf den ich gern eingehen würde, sind die Weisungsrechte, die das Land Nordrhein-Westfalen gegenüber den Zweckverbänden vorsieht. Das sehen wir sehr kritisch, weil wir demokratisch gewählte Vertreterinnen und Vertreter in den Zweckverbänden haben. Das hat sich bisher sehr gut bewährt. Mir ist jedenfalls kein Fall bekannt, in dem das Land das Weisungsrecht in Anspruch nehmen müsste. Daher halte ich es nicht für notwendig, dass Sie das in das Gesetz aufnehmen. – So viel von meiner Seite. Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Dr. Sarikaya. – Wir kommen zur Fragerunde der Abgeordneten. Die erste Wortmeldung war von Herrn Beu, dann Herr Bayer, Herr Rasche und Herr Rehbaum. Der erste war Herr Beu.

Rolf Beu (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Vielen Dank, meine Damen und Herren, sowohl für Ihre schriftlichen wie auch mündlich vorgetragenen Positionspapiere. – Wir haben hier im Prinzip kaum die Möglichkeit, Nachfragen – auch ein bisschen in Richtung Kommentare – abgeben zu können.

Die erste Frage geht an die Vertreter der drei kommunalen Spitzenverbände. Wer Sie beantworten mag, mögen Sie selbst entscheiden. Sie haben ja auch eine gemeinsame Stellungnahme verfasst.

Wenn ich den ersten Redebeitrag von Herrn Dr. Faber höre, habe ich das Gefühl, dass er erst einmal ein wenig – zumindest unterschwellig – kritisiert hat, dass dieses Gesetz die größte Änderung seit zehn Jahren wäre. Das war, glaube ich, O-Ton von Ihnen. Sehen Sie das eher kritisch, oder habe ich mich da verhört? Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass Sie ansonsten ein Thema angesprochen haben, das Sie eigentlich in den bisherigen ÖPNV-Gesetzen – das geht auch ein wenig in Richtung von Frau Eink –, nicht so exemplarisch vorgestellt haben, nämlich eigenwirtschaftliche Verkehre und Direktvergaben. Sie haben zwar richtig dargestellt, dass das eigentlich Thema des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes wäre und letztendlich ein Ausfluss dieses Bundesgesetzes aus EU-Rechten ist. Zumindest kommt es mir so vor, dass das, was Sie vorgeschlagen haben, zwar politisch absolut wünschenswert ist, weil wir selbst, zumindest die Abgeordneten, die sich vor Ort in Gremien oder teilweise auch in kommunalen Unternehmen wiederfinden, genau diesen Wunsch teilen, aber es ist ja primär eine Aufgabe, die das Land eigentlich nur über Bundesratsinitiativen oder über rechtliche Krücken einfließen lassen könnte. Wenn Sie gleichzeitig sagen, im ÖPNV-Gesetz wäre viel zu viel geregelt, warum soll sich das dann über Krücken im Prinzip im ÖPNV-Gesetz als Annex wiederfinden?

Zweite Frage zur Befristung bis 2019 in § 12 Abs. 1, das habe ich, glaube ich, in allen vier Redebeiträgen gehört, deshalb auch die Frage an alle: Wie stellen Sie es sich denn vor, das zu ändern? Denn ich habe eigentlich keine Lust, wenn ich in zwei Jahren wiedergewählt würde, im Prinzip das nächste ÖPNV-Gesetz zu beschließen. Deshalb: Wie kann man dieses Problem lösen? Denn der Gesetzgeber hat es ja zumindest in seiner Gesetzesbegründung mit den Entflechtungsmitteln verbunden. Die Frage der Entflechtungsmittel, Regionalisierungsmittel, ist ja vor wenigen Wochen geklärt worden. Deshalb die Frage: Soll auf diese Befristung komplett verzichtet werden, oder was schlagen Sie vor?

Zum Thema Zweckmäßigkeit, Weisungsrecht oder „Was hat sich bewährt?“ eine konkrete Frage an Herrn Dr. Sarikaya: Er hat darauf hingewiesen, dass die Mitglieder in den kommunal verfassten Aufgabenträgern demokratisch gewählt worden sind. Ich gehe davon aus, dass Sie nicht unterstellen, dass die Mitglieder des Ausschusses hier nicht demokratisch gewählt sind. Denn da wäre die Frage, ob ein Mitglied eines Stadtrates, einer Gemeindevertretung oder auch eines Kreistages, das in die Gremien der Aufgabenträger entsandt wird, unbedingt demokratischer ist als Mitglieder, die direkt oder indirekt über die Bürger in den Landtag gewählt worden sind. Da sehe ich zumindest egomäßig keinen Nachteil für die Mitglieder hier in diesem Gremium.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Beu. – Jetzt haben die Kollegen Bayer, Rasch und Rehbaum drei Minuten Zeit, Ihre Fragen zu präzisieren, denn wir fahren die Mikrofonanlage herunter und starten Sie neu, damit sie für den Rest der Anhörung funktioniert. Ich bitte um Verständnis.

(Kurze Unterbrechung)

Vorsitzender Dieter Hilser: Wir haben das Signal bekommen, dass es jetzt reibungslos funktionieren müsste. Vielen Dank. – Wir machen in der Fragerunde weiter mit Herrn Bayer. – Bitte.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank an die Technik. Vor allem allerdings vielen Dank an die Sachverständigen, die heute gekommen sind und uns bereits die ausführlichen Stellungnahmen zugesandt haben. Auch noch einmal vielen Dank dafür von der Piratenfraktion.

Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Sarikaya. Sie haben eben gesagt, der Modal Split wäre als Zielvorgabe nicht sinnvoll, weil vor allem keine Informationen vorliegen. Wäre es denn insgesamt nicht sinnvoll, diese Informationen zumindest mittel- oder langfristig zu erheben, also diese Daten zu erheben, damit man damit arbeiten kann? Das betrifft ja mehrere Bereiche in der Verkehrspolitik, in denen man sie brauchen könnte.

Ansonsten: Allein mehr Fahrplankilometer, ich sage jetzt einmal, abzunudeln, sehe ich nicht als sinnvolles Ziel. Das Ziel liegt darin, mehr Fahrgäste zu bekommen und sozusagen die Leute von der Straße zu holen. Wie wäre es denn mit Fahrgastzahlen? Wäre das kein guter Indikator? Oder ein Qualitätsindikator, den man gegebenenfalls per Umfrage ermittelt? – Diese Fragen an Sie, Herr Dr. Sarikaya.

An Herrn Lwowski: Der Städtetag regt an, bei der Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehren zwingend eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorzunehmen, da die eingereichten Angebote oftmals nicht dauerhaft eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Warum reicht es Ihrer Meinung nach nicht aus, dass diese Prüfungen durch die Bezirksregierungen erfolgen?

An Herrn Dr. Faber und Frau Eink: Landkreistag und Städte- und Gemeindebund schlagen eine demografische Förderkomponente vor – Sie haben das eben ausgeführt –, damit flexible Bedienungsweisen beziehungsweise deren Erprobung gefördert werden können. Als Beispiel schlagen Sie vor, mit der demografischen Förderkomponente so zu verfahren wie in Niedersachsen. Wie genau sollte sie ausgestaltet sein? Wie konkret sollte das im ÖPNV-Gesetz hinterlegt werden? Wie sollte das geändert werden? Liegen an dieser Stelle überhaupt die erforderlichen Daten vor? Haben wir diese Daten? Eine demografische Entwicklung, das haben wir schon in der Enquetekommission III hier im Landtag gesehen, ist immer eine schwierige Sache, bei der man sich mit der Voraussage schwertut.

Zum Letztentscheidungsrecht, das geht an Herrn Dr. Faber, an Herrn Lwowski und Frau Eink gleichermaßen: Wenn ich das richtig verstanden habe, werfen Sie der Landesregierung vor, mit dem Letztentscheidungsrecht im Konfliktfall die kommunale Ebene zu entmachten, und sagen ebenso, dass es keinen Fall gegeben habe, in dem

es mit den Zweckverbänden zu keinem praxistauglichen Ergebnis gekommen ist. Das Letztentscheidungsrecht beschränkt sich also Ihrer Aussage nach auf Konfliktfälle, die eigentlich in der Praxis gar nicht auftreten. Sie führen als großes Argument an, dass die ÖPNV-Zukunftskommission die Regionalisierung für gut befunden hat. Allerdings waren die Verfasser letztendlich auch diejenigen – teilweise sitzen sie auch hier –, die das Letztentscheidungsrecht ablehnen. Das reicht mir als Argument deshalb in der Form nicht. Aus welchen Gründen denken Sie, dass das Letztentscheidungsrecht nicht dazu führt, dass die Kommunen und Zweckverbände dazu motiviert werden, eine schnellere Einigung herbeizuführen? Ist das nicht ein zusätzliches Mittel, um im Konfliktfall oder in Fällen, wo es mit der Einigung sehr lange dauert, eine Einigung bereits auf einer Ebene durchzuführen, auf der die Landesregierung dieses Letztentscheidungsrecht gar nicht anwenden muss? – Das sind meine Fragen. Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Herr Rasche.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Zwei Bemerkungen und zwei Fragen.

Erste Bemerkung: Kollege Beu hat gesagt, er hätte in drei Jahren nicht wieder Lust auf ein neues ÖPNV-Gesetz. Wenn wir denn wiedergewählt werden, müssen wir auch Aufgaben übernehmen, zu denen wir nicht so richtig Lust haben. Ich glaube, das Selbstverständnis haben wir alle.

Zweite Bemerkung: Planungssicherheit denken wir völlig deckungsgleich. Es gibt keine Begründung für diese Befristung. Ich glaube, sie muss aus diesem Gesetz herausgenommen werden.

Zwei Fragen – erster Themenblock: Schnellbusverkehre sind jetzt Fördertatbestand, aber nicht mit Blick auf die SPNV-Pauschale. Es würde mich interessieren, wie Sie diesen Sachverhalt bewerten.

Zweite Frage: Die Kollegen von den Grünen und der SPD haben in der Enquetekommission „ÖPNV“ ihre Vorstellung von einer Landeseisenbahngesellschaft vorgestellt. Wie beurteilen Sie so ein Instrument?

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Rasche. – Dann Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Schönen guten Morgen! Auch von unserer Seite herzlichen Dank für die Stellungnahmen und für Ihr Kommen zur Sachverständigenanhörung.

Wir haben in den letzten Tagen und Wochen eine Renaissance von ÖPNV-Themen im Landtag. Es ist schön, dass wir wirklich intensiv darüber sprechen und dieses wichtige Thema im ganzen Land, in den Städten, in den Gemeinden, in den Kreisen, einmal vernünftig unter die Lupe nehmen, denn ich denke, das ist es wert. Wenn wir gleiche Lebensverhältnisse im ganzen Land und eine vernünftige Versorgung der Bürger mit

Nahverkehr schaffen wollen, dann muss man sich wirklich darauf konzentrieren, vernünftige Sitzungen dazu halten und das nicht irgendwo am Rande abhandeln. Sehr gut also, dass wir das hier machen!

Ich möchte ein paar Themen anschnitten. Der große Bereich Konnexität: Es kommt in verschiedenen Stellungnahmen zum Ausdruck, dass man Eingriffe des Landes ungern akzeptieren möchte. Ich habe den Eindruck, dahinter steht ein Mangel an Regelung der Konnexität. Es sind die Weisungsrechte im SPNV genannt, Zweckmäßigkeitsweisungen, ÖPNV-Bedarfsplanpflicht. Ich würde gern die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände bitten, ihre Gedanken hierzu noch einmal zu konkretisieren.

Verwandt damit mag der Gedanke zur Reaktivierung von Schienenstrecken sein. Ich habe verstanden, dass es unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken und Deutsche-Bahn-Strecken gibt. Wenn jemand in dieser Runde schon etwas dazu sagen möchte, würde ich mich freuen. Ansonsten ist sicherlich in der nächsten Runde, wenn die Unternehmensverbände hinzukommen, dazu Gelegenheit.

Es wurde das Thema Fahrzeugförderung angeschnitten. Ich verstehe Sie so – Herr Dr. Faber und, ich glaube, auch andere Vertreter hatten es gesagt –, dass eine verpflichtende Fahrzeugförderquote von 30 Prozent nicht gewollt ist. Könnten Sie darstellen, welche Auswirkungen diese verpflichtende Fahrzeugförderung auf die Diskussion zur Eigenwirtschaftlichkeit hat?

Herr Lwowski als Vertreter des Städtetages vertritt ja auch die Städte, die Stadtbahnen haben. Wir haben seit vielen Jahren, im Grunde schon seit der letzten ÖPNV-Gesetzesnovelle, die Notwendigkeit vor Augen, dass die Stadtbahnen saniert werden müssen. Wenn ich das richtig im Kopf habe, fehlen über 2 Milliarden Euro für die U-Bahnen und Straßenbahnen. Die CDU-Fraktion hat damals schon gesagt, man muss ganz eindeutig klarstellen, dass die Mittel aus dem ÖPNV-Gesetz auch zur Sanierung von Stadtbahnen genutzt werden dürfen und nicht nur für neue Projekte. Man kann den Eindruck haben, in die Richtung gehen die Formulierungen, allerdings fehlt es da möglicherweise noch an finanzieller Ausstattung. Vielleicht könnten Sie dazu einmal Stellung nehmen.

Der Schnellbus als schienenersetzendes oder schienenvergleichbares Verkehrsmittel ist ein großes Thema, auch schon durch die Enquetekommission und die ÖPNV-Zukunftskommission besprochen. Ich denke, da müssen wir so langsam die PS auf die Straße bekommen. Ich frage mich persönlich, ob wir mit den Formulierungen, die jetzt im Gesetz eingebaut worden sind, wirklich weiterkommen. Da würde ich gern einen Vertreter des Landkreistages ansprechen. – Ich weiß nicht, Herr Dr. Paßlick, sind Sie für den Landkreistag dabei? Sie waren ja in der ÖPNV-Zukunftskommission. Vielleicht können Sie noch einmal den Bogen schlagen zu den jetzigen Formulierungen.

Zum guten Schluss in dieser Runde: Die 11-2-Mittel sollen ja mit einem anderen Schlüssel fortgeschrieben werden. Bisher hatte man den zugegebenermaßen lächerlichen Flächenanteil von einem Prozent, jetzt sollen es zwei Prozent werden. Ist das

eigentlich das, was wir brauchen, um demografiefeste ÖPNV-Finanzierung hinzubekommen? Da würde ich gern die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände um eine Aussage bitten. – Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Zum Abschluss Herr Löcker.

Carsten Löcker (SPD): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren, herzlichen Dank für Ihr Erscheinen und dass Sie uns nicht nur freundlicherweise, sondern auch berechtigterweise dabei unterstützen, die Novellierung des ÖPNV-Gs auf die Reise zu schicken und im ÖPNV für bessere Rahmenbedingungen zu sorgen.

Ein großer Fragenkanon, wie ich meine! Manche Fragen betreffen auch gar nicht den Inhalt der Novelle, das könnte man auch einmal sagen, aber sie mögen eine Berechtigung haben, dass sie heute gestellt werden, zum Beispiel die über die Landeseisenbahngesellschaft. Da will ich darauf hinweisen, dass sozusagen die Handlungsempfehlung, über eine Landeseisenbahngesellschaft zu reden, von der FDP kam und wir das in dem Zusammenhang auch abgelehnt haben. Ich will in dem Zusammenhang nur darauf hinweisen, damit die Gemengelage klar ist, was die Fragestellungen angeht und in welche Richtung sie eigentlich gehen müssten.

Ich habe nur noch eine Verständnisfrage, denn im Großen und Ganzen ist bereits eine Reihe von wichtigen Fragen gestellt worden. – Ist es richtig, und das insbesondere im Rahmen der 30-Prozent-Quote, was Fahrzeugbeschaffung in Unternehmen angeht, dass die Regelungen in diesem Zusammenhang bereits heute Teil von Verträgen sind, mit Privatisierungsquoten in den Unternehmen? Gibt es heute, was Fahrzeugbeschaffung angeht, Regelungselemente in den Verkehrsunternehmen, die bereits mit den privaten Unternehmen entsprechende Quoten vereinbart haben? – Das ist für mich wichtig mit Blick auf die Ausgangslage, wie wir das mit den 30 Prozent halten wollen, die natürlich Konsequenzen hat. – Gibt es regionale Unterschiede? – Das will ich auch noch sagen. Kann man da, wo die Privatisierungsquoten besonders hoch sind, kann man insbesondere in Landkreisen und da, wo sie recht niedrig sind, von unterschiedlichen Ausgangslagen in den Unternehmen reden, was diese 30-Prozent-Regelung betrifft, die wir in dem Zusammenhang vorsehen?

Das ist die einzige Frage. Viele andere spannende Fragen sind bereits gestellt, deshalb verzichte ich jetzt darauf, weitere Ausführungen zu machen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Löcker. – Dann kommen wir in die Antwortrunde. Ich würde gern mit Herrn Dr. Faber beginnen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Etliche Fragen! Ich versuche, sie jetzt im Zusammenhang zu beantworten. Ich hoffe, dass ich alles berücksichtige.

Herr Beu hat gefragt oder angemerkt, warum wir es so kritisch sehen, dass das die größten Änderungen seit zehn Jahren sind. Wenn man so, ich sage einmal, weitgehende Änderungen vornimmt an einem Gesetz – und das sind ja Weisungsrechte gegenüber den Aufgabenträgern im SBNV, verschärfende Verwendungszwecke bei § 11 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz, das kann man noch weiterführen, also an ganz verschiedenen Stellen –, dann muss eigentlich aus unserer Sicht einen Bedarf für solch eine deutliche Regelungsausweitung geben. Im ÖPNV-Bereich wird es immer Änderungen geben, europarechtlich, Anwachsen der Regionalisierungsmittel et cetera. Deshalb muss man das ÖPNV-Gesetz von Zeit zu Zeit anpassen, das ist uns auch völlig klar. Die Frage ist, ob es jetzt so notwendig war, es so weitgehend zu machen. Da kann man schon (akustisch unverständlich) jetzt die weitgehende Frage stellen: Gab es solche Defizite im ÖPNV, dass eine solche umfassende Änderung notwendig war? Das hätten wir jetzt so nicht gesehen. Das ist der Hintergrund.

Ich verweise noch einmal auf die Zukunftskommission, in der ich auch Mitglied war, in der übrigens auch nicht nur die Vertreter des, ich sage es einmal in Anführungsstrichen, „Establishments“ Mitglieder waren, sondern in der durchaus auch Fahrgastverbände und andere Vertreter dabei waren. Da gab es eine ganze Menge an Handlungsempfehlungen in verschiedene Richtungen. Nur, ich sehe nicht, dass in diesem ÖPNV-Gesetz alle Handlungsempfehlungen aufgenommen worden sind, sondern das wurde auch durchaus in einer anderen Richtung novelliert oder vorgeschlagen, zu novellieren.

Ich denke da nur an die Weisungsrechte gegenüber den Zweckverbänden. Das ist für uns als kommunale Spitzenverbände ein nicht unwesentlicher Punkt. Ich habe das jetzt in unserem Eingangsstatement nicht ganz so stark herausgestellt, aber in unserer schriftlichen Stellungnahme hat es Erwähnung gefunden, und nicht umsonst haben wir im Vorfeld eine Sechs-Verbände-Stellungnahme abgegeben mit den Zweckverbänden im SPNV. So etwas hat es, soweit ich mich erinnern kann, auch noch nicht gegeben, denn wir sehen da schon den Dambruch für eine nicht nur stärkere, sondern eine dominante Rolle des Landes im SPNV. Da stellt sich dann schon die Frage, ob der ÖPNV und SPNV in Nordrhein-Westfalen organisatorisch zuletzt so schlecht aufgestellt waren, dass jetzt so weitreichende Änderungen notwendig gewesen wären. Kleine Fußnote: Es stellt sich noch die Anschlussfrage, ob sich mögliche Defizite mit den Änderungen verbessern oder nicht vielleicht sogar verschlimmbessern würden. Das erlauben Sie an der Stelle einmal als Hinweis.

Direktvergabemöglichkeit wurde auch angesprochen. Wie gesagt, Änderungen, Anpassungen, evolutionäre Weiterentwicklungen eines Gesetzes sind immer notwendig. Eine Forderung im Hinblick auf die Direktvergabe an den Landesgesetzgeber ist ja, bestehende Regelungen zu flexibilisieren, nämlich die hochkomplexe und zur subventionierten Eigenwirtschaftlichkeit führende Regelung des § 11a zu flexibilisieren. Da wollen wir also eher ein Weniger als ein Mehr an Regelung haben. Trotzdem ist übrigens – darauf wollte ich noch einmal verweisen, da war auch Europarecht im Hintergrund – die Möglichkeit der Direktvergabe in der EU-ÖPNV-Verordnung ausdrücklich vorgesehen – § 5 Abs. 2. Der Bundesgesetzgeber hat sie nicht übernommen, und da ist der Bundesgesetzgeber hinter Europarecht zurückgefallen. Insofern kann man auch nicht davon sprechen, dass wir als Spitzenverbände jetzt ein Mehr an Regelungen

haben wollen, sondern wir wollen eigentlich nur das, was europäischerseits sowieso vorgesehen ist. – Ich hoffe, dass ich das jetzt beantwortet habe.

Herr Bayer, die Frage nach der demografischen Förderkomponente: Ja, ohne jeden Zweifel, wenn man sich das niedersächsische Modell anschaut, hat das auch einen gewissen experimentellen Charakter, das sage ich ganz offen und ehrlich. Es ist übrigens ein Modell, das wir in einem Thesenpapier vom Landkreistag schon vor vier, fünf Jahren einmal vorgeschlagen haben und das sich dann immer wieder als Annex bei allen Vorträgen fand, die ich gehalten habe; bei denen ich gesagt habe, wir brauchen eine demografische Förderkomponente, einfach um auch neue Angebotsformen zu erproben, um neue Angebotsformen finanzieren zu können vom Bürgerbus bis hin zu flexiblen Angebotsformen. Dass das Ganze, wenn man Niedersachsen so sieht, noch relativ experimentell ist, ist uns auch klar. Dass man, wenn man so etwas einführt, das ganz streng mit einer Evaluierung und einer Kontrolle im Abstand von zwei oder vier Jahren versehen muss, gegebenenfalls sogar mit einem Benchmarksystem, ist uns auch klar. Trotzdem sehen wir da auch eine Chance für den kreisangehörigen Raum. Da kann ich jetzt nicht für alle Spitzenverbände sprechen, aber für den kreisangehörigen Raum. Das kann auch eine große Chance sein, flexibel auf Demografie und Ähnliches zu reagieren.

In Niedersachsen ist auch offengehalten, wie man die Fördermittelverteilung nach dem Kriterium Demografie verausgabt. Da wird man sich sicherlich auch Gedanken machen müssen – Einwohnerdichte beispielsweise, zentrale örtliche Modelle. Gar keine Frage, das ist anspruchsvoll, da können wir auch noch keine komplette gesetzgeberische Maßnahme ausformulieren. Trotzdem ist das ein Ansatz, an den man einmal denken muss und den man auch weiterverfolgen sollte, und, das ist jetzt einmal erlaubt, aus Sicht des kreisangehörigen Raums: Wir müssen auch ein bisschen sehen, dass wir bei der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNVs nicht nur an Stadtbahnen denken, sondern eben auch an die Spezifika des kreisangehörigen Raums. Ob man es jetzt in den Dimensionen wie Niedersachsen mit 20 Millionen Euro macht oder erst einmal geringer anfängt, kann man offenlassen. Nur, man muss darüber nachdenken, dass man sich auch eine Förderkomponente für den kreisangehörigen ländlichen Raum überlegt.

Letztentscheidungsrecht: Die Zukunftskommission hat eigentlich schon ganz gute Vorarbeiten geleistet, wann ein Letztentscheidungsrecht des Landes bei Konflikten zwischen den Zweckverbänden sinnvoll und notwendig wäre. Dahinter wollen wir eigentlich auch nicht zurückfallen. Die Zukunftskommission hat, wenn ich mich recht entsinne, ein solches Letztentscheidungsrecht auch nicht komplett negiert, hat aber gesagt, das ist Ultima Ratio dann, wenn eine Einigung nicht anders möglich ist und mindestens einer der Zweckverbände eine solche Letztentscheidung beantragt. Näheres dazu haben wir in unseren Stellungnahmen geschrieben. Wichtig ist uns, noch einmal darzustellen, dass das Letztentscheidungsrecht des Landes bei Konflikten zwischen den Zweckverbänden im SPNV wirklich Ultima Ratio sein muss, wenn es das denn schon geben soll.

Wir halten es aus zwei Gründen für äußerst unglücklich, wenn das Land in stärkerer Art und Weise im SPNV intervenieren würde. Der erste Punkt ist schlicht und ergreifend die nähere demokratische – natürlich sind Sie auch alle demokratisch legitimiert, ohne jeden Zweifel ...

(Zuruf von Rolf Beu [GRÜNE])

Da muss man sich nämlich die Frage stellen: Warum haben wir überhaupt ein dezentrales System? Wir haben deshalb ein dezentrales System, weil bestimmte Fragestellungen besser in den Regionen auf Kreisebene oder Gemeindeebene entschieden werden können, wohlwissend, dass in Deutschland natürlich alle Ebenen demokratisch legitimiert sind – gar keine Frage. Da sehen wir dann schon, dass für die Besonderheiten des SPNVs die demokratische Legitimation durch die Kreise und kreisfreien Städte in vielen Fällen unmittelbarer und sachnäher sein dürfte als die Legitimation vom Land insgesamt, weil man an den Problemen vor Ort eben sachnäher dran ist, weil man eben eine engere Beziehung hat und natürlich auch die regionalen Besonderheiten berücksichtigen kann, die auf Landesebene möglicherweise hinten herunterfallen. Ich sage es ganz offen und ehrlich, wir hatten in unseren Gremien auch diskutiert, und da gibt es den einen oder anderen aus Ostwestfalen, aus dem Münsterland, aus Südwestfalen, der sagt: Bringen wir es einmal auf den Punkt! So eine Landesinstitution würde dazu führen, dass zwischen hinter Bonn und hinter Dortmund das Land zwar nicht aufhört,

(Rolf Beu [GRÜNE]: Doch, hinter Bonn hört es auf!)

– hinter Bonn hört es sogar geografisch auf –, aber dass die Wahrnehmung dann entsprechend schlechter wird. – Insofern hat es schon einen guten Grund, warum wir in NRW mit unseren 17 Millionen Einwohnern den SPNV dezentral aufgestellt haben, und es ist ja auch in der Zukunftskommission nicht beanstandet worden. Bei allem Respekt vor dem Verkehrsausschuss, letztlich müsste das Land aber auch entsprechende Fachkompetenzen und Detailkompetenzen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und im Eisenbahnrecht aufbauen, wesentlich stärker, als es jetzt ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die ÖPNV-Abteilung selbst dann Landesnahverkehrsgesellschaft sein (akustisch unverständlich). Da müsste man also einiges aufbauen und umorganisieren. Ich weiß nicht, ob es zielführend ist, einen solch komplexen Mehraufwand zu betreiben.

Ich komme zum nächsten, Herrn Rasche: Schnellbusverkehre. Da verweise ich einfach kurz auf unsere Stellungnahme. Wir haben zum Schnellbusverkehr geschrieben, dass wir das grundsätzlich für einen vertretbaren, gangbaren Weg halten. Ich will gar nicht verhehlen, dass wir dazu auch in unserer Mitgliedschaft sehr unterschiedliche Auffassungen hatten, ob Schnellbusverkehre wirklich einen Mehrwert darstellen oder gegebenenfalls auch eine ungünstige Konkurrenzierung zum SPNV und zur Streckenreaktivierung darstellen können. Da gehen wir davon aus oder sagen, dass das regional oder ...

Vorsitzender Dieter Hilser: Herr Dr. Faber, bei allem Respekt, ich muss ein bisschen auf die Uhr schauen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Okay, dann machen wir schneller. Ich habe auch eine ganze Menge an Fragen.

(Heiterkeit)

Ja, ist so! – Wir sind da einfach regional unterschiedlich aufgestellt und haben unterschiedliche Betroffenheiten. Nicht alles, was für den Großraum x oder y gut ist, muss auch im ländlichen Raum gut sein und umgekehrt. NRW ist eben groß, und da braucht man eben dezentrale Lösungen.

Konnexität, ganz schnell: Bei einigen Punkten habe ich mir auch überlegt, dass das ein Problem sein kann, insbesondere was die Weisungsrechte gegenüber den Zweckverbänden angeht. Man muss auch sehen, dass auch die Aufgabenträger letztlich eine subsidiäre Finanzierungsverpflichtung haben. Fahrzeugförderung, so wie Sie im Gesetzentwurf steht mit den 30 Prozent für neuwertige und barrierefreie Fahrzeuge – ein unglaublicher bürokratischer Aufwand –, würde viele bestehende Regelungen zerstören und in vielen Kreisen dazu führen, dass man die Regelungen wieder vollständig neu konditionieren und bestehende Fördersatzungen ändern müsste. Dazu kommt in der Tat, dass unsere Mitglieder an vielen Stellen Bestandsverträge oder Bestandsregelungen haben, die nicht mehr unter diese jetzt vorgesehene 30-Prozent-Regelung subsumierbar wären. Auch dazu haben wir in unserer schriftlichen Stellungnahme Vorschläge gemacht. Am liebsten würden wir diesen Punkt ganz raus haben, das sage ich ganz offen und ehrlich. Das soll jeder Aufgabenträger für sich entscheiden, wie es bis jetzt war. Das war bis jetzt in Ordnung. Es hat auch kein großes Defizit bei der Fahrzeugförderung gegeben. Wenn Sie es schon machen müssen: Wir haben einen Formulierungsvorschlag auf Seite 6 unserer Stellungnahme gegeben, wie man es zumindest etwas gangbarer machen kann. – Da ich die Zeit im Nacken habe, sage ich einmal: Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Dr. Faber. – Dann Frau Eink.

Cora Eink (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Vielen Dank. – Herr Dr. Faber hat schon viel gesagt, dem schließe ich mich natürlich an.

Noch kurz zwei Ergänzungen zum Thema eigenwirtschaftliche Verkehre und Direktvergabe: Wir hatten in unseren Positionspapieren viele Möglichkeiten aufgezählt, wie man das Ganze absichern könnte. Wir hatten an das Land appelliert, sich auf Bundesebene für eine Änderung einzusetzen, aber auch beispielhaft aufgezählt, dass es auch auf Landesebene Möglichkeiten gibt. Das kann eine Flexibilisierung der 11a-Mittel sein, das kann ein Verzicht auf eine verpflichtende Fahrzeugförderung sein. Das alles würde kein Mehr an Bürokratie schaffen, sondern im Gegenteil das Ganze vor Ort noch mehr flexibilisieren. Aber auch auf Verwaltungsebene kann da sicherlich mehr getan werden, indem man prüft, ob eigenwirtschaftliche Verkehre tatsächlich dauerhaft und nachhaltig eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

Dann war noch eine Frage zu dem Verteilschlüssel, der ja um einen Prozentpunkt zugunsten der Fläche geändert wurde. Das ist sicherlich nur ein symbolischer Schritt.

Wenn man wirklich den kreisangehörigen Raum stärken und dauerhaft besser abbilden möchte, dann müsste das sicherlich ein ganz anderer Schlüssel sein wie 10 Prozent Fläche, 10 Prozent Einwohnerzahl. Das hatten wir auch in der Stellungnahme schon so gesagt. – Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Frau Eink. – Dann Herr Lwowski.

Harald Lwowski (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren! Herr Dr. Faber und Frau Eink haben einen Großteil der auch dem Städtetag gestellten Fragen schon längst beantwortet und das auch zu unserer Zufriedenheit.

Ich will kurz auf die Frage zum Thema Erbringung kommunaler Verkehrsdienstleistungen eingehen. Wir haben zahlreiche Vorschläge unterbreitet, beispielsweise, das ist bereits angeklungen, die Unterstützung des Landes NRW bezüglich der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes. Eine weitere Möglichkeit wäre, dass die kommunalen Aufgabenträger zur Absicherung von Direktvergaben in ihren Nahverkehrsplänen Zielstellungen zur Organisation des Nahverkehrs aufnehmen. Die Aufnahme einer Vorgabe, wonach die Entscheidungen der Genehmigungsbehörden im Grundsatz nur im Einvernehmen und nach Anhörung der betroffenen kommunalen Aufgabenträger erfolgen soll, und schließlich – darauf bin ich ganz konkret angesprochen worden – die Pflicht zur Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit, das heißt, Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit für die voraussichtliche Dauer des beantragten Verkehrs anhand eines vorgelegten Wirtschaftsplans und Prüfung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmens.

Hier wurde gefragt, ob es ausreichen würde, wenn diese Prüfung durch die Bezirksregierungen vorgenommen würde. Offen gestanden ist mir nicht klar, ob es möglich ist, dass die Bezirksregierungen diese Prüfungen allein vornehmen. Dies würde ja bedeuten, dass diese Prüfung unabhängig von den betroffenen Kommunen vorgenommen werden würde.

Was die zweite Frage zum Thema Eigenwirtschaftlichkeit und Fahrzeugförderungsquote von 30 Prozent anbelangt, so will Herr Sagolla hierzu antworten.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Dann Herr Sagolla.

Winfried Sagolla (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich will auch versuchen, es kurz zu machen.

Es war eine Frage im Zusammenhang mit der Fahrzeugförderung in Richtung Stadtbahn gestellt worden. Ich bin nicht ganz sicher, ob ich sie richtig verstanden habe. Der Sinn hinter dieser 30-Prozent-Quote ist unserer Einschätzung nach, dafür zu sorgen und sicherzustellen, dass ausreichend Mittel in die Modernisierung von Flotten hineingesteckt werden. Dahinter steckt natürlich: Je mehr Geld ich in Modernisierung, also in neue Fahrzeuge stecke, desto eher ist gewährleistet, dass die Barrierefreiheit in

Fahrzeugparks schnell umgesetzt wird und natürlich auch klimafreundlichere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Im Stadtbahnbereich ist das ein wenig anders. Da ist es auch ganz erheblich ein Thema, vorhandene Fahrzeuge umzurüsten. Stadtbahnen sind ja heute schon barrierefrei – nicht alle Stadtbahnsysteme, soweit ich sie kenne, wir müssen ganz viel an den Haltestellen tun, aber die Stadtbahnen selbst sind jedenfalls überwiegend barrierefrei, und sie sind auch ökologisch. Die meisten Stadtbahnen fahren mit Ökostrom. Die Stadtwerke haben das für ihre Stadtbahnen meist eingekauft. Gerade vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit ist die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge also natürlich ein ganz großes Thema. – Ich glaube, in die Richtung zielte das.

(Henning Rehbaum [CDU]: Es ging eigentlich um die Infrastruktur, Tunnel und so weiter. Da ist der große Sanierungsbedarf.)

Ja, da auch. Das ist unstrittig, aber jetzt ging es ja um die Frage 30-Prozent-Bindung der Fahrzeugförderung. Das hatte ich jedenfalls in die Zielrichtung verstanden, und da sind wir eben der Meinung, und diese Position teilen auch die stadtbahnbetreibenden Städte, dass die Festlegung dieser Quote nicht notwendig und auch nicht hilfreich ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Sagolla. – Jetzt Herr Dr. Sarikaya.

Dr. Mehmet Sarikaya (Landrat Rhein-Sieg Kreis): Vielen Dank. – Ich würde gern auf die Frage von Herrn Bayer eingehen wollen: Modal Split oder eine andere Variable? Sie haben gesagt, es wäre natürlich nützlich, wenn man diesen Wert immer erheben würde und wüsste, woran man quasi beim Verkehrsmodal Split insgesamt ist.

Es ist richtig – der Rhein-Sieg Kreis hat sich 2008 an „Mobilität in Deutschland“ beteiligt, aber ich weiß, dass das viele Kommunen nicht machen. Das ist das eine. Wenn man sich an diesem Modal-Split-Ermittlungsverfahren im Rahmen der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ beteiligen würde, würde das die Kommunen um die 100 000 Euro kosten, und zwar jede einzelne Beteiligung. Das ist das eine. „Mobilität in Deutschland“ wird alle zehn Jahre durchgeführt. Das heißt, man hätte jeweils alle zehn Jahre einen solchen Wert.

Ich bin der Meinung, der Nahverkehrsplan sollte kurzfristiger und auch die Ziele sollten entsprechend in kürzeren Zeitperioden verändert werden können. Ich bin der Meinung, dass Ziele so definiert werden sollten, dass man es dann auch messen und beeinflussen kann. Ich bin der Meinung, dass der Modal-Split-Wert nicht unmittelbar von den Aufgabenträgern beeinflusst werden kann, jedenfalls nicht in der Form, wie wir es im Nahverkehrsplan und in der Nahverkehrsplanung machen können. Es ist ein komplexes System, dazu gehören viele Straßenbaumaßnahmen, Schienenmaßnahmen, aber natürlich auch der ÖPNV.

Sie haben gesagt: Fahrgastzahlen. – Natürlich ist das eine Sache. Die Zahlen werden aber oft von den Verkehrsunternehmen erhoben. Oft kommen die Aufgabenträger nicht an diese Zahlen heran, obwohl es oft auch kommunale Verkehrsunternehmen sind. Auch die Verkehrserhebungen sind alle fünf Jahre; manchmal dauert es auch

zehn Jahre, um die Erhebung durchzuführen. Auch das sind Perioden, die meiner Ansicht nach nicht zielführend sind.

Wir im Rhein-Sieg Kreis haben eine andere Methode gewählt: Wir haben Veränderungen im Busnetz und im Stadtbahnnetz vorgenommen, haben aber immer gleichzeitig einen Beschluss für eine Evaluation. Das heißt, wir erheben die Fahrgastzahlen selbst, natürlich in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, und können dann noch einmal nachjustieren. Das läuft in der Regel alle zwei, drei Jahre. Das heißt, wir können Veränderungen vornehmen. Wir hatten jetzt zum Beispiel in einem Teilraum 9 Prozent Veränderung von Fahrleistungen, also Kilometerleistungen im Busnetz, konnten aber durch eine Nacherhebung 11 Prozent mehr Fahrgäste nachweisen; sodass ich dafür plädiere, die Variable festzulegen, die man entsprechend beeinflussen, messen und auch in einem kurzfristigen Zeitraum nachhalten kann, anstatt einen Modal-Split-Wert, der sehr schwer beeinflussbar und, wie gesagt, eine sehr träge Größe ist.

(Dr. Markus Faber [Landkreistag Nordrhein-Westfalen]: Hier war noch eine Rückmeldung. Eine Frage von Herrn Rehbaum an Herrn Dr. Paßlick.)

Vorsitzender Dieter Hilser: Bitte.

Dr. Hermann Paßlick (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Meine Damen und Herren! Ich bin direkt angesprochen worden, und dafür bin ich auch dankbar. Im Hauptberuf bin ich Verkehrsdezernent im Kreis Borken im Münsterland und nebenbei Verbandsvorsteher im SPNV-Münsterland und stellvertretender Verbandsvorsteher im NWL. Mir liegt das Thema Schnellbusse sehr am Herzen, dazu bin ich ja auch angesprochen worden.

Ich war seinerzeit Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission, damals als Verbandsvorsteher des NWL, und habe mich in diesem Gremium berufen gefühlt – mit einigen Kollegen, Herr Dr. Faber war dabei und einige Vertreter der Fahrgastverbände –, mich insbesondere um den ÖPNV im ländlichen Raum zu kümmern. Eines von vielen Themen war die Zweiklassengesellschaft im Regionalverkehr – einerseits auf der Schiene: Da werden auch auf Regionalbahnen ganz ansprechende Bedienungszeiten und Taktverkehre erreicht mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Landes nach § 11. Andererseits haben wir aber auch Räume, die vom Schienenverkehr nicht gut erschlossen sind und in denen versucht werden muss, mithilfe von Verkehr auf der Straße diese Lücken zu kompensieren. Das sind Busse; und das Münsterland ist ein Paradebeispiel dafür, wie es Schnellbusse geschafft haben, die schienenfernen Räume einigermaßen angemessen zu erschließen. Wir erreichen aber nicht den Standard, den wir über die Regionalbahnen auf den Schienen erreichen, weil die Schnellbusse relativ teuer sind. Sie haben lange Reiseweiten, und wir haben dort in der Regel auch wenig Schülerverkehr, deswegen ist das ein relativ teures Verkehrsmittel – im Verhältnis zur Bahn natürlich wiederum sehr preiswert. Für den kommunalen Aufgabenträger ist es aber schon eine Herausforderung, diese Schnellbusse fahren zu lassen, um einigermaßen gleichmäßige Erschließungsbedingungen und Infrastrukturen im ländlichen Raum aufzubauen.

Wir haben in der ÖPNV-Kommission gesagt, eigentlich kann es nicht angehen, dass das Land einerseits den Schienenverkehr doch so ordentlich und angemessen fördert, andererseits aber den Busverkehr im Wesentlichen den Kommunen überlässt, wobei nicht wirklich nachvollziehbar ist, aus welchen Gründen eine Region dann wegen der unterschiedlichen Ausstattung mit Schienenverkehr weniger gefördert wird als andere.

Das Land hat jetzt erfreulicherweise im ÖPNV-Gesetz das Thema regionale Schnellbusse aufgegriffen. Das ist einerseits sehr schön, andererseits aber nicht so, wie wir als Betroffene uns das gewünscht hätten. Jetzt steht eigentlich im Gesetzentwurf, dass Schnellbusse gefördert werden können. Im Grunde genommen ist das nur eine deklaratorische Aussage, weil schon nach dem alten oder jetzt geltenden ÖPNV-G grundsätzlich eine Förderung von Schnellbussen über die 11er-Mittel möglich gewesen wäre.

Zum anderen hilft die Möglichkeit, Schnellbuszuständigkeiten auf die Zweckverbände zu übertragen, auch nicht viel weiter, weil sich die SPNV-Zweckverbände, das weiß ich aus eigener Erfahrung, naturgemäß logischerweise als Sachverwalter des Schienenverkehrs sehen – das auch zu Recht – und im Grunde genommen auch bedarfsorientiert für den Schienenverkehr gefördert oder eben mit Finanzmitteln ausgestattet werden.

Unser dringender Wunsch als eine Kommune, die etwa 2,5 Millionen Euro für Schnellbusse ausgeben muss, weil wir eben relativ schlecht mit Schienenverkehr ausgestattet sind, wäre es, einen zweckgebundenen Haushaltstitel speziell für Schnellbusse aufzustellen, der nicht in Konkurrenz mit dem Schienenverkehr steht. Wir wollen natürlich keine Konkurrenz zu den Schienenverkehren – um Gottes willen, nein! Wir wollen auch nicht verhindert, dass Strecken reaktiviert werden unter Hinweis darauf, dass die Mittel auch für Busse eingestellt werden können. Um Gottes willen, das wollen wir natürlich nicht. Im Gegenteil: Wo Schienen sind, wo auch nur die Möglichkeiten entstehen, Reaktivierungen vorzunehmen, muss man das machen. Wir haben aber als Beispiel die Strecke von Bocholt bis nach Münster. Die Strecke ist vor 30, 40 Jahren stillgelegt worden. Die Schienen sind abgebaut, die Grundstücke stehen nicht mehr zur Verfügung. Wir haben alles versucht, aber eine Reaktivierung ist einfach finanziell nicht leistbar. Da haben wir einen Schnellbus fahren, der sehr erfolgreich ist, der aber eben viel Geld kostet.

Unsere dringende Bitte ist also, einen eigenen Fördertopf für die Schnellbusse im Land aufzustellen. Das ist sicherlich ein sehr überschaubarer Betrag, der im niedrigen zweistelligen Millionenbereich möglich wäre und sehr hilfreich wäre. Das wäre ein Promillebetrag im Verhältnis zu dem Geld, das für den Schienenverkehr ausgegeben wird, würde aber helfen, gleichwertige Bedingungen der infrastrukturellen Erschließung in Stadt und Land zu ermöglichen. Das wäre mein Wunsch. – Ich lasse es dabei bewenden. Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Dr. Paßlick. – Ich habe keine Wortmeldungen mehr zu dieser Runde und würde dann in die zweite Runde eintreten.

(Henning Rehbaum [CDU]: Können wir noch Nachfragen stellen?)

Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Ich möchte noch eine konkretisierende Nachfrage an die Vertreter des Städtetages stellen. Sie hatten mich nicht ganz richtig verstanden. Es ging mir nicht so sehr um die Fahrzeugförderung im Stadtbahnbereich, sondern um den Zustand der Infrastruktur: Schienenstrecken, Tunnel und nebenbei noch dazu Bahnsteige. Vielleicht geben Sie uns noch einmal eine Einschätzung, wie derzeit der Handlungsbedarf ist und inwiefern Ihnen dieses Gesetz weiterhelfen kann.

Vorsitzender Dieter Hilser: Wer macht das? Herr Lwowski oder Herr Sagolla?

Winfried Sagolla (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Das kann man sehr kurz fassen. Der Erneuerungsbedarf ist immens, und das Gesetz gibt jetzt eigentlich nichts dafür her. Nur da, wo ich wirklich komplett neue Zustände erreiche, also wenn ich zum Beispiel eine Haltestelle komplett umbauere, weil sie nicht mehr den Gegebenheiten entspricht, wie zum Beispiel im Moment am Dortmunder Hauptbahnhof, da bekomme ich Förderung. Wenn ich aber Instandsetzungsarbeiten vornehmen muss, habe ich eben nichts.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Damit ist die Nachfrage beantwortet, Herr Rehbaum?

Henning Rehbaum (CDU): Ja, danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Okay. – Dann kommen wir in die zweite Runde. – Ich bedanke mich bei den Sachverständigen der ersten Runde. Ganz herzlichen Dank noch einmal.

Ich rufe die Verbünde auf, als ersten den VRR. – Herrn Husmann, bitte schön.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung und die Gelegenheit.

Sie haben vielleicht schon festgestellt, wir waren uns mit den Spitzenverbänden in der Stellungnahme einig. Das möchte ich auch noch einmal betonen. Ich möchte natürlich jetzt nicht all das wiederholen, was wir geschrieben haben.

Sie wissen, unser Aspekt zum Weisungsrecht ist vor allen Dingen auch mit rechtlichen Gründen hinterlegt. Wir möchten deutlich machen, dass sich das Land, wie wir meinen, zu Recht vor vielen Jahren dazu entschlossen hat, das als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe auszugestalten. Ich glaube, wir drei Vertreter der Verbünde können mit Fug und Recht sagen, dass wir sehr erfolgreich in den letzten Jahren SPNV gestaltet haben. Wenn Sie das mit anderen Bundesländern vergleichen, behaupte ich, auch nachweisbar führen zu können, dass wir in dem Sinne sicherlich das erfolgreichste Bundesland sind, und zwar in jeder Hinsicht.

Insofern ist es umso überraschender, dass jetzt ein Weisungsrecht vorgesehen werden soll, einfach mit der Begründung, wir hätten uns einmal gekloppt. Ja, wir hatten unterschiedliche Auffassungen, aber wir haben nachher zusammen eine hervorragende Lösung gefunden. Im Übrigen: Für den Fall – und nur dafür kann man es denken –, dass wir es einmal wirklich nicht schaffen sollten, uns zu einigen, hatten wir einen Vorschlag gemacht, der gerade so weit geht, dass man sagen kann: Wenn wir uns wirklich nicht einigen sollten, dann – aber auch erst dann – kann es ein Letztentscheidungsrecht geben. Im Übrigen haben wir im besagten RRX-Verfahren auch gezeigt, wie man sinnvollerweise miteinander umgeht, indem wir nämlich mit dem Land zusammen eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen haben, wobei das Land von Anfang an in jeder Verhandlung mit am Tisch sein konnte. Ich glaube, das ist viel besser als ein einsam gestaltetes Weisungsrecht, erst recht wenn es dann noch dahin gehen soll, zweckdienliche Weisungen zu erteilen und das dann gegebenenfalls auch noch auf Kosten der Aufgabenträger.

Hier darf ich darauf verweisen, dass der VRR seit vielen Jahren eine Umlage zahlen muss. Gott sei Dank ist bei der Finanzierung jetzt für die Zukunft ab 2020 der Wegfall dieser SPNV-Umlage vorgesehen, aber jederzeit haften alle Kommunen letztendlich für den SPNV.

Ich möchte noch einen weiteren Aspekt thematisieren, der im Grunde genommen darauf folgt, nämlich das Einvernehmen. Welchen Sinn macht es, dieses Einvernehmen aufzulösen und nur noch im Landtag nach Beratung durch die Ministerialverwaltung und schlimmstenfalls bar jeglicher Kenntnis der einzelnen Verträge eine Entscheidung zu treffen? Das kann doch keinen Sinn machen. Wir haben in der Anhörung zur Enquetekommission schon vorgetragen: Sinnvollerweise muss man den Kommunikationsprozess verbessern. Dazu wäre es sicherlich nötig, dass wir die Gelegenheit bekommen, regelmäßig im Verkehrsausschuss zu berichten und für Fragen zur Verfügung zu stehen, anstatt jetzt über solche Mittel zu versuchen, gefühlte Ungleichgewichte, die gar nicht vorhanden sind, aufzulösen.

Wie Sie sich denken können, sind wir auch keine Freunde der Wiedereinführung einer Bedarfsplanpflicht. Ich denke, wir haben in der Vergangenheit sehr verantwortungsvoll Planungen vorangetrieben und vor allen Dingen zeitnah umgesetzt. Wenn Sie jetzt eine Bedarfsplanpflicht einführen wollen, kann ich Ihnen allerdings nur raten, den Rahmen nicht auf 5 Millionen Euro zu begrenzen. Dann sollten Sie wenigstens, um das einmal ganz konkret zu sagen, mindestens 25 Millionen Euro als Rahmenbedingung nehmen. Das ist nämlich der Rahmen der standardisierten Bewertung, und da fängt es eigentlich auch erst an, spannend zu werden und eine Aufgabe zu sein, die vielleicht sinnvollerweise im Landesinteresse gelöst werden kann. – Wozu führt es, wenn Sie diesen niedrigen Betrag lassen? Es wird zum Beispiel dazu führen, dass wir Kamp-Lintfort, das wir jetzt anbinden wollen, was ja auch im Gesetz vorgesehen ist, für 2025 neu ausschreiben müssen. Das heißt, wir hätten die Möglichkeit, und das korrespondiert dann mit der Regelung zur Elektromobilität, bis dahin eine Elektrifizierung dieser Strecke durchzuführen. Dann müssen wir aber morgen anfangen, das sind etwa 14 Kilometer. Das Gleiche gilt Richtung Xanten.

Wenn Sie jetzt mit der Bedarfsplanpflicht kommen, brauchen Sie erst einmal zwei Jahre, bis Sie sich darauf verständigt haben, was Sie in den nächsten Jahren nach Prioritäten festgesetzt machen wollen – und dann waren Sie wahrscheinlich schnell. Dann wird es diese Elektrifizierung nicht geben, denn wenn wir dann die Fahrzeuge beschafft haben, sind das Dieselfahrzeuge, und das wäre einfach schade. Insofern wären Sie selbst klug beraten, wenn Sie den Rahmen für Großmaßnahmen anheben. Da wird man sich sicherlich als Aufgabenträger ohnehin immer ans Land wenden wollen und sagen: Die Elektrifizierung, die über 25 oder 50 Millionen Euro hinausgeht, können wir gar nicht stemmen. – Das sollte sinnvollerweise eine Maßnahme im Landesinteresse sein; ich verweise auf RegioBahn. So haben wir es damals mit der RegioBahn im Übrigen auch abgestimmt. – Sie sollten sich also bei dieser Gelegenheit nicht blockieren.

Fahrzeugförderung: Schon die Einführung des aktuellen ÖPNV-Gesetzes hat die ausgezeichnet funktionierende Fahrzeugförderung im VRR leider zerstört. Dann haben wir mühsam ein neues Instrument dazu aufgebaut, das einheitlich über alle Kommunen angewandt wird. Jetzt sollen mit aller Gewalt 30 Prozent ausgegeben werden. Das ist erst einmal EU-rechtlich nicht unproblematisch, denn Sie müssen in einer gemeinwirtschaftlichen Förderung immer nachweisen, dass Sie nicht überkompensieren. – Manche Unternehmen sind zurzeit gar nicht in der Lage, diese 30 Prozent auszugeben, weil sie entsprechende Beschaffungen getätigt haben. Soll das Geld dann entfallen, obwohl es sinnvollerweise dem ÖPNV vor Ort zugutekommen soll? Das kann's ja nicht sein! Ich verweise einmal darauf: Die VER musste ihren gesamten Busbestand erneuern, hat jetzt überall neue Busse und müsste dann – wirtschaftlich vielleicht unvernünftig – nach 6 Jahren Busse schon wieder abstoßen, um neue zu kaufen, damit sie das Geld nicht verliert. Das kann nur ein falscher Ansatz sein. So trifft das auf andere Fälle auch zu. Man sollte also gut darüber nachdenken, ob das eine sinnvolle Lösung ist.

In § 12 steht: Begrenzung der Investitionen auf 2019. Das ist sicherlich noch zu einem Zeitpunkt hineingekommen, als völlig unklar war, wie sich der Bundesgesetzgeber aufstellt. Inzwischen ist geklärt, dass die Länder diese Mittel als Beitrag in der Umsatzsteuer bekommen. Dann muss doch das, was dem Land zufließt, sinnvollerweise und ohne Begrenzung für Ersatzinvestitionen – die wir eben angesprochen hatten und wo ein erhebliches Maß an Notwendigkeit besteht –, entsprechend in das Gesetz einfließen. Das ist aber nicht erkennbar. Darauf sollten Sie richtigerweise einen Schwerpunkt setzen.

Dann bin ich auch schon bei den sonstigen Beschränkungen, die Sie vorgesehen haben. Sie wollen Elektromobilität fördern, Sie wollen Straßenbahnhaltestellen fördern. Da muss ich mich fragen, ob Sie sich da nicht zu sehr ins Klein-Klein begeben und nicht sinnvollerweise den Schwerpunkt auf das Thema setzen, das wir eben hatten: Wie komme ich zu einer Erneuerung der Infrastruktur? – Ich hatte es ja gesagt, Umsatzsteuermittel kann man da hineintun, um dann ein vernünftiges Förderprogramm dafür aufzulegen, damit diese Maßnahmen zeitnah nach entsprechenden Kriterien umgesetzt werden können. Es wird allein für sich genommen so viel Arbeitsaufwand nach sich ziehen, das zu strukturieren und mit allen Beteiligten einen vernünftigen einheitlichen Kanon zu entwickeln, um dann adäquat sparsam die Mittel umzusetzen, dass es

nicht klug wäre, seine Kraft auf andere Dinge zu setzen wie die Förderung der Elektromobilität oder die Förderung von Haltestellen, was alles zurzeit wunderbar läuft. – Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Danke, Herr Husmann. – Dann für den NVR Herr Sedlacek, bitte schön.

Heiko Sedlacek (Zweckverband Nahverkehr Rheinland): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Ausschussmitglieder, sehr geehrte Damen und Herren! Auch wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen, und haben das ja auch schriftlich getan. Ich möchte nur die Gelegenheit nutzen, auf ein paar Dinge, die uns besonders wichtig erscheinen, hinzuweisen. Natürlich verdoppeln und verdreifachen sich jetzt die Anmerkungen, was man vielleicht auch als Lob auffassen kann, dass es relativ wenige Kritikpunkte gibt, die sich jetzt alle gleichzeitig vorgenommen haben. – Es sind Punkte dabei, die natürlich schon genannt worden sind.

Wir danken erst einmal dafür, dass in § 11 Abs. 1 eine Vorgabe über einen objektiven, transparenten Verteilungsschlüssel erfolgt ist, und dafür, uns im Zusammenhang mit der angedachten Pauschalenverordnung für die nächsten 15 Jahre wieder eine Planungssicherheit zu geben, sozusagen zu einer tatsächlichen Pauschale zurückzukehren, und dass wir wissen, über wie viele Finanzmittel wir verfügen und wie viel Schienenpersonennahverkehr wir uns vor Ort leisten können.

Natürlich bedanken wir uns auch dafür, dass in § 12 die Mittel wieder von 120 Millionen Euro auf 150 Millionen Euro angehoben worden sind. Es ist nicht wirklich eine Erhöhung, es ist mehr die Rücknahme einer Kürzung, die erfolgt war. Daher könnte man vielleicht sogar darüber nachdenken, ob diese 150 Millionen Euro nicht insgesamt schon zu niedrig sind und insbesondere ob sie nicht dynamisiert werden müssen. Denn bei einem so lang laufenden Gesetz, das ja nicht mehr befristet ist, werden die 150 Millionen Euro natürlich in einigen Jahren schon nicht mehr gleich viel wert sein.

Bei § 12 weise ich auch darauf hin, dass wir die Befristung besonders kritisch sehen. Die Vertreter aus dem Nahverkehr Rheinland wissen, dass wir sämtliche Mittel, über die wir bis 2019 verfügen, bereits in Bescheiden gebunden haben. Dieses Gesetz würde uns daher keinen neuen Spielraum eröffnen. Infrastrukturmaßnahmen haben auch bei der Planung einen langen zeitlichen Vorlauf, und 2019 ist in drei Jahren. Das heißt, an der Stelle bitten wir dringend darum, auf die Befristung zu verzichten und die dem Land zufließenden Mittel durch dieses Gesetz auch schon für den ÖPNV und SPNV zu binden.

Beim Netz im besonderen Landesinteresse ist vorgesehen, das Einvernehmen mit den SPNV-Aufgabenträgern zu streichen. Dafür haben wir erst einmal kein Verständnis. Zum einen ist auch mir kein Fall bekannt in den acht, neun Jahren, seit es dieses Werkzeug bereits gibt, in dem es überhaupt zu Dissens zwischen dem Land und den Aufgabenträgern gekommen wäre. Es hat immer im Einvernehmen eine Lösung für dieses Netz gegeben. Wenn wir dann verpflichtet sind, die dortigen Festlegungen vorab umzusetzen und zu finanzieren, dann ist es durchaus möglich, dass sich solche

Entscheidungen auch finanziell bei den Aufgabenträgern auswirken und Entscheidungen ersetzen, die unsere Gremien, die Verbandsversammlungen, gefasst haben. Die finanzielle Hoheit, also die Haftung liegt allerdings bei den Kommunen, die ja dann wohl ursprünglich andere Beschlüsse gefasst hätten. Daher sehen wir hier auch das Konnexitätsprinzip verletzt.

Das Gleiche gilt für die Weisungsrechte. Ich kann mich eigentlich vollumfänglich dem anschließen, was die kommunalen Spitzenverbände und Herr Husmann gesagt haben. Wir haben ja auch eine gemeinschaftliche Stellungnahme abgegeben. Auch hier ist nicht wirklich zu erkennen, wieso die Verantwortlichkeit, die finanziell, aber auch vom Inhalt her vor Ort liegt, wo auch die Fachkompetenz liegt, durch ein Weisungsrecht beschnitten werden soll. Es fehlt natürlich auch wieder die Kostenregelung, wenn solche Weisungen finanzielle Tatbestände auslösen würden.

Ich gebe Ihnen gern ein Beispiel, bei dem ich glaube, dass dieses Weisungsrecht zur Anwendung gekommen wäre und meiner Ansicht nach am Ende auch einen Schaden verursacht hätte. Sie kennen das Thema des im VRR-Gebiet überwiegend sehr sinnvollen 15/30-Minuten-Taktes. Sie wissen auch, dass der Nahverkehr Rheinland sehr stark dafür kritisiert worden ist, dass er sich dem widersetzt hat. Ich glaube, es wäre damals angewiesen worden. Wir sind aber bei der Infrastruktur auf einem anderen Weg. Wir sind auf dem Weg, einen 2,5-Minuten-Standtakt auf der Hauptstrecke zu gestalten, sodass wir die S-Bahn im Randbereich auf zehn Minuten verdichten können, um den Fahrgastmengen Herr zu werden. Ein 15/30-Takt wäre für uns völlig kontraproduktiv gewesen, wir hätten einen völlig anderen Infrastrukturausbau gebraucht. Daher ist es richtig, dass die Entscheidungen da getroffen werden, wo mit Fachkompetenz die Diskussionen stattfinden, und nicht sozusagen par ordre du mufti Dinge vorgegeben werden, die alles konterkarieren können, was die Aufgabenträger, nicht ohne sich Gedanken darüber zu machen, entscheiden.

Es ist richtig, dass wir uns schon einmal uneinig waren, das ist keine Frage. Ich glaube aber, auch dieser Prozess im Rahmen des RRX war notwendig, um beim Nahverkehr Rheinland mittlerweile alle hinter diesem System zu haben, auch was die Eigentümerschaft der Fahrzeuge angeht. Dieses Projekt zeigt deutlich, dass es auch mit den bestehenden Gesetzesvorgaben funktioniert hat, einer Moderatorentätigkeit des Landes, die genutzt worden ist, um alle an einen Tisch zu holen. Man könnte auch darüber nachdenken, eine Art Szenario aufzustellen – der VRR hat das auch vorgeschlagen –, wie je nach Eskalation verschiedene Stufen angedacht werden, um eine Einigung zu erzielen. Natürlich muss, wenn es tatsächlich keine Einigung gäbe, am Ende das Land eine Entscheidungsbefugnis haben, aber auch das muss sich im Rahmen der bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten abspielen und kann sich nicht unbegrenzt in irgendeiner Form entfalten.

Die Bedarfsplanpflicht sehe ich genauso. Eine Bedarfsplanpflicht schon bei über 5 Millionen Euro bei streckenbezogenen Maßnahmen – ich meine, das sind dann im Prinzip alle Maßnahmen. Wo hat man einen Streckenausbau im SPNV unter 5 Millionen Euro? Den gibt es im Prinzip nicht. Die Regionalisierung ist an der Stelle eigentlich wieder vollkommen zurückgedreht worden. Man gibt den Kommunen vor Ort die Möglichkeit, nach § 12 selbst zu entscheiden, was am besten ist, und ab 5 Millionen Euro entzieht

man sie ihnen wieder. Das konterkariert eigentlich die gesamte Kommunalisierung, erhöht den Verwaltungs- und Personalaufwand und führt auch zu zeitlichen Verzögerungen. Wenn Maßnahmen angedacht sind – Herr Husmann hat darauf hingewiesen –, die kurzfristig umgesetzt werden müssen, hat man dann einen mehrmonatigen oder mehrjährigen Prozess mit Regionalrat und so weiter, bis diese Maßnahmen dann im Bedarfsplan angekommen sind. Das ist nicht das, was ursprünglich ja auch vom Gesetzgeber gewollt war.

Bei den Fördertatbeständen nach § 13 möchte ich ebenso darauf hinweisen, dass man durchaus darüber nachdenken könnte, mindestens die Mittel für einzelne dieser Fördertatbestände auch über einen transparenten Schlüssel an die SPNV-Aufgabenträger zu geben, die ja auch gleichlautende Fördertatbestände fördern. Da denke ich an die Barrierefreiheit, das ist natürlich besonders sinnvoll. Das PBefG, der Gesetzgeber hat den Aufgabenträgern vorgegeben, bis 2022 die Barrierefreiheit herzustellen, deswegen ist es notwendig, zusätzliche Mittel bereitzustellen. Allerdings fördern wir als SPNV-Aufgabenträger diese Maßnahmen auch schon über den § 12. Jetzt gibt es einen neuen Fördertatbestand nach § 13 über das Land, und das konkurrenziert sich. Wir haben dann im Prinzip bei einzelnen Fördertatbeständen eventuell so eine Art Doppelzuständigkeit. An der Stelle wäre es meiner Ansicht nach sinnvoll, einen Schlüssel zu finden, wie diese Mittel in die Regionen gegeben werden, und vor Ort zu entscheiden, welche Mittel am besten wofür eingesetzt werden können.

Natürlich entsteht ein erhöhter Verwaltungsaufwand, wenn ich zusätzliche Mittel verwende – und es sind ja zusätzliche Mittel. Wenn man sich das Gesetz anschaut, stellt man fest, dass die frei verfügbaren Mittel, die noch nicht über das Gesetz selbst gebunden sind, in den nächsten 15 Jahren von anfänglich 150 Millionen Euro auf über 500 Millionen Euro pro Jahr steigen. Es wird sehr interessant sein, wie die Entscheidungen darüber getroffen werden, wie dieses Geld dann verwendet wird. Diese vier Fördertöpfe sind ja ein Teil dieser Verwendung der Mittel. Bei diesen vier Fördertöpfen entsteht natürlich, wenn ich Geld verwende, ein Verwaltungsaufwand, aber nicht nur bei uns SPNV-Aufgabenträgern. Er entsteht, wenn ich es nach § 13 mache, auch beim Land, also beim Verkehrsministerium. Ich bitte, darüber nachzudenken, dass die entsprechende Personalausstattung sowohl bei uns, aber auch im Ministerium dann so sein muss, dass auch die Zeit, die zur Verfügung steht, um diese Programme für Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen, eingehalten wird. – Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Sedlaczek. – Dann für den NWL Herr Bastisch.

Burkhard Bastisch (Zweckverband Westfalen-Lippe): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr! Auch wir bedanken uns, dass wir hier eine Stellungnahme abgeben können. Vieles ist aber schon gesagt worden, daher werde ich mich etwas kürzer halten.

Ich muss dennoch so anfangen: Die Kommunalisierung des SPNV war für NRW ein wichtiger Schritt und ein Erfolgsgarant für den derzeitigen erreichten Zustand des SPNV.

Das gilt für die gesamte Fahrzeugflotte. Zu 90 Prozent sind das neue Fahrzeuge. Wir haben eine Wettbewerbsquote in den Verbänden von mindestens 70, 80 Prozent, wenn nicht gar 100 Prozent, und wir haben erheblich mehr Zugleistungen, die heute gefahren werden, als dem SPNV Mittel zugewiesen worden sind. Das ist ein unerreichter Zustand zum heutigen Zeitpunkt. Daher haben wir wenig Verständnis für die einseitige Formulierung der Rechte des Landes, bei Zuweisungen einzugreifen, die sich auf das Landesnetz beschränken, oder bei dem Wegfall des Einvernehmens mit den Zweckverbänden. Es ist schon mehrfach darauf hingewiesen worden, dass es in der Vergangenheit vielleicht ansatzweise Punkte gab, bei denen das Land hätte eingreifen wollen. Sie wissen, Eingreifen findet eigentlich immer mit Geld statt, dann werden Konflikte auch gelöst. Zumindest konnte in der Vergangenheit einiges gelöst werden. Ich glaube nicht, dass das für die Zukunft der richtige Weg sein wird.

Der NWL begrüßt die Mittelanhebung in § 12 – das ist ja die Rücknahme – wieder auf 150 Millionen Euro. Wir verweisen aber darauf, dass in den nächsten 15 Jahren in der Tat noch einmal überdacht werden muss, ob diese 150 Millionen Euro nicht aufgestockt werden. Der NWL, der eigentlich ein Drittel der Verkehrsleistungen in NRW stellt, wird mit 24 Millionen Euro bedient. Ich glaube, es ist auf die Dauer auch nicht der richtige Weg, mit 24 Millionen Euro ausgestattet zu sein.

Ebenso begrüßt der NWL den Fördertatbestand von Regionalbuslinien. Das ist eigentlich nichts Neues, weil es sie auf der einen Seite schon gibt. Es gibt aber Regionen, die unterversorgt sind, auch mit Schnellbuslinien. Das hat überhaupt nichts mit dem Thema Reaktivierung zu tun. Insofern könnte das ein belebendes Element für den Gesamtverkehr sein. Dann muss aber geklärt werden, dass auch solch ein Fördertatbestand eine Geldsumme aufnehmen müsste, und es muss unbedingt geklärt werden, damit es nicht zwischen kommunalen und regionalen Aufgabenträgern darüber zum Streit kommt, wer dafür zuständig ist. Man kann sich auch vorstellen, dass dort sicherlich ein höherer Abstimmungsaufwand zwischen SPNV-Aufgabenträgern und kommunalen Aufgabenträgern bestehen muss. Ich glaube aber schon, dass es einen Eingriff darstellt, wenn einzelne Buslinien mit einem Mal auf die Ebene der regionalen Aufgabenträgerschaft gehoben werden.

Der NWL begrüßt auch die Konkretisierung der Mittelausstattung im Rahmen der Pauschalverordnung. Über fünf Jahre Planungssicherheit hat es in der Vergangenheit erst in den letzten Jahren gegeben, davor hatten wir nie Planungssicherheit. Jetzt haben wir mit einem Mal eine Perspektive, die weit über das Jahr 2025, 2030 hinausgeht. Wir haben lange darum gerungen, zu verstehen, was denn mit diesen Mitteln gemacht werden soll, denn es ist, glaube ich, der Anspruch der anderen Bundesländer bei der Anwendung des Kieler Schlüssels – mit den Vorteilen für Nordrhein-Westfalen –, dass in NRW auch mehr Verkehr auf die Schiene kommt. Hinter der Ausweisung der Mittel stehen rein rechnerisch gesehen ab dem Jahr 2020 fünf Millionen Zugkilometer, mit etwa 10 Euro pro Zugkilometer pauschal gefördert, und – wo es auch lange Unsicherheiten gegeben hat – dahinter steht, dass Mittel, die sich nach § 13 im ÖPNV-Bedarfsplan wiederfinden, und Ausbaumaßnahmen auch mit den Betriebsleistungen gekoppelt sind. Wenn es also zu Reaktivierungen kommt, dann fließt auch Geld für die Betriebsleistung. Das muss gewährleistet sein, denn sonst macht das Ganze nicht viel Sinn.

Allerdings weisen wir auch auf den Bundesverkehrswegeplan hin – die letzte Diskussion hat das deutlich gemacht, es soll ja wesentlich mehr mit dem Rhein-Ruhr-Express passieren. Derzeit sind sieben Linien ausgegeben. Ich selbst glaube nicht daran, dass es nur sieben Linien werden, es wird durchaus mehr Perspektiven in NRW geben, den Rhein-Ruhr-Express noch in den Zwanzigerjahren auszubauen. Wer sich allein diese Systematik anschaut, wird zu dem Schluss kommen, dass diese fünf Millionen Zugkilometer ausgedrückt in Geld, das in der pauschalen Verordnung hinterlegt ist, wahrscheinlich nicht ausreichen werden, denn man muss ebenso daran denken, dass Dinge, die bisher wenig angesprochen worden sind, wie der Ausbau der S-Bahn im Kölner Raum, noch mitfinanziert werden müssen, und eben auch Folgemaßnahmen aus dem RRX im Landesnetz, was die untergeordneten Verkehre angeht. Es werden mehr als fünf Millionen Zugkilometer notwendig sein.

Bezüglich der Mittelverteilung zwischen den drei Aufgabenträgern ist die Planungssicherheit auf der einen Seite ein enormer Erfolg. Auf der anderen Seite wäre das Land gut beraten, sich bestimmte Zeitpunkte noch einmal anzuschauen. Das ist einmal das Jahr 2020, nach der großen Ausschreibungswelle RRX und S-Bahn Rhein-Ruhr. Wir haben 2024/25 eine zweite Ausschreibungswelle mit einem großen Paket, das wahrscheinlich auch mit RRX zu tun haben wird und auch den restlichen Teil des S-Bahn-Systems in Nordrhein-Westfalen umfasst. Das sind zwei einschneidende Punkte, die durchaus einen unterschiedlichen Finanzbedarf in den Regionen auslösen können. Ich kann mir sehr wohl vorstellen, dass es in den Jahren bis 2032 den einen oder anderen Nachsteuerungsbedarf regionaler Art geben wird. Insofern ist durchaus die Frage berechtigt, ob es in den 15 Jahren Punkte geben kann, die bei einer Fortschreibung des ÖPNV-Gesetzes noch einmal mit auf den Prüfstand kommen. – Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Ich schaue in die Runde der Abgeordneten. – Herr Bayer, Herr Rehbaum, Herr Beu, Herr Rasche. Dann fangen wir an. – Herr Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Tatsächlich könnte man jetzt wieder ähnliche Frage stellen wie eben, aber ich fange einmal damit an, das aufzugreifen, was Sie jetzt in der mündlichen Stellungnahme genannt haben.

Erst einmal zu Herr Bastisch: Sie haben gesagt, Konflikte kann man letztendlich auch mit Geld lösen oder das wäre in der Vergangenheit so gewesen. Wenn wir jetzt ein Letztentscheidungsrecht des Landes hätten, dann würde das Land Geld sparen, dann bräuchte man das Geld nicht auszugeben, um Konflikte zu lösen. Da wäre jetzt die Frage: Gibt es für diese Konfliktlösung mit Geld auch ein Beispiel?

Herr Dr. Faber, ich werde Sie nicht fragen, sondern Ihre Antwort zum Anlass nehmen. Sie sagten, nicht alle Empfehlungen der Zukunftskommission wurden in das ÖPNV-Gesetz aufgenommen. Mir fällt natürlich sofort ein: 50 bis 100 Prozent mehr ÖPNV war eine sehr prominente Forderung der Zukunftskommission. Wenn man das jetzt tatsächlich angehen wollen würde – einmal davon ausgenommen, dass wir Probleme mit Stadtbahntunneln et cetera haben –, und wir wollen Verkehrspolitik tatsächlich so machen, dass wir 50 bis 100 Prozent mehr ÖPNV auf die Schiene und auf die Straße

bringen: Von wem müsste die Initiative ausgehen? Brauchen wir dafür auch andere Organisationsstrukturen? Oder brauchen wir dafür nur ganz bestimmte andere Geldtöpfe? Wo müssten die Investitionen für einen massiven Ausbau des ÖPNVs angesiedelt werden? Wo müsste das im ÖPNV hinterlegt werden? Und vor allem: Brauchen die Zweckverbände dazu Vorgaben, Weisungen oder Zieldefinitionen des Landes NRW? Ist hier also sozusagen die Initiative des Landes gefordert, muss es da entsprechende Weisungen, Vorgaben, Zieldefinitionen geben? Oder hängt das im Wesentlichen einfach nur am Geld? An welchen Geldtöpfen hängt das? Wären ansonsten die Zweckverbände allein auf dem Weg, diese Empfehlung der Zukunftskommission zu erfüllen? – Das sind meine Fragen. Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Bayer. – Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Ich habe dieses Mal nicht so viele Fragen wie vorhin. – Herr Bastisch hatte angedeutet, dass eine 15-jährige Festschreibung der SPNV-Pauschale natürlich Sicherheit bietet, es aber in den 15 Jahren ein paar kritische Zeitpunkte gibt, zu denen die ganze Kalkulation zusammenbrechen könnte. Können Sie noch einmal konkretisieren, welche Tatbestände denn dazu führen, dass meinetwegen 2020 alles billiger wird und wir noch einmal nachsteuern müssen?

(Heiterkeit bei Martin Husmann und Heiko Sedlaczek)

Ich glaube, es gibt einige Bereiche, die wirklich zu einer starken Verteuerung im Nahverkehr führen können. Vielleicht können Sie das noch einmal erläutern.

Fahrzeugförderung: Herr Husmann hatte angedeutet, dass man sich im Bereich des VRR auf gemeinsame Fahrzeugförderrichtlinien geeinigt hat, obwohl man im Verbandsgebiet mehrere Aufgabenträger für den Busbereich hat. Was würde es denn bedeuten, wenn jeder einzelne Aufgabenträger seine eigenen Regelungen für die Fahrzeugförderung hätte? – Das wäre es erst einmal. Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Herr Beu.

Rolf Beu (GRÜNE): Es ist bereits vieles gesagt worden. Es gab ja auch eine gemeinsame Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände und der drei Aufgabenträger. Deshalb nur zu dem, was heute vorgetragen wurde – vielleicht aber auch an Herrn Rehbaum ein Hinweis zum Thema Stadtbahnunterhaltung: In § 13 sind die ominösen vier Sondertöpfe angesprochen. Ein Topf umfasst genau diese Maßnahme in der Art. Ich habe ja keine Möglichkeit, Ihnen Hinweise oder Tipps zu geben, aber es wäre vielleicht vernünftig, wenn man auch, sage ich einmal, in Richtung Herrn Husmann operiert: dass man das Geld nicht gerade für die Sanierung der Stadtbahn und unterirdischer Anlagen verausgabt, weil es davon natürlich in einem Landesteil exorbitant mehr gibt als in anderen. Deshalb, glaube ich, sind die vier Fördertöpfe auch vom Gesetzgeber, also in dem Fall bewusst vom Ministerium doch durchaus ausgleichend bestimmt worden, weil aus anderen Töpfen dann natürlich auch mehr das randständige

Gebiet profitieren könnte und nicht so sehr nur die großen Metropolen in diesem Lande. Das aber, wie gesagt, nur als vorangestellter Hinweis.

Ich habe dann trotzdem eine Frage für Herrn Husmann. Mich ärgert immer ein wenig dieses: „auf Kosten der Aufgabenträger“. Das wird immer so betrachtet, als wenn das Geld, ich sage einmal, fast Ihr privates wäre. Ich kann jetzt natürlich gesetzesthematisch sagen, das ist erst einmal Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, also der Leute, die das Geld auch verdienen. Der Bund würde eigentlich sagen, das sind Mittel des Bundes, die er dann nur den Ländern weitergibt, während das Land ja genauso gut sagt, es sind Gelder, die wir nach der jetzigen Gesetzgebung an die drei kommunal verfassten Aufgabenträger weitergeben. Um es bildlich zu sagen, es ist ungefähr so, als wenn ich einem Bekannten sage: Ich gebe dir 50 Euro, ich will aber, dass du 20 Euro davon für zwei Kinokarten für einen bestimmten Film ausgibst, den ich mir ausuche. – Da könnte er natürlich sagen: Du hast mir doch irgendwann einmal versprochen, ich bekomme die 50 Euro ganz umsonst. – Ich könnte daraus aber auch die Konsequenz ziehen, wenn das nun zu Ärger führt, meinem Bekannten einfach nur 30 Euro zu geben. Dann wäre nämlich die rechtliche Problematik nach dem Motto, dass er sagt: „Das ist mein Geld!“, letztendlich nicht mehr gegeben. – Warum ist das im Prinzip falsch?

Zweiter Punkt: Herr Husmann, bei Ihrem Redebeitrag ist mir aufgefallen, dass Sie sagen: Es läuft doch alles wunderbar. Als wunderbar haben Sie konkret auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen dargestellt. Wenn ich das teilweise in Kommunen im Bereich des VRR sehe, bin ich nicht der Meinung, dass bis 2022 alle kommunalen Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind.

Da schließe ich mich Herrn Sedlaczek an. Er sagt: Es gibt ja dann schöne Aufträge oder im Prinzip Wünsche der kommunalen Familie, also der Städte und Kreise oder der kommunalen Unternehmen. Haben Sie aber einmal evaluiert, ob diese, selbst wenn Sie sie alle genehmigen würden, dann auch die richtige Schwerpunktsetzung haben? – Ich gehe davon aus, weil ich nicht nur Herrn Dr. Sarikayas Kreis, sondern vor allen Dingen auch meine eigene Kommune (akustisch unverständlich): Die Förderanträge sind gar nicht so gestellt worden, dass, selbst wenn sie alle von Ihnen genehmigt würden, dann 2022 die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes erfüllt sind. Deshalb: Wie kontrollieren Sie dies überhaupt? Oder ist es nicht in Wirklichkeit so, dass Sie da nur eine Art – ich sage es jetzt einmal ganz böse, ohne dass ich es böse gemeint haben will – Durchlauferhitzer sind, an den Kommunen Förderanträge stellen, die Sie dann genehmigen oder nicht genehmigen, wobei Sie aber gar nicht reflektieren können oder wollen, ob andere gesetzliche Bestimmungen wie die Barrierefreiheit tatsächlich auch 2022 in sämtlichen Kommunen Ihrer Mitgliedskörper ausgeführt wurden? Deshalb ist auch die Frage, ob es nicht richtig wäre, tatsächlich ein Landesprogramm vorzusehen, das sagt: Hier haben wir eine Stelle erkannt, an der wir, wenn wir im Prinzip alles so weiterlaufen lassen, unter Umständen nicht 2022 fertig werden, sondern vielleicht 2032 oder zu einem noch späteren Zeitpunkt.

Dann haben Sie selbst das Beispiel erwähnt nach dem Motto: „gegen eine Weisung des Landes“, nach dem Motto: Wir wollen einen 10- bis 20-Minuten-Takt. – Im VRR ist ein 15- bis 30-Minuten-Takt beschlossen worden. Ich finde, dass beide Positionen

durchaus fachlich absolut richtig und vernünftig sind. Nur, de facto führen sie dazu, dass VRR-und-NVR-Verbinde-S-Bahnlinien in Langenfeld und Dormagen, das sind ja die beiden Übergangspositionen, zumindest nur noch teilweise durchgeführt würden, denn wenn eine Linie im 10-Minuten-Takt verkehrt und die andere im 15-Minuten-Takt, ist höchstens jeder dritte Zug überhaupt ohne Wartezeiten durchbindbar. Ist es nicht genau das gegenteilige Argument, dass Sie eigentlich sagen, es bedarf im Prinzip doch einer Regelung, die diese Probleme zulasten der Fahrgäste dann zumindest nivellieren könnte? Die Nachteile sind natürlich auch bekannt. Dass man aber sagt, das ist nur ein Argument gegen ein Weisungsrecht, finde ich, ehrlich gesagt, ein wenig schwierig.

Dann noch einmal die Frage, die ich eben auch an die kommunalen Spitzenverbände gerichtet habe. Vielleicht können Sie drei sie dann nur noch in einem Satz beantworten; die anderen haben es nicht getan. Sie haben alle Kritik an der Befristung der pauschalen Investitionsförderung geäußert – auch wieder eine Frage an Herrn Sedlaczek, vielleicht über Herrn Dr. Sarikaya weitergespielt – nach dem Motto: Wenn wir jetzt neue Projekte als Kommunen in Ihrem Verbandsgebiet anmelden, dann sind zumindest die Erfahrungen, die immer negativ kolportiert werden, dass sie alle von Ihnen abgelehnt werden, weil Sie sagen: Wir haben unsere Mittel bis 2019 bereits gebunden. – Was ist Ihr Vorschlag? Sagen Sie einfach definitiv, man sollte die Befristung kategorisch aus dem Gesetz streichen? Dann ein klares Ja oder Nein auf diese Frage! – Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Dann noch Herr Rasche.

Christof Rasche (FDP): Eine Frage an den Kollegen Husmann: All diejenigen, die hier in der Runde sitzen, kennen sich gut, und Sie sprechen eigentlich ständig miteinander. Gerade bei den Äußerungen hörte sich das manchmal an, als würde man sich kaum kennen. Ihre Kritik am Gesetz war schon ziemlich massiv. Was ist aus Ihrer Sicht die Motivation für diese erheblichen Eingriffe vom Ministerium oder von der Koalition? Es fühlt sich ja fast an, als würde ein großes Misstrauen bestehen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Damit sind wir mit der Nachfragerunde durch. Ich würde sie gern abschließen. – An die drei Herren der Verbünde: Ich habe vorhin großzügig über die Redezeit hinweggesehen, daher wäre meine Bitte, dass Sie jetzt versuchen, sich etwas knapp zu fassen. – Herr Husmann, fangen wir mit Ihnen an?

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich will gern darauf eingehen.

Als Erstes zu Herrn Bayer, der nach den 50 bis 100 Prozent mehr ÖPNV auf Schiene und Straße gefragt hat, so wie es jedenfalls in den Bericht der Zukunftskommission eingeflossen ist: Ja, das kann eine Zielvorstellung sein. Für den SPNV muss man sagen, wir sähen uns prinzipiell in der Lage, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Wir haben ja in den letzten Jahren schon deutlich mehr Verkehr und mehr Direktverbindungen auf die Schiene gebracht, aber das Schienennetz ist endlich. Deswegen

gibt es das RRX-Projekt, um über ergänzenden Infrastrukturausbau eine höhere Leistungsfähigkeit zu erzielen. Wenn ich das nur um 50 Prozent erhöhen wollte, müsste ich ungefähr noch einmal das Doppelte hinzubauen – also nicht das doppelte Netz, das wir heute haben, sondern mindestens noch einmal mehrere Milliarden Euro in die Hand nehmen, um das Netz leistungsfähiger zu machen.

Der ÖPNV wird von den Kommunen bezahlt. Die leisten wahrscheinlich schon mehr, als sie eigentlich wirklich können, denn Sie wissen alle, ÖPNV ist überwiegend eigenwirtschaftlich nicht zu leisten, bedarf also des Zuschusses. Wir wissen alle, dass es den Kommunen nicht besonders gut geht, also geht mehr nur mit zusätzlichem Geld, sonst ist das nicht zu leisten. Man kann jedenfalls nicht einfach hingehen und sagen: „Das muss jetzt mehr sein“, sondern man müsste jemanden finden, der zahlt. Die Kommunen werden das nicht können.

Herr Rehbaum, Sie hatten noch die Frage zur Fahrzeugförderung gestellt. Was bedeutet das? Wir haben vor Jahren eine Regelung gehabt, bis das ÖPNV-Gesetz in der aktuellen Form geändert wurde, wonach alle Kommunen quasi ihr Geld über uns eingezahlt haben und wir dann mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt haben, wer wann welche Investition tätigt, damit dann möglichst viel Geld meinetwegen in den Straßenbahnbereich oder in den Busbereich, je nachdem, was gerade anstand, hineinfließen konnte und damit auch ein akzeptabler Fördersatz erreicht werden konnte. Durch die Änderung des Gesetzes ist das weggefallen. Das Geld fließt jetzt direkt der Kommune zu. Wir haben dann aber im VRR mit den Kommunen vereinbart, dass der Betrag, der der Kommune direkt zufließt, über uns nach unterschiedlichen Kriterien wieder verteilt wird, aber immer vor dem Hintergrund EU-rechtlicher Regelungen, wonach auch dieser Betrag in der Überprüfung Berücksichtigung finden muss: Ist das noch beihilferechtlich im Sinne einer Überkompensation zu Recht erfolgt oder nicht?

Wenn Sie das jetzt darauf beschränken, führt das dazu, dass diese Regelung natürlich, wenn das jetzt so Gesetz würde, erst einmal wieder fallen würde. Das ganze Geld fließt der einzelnen Kommune zu. Die muss darüber nachdenken, wie sie mit dem Geld umgeht. Wenn sie die 30 Prozent vor Ort nicht umsetzen kann, führt das dazu, dass das Geld eigentlich sinnlos verpufft. Sie müssen dabei auch noch berücksichtigen, dass es eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen gibt, die über die Stadtgrenzen hinaus fahren. Ich nehme zum Beispiel die Rheinbahn, weil wir gerade in Düsseldorf sind. Die fährt einen beträchtlichen Teil im Rhein-Kreis Neuss – da müsste eine eigene Regelung mit dem Rhein-Kreis Neuss getroffen werden, da müsste eine eigene Regelung mit dem Kreis Mettmann getroffen werden –, und dann fährt sie, glaube ich, noch einen kleinen Verkehr nach Krefeld. Das alles kommunal, als jede einzelne Kommune, zu regeln, ist unsinnig, deswegen haben wir das übernommen.

Eben hatte ich auch das Beispiel VER genannt. Das war Pech für die VER – letztendlich hat sie jetzt einen komplett neuen Wagenpark, aber da kann das Geld gar nicht vernünftig eingesetzt werden. Deswegen macht es Sinn, über Regelungen nachzudenken – sie also entweder zu belassen, weil man mit der jetzigen Lösung leben kann –, aber nicht, noch einmal eine komplizierte Fahrzeugförderung obendrauf zu setzen. Herr Dr. Faber hat eben schon erwähnt, dass es dann auch in anderen Landesteilen zum Wegfall vieler Regelungen kommen würde und alles neu aufgesetzt werden

müsste. Ob dann der Erfolg größer wäre, möchte ich bezweifeln. Wir haben jedenfalls, seitdem ich da bin und schon vorher, immer Geld in behindertengerechte Fahrzeuge gesteckt und auch entsprechende Vorgaben in die Richtlinien, die der Vergabe zugrunde liegen, hineingeschrieben.

Dann bin ich bei Herrn Beu, der sagt: „auf Kosten der Aufgabenträger“. Ich will Ihnen etwas sagen, der Bund hat das Geld ans Land gegeben. Der Bund fordert immer noch oder in der Zukunft sogar verstärkt, weil manche Länder das nämlich nicht getan haben, den Nachweis, dass das Geld zweckentsprechend eingesetzt wird. Den Nachweis müssen wir im Übrigen auch führen. Mehr braucht das Land dann aber nicht zu tun. Das Land hat sich für die kommunale Selbstverwaltung entschieden und das zu Recht, weil durch die unterschiedliche Ausgestaltung in den verschiedenen Landesteilen das örtliche Bedürfnis am besten beurteilt und berücksichtigt werden kann. Jetzt wollen Sie das zurückdrehen, und Sie sagen: Ja, aber wir geben doch das Geld! – Ja, natürlich geben Sie einmal das Geld weiter, weil Sie jetzt im ÖPNV-Gesetz beschließen, so soll es verteilt werden – einmal abgesehen davon, dass es bei uns in der Struktur ein bisschen weniger wird; darüber will ich jetzt aber nicht jammern. Da muss man aber sehen, dass dadurch, dass das Ganze auf die Kommunen übertragen worden ist, diese auch in der Haftung sind. Wenn Sie jetzt also Weisungen erteilen, meinetwegen zum RRX – da haben wir uns auf einen Modellansatz verständigt, und Sie greifen jetzt in dieses Vertragswerk ein, wobei die Möglichkeiten relativ beschränkt sind, weil das ein Vertrag mit Dritten ist –, dann erzeugen Sie Kosten. Sie erzeugen sie schlimmstenfalls auf das Haftungsrisiko der Kommunen hin, denn die haften dafür. Wenn das Geld nicht reicht, müssten sie, und das ist eine der Ungerechtigkeiten in diesem Land gewesen, eine SPNV-Umlage erheben. Ich kann Ihnen aber sagen, dann tobt das Volk vor Ort, und das kann ich auch verstehen. Sie wollen also in eine Struktur eingreifen, wobei sich das Land ursprünglich einmal zu etwas anderem entschlossen hat und das Risiko jetzt von den Kommunen getragen wird, und da können Sie nicht zu Recht sagen: Wir haben doch das Geld gegeben.

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen: Ich möchte betonen, dass wir von Anfang an gesagt haben, dass das, was sich der Bundesgesetzgeber überlegt hat, nämlich im PBefG zu fordern, dass alles bis 2021 umgebaut sein muss, nicht zu leisten sein wird. Es ist dann im PBefG vorgesehen, dass man einen Nahverkehrsplan aufstellt, und das haben wir unseren Kommunen auch geraten, um dann einen sukzessiven Ausbau barrierefreier Stationen, und auch weiterer Stationen über 2021/22 hinaus, zu gewährleisten. Wenn man das tut, ist das auch wieder gesetzeskonform. Im Übrigen bewilligen wir Maßnahmen immer nur unter dem Gesichtspunkt, ob es gleichzeitig auch ein barrierefreier Ausbau ist. Das sehen nämlich unsere Richtlinien vor. Das haben wir sowohl bei der MOF gemacht, das haben wir aber auch bei allen Straßenbahn- und Bushaltestellen so gemacht, und das war im Übrigen auch Teil der Fahrzeugförderung, das heißt, die Busse mussten entsprechend abgesenkt werden können.

Wenn Sie jetzt glauben, wir würden das nicht kontrollieren, dann kann ich Ihnen ein paar Städte nennen, die vor lauter Begeisterung bei uns aufgelaufen sind, weil wir zum Beispiel kontrolliert haben, ob die Park-and-ride-Plätze noch entsprechend der Förde-

rung genutzt wurden oder nicht, und wenn sie inzwischen vielleicht umdeklariert wurden, Geld zurückgefordert haben. Das Gleiche machen wir im Übrigen bei jeder Bushaltestelle, jeder Maßnahme, die gefördert wurde ...

Vorsitzender Dieter Hilser: Herr Husmann! Vorhin waren Sie ungefähr doppelt so lang an der Reihe wie vorgegeben – wenn das als Hinweis reicht.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Okay. Ich habe mich nur geärgert! Das kann man doch einmal so sagen, oder?

Vorsitzender Dieter Hilser: Darf sich der Vorsitzende auch ärgern?

(Heiterkeit)

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): 15/30-Takt: Es war ein Wunsch des Landes, dass wir den 15/30-Takt untersuchen. Dem sind wir gern nachgekommen. Um einen Irrtum gleich aufzulösen: Die S6 endet nicht in Langenfeld und fährt dann im 20-Minuten-Takt weiter, sondern sie wird auch zukünftig im 20-Minuten-Takt bis Köln fahren, und der Fahrgast wird deswegen keinen Nachteil erleiden. Dasselbe gilt natürlich für die Strecke über Dormagen. Auch die S 11 wird zukünftig im 20-Minuten-Takt weiterfahren. Die Schnittstellen liegen auch nicht an der imaginären Grenze zum Kölner Raum hin, sondern sie sind bei uns intern. Die einzig wirklich bedeutsame Schnittstelle ist eigentlich bei der S1 in Duisburg.

Herr Rasche, Sie haben zu Recht die Frage gestellt, warum sich das Land so viel Mühe gibt, an sich bewährte Regelungen zu ändern. Ich kann es nur auf Misstrauen oder mangelnde Kenntnis zurückführen, es gibt eigentlich keinen vernünftigen Grund. Ich habe eben angeboten, was man tun kann, um das Misstrauen deutlich zu verringern: indem wir nämlich regelmäßig im Verkehrsausschuss gern berichten und für Fragen zur Verfügung stehen. Dann bedürfte es, meine ich, dieser ganzen gesetzlichen Änderung nicht. – Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Dann hätte ich die Bitte an Herrn Sedlaczek und Herrn Bastisch, dass Sie die Fragen, die noch offen sind, beantworten, und wenn Sie an irgendeiner anderen Stelle eine abweichende Meinung von Herrn Husmann haben, was ich nicht annehme, diese dann zu äußern.

(Heiterkeit)

Heiko Sedlaczek (Zweckverband Nahverkehr Rheinland): Ich werde versuchen, mich so kurz wie möglich zu fassen.

Ich möchte noch eine Ergänzung zur Fahrzeugförderung machen auf die Frage, was passiert, wenn das in den einzelnen Aufgabenträgergebieten separiert wird. Wir haben beim Aachener Verkehrsverbund auch eine einheitliche Förderrichtlinie für alle ÖPNV-

Aufgabenträger. Wenn man das separiert, entsteht auf jeden Fall ein Verwaltungsmehraufwand, und zwar nicht nur auf der Aufgabenträgerseite, sondern auch auf der Seite der Verkehrsunternehmen, indem ich dann eine Vielzahl von Anträgen stellen muss und eine Vielzahl von Verwendungsnachweisen leisten muss, und das am besten noch bei unterschiedlichen Regelungen an den einzelnen Kreis- und Stadtgrenzen. Daher ist die Beibehaltung von einheitlichen Förderkriterien über ein Kreis- oder Stadtgebiet hinaus ganz besonders sinnvoll.

Bei der Barrierefreiheit, Herr Beu, stimmt das, was Martin Husmann sagt: Bis 2022 wird das unmöglich zu erreichen sein. – Was haben wir? Wir haben den Nahverkehrsplan, das ist angesprochen worden. Wir haben die Pflicht der Aufgabenträger, im Nahverkehrsplan, wenn 2022 nicht erreicht werden kann, Aussagen zu tätigen, warum nicht und wie dann der Fahrplan aussieht. Dafür haben wir im Nahverkehr Rheinland ein Haltestellenkataster entwickelt, nicht nur für den SPNV, sondern wir haben es auch auf den ÖPNV erweitert, für alle Bushaltestellen. Die ÖPNV-Aufgabenträger haben die Möglichkeit, überhaupt erst einmal den Status quo sehr sauber und mit gleichen Daten zu erheben, um zu wissen, was man eigentlich hat, um dann priorisieren zu können, welche Haltestellen man sinnvollerweise als erstes umbaut, und um dabei auf Daten zu achten wie, ob vielleicht eine Behinderteneinrichtung oder eine Schule in Nähe ist, oder wie hoch frequentiert die Haltestelle ist. Dann wird ein Fahrplan geschaffen, mit welcher Priorisierung. Als Fördergeber NVR sind wir da auch in einer guten Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern. – Beim SPNV sind wir auch eine Selbstbindung eingegangen. Alle Bahnhöfe, die umgebaut werden, sind zwangsläufig barrierefrei umzubauen. Daher sind wir da auf einem guten Weg.

15/30-Takt: Das ist eine VRR-interne Geschichte, weil die S11 und S6 nicht betroffen sind. Das ist schon beantwortet. – Ich glaube, das waren die ergänzenden Sachen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Sedlaczek. – Herr Bastisch.

Burkhard Bastisch (Zweckverband Westfalen-Lippe): „Konflikte mit Geld lösen“, das kam ein bisschen spaßig rüber. Herr Bayer, ich mache das einmal an einem Beispiel deutlich: In weiser Voraussicht hat das Land bei dem Projekt RRX frühzeitig 60 Millionen Euro für die Fahrzeugförderung angeboten. Die Uneinigkeit, die unter uns bestand: „Werden wir Fahrzeugeigentümer?“, das ist fast zwei Jahre diskutiert worden. Das ist damit durchaus etwas bewegt worden. Hätte das Land entschieden: „Ihr müsst kaufen!“, ich glaube, dann wäre das Projekt gescheitert – um das ganz deutlich zu sagen. Die Anreizfunktion ist also schon sehr wichtig. Das gilt nicht für jeden Konflikt, an diesem kann man das aber ganz gut deutlich machen, denn in die Fahrzeugförderung einzusteigen mit 30 Prozent im Vorlauf, bevor der Betrieb erst 2018/19 aufgenommen wird, ist eine Herausforderung. Das Geld müssen Sie in der Regel erst einmal erwirtschaftet haben, um die entsprechenden Kredite in der Form aufzunehmen. Dass Kommunalpolitik dahintersteht, zu sagen: Ja, in einer Größenordnung ... – beim NWL waren auch fast 170 Millionen Euro kalkuliert, die man sich so ans Bein bindet. Es war keine leichte Aufgabe, die Politik davon zu überzeugen: Wir werden Fahrzeugeigentümer.

Jetzt steht das Modell, und über die Vergangenheit wollen wir gar nicht reden, sondern über die Zukunft, dass aus dem RRX etwas Vernünftiges wird und mehr als vier Linien entstehen. – So viel dazu. Wenn man das vonseiten des Landes geschickt anstellt und sich auch in die Projektstruktur begibt, gehören dazu Zeit und Aufwand, und man muss sich auch vonseiten des Landes ein bisschen mehr mit den Aufgaben der Aufgabenträger beschäftigen. Das ist an der Stelle, glaube ich, ganz gut gelungen.

Zweiter Punkt, von Herrn Rehbaum angedeutet: Brauchen wir eventuell Revisionszeitpunkte? Ich habe das deswegen genannt, weil ich weiß, dass das noch einmal erhebliche Einschnitte sein werden, sowohl verkehrlicher Art als auch in finanzierungstechnischer Hinsicht. Jeder weiß, dass die Ausschreibung RRX für alle drei Aufgabenträger finanziell erfolgreich war – weniger Geld als vorher –, dass die S-Bahn-Ausschreibung genauso erfolgreich war und dass wir 2024/25 eine Situation haben, die man nicht genau einschätzen kann, weil Linien, die eventuell erneut zum RRX erklärt werden, vielleicht etwas teurer werden können. Auch das S-Bahn-System in Köln wird nach meiner persönlichen Einschätzung nicht deutlich billiger.

Wir haben aber auch die Diskussion, und davor dürfen wir die Augen nicht verschließen: Derzeit werden Trassenpreise die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen unterschiedlich belasten und entlasten. Wie wir damit umgehen werden, wird noch ein Thema unter uns sein, und das soll im Rahmen dieses Gesetzes eigentlich nicht mehr angepackt werden. Da sollen wir uns eigenständig verständigen. Auch dort wird es möglicherweise die Rolle des Landes geben, sich noch einmal genau anzuschauen, welche Auswirkungen das hat.

Ich glaube, dass solche Anlässe in den 15 Jahren häufiger eintreten werden, als wir glauben und als wenn Ruhe im Karton herrschen würde, was die Finanzierung angeht. Deswegen ist es nicht verkehrt, sich über solche Zeitpunkte Gedanken zu machen und sie möglicherweise auch zu fixieren, um noch einmal neu zu justieren, was die Finanzierung in NRW angeht. Darunter muss der Verkehr im Übrigen nicht leiden.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Wenn die Kollegen einverstanden sind, würde ich gern den dritten Block aufrufen. – Es sind alle einverstanden.

Zwei Hinweise zum Beginn des dritten Blocks: Ich war jetzt großzügig bei der Redezeit, deshalb wäre meine Bitte, dass die Sachverständigen im letzten Block die vier Minuten zumindest als Orientierungsgröße verstehen.

Meine Bitte an die Kollegen Abgeordneten ist: Wenn Sie gegenseitige Hinweise haben, dann tarnen Sie sie bitte mit Rücksicht auf den Vorsitzenden mit Fragen.

Wir gehen in den dritten Block und beginnen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. – Herr Wente.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen): Herr Vorsitzender, sehr geehrten meine Damen und Herren! Auch von unserer Seite herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen. Mich kurz zu fassen ist für mich, wie Sie wissen, eine besondere Herausforderung. Ich hoffe, dass ich ihr gerecht werden kann.

Der erste Punkt ist für uns einer, der hier ein bisschen zu kurz gekommen ist, meine ich zumindest, nämlich sich noch einmal kurz zu besinnen: Was ist der äußere Anlass dieser ÖPNV-Gesetzesnovelle? – Der äußere Ansatz ist die signifikante Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Der VDV NRW möchte sich ganz herzlich bei all denjenigen bedanken, die daran vor und hinter den Kulissen mitgewirkt haben, angefangen von der Landesverwaltung bis hin zu den im Landtag vertretenen Parteien, insbesondere auch denjenigen, die möglicherweise unter Zurückstellung ihrer parteipolitischen Interessen im Landesinteresse sehr intensiv daran mitgewirkt haben – auch in Richtung des Verkehrsministers. Denn ich weiß aus eigener Anschauung auch innerhalb unseres Hauses, dass es eine ziemlich spaßbefreite Veranstaltung ist, wenn man den Kollegen nicht den Mittelzuwachs, den sie fest eingeplant haben, in Führungszeichen, „gönnt“, weil man die besseren Argumente hat, dass das Geld hier in Nordrhein-Westfalen gut aufgehoben ist. Deshalb von unserer Seite all denjenigen, die daran mitgearbeitet haben, unser herzliches Dankeschön.

Der zweite Punkt: Was machen wir jetzt mit den Mitteln? – Die zusätzliche Mittelverwendung zeichnet sich ja erst in Umrissen ab und ist noch weitgehend unklar. Wichtig ist für uns, möglichst schnell eine weitgehende Planbarkeit zu schaffen. Warum ist Planbarkeit so wichtig? Das Geschäftsmodell der öffentlichen Verkehrsunternehmen ist letztlich leider Gottes so beschaffen, dass sie insbesondere ihre Investitionen nicht aus ihren eigenen Erlösen erwirtschaften können. Die Fahrgelderträge sind so gering, dass sie allein eben nicht hinreichen. Sie müssten verdoppelt werden, ohne Nachfragezuwächse, um die Investitionen selbst erwirtschaften zu können. Dass eine Preisverdopplung nicht funktioniert, leuchtet, glaube ich, jedem von Ihnen ein.

Glücklich schätzen dürfen sich in dem Zusammenhang sicherlich die Kolleginnen und Kollegen, die den SPNV verantworten. Hier wird gerade eine absolute Planbarkeit geschaffen. Mit der ÖPNV-Pauschalverordnung wissen die Aufgabenträger bis 2031, welche Mittel ihnen zur Verfügung stehen. Aus unserer Sicht ist es richtig und vernünftig, das so zu machen. Allerdings sollte man dabei zwei Dinge im Auge behalten. Erstens: Der SPNV befördert nur ein Achtel der Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen. Die öffentliche Aufmerksamkeit ist umgekehrt proportional. Sieben Achtel der Fahrgäste werden mit Stadtstraßenbahnen sowie mit Bussen befördert. Das heißt also, auch in diesem Bereich ist mindestens dieselbe Planbarkeit wichtig. Ich rede nicht von Mittelaufwuchs, ich bin erst einmal nur bei Planbarkeit, damit ich die unternehmerische Tätigkeit sowohl aus dem Blickwinkel der Unternehmen wie aus dem Blickwinkel der Kommunen überhaupt so einsortieren, planen und weiterentwickeln kann, dass ich in eine geordnete unternehmerische und Investitionstätigkeit komme.

Der zweite Punkt: Ich bin sehr hellhörig geworden, als Herr Bastisch darauf hinwies, eigentlich brauche er viel mehr Geld. – Wir gehen davon aus, dass die Aufgabenträger des SPNV jede Möglichkeit haben, die Kosten zu beeinflussen, das heißt also, auch durch das Ausschreibungsdesign zu bestimmen, dass sie mit ihrem Geld hinkommen. Denn die Umschichtung von Investitionsmitteln hin zum SPNV-Betrieb, wie sie in der Vergangenheit zu beobachten war und jetzt korrigiert werden soll, sollte aus unserem Blickwinkel auch angesichts der Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger eine absolute Ausnahme sein, und es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, dass man mit

dem Geld so haushaltet, dass man hinkommt. Die Alternative, eine Umlage zu erheben, wenn das Geld nicht reicht, besteht ja nach wie vor.

Die Erhöhung der Pauschalen wird, wie Sie sich vorstellen können, von uns nachhaltig begrüßt, wenngleich, auch das wurde kurz angesprochen, es sich hier, in Anführungszeichen, „nur“ um einen Inflationsgleich beziehungsweise die Rücknahme von Kürzungen handelt. Nur für den Hinterkopf, wir haben schon schriftlich darauf hingewiesen: Allein der Wertverlust dieser beiden Pauschalen durch Inflation beträgt 50 Millionen Euro allein in diesem Jahr, das heißt also, dadurch dass die Pauschalen betragsmäßig gedeckelt werden, „spart“, in Anführungszeichen, der Finanzminister 50 Millionen Euro.

Wir begrüßen außerordentlich die Fördertatbestände im besonderen Landesinteresse, die jetzt ergänzt werden, und das gilt in allererster Linie für die Förderung der Stadtbahnerneuerung. Auch wenn wir im Detail noch nicht wissen, was nachher tatsächlich an Förderungen ausgereicht wird, halten wir es für unabdingbar – und sind deshalb sehr dankbar –, dass diese Fragestellung jetzt vom Land aufgegriffen wird, weil es letztlich eine kontinuierliche Aufgabe ist, die in der Vergangenheit leider Gottes ein wenig zu kurz gekommen ist. Auch was den Verwaltungsaufwand anbelangt, kann ich alle beruhigen. Wir haben dem Land schon Möglichkeiten und Ideen unterbreitet, wie das ohne nennenswerten Verwaltungsaufwand und mit einer sehr hohen Transparenz, wie ich meine, sogar mit einer Transparenz, wie sie sonst in unserem Bereich eher unüblich ist, gemacht werden kann. Wir freuen uns, wenn wir darüber weiterhin mit dem Hohen Hause hier und der Landesverwaltung im Gespräch bleiben können.

Bei den weiteren Fördertatbeständen im besonderen Landesinteresse rate ich allerdings zu einer gewissen Vorsicht, insbesondere was Elektromobilität anbelangt. Wir sind noch nicht so weit, dass diese Technologie ausgereift ist. Bei der Reaktivierung von Schienenstrecken und Elektrifizierung, so sinnvoll das im Einzelfall ist, möchte ich nur daran erinnern, dass es dafür auch Bundesfördertatbestände gibt. Wenn ein Landesfördertatbestand besteht, wird ja schnell darauf hingewiesen: „Bedient euch erst einmal bei euren Landesfördertatbeständen!“, und das Bundesgeld wandert in andere Bundesländer ab. An der Stelle also im wahrsten Sinne: Vorsicht an der Bahnsteigkante, so sinnvoll das im Einzelfall sein mag!

Dritter Punkt: Wenig Verständnis haben wir, wie Sie sich sicherlich vorstellen können, beim Wegfall der pauschalierten Investitionsförderung 2019. Wenn ich ehrlich bin: Wir können es nicht verstehen. Wir haben im Ergebnis, sollte es so kommen, einen faktischen Baustopp. Wahrscheinlich alle, wie wir hier sitzen, haben wir mit sehr großem Engagement versucht, den Bund davon zu überzeugen, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz weiterlaufen zu lassen. Das ist nur mit gut 300 Millionen Euro dotiert. Nordrhein-Westfalen bekommt um die 90 bis 100 Millionen Euro jährlich davon ab. Folgt man diesem Gesetzentwurf, lassen wir jetzt ohne Not einen Finanzierungstatbestand von 150 Millionen Euro wegfallen. Für den Wegfall besteht auch haushalterisch keine Notwendigkeit, weil das Land ja eine vollumfängliche Kompensation erhält. Sicherlich war diese Kompensation noch nicht so weit gediehen, als der Gesetzentwurf das Landeskabinett passierte. Damals war es noch unsicher, allerdings haben wir heute Klarheit, dass das Land Nordrhein-Westfalen die Entflechtungsmittel über einen

anderen Weg weiter erhält. Meines Erachtens besteht also keine Notwendigkeit, diesen Tatbestand zu befristen. Die Folgen kennen wir ja auch, gerade aus dem Landesstraßenbau: Es werden Mittel nicht mehr bereitgestellt, in der Folge werden Kapazitäten an Ingenieuren und so weiter abgebaut. Genau das droht uns hier, wenn so verfahren wird, auch. Ich denke, dass wir alle gut beraten sind, hierüber noch einmal ernsthaft nachzudenken, insbesondere wenn die Landesregierung jetzt ein Bündnis für Infrastruktur ausruft. Ich denke, dass das auch mit einer zumindest adäquaten Beibehaltung der Finanzausstattung korrelieren sollte. Dass die Wünsche immer weiter gehen, liegt auch auf der Hand, aber die Beibehaltung dieser Finanzausstattung sollte eigentlich der Konsens sein, auf den man sich möglicherweise doch noch relativ zügig verständigen könnte.

Noch zwei Bemerkungen zum Schluss – zum einen: Die Bedarfsplanpflicht ist schon mehrfach angesprochen worden. 5 Millionen Euro sind 400 Meter Straßenbahnneubau. Ich weiß nicht, ob 400 Meter Straßenbahnneubau schon im besonderen Landesinteresse liegen. Daher denke ich, dass eine Anhebung der Bedarfsplanpflicht auf 25 Millionen Euro sicherlich etwas Vernünftiges ist; da sind wir bei 2 Kilometern Straßenbahnneubau. Ganz ehrlich: Ob die Stadtbahn in Köln, Düsseldorf oder Dortmund um zwei Kilometer erweitert wird oder nicht; darin schon ein besonderes Landesinteresse zu sehen – schwierig! Hier sollte man, denke ich, den Aufgabenträgern freie Hand lassen.

Letzter Satz zum Modal Split: Die Sache ist eigentlich, wenn man ein bisschen länger darüber nachdenkt, vernünftig. Der Aufgabenträger hat alle Möglichkeiten in der Hand, diesen Modal Split zu beeinflussen. Sicherlich kann ich es menschlich verstehen, wenn man sich scheut, politisch für harte Ziele einstehen zu müssen, aber wir bewegen hier sehr viel öffentliches Geld, und wenn dann ein vernünftiger Maßstab eingeführt wird, um einmal zu schauen, ob wir die Mittel auch vernünftig eingesetzt haben, dann sollte es doch in der Sache durchaus vernünftig sein, das so festzulegen. Das entledigt uns auch gewisser Legitimationsprobleme, denn wenn wir die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieser Mittel tatsächlich nachweisen, fällt es auch wesentlich leichter, wenn wir alle in Richtung Finanzminister schauen, dort für einen Aufwuchs sinnvoller Mittel zu werben. – Ich danke Ihnen ganz herzlich und hoffe, dass ich leidlich im Zeitrahmen geblieben bin.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Wente. Sie haben die Herausforderung nahezu bestanden. – Wir kommen zum Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen. – Herr Krems, bitte schön.

Johannes Krems (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.): Ich bedanke mich auch für die Gelegenheit, hier mündlich vorzutragen. Ich will mich auf drei Punkte beschränken, die für das private Omnibusgewerbe von Bedeutung sind, was den Busbereich angeht.

Erstes Thema: die Fahrzeugförderung. Seit die landesweite Fahrzeugförderung abgeschafft wurde, haben wir eigentlich wie im alten Rom immer wieder gesagt: Unsere Erfahrungen mit der Abschaffung sind absolut negativ. Ich möchte kurz einige Aspekte

wiederholen. Einmal, das ist auch von Herrn Sedlaczek angesprochen worden: Viele Aufgabenträger handhaben das unterschiedlich. Das heißt, es gibt keine abgestimmte Verfahrensweise, und da hat man dann natürlich ein Problem, denn die wenigsten Busverkehre beschränken sich auf den Bereich eines Aufgabenträgers, sondern viele Linien durchqueren das Gebiet eines oder sogar mehrerer Aufgabenträger gleichzeitig. Das Problem habe ich natürlich, wenn mein Kreis, in dem ich meinen Sitz habe, die Fahrzeugförderung beibehält, mein Nachbarkreis aber sagt: Ich mache keine Fahrzeugförderung. – Damit mein Nachbarkreis kein Trittbrettfahrer wird, kann ich dann nicht sagen: Ich halte den geförderten Bus an der Grenze an und lasse die Fahrgäste in einen zehn, zwölf oder 15 Jahre alten Bus umsteigen. – Der Nachbarkreis profitiert also auch von der Fahrzeugförderung des Kreises, der das beibehalten hat. Das sorgt für Unruhe. Leider ist die Konsequenz, dass viele Aufgabenträger dazu neigen, zu sagen: Dann stelle ich die Fahrzeugförderung auch auf meinem Gebiet ein. Wenn wir unterschiedliche Richtlinien haben, haben wir natürlich einen erhöhten Bürokratieaufwand. Vorher gab es in Nordrhein-Westfalen landesweite Richtlinien, da wusste jeder, welche Ausstattungsmerkmale gefördert wurden. Darauf hatte man sich verständigt.

Als Nächstes beobachte ich dann, wenn die Mittel an die Aufgabenträger weitergeleitet werden, dass sie die menschliche Neigung haben, ihr eigenes Unternehmen indirekt zu bevorzugen – oder nicht nur indirekt, sondern sie bevorzugen es. Beispiel: Die Stadt Köln. Die KVB sahen einen Förderbedarf bei Stadtbahnwagen, also wurden Straßenbahnwagen gefördert. Leider gibt es außer der KVB kein anderes Unternehmen, das Straßenbahnlinien in Köln betreibt. Inzwischen hat man also dort den Förderbedarf erfüllt, jetzt fördert man auch wieder Busse. In Bielefeld wird so ähnlich verfahren. Das heißt also, wir haben immer eine Benachteiligung der Unternehmen, die nicht unbedingt dem Aufgabenträger gehören. Andere Kreise sagten dann: Wenn das Land uns keine Bindung mehr vorgibt, sondern nur sagt: „für den Bereich ÖPNV“, dann ersetze ich eigene Mittel, die ich vorher für den ÖPNV eingesetzt habe, durch die Aufgabenträgerpauschale. – Dadurch entgeht dem System ÖPNV Geld.

Eigentlich begrüßen wir es sehr, dass das Land zumindest den ersten Schritt gemacht hat, eine Wiedereinführung der landesweiten Fahrzeugförderung. Allerdings geht der Schritt aus unserer Sicht nicht weit genug. Auch in der Gesetzesbegründung heißt es, alle Modelle, die jetzt schon im Land praktiziert werden, können weiterbetrieben werden, sodass wir also das Problem, dass wir keine Absprache der Aufgabenträger untereinander haben, wieder nicht gelöst sehen. Unbestritten ist hier ein Bedarf, da muss ich Herrn Husmann widersprechen: Es ist nicht so, dass der Fahrzeugpark in Nordrhein-Westfalen in den letzten sechs, sieben Jahren deutlich verjüngt wurde, sondern eher das Gegenteil ist eingetreten. Es wurden Investitionen zurückgestellt, sodass wir also eine Veralterung des Fahrzeugparks sehen. Es ist damit zu rechnen, dass barrierefreie Niederflurbusse und klimafreundliche Fahrzeuge in den nächsten Jahren auch zurückgestellt werden, wenn es wieder keinen Anreiz gibt, in neue Fahrzeuge zu investieren. – Deswegen unser Petition, die gesetzliche Regelung beizubehalten und sogar einen Schritt weiterzugehen und wirklich darüber nachzudenken, landesweit einheitliche Kriterien vorzugeben!

Zweites Thema ist die Ausbildungsverkehrspauschale. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass sich der Gesetzgeber zu der Vorgabe entschlossen hat, dass die Ausgleichsmittel für ermäßigte Schülerbeförderung auf der Basis einer allgemeinen Vorschrift landesweit weitergegeben werden. Die Aufgabenträger sagen immer: „Wir brauchen Flexibilität“, betonen aber andererseits, wenn ihnen Aufgaben zugewiesen werden, muss das immer wieder ausgeglichen werden. Aufseiten der Landkreise und Städte wird das Konnexitätsprinzip hier großgeschrieben. Was ist aber die Ausbildungsverkehrspauschale? Sie ist der Ausgleich dafür, dass sich die Verkehrsunternehmen verpflichten, Schüler zu ermäßigten, nämlich auf 20 Prozent absenkten Tarifen zu befördern. Das ist kein zusätzlicher Fördertatbestand, sondern ganz einfach ein Ausgleich der entgangenen Fahrgeldeinnahmen. Deswegen ist es meines Erachtens absolut angebracht, dass man den Unternehmen diese ermäßigte Ausbildungsbeförderung ausgleicht, damit nicht das Gleiche passiert wie bei der Fahrzeugförderung, dass man hier auch wieder sagt: Wenn die Aufgabenträger das dann frei regeln können, haben wir wiederum die Zersplitterung. Auch das würde wiederum zu negativen Konsequenzen führen.

Vielfach ist es so, dass ich mit einer Linie, die im Gebiet des Aufgabenträgers A beginnt, Schüler zu einer Schule im Gebiet des benachbarten Aufgabenträgers befördere, und die Schüler werden auf der gesamten Linienstrecke aufgenommen. Wenn jetzt also Kreis A sagt: „Ich behalte den Ausgleich auf Basis der allgemeinen Vorschrift“, der benachbarte Kreis sagt aber: „Nein, ich möchte jetzt eine vertragliche Lösung haben“, dann kann diese Linie nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden. Dann wird Kreis A quasi durch seinen Nachbarkreis gezwungen, diese Linie auszu-schreiben. Wir haben also wiederum das Problem, dass eine Absprache untereinander so unwahrscheinlich ist.

Zum Abschluss noch das Thema Schnellbusverkehre. Wir begrüßen es, dass man langsam auch auf Landesebene sieht, dass wir aufgrund des demografischen Wandels insbesondere im ländlichen Raum Fahrgastrückgänge haben werden. Es macht wenig Sinn, Schienenstrecken zu reaktivieren, wenn die Zahl der beförderten Fahrgäste abnimmt. Stattdessen sollte man wie andere Bundesländer – Thüringen, Baden-Württemberg – einmal eine Abschätzung machen: Brauche ich hier wirklich noch die Schiene, die mich 12 Euro pro Kilometer kostet, oder kann ich eventuell mit einem Busbetrieb, der mich ein Viertel kostet, also eventuell drei Euro pro Kilometer, etwas Sinnvolleres für meine Fahrgäste machen, wo ich einen ganz dichten Takt habe und ganz dicht an die jeweiligen Dörfer herankomme. Deswegen: Wir begrüßen es, dass die Förderung der Schnellbusverkehre noch einmal ausdrücklich erwähnt wurde, aber das sollte darüber hinaus auch als Fördertatbestand kommen und nicht nur der Fördertatbestand Reaktivierung alter Schienenstrecken. – Ich bedanke mich.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Krems. – Dann für PRO BAHN Herr Ebbers.

Lothar Ebbers (PRO BAHN Landesverband NRW e. V.): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich will hauptsächlich auf die Punkte eingehen, auf die jetzt weniger eingegangen wurde.

Das Verhältnis zwischen gewissen Ebenen des Landes und den Zweckverbänden ruft fast schon nach einem Mediator, denn eigentlich ist die Lage ja gar nicht so; man könnte sich eigentlich über gemeinsame Erfolge freuen. Jetzt gibt es mit einem Mal mehr Geld, und dann fängt das Hauen und Stechen ganz besonders an. Da ist die Frage, wessen Geld das ist. Es ist das Geld der Steuerzahler. Wenn ich jetzt noch schaue, aus welchen Quellen die Regionalisierungsmittel bezahlt werden, dann möchte ich die Mitsprache des originären Gebers dieser Steuern erst Recht nicht haben.

(Heiterkeit)

Thema regionale Schnellbusse: Das ist im Prinzip schon seit x Jahren förderbar; also solange ich das ÖPNV-Gesetz kenne, wären solche Buslinien förderfähig gewesen. Sie sind nirgendwo je gefördert worden, weil es dafür keinen Topf gibt, und solange es keinen Topf gibt, können wir noch fünf Definitionen in das Gesetz hineinschreiben – das wird nicht laufen. Wir müssen bei dem Topf ganz klar sagen: nicht jeder Schnellbus und nicht jeder im regionalen Verkehr fahrende Bus, sondern der Schnellbus, der im Schienennetz Lücken füllt. Wir haben zwei Beispiele in unserer Stellungnahme aufgeführt: Wenn Sie von Siegen kommen und nicht über Hagen nach Lüdenscheid fahren, sondern in den Bus einsteigen, sparen Sie dadurch eine Stunde. Das ist ein ganz wichtiger Zweck solcher Busse. Das muss dann kein echter Schnellbus sein, sodass nicht noch eine langsame Linie mit allen Haltestellen da entlangfährt, sondern wichtig ist, dass er am Anfang und am Ende die Anschlüsse hat. Das System des ITF: nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell, wie es nötig ist!

Jetzt in unserem Bundesland wieder darüber nachzudenken, ob man Schienenstrecken auflassen könnte: Sie können in der Praxis sehen, was im Busverkehr passiert, wenn einmal ein Bus kommt – in zunehmendem Maße nennt sich das Schienenersatzverkehr: In den Wochen können Sie auf den Strecken erleben, wie die Fahrgastzahl um die Hälfte heruntergeht, wenn der Schienenersatzverkehr solch eine Strecke nur in Punkt-zu-Punkt-Bedienung mit den Bahnhofshaltestellen nimmt. Wir haben es gerade zwischen Bocholt und Wesel. Es war da richtig schön absehbar.

Zweiter Punkt: Im Verhältnis zwischen dem Land und den Zweckverbänden, ich sage es einmal vorsichtig, wird dann eben eine Rute in die Ecke gestellt nach dem Motto: Wir drohen euch! Wenn es so weit käme, dann könnten wir damit eingreifen. – Das ist einmal wieder einer der Paragraphen, die in das Gesetz hineingeschrieben werden, damit sie nicht genutzt werden. Für uns wäre es ein bisschen wichtiger, ein vernünftiges Verfahren auf der kommunalen Ebene zwischen ÖSPV-Aufgabenträgern zu haben, gerade im Ruhrgebiet. Wir haben aktuell wieder Fälle, da meint der eine: Wir ändern unseren Grundtakt auch bei den Linien, die zu den Nachbarn fahren. Ihr Nachbarn, müsst jetzt ein paar Busse, Züge oder Straßenbahnen nachbestellen. Das passt bei euch jetzt nicht rein, aber wir beschließen das schon mal als Aufgabenträger. – Das läuft im Moment in Mülheim. Die machen jetzt noch mehr Druck: Wir wollen es noch früher einführen. – Und das läuft im Moment in Bochum. Die planen das durch, in die Nachbargebiete hinein bis Gelsenkirchen-Buer, bis Herne und bis Castrop-Rauxel. Da gibt es kein vernünftiges Moderationsverfahren, in dem man sagen kann: Bitte schön, wo sind gegebenenfalls die Brechpunkte, wo der eine Takt in den anderen kommt? –

Denn der Vorteil bei dem einen ist bei dem anderen nicht unbedingt vorteilig. Ich erlebe das in Oberhausen. Da bekommen wir statt einem 20-Minuten-Takt einen 15-Minuten-Takt auf die Trasse, da fahren aber parallel drei Linien im 20-Minuten-Takt. Das bekommen Sie nicht koordiniert, da haben Sie immer Fahrplanlücken. Eine Fahrt mehr, aber drei Lücken mehr im Fahrplan, das ist mehr Aufwand und schlechtere Qualität. – So viel zum Thema, wo vom Instrumentarium her wirklich noch Koordination erforderlich und noch nicht ausreichend vorhanden ist.

Bedarfsplanpflicht – das ist schon ein paar Mal gesagt worden: Dieser Bedarfsplan, das unbekannte Wesen! Der neue ÖPNV-Bedarfsplan läuft seit über einem Jahr. Wir rechnen damit, den Entwurf in etwa einem Jahr vorliegen zu haben. So viel zur Schnelligkeit dieses Verfahrens. – Es wird eine SPNV-Neuausschreibung geplant. Da überlegt man sich ein geändertes Betriebskonzept. Dafür braucht man irgendwelche Infrastrukturanlagen im Bereich des Netzes. Wenn das so kommt – die Beispiele sind gemacht worden –, dann müssen Sie nach der Betriebsaufnahme in einem Netz sofort anfangen, die Folgeausschreibung zu planen, damit Sie ausreichend Vorlauf haben, um auch die entsprechenden Infrastrukturen rechtzeitig genehmigt und gefördert zu bekommen. Das kann's nicht ganz sein.

Die 25 Millionen Euro sind ganz pragmatisch, weil Sie da sowieso im Bereich der standardisierten Bewertung, zumindest in der einfachen Form, einsteigen müssen, aber nicht bei 5 Millionen Euro. Wenn Sie irgendwo noch eine Flügelungsanlage einbauen oder einen Gleiswechsel machen müssen, dann sind Sie bald schon bei diesem Betrag. Es reicht schon, wenn es sich zeitlich durch DB Netz verzögert. Wir erleben es jetzt mit Bocholt und auch in anderen Fällen, dass das nicht rechtzeitig ist. – In Herten ist der Fall, da ist es nicht DB Netz, sondern DB Station&Service, dass wir ein schönes neues Konzept haben und heute schon gesagt wird: Nein, nein! In vier Jahren schaffen wir das nicht. Rechnet mal mit sieben!

Was uns ebenfalls ein bisschen fehlt – um wieder auf den kommunalen Bereich zu kommen: Beim Nahverkehrsplan gibt es wunderschöne Punkte, was denn darin enthalten sein soll und wie aktuell das sein soll, aber das sind keine harten Punkte, und vor allen Dingen führt darüber offenbar keiner Aufsicht. Wir haben hier eine benachbarte Stadt, ein Oberzentrum – Duisburg: aktueller Nahverkehrsplan aufgestellt 1999, zwei Mal grundsätzlich verändert worden, völlig anderer Grundtakt, anderes Buslinienetz und so weiter – bislang keine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans. Da muss man schon ein bisschen härter darauf eingehen, was sein muss. Jetzt ist man ganz schnell daran, einen neuen Nahverkehrsplan zu machen, weil sonst eine Direktvergabe gar nicht möglich ist mit einem so wenig aktuellen Plan, um es einmal vorsichtig zu sagen. Es gibt auch ein anderes Beispiel für einen Nahverkehrsplan: Darin sind nicht Taktbildung, Bedienzeiten und Anschlussbindungen enthalten, darin steht immer die Formulierung: „Fahrplan soll erhalten bleiben“, Punkt. Wie das dann aussieht? Auch dieser Nahverkehrsplan ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. Wenn jemand Interesse hat, sage ich, wie der Kreis heißt, aber ich muss nicht all meine Nachbarstädte und Nachbarbereiche so offen darstellen.

§ 12: Wir kommen also wieder auf den Nominalwert, den wir 2008 hatten. Nominalwert, nicht Realwert! Dort endlich auch die Dynamisierung einzuführen, genauso wie in § 11

Abs. 2, wo wir die erstmalige Erhöhung seit 2008 haben, ist eigentlich eine zukünftige Aufgabe. – Was den Wegfall der Entflechtungsmittel angeht, gibt es zwei Möglichkeiten.

Vorsitzender Dieter Hilser: Entschuldigung, Herr Ebbers. Denken Sie an die Zeit, bitte!

Lothar Ebbers (PRO BAHN Landesverband NRW e. V.): Ja, ich bin beim vorletzten Punkt.

Die kleine Möglichkeit ist, wir schreiben als zweiten Satz hinein: Ab 2020 werden die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz durch Landesmittel in gleicher Höhe ersetzt – Punkt. Die zweite Möglichkeit, die größere, die auch die anderen Bereiche betrifft, ist: Wir hatten ein Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz, wir machen jetzt ein Entflechtungsmitteleratzgesetz. Ich fände es gut, wenn es dieser Landtag noch schafft, diese Vereinbarung aus dem Bund-Länder-Finanzausgleich so umzusetzen, dass wir schon ganz sicher wissen, dass diese zweckgebundenen Mittel auch für die anderen Bereiche – kommunaler Straßenbau, Wohnungsbau und so weiter – im Land erhalten bleiben und nicht im Bereich des Landesfinanzministers beliebig anders verteilt werden. Das wäre eigentlich die Aufgabe nach der Tradition des Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetzes. Eine bessere Lobhudelei als in der Anhörung damals hatten wir noch nie – Herr Wenthe wird sich erinnern können –, alle haben gesagt: Ganz toll, was das Land macht! Das dürft ihr noch einmal machen vom Landtag her.

§ 13: Der Katalog ist ganz gut, aber wir warten noch auf die Einzelbeschreibungen der Maßnahmen, Fördersätze, Förderbedingungen und Ähnliches. Vorsichtig sind wir beim Thema Stadtbahn. Wir hatten beim Stadtbahnerstausbau zum Teil Auswüchse – man nannte es: geplant nach dem Meistbezuschussungsprinzip. Dafür gibt es am meisten, also bauen wir möglichst groß. – Jetzt heißt es: Ihr bekommt Ersatzinvestitionen bezahlt. – Dann droht sozusagen: Ach, wenn wir die Sachen verrotten lassen, dann können wir es neu bauen. Warum sollen wir sie so teuer unterhalten? – Man muss dabei jetzt also aufpassen, dass das nicht wieder eine gewisse Fehlsteuerung wird – auch beim Thema Fördersätze und Ähnlichem. Wir bekommen jetzt neue Ewigkeitslasten. Wir müssen deswegen immer wieder neu finanzieren, wenn wir das so einführen, also überlegen, ob man das nicht doch zum Teil auf Basis eines zinslosen Darlehens macht, also quasi einen revolvingierenden Fonds dafür einführt – das ist mancher finanzschwachen Stadt im Ruhrgebiet wesentlich lieber als ein geringerer Fördersatz –, damit das Geld, wenn das vorbei, am Ende wieder reinkommt für die Wiedernerneuerung, denn sonst haben wir wieder den nächsten Dauertatbestand einer Förderung. Auf jeden Fall muss aber gewährleistet sein, dass wieder überprüft wird, ob diese Maßnahme auch unter heutigen Bedingungen noch gesamtwirtschaftlich vernünftig ist. – Ich danke Ihnen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Dann zum Abschluss Herr Tönjes für den Verkehrsclub Deutschland. – Bitte schön.

Iko Tönjes (Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e.V.): Schönen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren! Als Fahrgast- und Umweltverband sehen wir das Ganze erst einmal direkt aus Fahrgastsicht, aber auch ein bisschen globaler. Deswegen noch ein paar Thesen dazu.

Wenn wir Ziele erreichen wollen, müssen wir auch Ziele nennen und setzen. Das heißt, ins Gesetz gehören zwar keine konkreten Zielwerte, aber eben mehr als nur unverbindliche Hinweise auf Umweltschutz- und Klimaziele, sondern es müsste etwas genauer darauf eingegangen werden, dass Erreichbarkeiten bei Luftreinhaltung, Nachhaltigkeit, Klimaschutz – Stichwort Marrakesch, Stichwort Düsseldorfer Urteil – auch wirklich erreicht werden und dass der ÖPNV den Beitrag, der dafür notwendig ist, auch leistet. Es wäre ein Paradigmenwechsel, dass sich die Verkehrspolitik erstmalig anschauen: Was halten die Umweltpolitiker für sinnvoll, und was müssen wir in der Verkehrspolitik dafür leisten? Das wäre eine ganz neue Sichtweise, die es bisher noch nicht gegeben hat, die aber aus unserer Sicht, wenn wir die Ziele erreichen wollen, unabdingbar ist.

Der zweite Punkt: Wenn der ÖPNV eine echte Alternative sein soll – Freizügigkeit im Vergleich zum Auto –, braucht er auch zuverlässige Garantieangebote. Das heißt, ich muss, auch ohne dass ich mir die konkrete Route aussuche, genau wissen, abends nach 22 Uhr komme ich noch in jeden Ort und die Anschlüsse stimmen, und wenn sie nicht stimmen, muss nicht ich das Taxi als Ersatz bezahlen – das können nämlich viele gar nicht, die dann von der Mobilitätsgarantie ausgeschlossen werden –, sondern die vorhandene Mobilitätsgarantie muss weiterentwickelt werden, sodass sich künftig das Verkehrsunternehmen darum kümmert, mir zu sagen: Moment, da fährt der Zug nicht. Moment, ich besorge dir ein Taxi. – Das wären also Dinge, die eigentlich als Grundlage für jede finanzielle Förderung landesweit vorgegeben werden sollten. Nur dann haben wir ein echtes freizügiges System.

Wenn wir den Nahverkehr auch dynamisch erfolgreich machen wollen, müssen wir Anreize schaffen. Die Steuerung kann eigentlich nur über die Mittelzuweisung geschehen und nicht über die Mittelverwendung. Das heißt also, wir bräuchten zumindest teilweise Erfolgskriterien, nach denen das Geld verteilt wird. Natürlich müssen wir auch weiterhin Betriebsleistungen und Ähnliches darin haben, denn es muss ja auch gewährleistet sein, dass die vorhandenen Verträge finanziert werden können. Ein Teil sollte aber möglicherweise auch nach Kundenzufriedenheit, nach Qualitätskriterien oder eben schlicht nach Dauerfahrgästen, nach Abonnenten, verteilt werden. Nur dann haben wir auch eine gewisse Dynamik in Richtung eines besseren Verkehrs.

Andererseits sind wir, und da sind wir uns mit den meisten Vorrednern einig, nicht dafür, dass sich das Land wieder stärker in die Mittelverwendung einmischt. Pauschalen sollen Pauschalen bleiben. Das heißt, wir sehen nicht den geringsten Bedarf, jetzt wieder Bürokratie und Fahrzeugförderung als besonderen Tatbestand einzuführen. Wir würden uns auch dafür aussprechen, die Bedarfsplanpflicht, die das ganze System ja völlig unflexibel macht, auf so geringe Projektvolumina zu reduzieren.

Wenn wir ein integriertes Gesamtsystem haben wollen, ist es schon gut – auch wenn sicher noch das eine oder andere nachgesteuert werden müsste –, wenn die regionalen Busse auf der einen Seite, die bedarfsgesteuerten Formen auf der anderen Seite

auch ein stärkeres Gewicht bekommen, zumindest nominal. Wir würden uns aber auch wünschen, dass die Kooperation noch ein bisschen weiter geht, dass eben auch so etwas wie Fahrgemeinschaften und so etwas wie die Kombination mit sozialen Diensten, Lieferdiensten oder anderen Verkehren hineinkommen, dass wir uns also in Richtung andere Verkehre und Individualverkehre noch stärker öffnen, um gerade im ländlichen Raum vernünftige Bedingungen zu schaffen.

Der letzte und entscheidende Punkt ist die Finanzierung insgesamt, wobei wir auch – Klammer auf – den Bund da noch weiter in der Pflicht sehen, weil er ja auch viele Anforderungen an den öffentlichen Verkehr stellt. Auf jeden Fall würden wir uns aber auch dafür aussprechen, dass das Land jetzt sagt, wir haben das Geld vom Bund und werden zumindest den Investitionstitel auf gleichem Niveau über 2019 hinaus erhalten, denn, wie auch schon vorher gesagt worden ist, jetzt ist im Prinzip ein Stillstand für alle längerfristigen Projekte, weil sich niemand Dinge nach 2019 ans Bein binden will, solange er nicht die genauen Fördervoraussetzungen kennt beziehungsweise nicht weiß, ob das Geld überhaupt fließt.

Ansonsten verweise ich auf unsere schriftliche Stellungnahme, in der wir mehr über konkrete Qualitätsstandards und Finanzierungsmodelle aussagen. – Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Tönjes.

(Jürgen Eichel [Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e. V.]: Wenn ich darf, würde ich gern noch eine Ergänzung zu einem Punkt machen.)

Eigentlich nicht – aber wie lange dauert die Ergänzung?

(Jürgen Eichel [Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e. V.]: Zwei Minuten.)

Eine!

Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e. V.): Okay, ich spreche schnell.

Es geht um die Frage des Letztentscheidungsrechts des Ministeriums. Das wurde schon angesprochen, aber wir würden den Akzent vielleicht ein bisschen anders setzen. Es gibt ja eine, demnächst sicherlich noch stärkere, Diskussion um die Frage Übertragung der Aufgabenträgerschaft. Dazu gab es auch eine Anhörung der Enquetekommission. Das würden wir sicherlich sehr kritisch sehen, aber wenn es um einzelne Punkte im Einzelfall geht, würde ich ein Beispiel nennen, das jeder dem aktuellen Fahrplan entnehmen kann: Im Wochenendverkehr fährt der R1, der zwischen Aachen und Hamm verkehrt, eben teilweise zwischen Aachen und Köln, dann wieder zwischen Düsseldorf und Hamm, und dazwischen fehlt ein Stück. Warum? Weil ein Aufgabenträger die Leistung nicht bestellt hat. – Das wären solche Punkte; oder es gibt einzelne Diskussionen: Ein Aufgabenträger möchte den Verkehr verdichten, was sehr in unserem Sinne ist, und ein anderer sagt: Ja, das ist aber nicht unsere Priorität. – Dann sollte natürlich die Leistung nicht in Schwerte enden, wenn Sie bis Dortmund

fahren müssen. – Da muss man nicht „Weisungsrecht“ draufschreiben oder Ähnliches. Die Zweckverbände haben entsprechende Vorschläge gemacht. Ich könnte mir vorstellen, dass man sich in solchen Einzelfällen doch einigen könnte. Ich würde es mit einem Spiel vergleichen: Der gute Schiedsrichter lässt das Spiel laufen, damit es spannend ist, und im Einzelfall pfeift er und zückt die Karte. Vielleicht kann man es in diese Richtung im Sinne der Fahrgäste hinbekommen, damit eben mehr Verkehr entsteht. – Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Danke. – Jetzt die Runde für die Kollegen. Herr Bayer, Herr Rehbaum. Jetzt ist die letzte Chance. – Gut, dann Herr Bayer und dann Herr Rehbaum. Die Bitte ist, zielgerichtet zu fragen, nicht unbedingt alle Sachverständigen, wenn es nicht erforderlich ist.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich mache das zielgerichtet, habe aber letztendlich trotzdem an alle Sachverständigen Fragen.

Zunächst aber zielgerichtet an Herrn Krems und Herrn Wenthe: Sie sagen beide, dass Schnellbusverkehre bei der Festlegung der Höhe der SPNV-Pauschale berücksichtigt werden sollen, und Grund dafür ist, dass Schnellbusse häufig wirtschaftlicher seien als weniger frequentierte Schienenstrecken. Wenn wir aber die SPNV-Pauschale auch für Regiobusse verwenden würden, dann würden wir der Schiene Mittel entziehen und sie dadurch schwächen, und auch das Ziel, E-Mobilität zu fördern, würde damit konterkariert. Wie notwendig achten Sie denn einen speziellen Landestopf zur Finanzierung von Regiobussen, also eine Art Schnellbuspauschale? – Herr Ebbes hat, wenn ich es richtig verstanden habe, schon einen eigenen Haushaltsposten für die Schnellbusregiolinien verlangt, damit es mit dem entsprechenden Landesregioschnellbusliniennetz auch etwas wird.

Nächste Frage, die zusätzlich auch an Herrn Ebbes geht: Der NWO schrieb, dass Schnellbusse billiger seien als Schienenstrecken. Da auch die ökonomische Vernunft im Vordergrund stehen sollte: Was ist denn mit dem Wunsch des Kunden, der in vielen Studien die schienengebundenen Verbindungen eindeutig als deutlich angenehmer empfindet, was auch zur Mehrnutzung des ÖPNV führt? Wie sehr müsste das in die Gesamtrechnung mit einfließen? – Herr Ebbes erwähnte ja an der Stelle das Beispiel des Schienenersatzverkehrs.

Herr Tönjes hat die Mobilitätsgarantie mit Mobility-as-a-service zusammengebracht, so habe ich das jedenfalls verstanden. Daher meine Frage an den VCD, aber auch an den VDV: Wie lange können wir die Verkehrsmittel in der Förderung überhaupt noch so scharf trennen, wie wir das jetzt machen? Müssen wir an irgendeiner Stelle beim jetzigen oder auch bei zukünftigen ÖPNV-Gesetzen aufpassen?

Herr Wenthe, zum Thema Elektromobilität: Fördern Fördertatbestände nicht auch die Einsatzreife, oder ist die Dimension der Förderung zu klein, um eine Einsatzreife der Elektromobilität zu forcieren?

Herr Wenthe, in Ihrer Stellungnahme gehen Sie darauf ein, dass Erneuerungsinvestitionen in Stadtbahnsysteme im besonderen Landesinteresse stehen und dadurch eine

Projektfinanzierung angewandt wird. Sie plädieren jedoch ausdrücklich für eine Pauschale, da sie einen effizienteren Mitteleinsatz ermöglicht. Die Effizienz soll an klar messbare Ziele gekoppelt werden. Welche Ziele wären das? Warum benachteiligt eine Projektförderung diejenigen Unternehmen, die ihrer Aufgabe vergleichsweise sorgfältig nachgekommen sind? Gibt es Beispiele für eine Fehlallokation von Mitteln beim Prozessablauf der Projektförderung?

Speziell an Herrn Ebbers die Frage: In Ihrer Stellungnahme regen Sie an, ein Konfliktlösungsmodell für den ÖSPV zu entwickeln. Das Gesetz gilt ja nur für den SPNV im Konflikt, also nur dort gibt es ein Konfliktlösungsmodell. Wie sähe Ihrer Meinung nach ein Konfliktlösungsmodell für den ÖSPV aus, und welche Rolle sollte das Land dabei übernehmen? – Ansonsten bedanke ich mich bei Herrn Ebbers vor allem für den Hinweis auf das Entflechtungsmittelersatzgesetz, das er vorgeschlagen hat. Man sieht auch, dass er öfter im Ausschuss ist, weil er den Fonds des sozialen Wohnungsbaus auf die Stadtbahn übertragen hat, wenn ich das einmal transferieren darf.

Zuletzt an Herrn Tönjes und Herrn Eichel vom VCD: Interessant fand ich Ihre Idee, einen Kundenzufriedenheitsindex als Verteilschlüssel der ÖPNV-Pauschale zu integrieren. Können Sie erläutern, wie dieser Index vielleicht zu erheben wäre und was der Vorteil gegenüber heutigen Bonus-Malus-Regelungen in den Verkehrsverträgen wäre? – Sie haben in Ihrer Stellungnahme ausführlich dargelegt, dass das ÖPNV-Gesetz defensiv ist, überspitzt gesagt, die Novelle nur ein „Reförmchen“ ist, um den Status quo zu erhalten und die erhöhten Bundesmittel durchzuschleusen. Wie müsste denn eine grundlegende Reform des ÖPNV-Gesetzes aussehen, um die benannten Ziele konsequent durchzusetzen?

Sie fordern in Ihrer Stellungnahme explizit die Einführung neuer Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV. Beispielsweise fordern Sie die Landesregierung auf, über eine Nahverkehrsabgabe auf Basis der Grundsteuer nachzudenken, die den Kommunen ermöglicht, ergänzende kommunale Finanzierungselemente zur Einführung eines örtlichen Bürgertickets einzuführen. Für wie notwendig halten Sie es, dass die Landesregierung hier nachsteuert, um die Finanzierung des ÖPNV sicherzustellen und das Ziel zu erreichen, eine Verkehrswende einzuläuten? Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht hierbei die Einführung von örtlichen Bürgertickets? – Das waren meine Fragen. Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich sage es direkt und nicht am Ende: Ich habe die Bitte an alle, dass wir jetzt keine neue Anhörung durchführen und hier auch kein neues ÖPNV-Gesetz erarbeiten. Bemühen Sie sich bitte, soweit das überhaupt möglich ist, die Fragen von Herrn Bayer in Ihrer Beantwortung einzugrenzen. Das wäre die herzliche Bitte. Einmal schauen, wer das hinbekommt! – Jetzt noch Herr Rehbaum, und dann machen wir die Abschlussrunde. – Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Vielen Dank. – Ich habe weniger Fragen als mein Vorgänger und würde ein Thema anschneiden, das heute noch gar nicht so richtig zur Sprache gekommen ist, nämlich das Thema Bürgerbusse. Da schaue ich so ein bisschen zu den Fahrgastverbänden hinüber. Der Bürgerbusverband, der heute leider nicht da

ist, hat uns mehrfach aufgefordert, die Bürgerbusorganisationspauschale anzuheben, damit die Aufgaben der Vereine besser wahrgenommen und diese Verkehre besser durchgeführt werden können. Bitte geben Sie uns eine kurze Einschätzung, inwiefern dieses Gesetz den Bürgerbusvereinen entgegenkommt oder gerecht wird, damit sie vernünftig arbeiten können.

Zum Zweiten § 13 Abs. 1.4., Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken: Herr Wenté hatte in seiner Stellungnahme ansatzweise herausgearbeitet, dass die Startvoraussetzungen für die Reaktivierung von DB-Strecken in Nordrhein-Westfalen andere sind als für die Reaktivierung von nichtbundeseigenen Strecken. Vielleicht könnten Sie noch einmal in einfache Worte kleiden, was hier Ihr Verbesserungsbedarf oder Verbesserungswunsch wäre. – Danke.

Vorsitzender Dieter Hilser: Danke, Herr Rehbaum. – Wir gehen in die Schlussrunde. Ich wiederhole meine Bitte jetzt nicht, aber Herr Wenté fängt an.

Volker Wenté (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen): Fangen wir einmal mit der letzten Frage von Herrn Rehbaum an! Die DB hat die Möglichkeit, sich aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und so weiter zu finanzieren. Diese Möglichkeiten haben die NE-Bahnen nicht, also wäre für die NE-Bahnen eine Förderung aus Landesmitteln zur Reaktivierung ein überlegenswertes Instrument. Allerdings sollten sich die Eisenbahnen des Bundes eher in Richtung Bundesgesetze orientieren, weil die genau für diesen Zweck gemacht sind.

Zu den Schnellbusverkehren, die Herr Bayer angesprochen hatte: Bisher war es so, dass sich die SPNV-Finanzausstattung ausschließlich an den abgeschlossenen Verkehrsverträgen orientiert hat. Das heißt also, wenn ich da etwas abgeknappst und für Schnellbusse genommen hätte, wäre es mir bei der nächsten Überarbeitung der Mittelzuteilung schlicht abgeschnitten worden. Deshalb hat das kein Mensch gemacht. Das kann ich nachvollziehen. – Daher wäre ein gesonderter Landestopf sicherlich die vernünftige Lösung.

Zweiter Punkt: Wir diskutieren jetzt nur die Konkurrenz Bus-Schiene. Wir haben allerdings auch viele Busverbindungen, die mäandrierend über die Dörfer gehen, die möglicherweise einer alten Zuschussgewährung aus dem Schülerverkehr folgend so gemacht worden sind, für die aber heute kein ernsthaftes Verkehrsbedürfnis mehr in dieser Form besteht. Würden man jetzt einen Anreiz setzen, diese Linien gerade über die Umgehungsstraße zu führen, hätte das möglicherweise auch positive Auswirkungen im Hinblick auf Umwidmung bestehender Verkehre. Das setzt manchmal einen Impuls von außen voraus; auch diesen Punkt möchte ich nicht übersehen.

Die Trennung der Förderung oder der Fördertatbestände wird immer mehr verwischen, insbesondere wenn ich Themen vom Ergebnis her denke. Wenn ich sage, ich will mehr Nachfrage erzeugen, dann ist das in der Tat so, wenngleich ich das auch nicht überbetonen möchte. Wir haben heute schon eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten, da muss man gegebenenfalls ein bisschen über die Dotierung nachdenken.

Entwicklungsreife der Elektromobilität: Ja, das ist genau richtig. Diese Entwicklungsreife wird allerdings meines Erachtens nicht dadurch befördert, dass wir jetzt bei möglichst viele Verkehrsunternehmen mit ein, zwei Bussen anfangen, Elektromobilität auszuprobieren. Es reicht, wenn man das bei einigen wenigen Unternehmen macht. Viel wichtiger ist in manchen Bereichen eben noch die Grundlagenforschung und Grundlagenförderung – das hakt eigentlich nur bei der Batterie. Wir rechnen damit, dass 2023, plus-minus, marktgängige Fahrzeuge da sind. Wir brauchen also noch zwei Prototypenserien. Deshalb jetzt mit der Schrotflinte fördern, damit jeder einen Elektrobus bekommt, das wird die Marktreife sicherlich nicht positiv beeinflussen.

Erneuerungsinvestitionen – an einer Stelle bin ich bei Herrn Ebbers: Es ist wichtig, dass die Mittel für die Erneuerungsmaßnahmen bei Stadtbahnsystemen zielgenau eingesetzt werden. Das, meine ich, kann man nicht mit der Projektförderung erreichen, wo ich erst Pläne aufstellen muss, die dann in irgendwelchen Beschlussgremien lange diskutiert werden, wo ganz andere Proporze beachtet werden müssen und, und, und. Das ist für eine wiederkehrende Aufgabe eigentlich nicht notwendig, sondern: Ich habe ein abgängiges Anlagenteil, das erneuert werden muss. Darüber brauche ich im Kern keinen politischen Beschluss, denn wenn die Oberleitung kaputt ist, ist sie schlicht kaputt, dann muss sie gemacht werden. Deshalb brauchen wir Pauschalen, die den Erneuerungsbedarf über die Gesamtheit der Wirtschaftsgüter Stadtbahn abbilden mit einem angemessenen Eigenanteil, und das Unternehmen, Schrägstrich, der Aufgabenträger – vielfach ist ja der Aufgabenträger Eigentümer der Infrastruktur – entscheidet dann, welche Anlagenkomponente genau gemacht wird, damit gerade auch dieses Dezemberfieber wegfällt.

Qualitätskriterien kann man vergleichsweise einfach festlegen. Die Bahn hat es uns mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgemacht bei einem wesentlich komplexeren System: Ich mache Qualitätskennzeichen, Durchschnittsalter, Verschleißgrade und so weiter. Ich mache sie transparent, damit jeder schauen kann: Was haben die Jungs jetzt wirklich mit dem Geld gemacht? – Also eigentlich geht das vergleichsweise einfach, Bürokratieraufwand gegen Null gehend.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Wente. – Dann Herr Krems.

Johannes Krems (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.): Zum Vergleich von Schiene und Schnellbusverkehr: Ich glaube, diese Umfragen haben sich ein bisschen überholt, wenn ich die Erfolgsgeschichte des Fernlinienverkehrs sehe. Als die Fernlinienbusse zum ersten Mal freigegeben wurden und man dann die Fahrgäste befragte, waren sie erstaunt, wie komfortabel Busse eigentlich sind – und man darf natürlich nicht den Bus, den man noch aus der Schulzeit kannte, den zwölf, 15 Jahre alten Bus, mit einem modernen Fernlinienbus vergleichen.

Meines Erachtens kommt es für den Fahrgast daneben auch darauf an: Welchen Takt habe ich? Wie sind die Haltestellen? Die Schiene hat immer den Nachteil, dass sie nur eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung ist. Das heißt, ich muss erst einmal zum Bahnhof kommen. Der Bus dagegen kann die jeweiligen Ortschaften abfahren und natürlich einen viel dichteren Fahrplan fahren, sodass er wirklich ein Ersatzverkehr für das Auto

sein kann. Die Schiene dagegen wird das nie sein können. Deswegen muss man sich bei begrenzten Mitteln überlegen: Nutze ich das eventuell aus, um dem Bürger wirklich ein besseres Angebot zu machen, was den Fahrplan angeht.

Der Komfort kann durch neue moderne Busse genauso sichergestellt werden wie auf der Schiene. Wenn ich nur daran denke: WLAN ist in Bussen inzwischen kein Thema mehr. Die Schiene bemüht sich gerade, im Fernlinienverkehr WLAN einzuführen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Krems. – Dann Herr Ebbers, möglichst bitte auch ganz kurzgefasst mit Blick auf die Uhr.

Lothar Ebbers (PRO BAHN Landesverband NRW e. V.): Es waren drei Punkte.

Ganz klar, bei den regionalen Schnellbussen wird das ohne einen getrennten Haushaltsposten, der nicht direkt mit den Aufwendungen für SPNV-Betriebsleistungen konkurriert, nicht gehen. Das Allermindeste wäre beispielsweise, zu sagen: Wenn ich solche Verkehre auf den Zweckverband übertrage, muss mindestens der Anteil aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 vom ÖSPV-Aufgabenträger auf den Zweckverband übertragen werden, der sich aus der Betriebsleistung ergibt, die dann dort entfällt. Dieser Anteil darf dann nicht in dem großen Topf verbleiben und an alle anderen verteilt werden.

Die Frage der Akzeptanz ist bei den Zielgruppen unterschiedlich. Ein solcher Regionalschnellbus ist nicht hauptsächlich für den Schülerverkehr gedacht, sondern für den Jedermannverkehr. Gerade im Jedermannverkehr haben wir die Akzeptanzvorteile des SPNV erlebt, wo die Leute tatsächlich wissen: „An mein Ziel komme ich jetzt mit der Schiene, dahin komme ich die ganze Woche, auch abends noch“, und so weiter. Das ist im Busverkehr bisher fast nirgendwo vergleichsweise eingeführt. Ich habe eben schon die Strecke Wesel-Bocholt erwähnt. Die war schon einmal auf drei Zugwagen heruntergefahren, ab 22 Uhr fuhr kein Zug mehr. Dann gab es alle möglichen Versuche, die Strecke wieder aufzubekommen. Richtig wird das erst kommen, wenn die Strecke nach der noch folgenden Investition elektrifiziert ist und der Zug von Düsseldorf aus bis nach Bocholt durchfährt. Dann werden wir sehen, welche Fahrgastquote diese Strecke wirklich hat. Alles andere ist mit Umsteigen verbunden, mit irgendwelchen Schwierigkeiten. Dann macht es auch keinen großen Unterschied mehr, wenn diese Linie in Bocholt an dem am Rand der Innenstadt liegenden Bahnhof endet und nicht am Bustreff mitten in der Innenstadt.

Wir haben gerade in Nordrhein-Westfalen praktisch nur Strecken mit deutlich über 1 000 Fahrgästen Belastung am Tag. Verhältnisse wie in Thüringen, in Sachsen-Anhalten oder auch in unserem südlichen Bundesland Rheinland-Pfalz mit deutlich geringer ausgelasteten Strecken sind, von zwei Ausnahmen einmal abgesehen – Nienburg-Minden und Erndtebrück-Bad Laasphe –, überhaupt nicht vorhanden. Was hier im SPNV gefahren wird, ist alles schienenwürdig.

Koordination ÖSPV: Ja, wir bräuchten eine klarere Maßgabe. Natürlich, theoretisch oder sogar gesetzlich ist der VRR zur Koordination des ÖSPV verpflichtet. In welcher

Form aber, ohne dass er von seinen eigenen Kommunen auf die Nase bekommt? Dafür bräuchte ich ein Verfahren, da muss sich das Land nicht einmischen. Das kann man notfalls auch delegieren. Weil das insbesondere ein spezifisches Ruhrgebietsproblem ist, hätte ich gar kein Problem damit, das über den RVR machen zu lassen. Wir brauchen aber ein Verfahren, wenn der eine hü sagt und der andere hott, der eine sagt, alle 15 Minuten, und der andere sagt, alle 10 Minuten, wie man dann dazu kommt, dass man nicht an der Stadtgrenze umsteigen muss oder die Bahn stehenbleibt wie hier die U79. Da war nämlich genau dieser Fall, die U79 steht ja fünf Minuten am Kesselsberg. Das ist der sogenannte Taktausgleichszuschlag auf die Fahrzeit. Da brauchen wir aber langsam etwas, das verschärft sich jetzt.

Vorsitzender Dieter Hilser: Den dritten Punkt noch!

Lothar Ebbers (PRO BAHN Landesverband NRW e. V.): Der dritte Punkt war das Thema Bürgerbus. Die Förderung geht ja nach § 14, der steht jetzt nicht im Gesetzesentwurf. Insgesamt ist dieser Paragraph oder die Förderung danach auch seit 2008 nicht dynamisiert worden. Vor allen Dingen in Maßgabe der Tatsache, dass es deutlich mehr Bürgerbusse gibt als 2008, wäre eine Anpassung und anschließend eine regelmäßige Dynamisierung dieses Postens insgesamt, und das spezifisch als Förderung von Bürgerbussen, wünschenswert.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Herr Tönjes, Sie haben jetzt das Schlusswort. Gehen Sie damit bitte verantwortungsvoll um!

(Heiterkeit)

Iko Tönjes (Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e. V.): Ich vermute, das bezieht sich insbesondere auf die Länge des Beitrags.

Vorsitzender Dieter Hilser: Der Anfang war schon gut, ja.

Iko Tönjes (Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e. V.): Trennung der Verkehrsmittel: Klar, öffentlicher Verkehr und Individualverkehr werden immer weiter zusammenwachsen. Das ist auch gut so. Es fängt beim autonomen Auto an, das vielleicht auch irgendwann einmal öffentlicher Verkehr sein kann. Wir haben hier sicher nicht die Möglichkeit, auf Landesebene die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu klären, das muss dann auf Bundesebene passieren. Es geht aber darum, das in der Planung, auch in Nahverkehrsplänen oder auch in der Finanzierung immer stärker mitzunehmen und auch innovative Konzepte zu integrieren.

Thema Kundenzufriedenheit: Ja, in Verkehrsverträgen gibt es Bonus-Malus-Regelungen, die sich aber eigentlich eher auf die Performance des Betriebs und nicht so sehr auf die Kundenzufriedenheit beziehen. Wir denken aber, dass auch die Aufgabenträger vielleicht gewisse Anreize brauchen, um sich darauf noch mehr einzustellen. Es gibt das ÖPNV-Kundenbarometer, es gibt auch die EU-Berichte, die eigentlich die

Qualität für jeden Aufgabenträger ermitteln sollen. Da wäre es neben etwaigen finanziellen Anreizen auch ein Vorteil, wenn man einen landesweit standardisierten Benchmark hat, an dem sich dann die Kommunen selbst messen können, beziehungsweise von außen gemessen werden kann, wie gut sie sind.

Landesfinanzierung, oder: Wie kann man den Verkehr 50 Prozent plus realisieren? – Ich war ja auch in der Zukunftskommission und habe mich für diesen Wert eingesetzt. Das ist sicher nicht hier, sondern in der Enquetekommission zu diskutieren. Nur ein Satz dazu: Örtliche Abgaben sehen wir eher als Zusatzinstrument, um örtlich bestimmte Verkehre, Bürgertickets, Ausbau von Straßenbahnen umzusetzen, aber nicht als Grundfinanzierung, weil wir da rechtliche Probleme und auch Probleme mit der Gleichbehandlung oder der ungleichen Finanzierungskraft in den einzelnen Orten haben.

Thema Bürgerbus: Ich bin ehrlich gesagt nicht richtig informiert, wie da die aktuelle wirtschaftliche Lage ist. Bürgerbusse sind zwar ein wichtiges Glied, aber sowohl verkehrlich als auch finanziell nicht gerade der ganz große Bringer. Ich denke, dass es durchaus sinnvoll ist, entsprechend großzügig damit umzugehen, um diesen Verkehr zu erhalten. Das ist ja vom Volumen her nicht so viel. – Danke schön.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Tönjes. – Herzlichen Dank an alle für die Teilnahme an der Anhörung, insbesondere Dank an die Sachverständigen. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Die Anhörung ist geschlossen.

(Beifall)

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

Anlage

29.11.2016/01.12.2016

170

Stand: 7. November 2016

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr am 7. November 2016**

**„Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)“**

Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/12435

Tableau

eingeladen	Redner/in Weitere Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Städtetag Nordrhein-Westfalen Harald Lwowski Köln	Harald Lwowski Winfried Sagolla	16/4423
Städte- und Gemeindebund Nordrhein- Westfalen Cora Eink Düsseldorf	Dr. Markus Faber Dr. Hermann Paßlick Cora Eink	16/4391
Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber Düsseldorf		
Rhein-Sieg Kreis Der Landrat Sebastian Schuster Siegburg	Dr. Mehmet Sarikaya	---
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Martin Husmann Gelsenkirchen	Martin Husmann	16/4412
Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) Heiko Sedlacek Köln	Heiko Sedlacek	16/4409
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Burkhard Bastisch Unna	Burkhard Bastisch	16/4439
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Volker Wente Köln	Volker Wente	16/4410

eingeladen	Redner/in Weitere Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibus- unternehmen e.V. Johannes Krems Langenfeld	Johannes Krems	16/4399
PRO BAHN Landesverband NRW e.V. Lothar Ebbers Duisburg	Lothar Ebbers	16/4444
VCD Landesverband NRW e.V. Jürgen Eichel Düsseldorf	Iko Tönjes Jürgen Eichel	16/4446

Absagen von eingeladenen Experten	Stellungnahme
Stadt Bonn Der Oberbürgermeister Ashok Sridharan Bonn	16/4447
mofair e. V. Berlin	16/4429
Pro Bürgerbus NRW e.V. Kevelaer	---
Allianz pro Schiene e.V. Berlin	---
Deutscher Bahnkunden-Verband e. V. Bundesverband Berlin	---