



**Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadt-
entwicklung und Verkehr (4.) und
Ausschuss für Kommunalpolitik (7.)**

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

1. Oktober 2012

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:00 Uhr bis 16:50 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD) (ABWSV)

Protokoll: Rainer Klemann, Otto Schrader (Federführung)

Verhandlungspunkt:

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

5

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

Hierzu werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sachverständi-
gen angehört.

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Block I			
Städtetag Nordrhein-Westfalen	Thomas Kiel	16/111	5, 14
Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Dr. Markus Faber	16/94	7, 15
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen			
Zweckverband Nahverkehr Rheinland	Dr. Norbert Reinkober	16/100 16/110	9, 16
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	Dr. Hermann Paßlick	16/97	10, 16
Block II			
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG	Dr. Burkhard Rüberg	16/102	17, 26
Rheinbahn AG, Düsseldorf			
Essener Verkehrs-AG			
Westfälische Verkehrs- gesellschaft mbH, Münster	Werner Linnenbrink	16/114	19, 28
Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann		–/–	21, 29
Block III			
Deutsche Bahn AG	Reiner Latsch	16/99	31, 38
DB Regio AG	Heinrich Brüggemann		40
DB Station & Service AG	Martin Sigmund		40
Arbeitsgemeinschaft mittel- ständischer Personen- verkehrsunternehmen im Münsterland	Werner Schniedermann	16/92	32, 41
Intraplan Consult GmbH	Hans-Ulrich Mann	16/101	33, 42

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Block IV			
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Volker Wente	16/117	44, 55
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen	Johannes Krems	16/90	46, 56
Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW	Jürgen Eichel	16/129	48
Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen	Lothar Ebbers	16/108	50, 56
Bielefeld pro Nahverkehr	Dr. Godehard Franzen	16/91	52, 57
Schlichtungsstelle Nahverkehr	Melanie Schliebener	16/115	53
Block V			
Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen	Joachim Brendel	16/123	58
DGB Bezirk NRW	Achim Vanselow	16/124	60
ver.di Landesbezirk NRW	Thorsten Neufeld		63
LAG Selbsthilfe NRW	Annette Schlatholt	16/130	61

Weitere Stellungnahmen	
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	16/116
Bundesnetzagentur	16/96
Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	16/86

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

Vorsitzender Dieter Hilser: Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Diese Anhörung führt der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr gemeinsam mit dem Ausschuss für Kommunalpolitik durch. Die Kolleginnen und Kollegen des ebenfalls mitberatenden Haushalts- und Finanzausschusses sind nachrichtlich eingeladen worden.

Wir haben insgesamt fünf Blöcke gebildet, die wir nacheinander abarbeiten werden. In jedem Block haben die entsprechenden Sachverständigen zunächst die Gelegenheit, jeweils ein fünfminütiges Statement abzugeben; daran schließt sich eine Frageunde der Abgeordneten an. – Wir beginnen mit dem Block I.

Thomas Kiel (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bedanke mich herzlich für die Einladung und will die fünf Minuten gerne nutzen, um aus Ihren 60 Fragen für uns wesentliche Komplexe herauszugreifen.

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen misst der Planung, der Organisation, der Finanzierung und der Sicherstellung des ÖPNV herausragende Bedeutung zu – nicht zuletzt, weil wir Aufgabenträger sind. Hier sieht der Gesetzentwurf Neuregelungen bei der Förderung und Finanzierung des ÖPNV NRW vor, insbesondere bei den ÖPNV- und SPNV-Pauschalen. Darauf möchte ich auch als Erstes eingehen.

Für die Sicherstellung des ÖPNV kommt den Zuweisungen des Landes gerade für Investitionen der Gemeinden und Gemeindeverbände – also auch der Städte –, der Zweckverbände und der öffentlichen Unternehmen besondere Bedeutung zu. Daher haben wir auch die Oberbürgermeister und Oberbürgermeisterinnen über dieses Vorhaben informiert. Der Vorstand des Städtetages Nordrhein-Westfalen lehnt eine dauerhafte Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung in Höhe von immerhin 30 Millionen €, wie sie in § 12 Abs. 1 des ÖPNVG vorgesehen ist, ab und ersucht die Landesregierung, alternative Lösungen zur Deckung der Defizite im SPNV vorzulegen.

Gemeinsam mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden in NRW halten wir es ferner aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Grundsätzen für geboten, sämtliche Mittelfestsetzungen und auch die Verteilschlüssel für die verschiedenen Mittelaufwendungen im ÖPNVG NRW ausdrücklich im Gesetz selbst zu regeln. Dies hat für die betroffenen Aufgabenträger, also für uns, die Vorteile einer hohen, mehrjährigen

Verlässlichkeit, einer einheitlichen Bildung der Verteilschlüssel in einem transparenten parlamentarischen Verfahren sowie einer hohen Sicherheit gegenüber potenziellen kurzfristigen Zugriffen auf die Zuweisungen aus verkehrsfremden Erwägungen. Aus unserer Sicht liegt dem ÖPNVG NRW mit seiner bisher gesetzlichen Festlegung des Gesamtförderbetrages und der jeweiligen Einzelaufteilung unter den Aufgabenträgern ein beispielgebender Ansatz zugrunde, den wir gerne beibehalten möchten. Deswegen sehen wir vom Städtetag Nordrhein-Westfalen es kritisch, die Mittelzuweisung nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW nicht mehr im Gesetz selbst vorzunehmen, sondern über eine Verordnung erfolgen zu lassen.

Auseinandergesetzt haben wir uns auch mit der Förderpauschale für die einzelnen Aufgabenträger, die nun neu berechnet wird. Die Neugewichtung der einzelnen Parameter und die Einbeziehung von bedarfsgesteuerten Verkehren führen jedoch teilweise zu geringeren Zuweisungen für die einzelnen Aufgabenträger. Dabei handelt es sich um ein Thema, das von den einzelnen Aufgabenträgern – zum Teil auch von den Städten, die bei uns Mitglieder sind – unterschiedlich wahrgenommen wird. Um diese Neuschlüsselung besser darzustellen, schlagen wir daher vor, die detaillierten Berechnungen und die Annahmen für die Einbeziehung der bedarfsgesteuerten Verkehre unbedingt offenzulegen. Das wäre das beste Mittel, um das Gesetzesvorhaben, mehr Transparenz zu erreichen, zu befördern und dem einen oder anderen klar zu machen, warum er nun gerade weniger Mittel erhalten soll.

Schließlich möchte ich darauf hinweisen, dass es vor dem Hintergrund des demografischen Wandels in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens – das betrifft sowohl die Kreise, zu denen mein Kollege noch etwas sagen wird, als auch die Großstädte – unerlässlich ist, die kommunalen Aufgabenträger sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV zu stärken. Wir möchten, dass der Weg, die Entscheidungen nach unten zu verlagern und der kommunalen Ebene in die Hand zu geben, fortgesetzt wird. Nur die untere Ebene kann sinnvoll entscheiden, welche Verkehre in welchem Umfang und mit welchen verkehrlichen Instrumenten im Hinblick auf die anstehenden demografischen Veränderungen angepasst werden müssen. Aus diesem Grund erachten wir eine möglichst starke Stellung der kommunalen Aufgabenträger sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV dauerhaft für wichtig. Wir würden es daher begrüßen, wenn der Landtag dies bei seinen Entscheidungen über die Fortentwicklung des ÖPNV umfassend berücksichtigen würde.

Lassen Sie mich auch noch auf Ihre Fragen zum Rhein-Ruhr-Express eingehen. Es ist vorgesehen, durch die Einführung eines § 2 Abs. 2a in das ÖPNVG NRW die besondere Bedeutung dieses Infrastrukturausbaus zu unterstreichen. Diese Einschätzung teilen wir. Gleichwohl wird die Aufnahme von politischen Prioritäten in ein Landesgesetz von uns als problematisch erachtet. Ohne eine gesonderte haushalterische Absicherung des RRX-Projektes wird die Finanzierung letztendlich zulasten der übrigen SPNV- und ÖPNV-Projekte im Lande erfolgen und damit das Verkehrsangebot an anderer Stelle qualitativ und quantitativ nachteilig beeinflussen.

Aus unserem Mitgliedsbereich wird auch vorgetragen, dass insbesondere die im Gesetzentwurf vorgesehene Konzentration auf den Streckenabschnitt Dortmund–Köln

nachteilig ist. Dieser Streckenabschnitt umfasst nämlich nicht alle einzubeziehenden Aspekte und auch nicht alle derzeitigen Schwachstellen. Zudem birgt eine solche Fokussierung unseres Erachtens die Gefahr, dass die dringend erforderlichen Untersuchungen zum Ausbau der unmittelbar anschließenden Schienenstrecke Dortmund–Hamm sowie zum Ausbau des Bahnknotens Hamm nicht mit den notwendigen Prioritäten behandelt werden und die dringend erforderliche Durchbindung in die anderen Landesteile nicht mit dem entsprechenden Vorrang vorangetrieben wird.

Daher lautet unser Petition, dass man im Gesetz auf die Nennung des RRX verzichten sollte. Hilfsweise sollte nicht zwischen dem Streckenabschnitt Dortmund–Köln und den anderen Strecken des RRX-Netzes unterschieden werden, sondern das Interesse des Landes an einem zeitgemäßen Zustand des gesamten vom RRX befahrenen Schienennetzes unterstrichen werden. – Dabei möchte ich es erst einmal bewenden lassen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen/Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir vertreten heute nicht nur den Landkreistag Nordrhein-Westfalen, sondern wegen der höheren Betroffenheit unseres Verbandes zugleich den Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen. – Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes. Die Frage der Weiterentwicklung des ÖPNV sowie der Strukturen und der Finanzierung des ÖPNV in den nächsten Jahren ist für den kreisangehörigen ländlichen Raum von erheblichem Interesse. Der ländliche Raum in Nordrhein-Westfalen wird zwar nicht flächendeckend, aber in weiten Teilen von erheblichen demografischen Wandlungsprozessen betroffen sein – gekennzeichnet durch eine zum Teil deutlich abnehmende Schülerzahl sowie eine abnehmende Bevölkerungszahl insgesamt, jedenfalls in Teilen des ländlichen Raums in Nordrhein-Westfalen. Nicht zu vernachlässigen ist auch das Problem einer älter werdenden Wohnbevölkerung in weiten Teilen insbesondere des kreisangehörigen Raums in Nordrhein-Westfalen – nicht nur da; aber dort ist es zum Teil besonders virulent zu sehen.

Weniger Bevölkerung heißt allerdings nicht unbedingt weniger Verkehr. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Weniger Bevölkerung kann zu einer Zentralisierung führen – Zentralisierung von Schulstandorten, Zentralisierung von Verwaltungseinrichtungen, Zentralisierung von sozialen Einrichtungen und Gesundheitseinrichtungen. Das bedeutet – auch in Kohärenz zur älter werdenden Wohnbevölkerung gesehen – zum Teil längere Reiseweiten aufgrund der größeren Entfernungen zu den zentralen Standorten. Man kann also nicht den Schluss ziehen, der demografische Wandel führe im kreisangehörigen ländlichen Raum zu weniger Verkehr. Vielmehr erfordert er dort zum Teil anderen, umgestalteten Verkehr und zum Teil auch längere Reiseweiten.

In Bezug auf den konkreten Gesetzentwurf möchte ich mich auf drei Punkte fokussieren und im Übrigen auf unsere schriftliche Stellungnahme verweisen.

Erstens. Was den Verteilschlüsselung der Mittel nach § 11 Abs. 2, also der früheren Fahrzeugförderung und jetzigen ÖPNV-Pauschale, angeht, würde der Landkreistag

Nordrhein-Westfalen – das wird vom Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen im Wesentlichen auch mitgetragen – aufgrund der demografischen Herausforderungen von der Wichtigkeit und Notwendigkeit eines geringfügig höheren Flächenanteils ausgehen. Im Gesetzentwurf findet sich ein marginaler Flächenanteil, der die Herausforderungen der längeren Reiseweiten und die Herausforderungen der demografischen Umstrukturierung im kreisangehörigen ländlichen Raum aus unserer Sicht noch nicht vollständig abbildet. Wir könnten uns vorstellen, den Flächenanteil höher zu gewichten, und zwar mit einem Grad von bis zu 5 oder 10 %, und dafür die Betriebsleistung, also den Istzustand, etwas geringer zu gewichten. Näheres dazu können Sie unserer schriftlichen Stellungnahme entnehmen. Für uns ist das deshalb wichtig, weil wir in Zukunft mit nicht unerheblichen Mehrkosten aufgrund demografischer Anpassungsprozesse rechnen müssen.

Zweitens. In Bezug auf die Schlüsselbildung zwischen den Kooperationsräumen im SPNV nach § 11 Abs. 1 des Gesetzentwurfs halten wir es ähnlich wie der Städte- und Gemeindebund und, wie Herr Kiel schon geschildert hat, der Städtetag für absolut wichtig, den Verteilschlüssel zumindest dem Grundsatz nach im Gesetz zu regeln. Den in der Vergangenheit im Gesetz geregelten Zuwendungsschlüssel haben wir als Verband auch anderen Fachbereichen gegenüber immer wieder als vorbildliches Beispiel an Verlässlichkeit für zukünftige kommunale Planungen genannt. Ein gesetzlicher Schlüssel bietet ein Mehr an Transparenz und eine höhere Verlässlichkeit bei der mittel- und langfristigen Planung. Nichtsdestotrotz bietet ein im Gesetz geregelter Schlüssel auch einen gewissen Schutz gegen kurzfristig einsetzende Veränderungsnotwendigkeiten. Wir haben also längere Planungsintervalle. In unserer Stellungnahme haben wir einen Vorschlag unterbreitet, wie man trotzdem mit kurzfristigen Umorientierungsnotwendigkeiten bei den Finanzmitteln umgehen könnte, nämlich indem man die Möglichkeit eröffnet, einen bestimmten Anteil der Pauschale – unseres Erachtens maximal 10 % – durch eine Rechtsverordnung umzuverteilen. Im Grundsatz sollten die Höhe der SPNV-Mittel und die Verteilung dieser Mittel zwischen den Kooperationsräumen aber im Gesetz und nicht erst durch eine Rechtsverordnung geregelt werden.

Drittens. Aus Sicht des kreisangehörigen ländlichen Raums in Nordrhein-Westfalen muss ich eine deutliche Anmerkung zur Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs insbesondere in Bezug auf den NWL-Raum machen. Ich gehe davon aus, dass man sich dann auf einen Tarif auf relativ niedrigem Niveau einigen würde. Nach unseren Schätzungen wären damit nicht unerhebliche Fahrgeldeinbußen verbunden. Ein einheitlicher Gemeinschaftstarif im NWL-Raum ist deshalb problematisch, weil der NWL-Raum viel heterogener strukturiert ist als alle anderen Räume. Eine Fahrt innerhalb des Stadtgebiets von Münster ist strukturell, von den verkehrlichen Angeboten und finanziell nur sehr schwer mit einer Fahrt innerhalb eines Gebietsteils des Hochsauerlandkreises zu vergleichen. Wegen der Heterogenität des NWL-Raums ist ein einheitlicher Gemeinschaftstarif dort in der Tat hoch problematisch – Herr Dr. Paßlick wird dazu sicherlich gleich noch mehr sagen –; denn er führt zu potenziellen Fahrgeldmindererlösen. Man könnte sich vorstellen, dass man bei längeren Reiseweiten, Kragentarifen etc. im Rahmen einer Kooperation zu Vereinheitlichun-

gen kommt. Einen grundsätzlich einheitlichen Gemeinschaftstarif würden wir in diesem Zusammenhang aber ablehnen, da er nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht für unsere Mitglieder problematisch wäre.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, für uns ist es wichtig, dass Sie die Besonderheiten des kreisangehörigen ländlichen Raums mit seinen Herausforderungen nicht vergessen. Es gibt in Nordrhein-Westfalen nicht nur die großen Ballungsräume. Mittlerweile wohnen fast genauso viele Einwohner im – zum Teil ländlich strukturierten, zum Teil aber auch partiell verdichteten – kreisangehörigen Raum. Bitte berücksichtigen Sie die Interessen dieses Raums bei dem Gesetzgebungsverfahren hinreichend. – Danke schön.

Dr. Norbert Reinkober (Zweckverband Nahverkehr Rheinland): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, heute Stellung nehmen zu können. – Wir haben umfänglich auf die Fragen geantwortet. Mit dem Städtetag, dem Landkreistag und dem Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen haben wir eine Vorabstimmung getroffen. Daher nenne ich an dieser Stelle nur die vier wichtigsten Punkte, um eine zukunftsfähige Mobilität in Nordrhein-Westfalen sicherzustellen.

Erstens. Die Regionalisierung im ÖPNV und im SPNV in den letzten Jahren war eine Erfolgsgeschichte. Jede Region hat aus der vorgegebenen Pauschale in ihrem Zuständigkeitsbereich das Beste gemacht. Damit ist es in den letzten Jahren gelungen, die Finanzierung im SPNV und im ÖPNV sicherzustellen. Das ist sehr unterschiedlich geschehen – sei es, wie in den Städten im Ruhrgebiet, durch eine Umlage; sei es, wie in Westfalen und im Rheinland, durch eine Nutzerfinanzierung, also durch auskömmliche Tarife; sei es, wie das im Rheinland auch erfolgt ist, durch die Sicherstellung des unternehmerischen Handelns. Wir halten es für absolut wichtig, dass diese Möglichkeit auch in Zukunft gegeben wird und dass nicht die Erfolge aus den einzelnen Regionen nachher zur Gesamtfinanzierung des Systems abgeschöpft werden.

Alle drei Zweckverbände haben es geschafft – letztendlich über die Einführung von Wettbewerb und die Durchführung von Wettbewerbsverfahren –, die Finanzierung auf Dauer zu sichern. Deshalb halten wir es für unabdingbar, dass durch die Vorgaben und durch die Verteilung der ÖPNV-Pauschale weiterhin eine mittelfristige Finanzierung gesichert wird. Das heißt, dass wir aufgrund der lang laufenden Verträge und aufgrund der lang laufenden Notwendigkeit einer Infrastrukturfinanzierung mittelfristig und langfristig eine Absicherung vonseiten des Landes über das ÖPNV-Gesetz sichergestellt bekommen müssen.

Zweitens. Für die Wachstumsregion Rheinland, aber auch für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen ist es wichtig, dass wir eine funktionierende Infrastruktur vorhalten, um den Mobilitätsbedürfnissen sowie den Logistikbedürfnissen in unserem Land gerecht zu werden. Hier bedarf es erheblicher zusätzlicher Anstrengungen sowohl von kommunaler Seite als auch von Landesseite. Eine Absenkung der Investitionsmittel nach § 12 des Gesetzentwurfs ist daher absolut kontraproduktiv.

Darüber hinaus sollten wir auf der Bundesebene dafür eintreten, zu einer Neuverteilung der Infrastrukturmittel zu kommen. Dies halten wir für eine absolute Notwendigkeit. Vor allen Dingen müssen wir versuchen, sowohl über die Landesseite als auch über die kommunale Seite sicherzustellen, dass wir bei den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz und den Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm mittelfristig eine Absicherung erreichen. Die Bayern machen uns das vor. Wir stehen in direkter Konkurrenz zu den Bayern. Daher müssen wir uns auch ähnlich stark nach außen hin aufstellen.

Drittens. Infolge der Finanzmarktkrise, der Maastricht-Kriterien und der Schuldenbremse ist es unabdingbar, zu einer Neuausrichtung im Wettbewerb zu kommen, beispielsweise durch Fahrzeugfinanzierung im Rahmen von Wettbewerbsverfahren. Dies sollte aber nicht einseitig zulasten der kommunalen Seite gehen. In diesem Zusammenhang sind die engen Fahrzeugvorgaben in der Rechtsverordnung nicht besonders förderlich. Ist dies vonseiten des Landes allerdings gewollt, sollte eine landesseitige langfristige Absicherung vorgenommen werden.

Viertens. Wir halten es für wichtig, dass schnellstmöglich die Vorgaben zum RRX erfolgen. Es geht darum, dass der RRX realisiert wird, und zwar nicht nur im Kernkorridor. Wir müssen aber auch auf die Gesamtfinanzierung des SPNV in Nordrhein-Westfalen achten. Die Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien in den Regionen dürfen nicht zugunsten einer – sicherlich absolut wichtigen – Landes-Practice vergessen werden.

Wir brauchen bei der Pauschale genügend Flexibilität, um bei der Notwendigkeit kleinerer Veränderungen kurzfristig eine Anpassung vornehmen zu können. Es darf aber nicht dazu kommen, dass die Erfolge der Regionen zulasten dieser Regionen abgeschöpft werden. – Vielen Dank.

Dr. Hermann Paßlick (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch ich bedanke mich für die Möglichkeit, Ihnen hier einige Aspekte vortragen zu können. – Unsere schriftliche Stellungnahme liegt Ihnen vor. Sie enthält auch ausführliche Antworten auf den Fragenkatalog. Lassen Sie mich deshalb nur die wichtigsten Aspekte zusammenfassen, wobei ich an vielen Stellen an die Ausführungen meiner beiden Vorredner anknüpfen kann.

Der NWL hat immer deutlich gemacht, dass er eine klare und verlässliche gesetzliche Grundlage für die Mittelzuweisungen begrüßen würde. Auf alle Fälle muss, wenn eine Rechtsverordnung tatsächlich nicht zu verhindern sein sollte, vorher das Einvernehmen – und nicht nur das Benehmen; das ist uns wichtig – mit dem Verkehrsausschuss des Landtags hergestellt werden; denn nur dadurch kann eine demokratische Legitimation sichergestellt werden.

Eine Umverteilung der Regionalisierungsmittel im Wege einer Änderung der Verordnung darf aus unserer Sicht nur erfolgen, um auf eine von den Aufgabenträgern nicht zu beeinflussende Änderung externer Kosten, insbesondere der Trassen- und Stationskosten, reagieren zu können.

Der NWL begrüßt, dass im Rahmen der Novellierung des ÖPNVG die finanziellen Verwerfungen in NRW mit Mehrbelastungen von ca. 7 Millionen € für den NWL ab 2011 durch das durch die DB eingeführte neue Stationspreissystem beseitigt werden. Über diese Egalisierung freuen wir uns natürlich.

Weiterhin begrüßt der NWL, dass seiner Forderung, bei den Investitionsmitteln nach § 12 dem Verkehrsraum entsprechend ausgestattet zu werden, mit der Novellierung endlich auch ein gutes Stück Rechnung getragen wird. Allerdings können wir die von Herrn Dr. Reinkober gerade vorgetragenen Bedenken bezüglich der insgesamt erfolgenden Mittelkürzung gut nachvollziehen. Das halten wir für sehr bedenklich. Ich schließe mich dem Appell an, demnächst bei der Revision auf Bundesebene dafür Sorge zu tragen, dass wir besser mit Bundesmitteln ausgestattet werden.

Lassen Sie mich aber auch einige Aspekte ansprechen, die der NWL sehr kritisch beurteilt. So sehen wir in mehreren Regelungen durchaus einen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung – und die Arbeit der Zweckverbände in NRW ist kommunale Selbstverwaltung.

Eine Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger untereinander sowie mit dem Land ist für uns selbstverständlich und wird auch so praktiziert. Diese Zusammenarbeit muss aus unserer Sicht aber auf Augenhöhe erfolgen. Eine jährliche Berichtspflicht, wie sie in § 6 Abs. 5 des Gesetzentwurfs vorgesehen ist, halten wir für absolut überflüssig. So etwas verursacht einen unnötigen Bürokratieaufwand, der letztlich keinem helfen wird.

Im selben Licht erscheint die Androhung einer bis zu 10%igen Kürzung der Mittel für den Fall, dass die Zweckverbände ihren Hinwirkungspflichten auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs oder den Vorgaben der Rechtsverordnung insgesamt nicht nachkommen.

Konkret zum Gemeinschaftstarif darf ich Folgendes festhalten: Der NWL ist in sehr konstruktiver Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Raum und mit finanzieller Unterstützung des Landes dabei, einen Gemeinschaftstarif für Westfalen-Lippe zu erarbeiten. Herr Dr. Faber hat schon darauf hingewiesen, wie anspruchsvoll und schwierig es ist, in dem sehr heterogenen Raum Westfalen-Lippe überhaupt zu einem Gemeinschaftstarif zu kommen. Ich denke aber, wir werden das schaffen; wir werden das in den nächsten beiden Jahren tatsächlich auf die Beine stellen.

Wenn unter dem im Gesetzentwurf geforderten einheitlichen Gemeinschaftstarif ein landesweiter Gemeinschaftstarif unter Aufhebung der Verbundtarife zu verstehen sein sollte, so ist diese Forderung angesichts der gutachterlich nachgewiesenen großen Unterschiede in der Tarifergiebigkeit aus unserer Sicht kurz- bis mittelfristig illusorisch. Da hilft auch nicht die Androhung einer 10%igen Mittelkürzung.

Drei Tarifräume in NRW sind unseres Erachtens im Übrigen gar kein Problem, wenn der Fahrgast auch für grenzübergreifende Verkehre seine Bedürfnisse abgebildet sieht. Für den NWL bedeutet das zum Beispiel, dass er auf die tarifliche Integration des Raumes um die Städte Hagen und Dortmund nicht verzichten kann. Hier gibt es – das müssen wir nicht verhehlen – noch einen deutlichen Dissens zu der Auffas-

sung des Ministeriums. Aber auch an dieser Stelle dürfen nur Sachargumente zählen. Man darf nicht versuchen, mit einer Mittelkürzung die Argumentation zu unterlaufen.

Zum RRX ist Folgendes zu sagen: Der NWL unterstützt ausdrücklich dieses landesweit bedeutsamste Verkehrsprojekt. Alle drei SPNV-Aufgabenträger haben 2010 eine Umsetzungskonzeption vorgelegt, die es überhaupt erst ermöglicht, den RRX auf der Grundlage der Bundesstudie und unter Berücksichtigung wettbewerbsrechtlicher Vorgaben schrittweise einzuführen. Dabei ist für Westfalen-Lippe natürlich die Integration der Außenäste nach Münster, Bielefeld und Paderborn/Kassel von besonderem Interesse. Bedingt durch das Auslaufen der Verkehrsverträge auf diesen Linien müssen wir damit auch schon zum Jahr 2017 beginnen. Es eilt also.

Der zentrale Punkt in der aktuellen Diskussion um den RRX ist die Vorbereitung der Fahrzeugbeschaffung, die Herr Dr. Reinkober gerade schon angesprochen hat. Das Ministerium verlangt ein einheitliches Fahrzeug für sämtliche RRX-Linien und formuliert dafür zwingend einzuhaltende Mindestvorgaben, die wir nicht durchweg ablehnen, aber an einigen Stellen – das gilt zum Beispiel für die durchgängige Bodenhöhe von 76 cm und die Beschleunigungsvorgaben – als technisch äußerst anspruchsvoll und wirtschaftlich durchaus belastend ansehen.

Die Politik im Bereich des Zweckverbands Westfalen-Lippe hat eindeutig klargestellt, dass grundsätzlich einer privaten Fahrzeugfinanzierung der Vorrang gegeben werden sollte. Nur wenn dies aufgrund nicht beherrschbarer Risiken nicht möglich ist, darf eine öffentliche Finanzierung Platz greifen, in die sich allerdings auch das Land über die gesamte Vertragslaufzeit adäquat bei der Risikoabsicherung einbringen muss. Immerhin geht es gegebenenfalls um eine Kreditaufnahme der kommunalen Haushalte von 600 bis 700 Millionen € landesweit. Davon entfallen auf den NWL-Bereich etwa 160 Millionen €. Angesichts der Situation der kommunalen Haushalte und vor dem Hintergrund des Konnexitätsprinzips ist diese Forderung aus meiner Sicht nachvollziehbar. Hier muss schnell eine Einigung erreicht werden.

Bei allem Respekt vor der Dringlichkeit des RRX-Projekts darf die Sicherung der übrigen SPNV-Netze, die in Westfalen-Lippe den weitaus größten Teil ausmachen, nicht vernachlässigt werden. Das hat Herr Dr. Faber in seinem Schlusssatz schon deutlich gemacht. Dem möchte ich mich anschließen. Wir sind in der Tat darauf angewiesen, dass das Augenmerk nicht nur auf den RRX gerichtet ist, sondern auf alle Verkehre im Land Nordrhein-Westfalen. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Bernhard Schemmer (CDU): Meine erste Frage lautet, ob die Vorgaben für den RRX nicht doch zu eng gefasst worden sind. Muss man die Vorgaben für einen solchen Zug nicht offener gestalten, bevor man dann in die Ausschreibung geht?

Meine zweite Frage bezieht sich auf § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs. Darin ist eine Verteilung der ÖPNV-Pauschale nach dem Schlüssel 90, 9 und 1 % vorgesehen. Hat jemand von Ihnen einmal durchgerechnet, inwieweit sich die bisherigen Beträge und die zukünftigen Beträge unterscheiden? Andersherum gefragt: Sollte der Schlüssel

von 90, 9 und 1 % festgeschrieben werden, oder gibt es die Notwendigkeit, andere Ansätze zugrunde zu legen?

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Dr. Reinkober und Herr Dr. Paßlick, ich habe Ihre jeweiligen Stellungnahmen zum RRX-Konzept so verstanden, dass Sie die Vorgaben des Landes als zu weit gehend erachten. Das haben Sie eben auch noch einmal ausgeführt. Meine konkrete Nachfrage lautet – das habe ich Ihren Stellungnahmen nämlich nicht entnehmen können –, wie Sie sich Alternativen konkret vorstellen. Mit dieser Vereinheitlichung sind nämlich auch gewisse Standards verbunden, die durchaus Sinn machen. Ihre Kritik ist jetzt angekommen. Ich würde Sie aber bitten, uns ein bisschen weiterzuhelfen, indem Sie uns aufzeigen, wie Alternativen aussehen können, die die Grundstandards erhalten, aber auch ein bisschen mehr Spielraum beinhalten können.

Herr Kiel, ich habe mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass der Städtetag Nordrhein-Westfalen in seiner Antwort auf die Frage 11 in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auch eine Nahverkehrsabgabe ins Gespräch bringt. Das hat mich etwas überrascht. Daher interessiert mich, ob die Nahverkehrsabgabe von Ihnen nur als Stichpunkt aufgeführt wurde oder ob Sie konkretere Vorstellungen haben, wie sie ausgestaltet sein könnte.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich knüpfe gleich daran an. In der Antwort des Städtetages auf die Frage 11 heißt es, dass die Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zurzeit Möglichkeiten einer alternativen Finanzierung des Nahverkehrs berät. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland hat in diesem Zusammenhang sogar etliche Möglichkeiten aufgelistet. Inwieweit betrachten Sie dies als Impulse für die Ausgestaltung einer möglichen späteren Version des ÖPNV-Gesetzes? Für den hier vorliegenden Gesetzentwurf ist es ja wahrscheinlich zu spät. Oder sehen Sie diese Finanzierungsmöglichkeiten eher als zusätzliche Instrumente der Kommunen, also unabhängig vom ÖPNV-Gesetz?

Herr Dr. Paßlick, von Ihrem Zweckverband wurden die Gemeinschaftstarife als problematisch beurteilt, vor allem für den NWL. Die Androhung einer Mittelkürzung wurde als gesetzlich nicht haltbar eingeschätzt. Als Alternative wurde die tarifliche Integration des Raums Hagen und Dortmund vorgeschlagen, also die Einbeziehung des Grenzverkehrs. Ist das irgendwie im ÖPNV-Gesetz zu berücksichtigen? Müssen wir bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Gesetzes also darauf achten, dass diese grenzüberschreitenden Verkehre innerhalb des Gemeinschaftstarifs möglich sind?

Christof Rasche (FDP): Herr Dr. Faber, Sie sprachen davon, dass man den ländlichen Raum nicht vergessen dürfe und ihn schützen müsse, damit nicht zu viele Mittel in die Städte geleitet würden. Vor diesem Hintergrund lautet meine konkrete Frage: Glauben Sie, dass durch dieses Gesetz der ländliche Raum benachteiligt wird oder dass durch dieses Gesetz die Möglichkeit eröffnet wird, dass der ländliche Raum in Zukunft benachteiligt wird?

Herr Dr. Reinkober, allen Wortbeiträgen konnte man ein wenig die Befürchtung entnehmen, dass auf der einen Seite Mittel in Richtung RRX fließen und auf der anderen Seite bei den Aufgabenträger weniger als das ankommt, was sich bisher bewährt hat. Wurde der Gesetzentwurf in Ihren Augen so gestrickt, um mittel- und langfristig dieses Ziel zu erreichen?

Mario Krüger (GRÜNE): Herr Dr. Reinkober und Herr Dr. Paßlick, das Thema „Kragentarife“ ist ein ständiges Ärgernis. Nicht ohne Grund ist es vom Landesgesetzgeber entsprechend aufgenommen worden, indem eine Keule geschwungen wird. Möglicherweise muss diese Keule aber gar nicht geschwungen werden. Insofern bitte ich Sie, einmal darzustellen, wann Sie bezogen auf die Kragentarife eine Lösung gefunden haben werden, die für die Kunden und Fahrgäste auch eine zufriedenstellende ist.

An die gleichen Ansprechpartner habe ich eine weitere Frage. Bei den Standards und Merkmalen des RRX geht es unter anderem um die Beschleunigungswerte. Man will also leistungsstarke Züge haben, die auch schnell auf den Schienen unterwegs sind. Das setzt natürlich voraus, dass das Oberleitungsnetz der DB in der Lage ist, die entsprechenden Leistungen bereitzustellen. Harmoniert das miteinander? Und wenn nicht: Inwieweit gibt es in diesem Zusammenhang Aussagen seitens des Netzbetreibers, hier entsprechende Oberleitungssysteme herzustellen respektive die Systeme zu ertüchtigen, sodass auch die tatsächlichen Motorleistungen gefahren werden können?

Thomas Kiel (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich habe für mich die Fragen von Herrn Klocke und Herrn Bayer zu der in unserer Stellungnahme erwähnten Nahverkehrsabgabe mitgenommen. Wir sind natürlich auf Bundesebene daran interessiert, auch aus städtischer Sicht darauf hinzuwirken, dass zum einen GVFG-Mittel, gegebenenfalls in anderem Gewand, zum Beispiel als Förderung des Umweltverbundes, erhalten oder erneuert werden – da geht es zurzeit um 1,3 Milliarden €, die ausgegeben sind, plus 300 Millionen € der entsprechenden Großprojektförderung – und zum anderen die Regionalisierungsmittel von heute 7 Milliarden € weiter in entsprechender Weise fließen. Diese Beträge werden derzeit aus Steuermitteln aufgebracht. Die von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte Kommission, die sich mit der Infrastrukturfinanzierung auseinandersetzt, soll jetzt prüfen: Woher können, wenn die Steuerfinanzierung nicht mehr auskömmlich ist – wobei wir allein aus der Mineralölsteuer immerhin Einnahmen von 40 Milliarden € haben – andere Mittel kommen? Dort steht eine Vielzahl von unterschiedlichen Dingen auf der Liste – neben der Nahverkehrsabgabe zum Beispiel auch Mautsysteme, die wir übrigens ganz grundsätzlich ablehnen, jedenfalls im Bereich der Pkw-Maut.

Deshalb habe ich die Nahverkehrsabgabe nur beispielhaft als mögliches Szenarium aufgeschrieben, um zu signalisieren, dass man die Kommunen bei der Finanzierungsfrage auf Landes- und Bundesebene nicht vergessen darf. Zunächst muss man aber schauen, inwieweit aus der Steuerfinanzierung hinreichende Mittel auf Bundes-

und/oder Landesebene bereitgestellt werden können. Dabei darf nicht vergessen werden, dass einzelne Bundesländer die Bundesmittel, gerade die Investitionsmittel, heute auch aufstocken, sie also nicht nur durchreichen. – Wie gesagt: Die in unserer Antwort genannten Stellschrauben kommen alle aus dieser Diskussion.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen/Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Erstens. Ist in Bezug auf die Schlüsselbildung im Rahmen des § 11 Abs. 2 nachgerechnet worden, welche Auswirkungen andere Schlüssel haben? Natürlich haben andere Schlüsselbildungen partiell andere Auswirkungen. Sie können auch dazu führen, dass einzelne Aufgabenträger mehr und einzelne Aufgabenträger weniger bekommen als nach dem jetzt vorgesehenen Schlüssel von 90, 9 und 1 %. Trotzdem ist es aus unserer Sicht durchaus legitim, darüber nachzudenken, welche Kostenbelastungen auf die von geografischen und demografischen Besonderheiten betroffenen einzelnen Aufgabenträger zukommen und inwieweit es geboten erscheint, diesen Aufgaben durch eine entsprechende Schlüsselbildung zu begegnen. Nach einem längeren Prozess haben wir auch unter Eruiierung der anderen Finanzierungssäulen verbandsintern für uns die Erkenntnis erlangt, dass eine tendenziell höhere Berücksichtigung des Flächenfaktors sowohl aus Sicht des Landkreistages Nordrhein-Westfalen als auch aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen sinnvoll wäre. Natürlich könnte man dafür eintreten, die Fläche mit 30 oder 40 % zu berücksichtigen; da ist man nach oben offen. Wenn wir das Ganze aber realistisch betrachten und ein realistisches Größenverhältnis zugrunde legen, erscheint uns ein Flächenfaktor von 5 bis 10 % sinnvoll zu sein. Dafür sollte ein Rückgang der Berücksichtigung des Status quo der Betriebsleistung von jetzt 90 % auf 80 % erfolgen. Wir haben in unserer schriftlichen Stellungnahme auch entsprechende Beispiele aufgeführt. 80 % Betriebsleistung, 10 % Einwohnerzahl und 10 % Fläche oder alternativ 80 % Betriebsleistung, 15 % Einwohnerzahl und 5 % Fläche wären für uns denkbare Schlüsselgrößen – mit den entsprechenden Auswirkungen auf die jeweils unterschiedlich geografisch und demografisch strukturierten Aufgabenträger im kreisangehörigen Raum.

Zweitens. Gehen wir bei diesem Gesetzentwurf davon aus, dass er den ländlichen Raum benachteiligt? Nein, wir sehen grundsätzlich schon Ansätze, die auch dem ländlichen Raum nahekommen und ihm zugutekommen können. In diesem Zusammenhang muss man natürlich auch darauf hinweisen, dass der kreisangehörige Raum in Nordrhein-Westfalen ganz unterschiedlich strukturiert ist. Wir vertreten genauso Ballungsraumumlandkreise wie ostwestfälische Kreise und Kreise in der Eifel. Deshalb möchte man das nicht so einfach postulieren. Wir sehen aber ganz klar Gefahrenpunkte.

Einer der Gefahrenpunkte ist die starke Fokussierung auf den RRX, den wir in unserer Stellungnahme als grundsätzlich positives Projekt herausgestellt haben, bei dem wir aber auch sehr deutlich sagen: Vergesst darüber die anderen Landesteile nicht; denn nur dann, wenn ihr die Einbindung und Anbindung der anderen Landesteile und die Durchbindung an den RRX nicht vergesst, kann der RRX im Gesamtkonzept eines ÖPNV für Nordrhein-Westfalen eine sinnvolle Rolle spielen.

Ein weiterer Punkt, bei dem wir ebenfalls darauf achten müssen, dass der kreisangehörige ländliche Raum hinreichend abgebildet wird, ist – wir haben es bereits angesprochen – die Thematik der Gemeinschaftstarife.

Last, but not least könnte man sich, wie ich schon gesagt habe, im Bereich des § 11 Abs. 2 auch vorstellen, den Flächenfaktor etwas angemessener zu berücksichtigen.

Dr. Norbert Reinkober (Zweckverband Nahverkehr Rheinland): Zwei Fragenkomplexe sind besonders hervorgehoben werden. Ich werde versuchen, darauf zusammenfassend einzugehen. – Erster großer Themenkomplex: Wie schafft man es, die Finanzierung des ÖPNV-Gesamtsystems für die nächste Zeit zu sichern? Ein großer Teil der entsprechenden Fragen wird in der Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung abgearbeitet. Ich möchte dieser Kommission auch nicht vorgreifen, weil darin alle Fachleute zusammensitzen. Die grundsätzliche Aussage von unserer Seite ist aber: Verkehr muss Verkehr finanzieren. Insofern würden wir diesen Weg bevorzugen.

Zweiter großer Themenkomplex: die Fragen zum RRX. Wir sind in engen Gesprächen mit der Fahrzeugindustrie und versuchen – da gibt es zwischen dem Land und uns auch gar keine Differenz –, die Vorgaben, die wir auf den Hauptstrecken haben, umzusetzen. Wir wissen, dass es in den Ballungsräumen extreme Belastungen gibt und dass wir dort große Kapazitäten für die Zukunft bereitstellen müssen. An dieser Stelle ist eine faire Verteilung der Leistungen zwischen den Ballungsräumen eine gerechtfertigte Forderung, die wir insbesondere gegenüber dem Bund durchsetzen müssen, um die Infrastrukturmittel nach Nordrhein-Westfalen zu bekommen. Das muss unsere größte Herausforderung sein.

Was uns stört, sind die strikten Vorgaben, die zwar im Bundesgutachten stehen, aber in den Verhandlungen sicherlich nicht dazu führen dürfen, dass wir nicht an die Infrastrukturmittel kommen. Uns diese Vorgaben aufs Auge zu drücken und sie auch noch mit Pönalen zu bewehren, vermittelt den Eindruck, als ob dort kein großes Vertrauen uns gegenüber dahin gehend herrscht, die Verkehre hier im Ballungsraum für die Zukunft abzusichern. Deshalb wehren wir uns gegen diese Vorgaben.

Im Hinblick auf die technische Realisierung ist Folgendes festzustellen: Beschleunigungswerte, notwendige Netzkapazitäten und Sitzplatzkapazitäten sind Punkte, die wir im Rahmen der Verhandlungen mit der Fahrzeugindustrie sehr wohl austarieren müssen, um nicht im Rahmen eines solchen Verfahrens Anbieter auszuschließen und in der Folge dann zu teuren Systemen zu kommen. Nur wenn wir keine teuren RRX-Systeme haben, werden wir es schaffen, ein zukunftsfähiges, finanzierbares RRX-System aufzubauen. Haben wir in den Verhandlungen aber nicht die notwendige Flexibilität, wird das dazu führen, dass wir den RRX zulasten des übrigen SPNV realisieren müssen. Davor warnen wir.

Dr. Hermann Paßlick (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Was die Problematik bezüglich der RRX-Fahrzeuge betrifft, kann ich mich vollinhaltlich dem anschließen, was Herr Dr. Reinkober gesagt hat. Entscheidend ist, dass das Hemd,

das wir angezogen bekommen, nicht zu eng sitzt. Derzeit laufen die Gespräche mit den Fahrzeugherstellern. Es muss sichergestellt sein, dass wir gegebenenfalls ein wenig Spielraum bekommen, um das zu ermöglichen, was tatsächlich auch technisch umsetzbar ist. Das ist das Entscheidende, glaube ich. Natürlich muss es auch immer finanzierbar bleiben.

In Bezug auf den Tarif des NWL hatte ich eben schon gesagt, dass wir einen Gemeinschaftstarif für den NWL-Raum, den sogenannten Westfalentarif, hinbekommen werden. Das kann ich Ihnen zusagen, glaube ich – wenngleich wir alle wissen, dass der Tarif immer noch eine Sache der Unternehmen ist, auf die wir keinen unmittelbaren Einfluss haben. Wir arbeiten aber sehr intensiv daran. Ich denke, dass wir im nächsten Jahr einen guten Schritt vorankommen und zum übernächsten Jahr vielleicht auch den Gemeinschaftstarif haben.

Was die Kragentarife angeht, hatte ich vorhin beispielhaft den Raum Hagen und Dortmund genannt. Wenn man vom Münsterland in den südlichen Teil Westfalens fährt, muss man über Dortmund fahren. Daher müssen wir diesen Tarifraum mit in unseren Tarif einbeziehen. Alles andere ist für den Fahrgast nicht verständlich. Wir haben heute zum Teil schon solche Regelungen. Wollte man dahinter zurückgehen, wäre das nicht zu vermitteln. Wie ich schon erwähnt hatte, gibt es hier noch einen Dissens mit den Vertretern des Ministeriums, die für diesen Raum zumindest teilweise den NRW-Tarif angewendet wissen wollen. Das sehen wir anders.

Ob man das gesetzlich abbilden kann, weiß ich nicht. Eine Frage lautete, ob man im Gesetz dafür Sorge tragen müsse, dass das möglich ist. Ich denke, nein. Wenn man sich politisch darauf verständigt, dass großzügige Übergangslösungen möglich sind, die dem Wunsch der Fahrgäste entsprechen, kann man meines Erachtens auch zu einer vernünftigen Regelung kommen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Weitere Wortmeldungen zum Block I liegen nicht vor. Dann rufe ich den Block II auf.

Dr. Burkhard Rüberg (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG/Rheinbahn AG, Düsseldorf/Essener Verkehrs-AG): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Ich bin Finanzvorstand bei der BOGESTRA und gleichzeitig Vorsitzender der Gesellschaft „Die Konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – KVIV“. Obwohl ich hier drei Institutionen vertrete, will ich mich auf fünf Minuten Redezeit beschränken.

Wie wir meinen, gibt es in Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV auch durchaus Positives von Gewicht zu erwähnen. Drei Anmerkungen dazu:

Erstens. Die Ausbildungsverkehr-Pauschale bleibt unangetastet – auch die Anhebung von 100 auf 130 Millionen €, beginnend ab 1. Januar 2012. Das war schon im alten ÖPNV-Gesetz so vorgesehen. Zwischendurch gab es aber auch Bestrebungen, diese Mittel etwas anders zu verwenden. Wir sind froh, dass Wort gehalten wurde. Das ist gut so.

Zweitens. Bei der ÖPNV- oder Aufgabenträgerpauschale haben wir ebenfalls Stabilität, jedenfalls von der Dotierung – 110 Millionen € – her. Die Änderung statischer Schlüssel in dynamische halten wir für völlig in Ordnung. Auch mit der Quotierung, bei der die Betriebsleistungen den Löwenanteil ausmachen, können wir leben, Herr Faber. Im VRR finden wir es sehr gut, dass der auf den VRR entfallende Anteil dieser Pauschale von 55 Millionen € gesamthaft dem VRR zugewiesen wird. Das gibt uns im Verbundraum Zeit und Luft, dringende Finanzierungsfragen intern zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR zu klären und das Ganze zukunftsfähig zu gestalten.

Drittens. Beim Sozialticket endet die Pilotphase im VRR. Das Sozialticket wird in das Regelsortiment überführt – Start: 1. Januar 2013. Ohne Hilfe des Landes wäre hier nichts gelaufen. Vielleicht ein Tipp: Man sollte die Dynamisierung nicht aus den Augen verlieren.

Nach diesem Lob komme ich zu dem zweiten, etwas schwierigeren Teil.

Stichwort „ÖPNV-Investitionspauschale“: Natürlich stößt die Reduktion von 150 auf 120 Millionen € bei uns nicht auf Zustimmung. Sie ist risikobehaftet und aus unserer Sicht auch kontraproduktiv. Die Veränderungen im VRR-Raum sind besonders krass. Die Dotierung stürzt von 87 Millionen € auf 64 Millionen € ab. Das sind 23 Millionen € weniger. Gleichzeitig haben wir es mit steigenden Finanzierungsbedarfen zu tun. Durch eine Reduktion der Mittel kommt man der Lösung nicht näher. Wenn wir Vorfahrt für den ÖPNV fordern, müssen wir sicherstellen, dass begonnene Maßnahmen auch nicht verhungern. Das wird draußen nicht positiv wahrgenommen. Es macht sich außerdem in unseren Büchern bemerkbar, in denen wir die Forderungen abzinssen müssen oder erhebliche Vorfinanzierungskosten zu investieren haben. Nach unserer Auffassung müssen planfestgestellte Vorhaben, die mitunter über mehrere Legislaturperioden – teilweise bis zu 20 Jahre – laufen, auch realisiert werden. Wenn das Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen ist, muss die Maßnahme dann auch auf die Strecke gebracht werden.

Stichwort „Erneuerungsinvestitionen“: Dabei geht es um den Erhalt der Infrastrukturen, nicht um den nachfragegerechten Ausbau. Die Zahlen sind bekannt. Sie sind enorm: 1,1 Milliarden € in NRW für die ortsfeste Infrastruktur. Es ist völlig klar – da schließe ich mich Herrn Reinkober und Herrn Paßlick an –, dass Nordrhein-Westfalen das nicht alleine stemmen kann. Das geht auch nicht nur über das ÖPNVG NRW. Vielmehr ist es vorrangig Bundesangelegenheit. Aber läuft da etwas? Es gibt zwar eine Kommission, dieser Tage treffen sich die Verkehrsminister, und man hat einen Zwischenbericht. Dann hört man aber den Bundesfinanzminister mit schriller Stimme sagen: Liebe Freunde, die Entflechtungsmittel werden ab 2014 jährlich quotal so gekürzt, dass wir 2019 bei null landen.

Das macht uns nicht fröhlich; das macht uns nicht mutig; das macht uns nicht zusehends. Daher freuen wir uns, dass das Land die Initiative ergriffen hat und dass die Landesregierung das Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz auf den Weg gebracht hat. Das sind 38 Buchstaben, in denen Musik steckt. Insgesamt kommen dem

Verkehrsbereich damit nämlich 259 Millionen € zugute. Ich finde es gut, dass man hier Flagge zeigt und eine solche Duftmarke setzt.

Die Dinge brennen uns auf den Nägeln. Deswegen haben wir Zweifel, ob es, bis wir auf Bundesebene in den Folgejahren Einvernehmen erzielt haben, gelingt, die Infrastruktur bei uns auch weiterhin so instand zu halten, dass die betrieblichen Leistungen erbracht werden können. Ich will jetzt nicht so sehr auf den Fall in Mülheim abstellen, wo man wegen des schlechten Zustandes einer Strecke die Entbindung von der Betriebspflicht reklamiert hat, sondern ein Beispiel der BOGESTRA anführen. Wir investieren jetzt 8 Millionen € in ein Stellwerk, und zwar ohne jede Kofinanzierung. Das tut weh – insbesondere dann, wenn es so weitergeht.

Es ist dringend notwendig, für Erneuerungsinvestitionen den Förderzugang etwas breiter zu öffnen. Bisher gibt es einen kleinen Spalt. Diesen sollte man weiter öffnen. Wenn man das tut, dann brauchen wir die 30 Millionen €. Die Kürzung sollte man deshalb bis 2017 zurücknehmen. Vielleicht hat man bis dahin im Bund eine Regelung gefunden. – Schönen Dank.

Werner Linnenbrink (Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Die kommunale Unternehmensgruppe der Westfälischen Verkehrsgesellschaft, die ich hier vertrete, besteht aus mehreren Unternehmen in sieben Kreisen und 87 Städten. Das sind die vier Münsterland-Kreise, der Hochsauerlandkreis, der Kreis Soest und der Kreis Unna mit insgesamt 2,5 Millionen Einwohnern. Unser Verkehrsraum ist dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrgastanteile der Schüler bei etwa 45 bis 70 % liegen. In den letzten 20 Jahren konnten wir durch eine starke Systematisierung der Angebote Fahrgastzuwächse im wahlfreien Jedermannverkehr, also außerhalb des Schülerverkehrs, erreichen. Wir haben auch eine enge Verzahnung zum regionalen SPNV etabliert. Durch diese Maßnahmen wurde ein Infrastrukturangebot in Form von ÖPNV aufgebaut, das es zu erhalten gilt. – Meine Ausführungen beschränken sich auf zwei Bereiche.

Erstens: zur finanziellen Ausstattung. Die insgesamt positiv zu beurteilende Gesamterhöhung in § 11 des Gesetzentwurfs führt leider zu einer Reduzierung für den NWL bezogen auf das Ausgangsjahr 2011 um 1,1 Millionen €. Das ist deshalb wichtig, weil dieser Paragraph zulässt, dass die Mittel auch für sogenannte andere Zwecke des ÖPNV verwendet werden können. Das wurde bisher so praktiziert und sollte – das ist unser Appell – auch zukünftig möglich sein. Ich bitte, sich zu vergegenwärtigen, dass der Bus in unserer Flächenregion die doppelte Verkehrsleistung wie der SPNV erbringt. Neben aller finanziellen Förderung und allem Erhalt der Infrastrukturen des SPNV darf auch der Busbereich nicht vernachlässigt werden; denn wir haben es aufgrund des demografischen Wandels mit einem Teufelskreis aus Angebotskürzungen, daraus resultierenden sinkenden Fahrgastzahlen und entsprechend zurückgehenden Einnahmen zu tun.

Die Reduzierungen sind auf der Kostenseite nicht in gleichem Umfang aufzufangen. Beispiele sind die Kürzungen des § 45a PBefG und des 11a ÖPNVG NRW in den letzten zwölf Jahren. Allein in unserer Unternehmensgruppe hätten für den dadurch

verloren gegangenen Betrag 2,5 Millionen Buskilometer pro Jahr zusätzlich erbracht werden können.

Ein attraktiver Busverkehr ist ein Infrastrukturbaukasten und ein Standortfaktor. Das erleben wir auch in unserer Region. Grundsätzlich haben die Bürgerinnen und Bürger in unserer Flächenregion natürlich die gleichen Mobilitätsansprüche wie die Bürgerinnen und Bürger im Ballungsraum. Damit meine ich den Anspruch, mit öffentlichen Verkehrsmitteln von A nach B befördert zu werden.

Wenn wir den Blick in die Zukunft richten, können wir schon jetzt sagen, dass die demografische Entwicklung in den nächsten fünf Jahren allein bei unserer Unternehmensgruppe zu Mindereinnahmen von 3,7 Millionen € für den Schülerverkehr führen wird. Daher ist es notwendig, dass die Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW entsprechend der Kosten- und Ertragsentwicklung in den nächsten Jahren angemessen erhöht werden und eine Bereitstellung von Mitteln nach § 11 ÖPNVG NRW, wie eben dargestellt, grundsätzlich erfolgen kann.

Die vorgesehene Mittelbereitstellung gemäß § 11 Abs. 1 und § 12 ÖPNVG NRW führt zu einer starken Priorisierung der Ballungsräume. Große Teile Westfalens sind aber, wie Herr Dr. Faber bereits betont hat, durch die demografische Entwicklung und den Rückgang des Schülerverkehrs geprägt. Neue Konzepte sind daher auch hier zu fördern. Damit meine ich innovative Konzepte, mit denen man erprobt, welche Antworten im Bereich Verkehr gefunden werden können, um demografische Entwicklungen aufzufangen. Vielfach hört man aus der Politik die Vorstellung, dass flexible Angebotsformen wie Anrufsammeltaxi, Anrufiniendienst, Taxibus usw. die Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum seien. Hier bitte ich, zu berücksichtigen, dass diese Verkehre, obwohl sie in unserer Unternehmensgruppe mit allein rund 140 Taxibuslinien stark vertreten sind, nur 1 % des Fahrgastaufkommens ausmachen. Dieses Beispiel soll verdeutlichen, dass wir unbedingt ein Haupt- und Primärgerüst an ÖPNV-Busleistungen benötigen.

Zweitens: zum Gemeinschaftstarif. Ich möchte betonen, dass wir mit unseren Unternehmen die Entwicklung eines gemeinsamen Westfalentarifs – oder wie auch immer man ihn nennen mag – grundsätzlich sehr unterstützen; denn ein Gemeinschaftstarif ist schon allein deshalb hilfreich, weil er eine einheitliche Bedieneroberfläche für alle Fahrgäste schaffen wird. Bei diesem einheitlichen Gemeinschaftstarif muss es aber regionale Tariffenster geben; denn der ÖPNV findet vor Ort statt. Er wird vor Ort an die Kundinnen und Kunden gebracht und auch vor Ort verkauft. Daher sollten aus Gründen der Ertragssicherung und zur Berücksichtigung der Interessen der Kunden regionale Tariffenster gebildet werden.

Die im Gesetzentwurf enthaltene Formulierung „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ darf deshalb nicht als Verbot von regionalen Tariffenstern verstanden werden. Tariffenster sind für die städtischen und regionalen Ebenen sowie für die tarifliche Integration von Dortmund, Hagen und dem östlichen Ennepe-Ruhr-Kreis unbedingt erforderlich. – Vielen Dank.

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten!

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 1)

Ich bin gebeten worden, etwas zum Thema „Elektromobilität“ auszuführen.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 2)

Im öffentlichen Personennahverkehr werden zwei Drittel der Leistungen bereits mit elektrischer Energie erbracht. Überall dort, wo wir leitungsgebunden fahren, können wir elektrische Energie zuführen.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 3)

Bei den Bussen ist das nicht der Fall. Bei den Bussen müssen wir uns auf den Weg machen, daran zu arbeiten, wie wir auch die Busse elektrisch antreiben können.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 4)

Ein elektrischer Antrieb hat zahlreiche Vorteile. So ist er sehr einfach im Aufbau. Er hat volles Drehmoment im Stand; daher brauchen Sie kein Getriebe. Es wird nichts verbrannt, sodass es keine Schadstoffemissionen gibt. Er hat geringe Lärmemissionen, einen hohen Wirkungsgrad und geringen Wartungsaufwand. Außerdem sind Energiebereitstellung und Drehmomentbildung mechanisch entkoppelt; Sie können also 100 % niederflurige Fahrzeuge bauen. Dem steht ein sehr hoher Aufwand bei der Speicherung gegenüber.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 5)

Die Kosten der Speicher werden in den nächsten Jahren dramatisch sinken, sagen die Experten.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 6)

Jetzt komme ich zu der Thematik, um die es hier geht. Wenn Sie sich einen Elektro-Golf kaufen, der im nächsten Jahr auf den Markt kommen wird, brauchen Sie fünfeinhalb Stunden, um ihn in Ihrer heimischen Garage aufzuladen. Mit 40 kW Gleichstrom beträgt die Ladezeit lediglich 30 Minuten bzw. nach den neuen Zahlen nur noch 20 Minuten.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 7)

Wer hat schon Gleichstrom? Nun, die Nahverkehrsunternehmen haben Gleichstrom. Überall in unseren Städten, wo Straßenbahnen, Stadtbahnen oder U-Bahnen fahren, müssen wir Gleichstrom erzeugen, weil diese Fahrzeuge mit Gleichstrom betrieben werden. In 1,5 bis 2 km Abstand finden Sie in jeder Stadt die auf diesem Bild dargestellten sogenannten Unterwerke, die an das Drehstromnetz angeschlossen sind und aus dem Drehstrom 750 Volt Gleichstrom machen. Damit werden dann die Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen betrieben.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 8)

Ich habe hier einmal die Skizze von Kassel mitgebracht. Überall dort, wo Sie grüne Kreise sehen, sind Unterwerke. Sie finden also in der ganzen Stadt solche Unterwerke zur Erzeugung von 750 Volt Gleichstrom.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 9)

Diese Unterwerke versorgen dann die Abschnitte, auf denen die Straßenbahnen verkehren.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 10)

Wenn Sie sich den Verlauf des Stroms angucken, den die Unterwerke über den Tag entnehmen, sehen Sie ausgeprägte Peaks.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 11)

Bei genauerer Betrachtung erkennt man, dass immer nur dann, wenn eine Straßenbahn vorbeikommt, Strom geliefert wird. Sie können den 15-Minuten-Takt der Linie ganz genau erkennen. In der Zwischenzeit bekommen die Unterwerke kalte Füße. Weil keine Bahn fährt, brauchen sie keinen Strom zu liefern.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 12)

Was könnte ein solches Unterwerk leisten? Die untere rote Linie zeigt, welchen Strom das Unterwerk dauernd liefern könnte. Die mittlere rote Linie stellt dar, wie viel ein Unterwerk zwei Stunden lang liefern könnte. Die obere rote Linie symbolisiert, was ein Unterwerk eine Minute liefern kann.

Das heißt, dass wir unendlich viel Gleichstrom zur Verfügung haben. Die Industrie schreit danach. Sie will Gleichstromnetze haben, damit die Elektromobilität vorankommt. Dann könnte man nämlich überall in den Städten schnellladefähige Gleichstromlademöglichkeiten schaffen, die es den Menschen erlauben, ihre Fahrzeuge in extrem kurzer Zeit zu laden.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 13)

Aus den Unterwerken könnten wir auch die Busse laden. Wenn ein Elektrobus geladen werden soll, brauchen wir dafür 300 kW. Das kann ein Unterwerk problemlos liefern.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 14)

Sie könnten damit Elektrotaxen in sehr kurzer Zeit laden.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 15)

Sie könnten Autos in sehr kurzer Zeit laden. In der Nacht machen die Unterwerke gar nichts; denn dann fahren keine Straßenbahnen. In der Nacht will man aber die Elektrofahrzeuge aufladen. 90 % der Menschen in diesem Land haben keine Garage. Sie sind Laternenparker.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 16)

Wie bekommen Sie die elektrische Energie in die Fahrzeuge? Nun, mit unserer Hilfe. Wir haben die Infrastruktur überall. Und wir als Bundesland NRW haben so viele Bal-

lungsräume in sehr geringerem Abstand, dass wir überall Elektrofahrzeuge extrem schnell laden können – unsere eigenen, aber auch die von Privatanutzern.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 17)

Wir haben keine Förderung im Rahmen des Programms „Schaufenster Elektromobilität“ bekommen. Aber wir könnten dieser Republik wunderbar zeigen, wie man eine Region elektromobil macht. Die Infrastruktur ist da. Es geht um die Mitbenutzung einer vorhandenen Infrastruktur, die extrem schnell, extrem kostengünstig und sehr aufwandsarm ganz viele schnellladefähige Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge inklusive der ÖPNV-Busse bereitstellen könnte.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 18)

Wenn wir neue Strecken bauen, könnten wir die Unterwerke auf Parkplätze stellen. Dann können wir Fahrzeuge laden. Wir können Fahrräder laden.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 19)

Wir können E-Taxen laden. Wir können Busse laden.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 20)

Wir können der Post sagen: Kommt zu uns und macht auf unseren Parkplätzen Frühstückspause; wir laden euer Auto in einer Viertelstunde.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 21)

So würde es aussehen, wenn man die Individualisierung des ÖPNV entsprechend gestalten würde. Die Hamburger sind an diesem Thema dran. Es geht darum, dass immer mehr Menschen den ÖPNV im Rahmen einer Mobilitätskette nutzen. Das kann man mit unserer elektrischen Energie machen.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 1] – Folie 22)

Ich fasse zusammen:

- Mit seiner ballungsraumweiten, leistungsfähigen Gleichstrominfrastruktur bildet der ÖPNV das Rückgrat der Elektromobilität für Personen und Güter durch die Bereitstellung einer schnellladefähigen Ladeinfrastruktur.
- Er leistet damit einen signifikanten Beitrag sowohl zur Verbesserung der Energieeffizienz als auch zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs.
- Durch die hohe Verfügbarkeit von Schnelllademöglichkeiten vergrößert sich die ständig nutzbare Reichweite von Elektrofahrzeugen.
- Da die Gleichstrominfrastrukturen des ÖPNV in der Nacht nicht genutzt werden, wären sie kostengünstig auch zur Ladung von „Laternenparkern“ einsetzbar.

Meine Damen und Herren, damit verdeutliche ich Ihnen die überragende Relevanz der ÖPNV-Infrastrukturen in diesem Land; denn überall dort, wo ÖPNV-Infrastrukturen zur Speisung von elektrischen Nahverkehrssystemen vorhanden sind, könnten

sie gleichzeitig die elektromobile Infrastruktur für dieses Land liefern und damit dieses Land sehr schnell und sehr kostengünstig elektromobil machen.

Deshalb bitte ich Sie, bei dieser ÖPNV-Gesetzgebung darauf zu achten, dass Mittel zur Verfügung stehen, um diese einmalige Chance für dieses Land zu nutzen. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank für die sehr interessanten Informationen zum Thema „Gleichstrominfrastruktur“. – Sie haben zum Schluss darum gebeten, im Rahmen dieses Gesetzes entsprechende Mittel bereitzustellen. Würden Sie bitte konkretisieren, welche Mittel aus Ihrer Sicht im kommenden Jahr oder auch mittelfristig in den nächsten Jahren notwendig wären, um bestimmte Ziele zu erreichen?

Reiner Dieter Breuer (SPD): Herr Prof. Müller-Hellmann, ist für die Elektrifizierung der Schienenwege nicht normalerweise auch der Bund zuständig?

Herr Linnenbrink, Sie haben eben über die Schwierigkeiten bei der Einführung von Gemeinschaftstarifen berichtet und betont, dass regionale Tariffenster erforderlich seien. Wie viele regionale Tariffenster benötigen Sie denn?

Henning Rehbaum (CDU): Herr Dr. Rüberg, Sie haben den Finanzbedarf für die Ersatzinvestitionen in die ortsfesten Anlagen, also vor allem Stadtbahnsysteme und Tunnel, auf 1,1 Milliarden € beziffert. Haben die Unternehmen in den letzten drei bis vier Jahrzehnten – über diesen Zeitraum sprechen wir hier ja – eigentlich die Möglichkeit gehabt, Rücklagen oder Rückstellungen für die Sanierung der Anlagen zu bilden?

Und wenn nicht: Ist die schmerzhafteste Frage, ob man jede Anlage auch weiterhin benötigt – Stichwort: Mülheim –, schon intensiv bearbeitet worden? Gibt es an dieser Stelle auch schon den ganz schlimmen Plan C, dass wirklich Strecken stillgelegt werden, wenn gar nichts mehr geht? Und ab wann können wir mit der Schließung von ersten Anlagen rechnen, wenn das Gesetz so kommt, wie es hier geplant ist, und vom Bund weiterhin nichts zu erwarten ist?

Oliver Bayer (PIRATEN): Herr Prof. Müller-Hellmann, Sie haben zum Schluss gesagt, es müssten Mittel zur Verfügung gestellt werden. Während Ihres ganzen Vortrags hatte ich allerdings gedacht, das Ganze sei ein toller Vorschlag zur Finanzierung des ÖPNV durch den Verkauf von Strom für Elektromobilität. Deshalb wüsste ich gerne, warum dafür noch Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen – und, wie Herr Rasche schon gefragt hat, in welchem Umfang das geschehen sollte.

Herr Dr. Rüberg, Sie haben gesagt, in Bezug auf die Ausbildungsverkehr-Pauschale seien auch andere Verwendungszwecke diskutiert worden, und begrüßt, dass jetzt an der bisherigen Regelung festgehalten wird. Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen schreiben in diesem Zusammenhang auch:

„Der Ausbildungsverkehr hat bereits eine Stärkung erfahren. Das Sozialticket wurde in das Regelsortiment ... aufgenommen. Dies wäre ohne Bereitstellung von Landesmitteln nicht möglich.“

Der VRR hat dagegen zunächst einmal die Aufstockung der Landesmittel propagiert, aber auch ausgeführt, eine Zweckbindung der Fördermittel für das Sozialticket und den Ausbildungsverkehr sei nicht immer zielführend. An dieser Stelle hätte ich den VRR gerne gefragt, wie ein Sozialticket denn ohne Zweckbindung von Geld funktionieren soll. Der VRR ist aber krankheitsbedingt nicht hier vertreten. Daher muss ich mich auf meine Frage an Sie beschränken. Was sagen Sie zur Zweckbindung der Landesmittel? Würden Sie sich teilweise der Stellungnahme des VRR anschließen und ansonsten eine weitere Verwendung der Landesmittel für andere Zwecke ablehnen? Habe ich das richtig verstanden?

Meine nächste Frage richtet sich an alle Verkehrsgesellschaften. Auf die Frage 12 – in dieser Frage geht es darum, ob die bestehende Datenlage für gesicherte Prognosen ausreicht – hat Intraplan geantwortet:

„Hierzu ist es erforderlich, dass die betreffenden Zählungen von den Verkehrsunternehmen nicht als ‚Betriebsgeheimnis‘ betrachtet werden, sondern allgemein zugänglich sind.“

Ähnliches habe ich schon von AStAs gehört, die über Semestertickets verhandeln mussten und nicht auf Augenhöhe verhandeln konnten, weil sie die Zählergebnisse gar nicht kannten. Warum ist das ein Betriebsgeheimnis? Und was halten Sie davon, Ihre Fahrgasterhebungen öffentlich in die Diskussion um die Verteilung einzubeziehen? Das heißt natürlich nicht, dass Gesellschaften mit niedrigen Fahrgastzahlen automatisch weniger Geld bekommen. Aber jede Information ist wertvoll.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Dr. Rüberg, vorausgesetzt, die Finanzierung wird so durchgeführt, wie das jetzt im ÖPNV-Gesetz vorgesehen ist, und die Bundesmittel werden so absinken und letztlich auslaufen, wie es derzeit auch vorgesehen ist: Gibt es eine Perspektivplanung für die Jahre 2020 ff., was die aus der jetzt absehbaren Finanzierung resultierenden Folgen in Bezug auf den Sanierungsbedarf angeht? Den Istzustand kennen wir; entsprechende Berichte liegen uns vor. Die Mülheimer Linienschließung ist uns auch bekannt. Die Frage ist aber: Wird in Ihrem Unternehmen perspektivisch darüber nachgedacht, wie man den Sanierungsstau beheben kann bzw. in welche Richtung – Stichwort: Stilllegung von Strecken – er führt? Und wie hoch schätzen Sie die finanziellen Mittel ein, die bei Ihnen zusätzlich benötigt werden, um die notwendigen Sanierungen durchzuführen?

Herr Prof. Müller-Hellmann, herzlichen Dank für Ihren interessanten Vortrag. Das hat uns wohl alle ein bisschen überrascht, weil es sich dabei um einen Aspekt handelt, den wir hier vielleicht noch nicht ganz so breit betrachtet haben. Was müsste denn aus Ihrer Sicht im ÖPNV-Gesetzentwurf noch beinhaltet sein, um diesen Aspekt von Elektromobilität stärker berücksichtigen zu können, und zwar einerseits, was Pkws

angeht, und andererseits – das finde ich noch spannender –, was zum Beispiel Elektrobusse betrifft?

Mario Krüger (GRÜNE): Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Rüberg. Erstens. Sie haben angedeutet, dass im Zusammenhang mit dem Rückgang der allgemeinen Investitionsmittel bestimmte planfestgestellte Maßnahmen nicht mehr finanziert werden können. Welche Maßnahmen sind das denn? Und gibt es nach Ihrer Einschätzung dafür andere Finanzierungsmöglichkeiten?

Zweitens. Gerade ist wortreich dargestellt worden, wie hoch der Erneuerungsbedarf bei den vorhandenen Stadtbahnanlagen ist. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf die ständig verschärften Vorschriften beispielsweise in Bezug auf vorbeugenden Brandschutz ansprechen. Erwarten Sie dadurch einen Handlungsbedarf, dem man sich möglicherweise in den kommenden Jahren akut stellen muss?

Ralf Nettelstroth (CDU): Herr Linnenbrink, wie sieht guter ÖPNV auf dem Land aus? Welche Finanzierungsbedarfe leiten sich daraus her? Und was bedeutet das konkret für diese Novelle des ÖPNV-Gesetzes?

Christof Rasche (FDP): Herr Dr. Rüberg, Sie haben deutlich dargestellt, dass für das, was alles zu tun ist, viel zu wenig Geld vorhanden ist. Der Städte- und Gemeindebund und der Landkreistag fordern, einen höheren Flächenfaktor in das Gesetz einzubringen. Wie bewerten Sie das? Ist das legitim? Diese Frage stelle ich Ihnen insbesondere vor dem Hintergrund Ihrer Erfahrungen als früherer Stadtdirektor der Stadt Marsberg.

Dr. Burkhard Rüberg (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG/Rheinbahn AG, Düsseldorf/Essener Verkehrs-AG): Das ist schon eine Zeit lang her. Marsberg war erst eine finanziell schwache Kommune und hatte dann, als ich ging, einen ausgeglichenen Haushalt. Da haben wir den Flächenfaktor auch nicht überbewertet. – Ich glaube schon, dass bei der Aufgabenträgerpauschale die Ausrichtung nach erbrachten Verkehrsleistungen dominant sein muss. Die Frage, ob wir die Fläche nun mit einem Anteil von 1 oder 1,5 % gewichten, kann man aber einmal in einem Arbeitskreis diskutieren. Man wird sie auch vor folgendem Hintergrund diskutieren müssen: Wie macht sich demografische Entwicklung dort bemerkbar? Führt man weiter wie bisher, oder konzentriert man das Verkehrsangebot? – Die gleichen Fragen haben wir ja auch im Ballungsraum zu stellen.

Die von mir genannte Summe von 1,1 Milliarden € bezog sich auf die ortsfeste Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Wir haben im Bund einen Investitionsstau in Höhe von 2,4 Milliarden €. Das ist durch eine Studie belegt, die nicht allein vom VDV erstellt wurde; daran waren auch das Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen und einige andere Länder beteiligt. Diesen Bedarf müssen wir abdecken. Ich sehe dieses Problem im Grunde im Bund verortet. Man muss jetzt wirklich beide Hände kraftvoll heben und ein Infrastrukturrettungsgesetz verabschieden. Sonst passiert

das, was befürchtet wird; dann werden nämlich Infrastrukturen notleidend. Danach müsste man dazu kommen, ein Infrastrukturbegleitungsgesetz zu schaffen.

Die Finanzierung, die wir selber vornehmen, erfolgt in erster Linie über Abschreibungen. Wir können keine Rücklagen bilden, weil wir – das ist bekannt – in aller Regel keine Gewinne erzielen, sondern unter dem Strich ein Minus schreiben. Das, was wir an Rückstellungen haben, haben wir auch sehr zur Finanzierung der Schienenfahrzeuge eingesetzt. Innerhalb von vier oder fünf Jahren haben wir jetzt 51 Fahrzeuge beschafft. Das ist eine Riesenmenge. Da machen wir natürlich auch ein Stück Binnenfinanzierung aus den Abschreibungen.

Ich denke, dass wir letztendlich dazu kommen müssen, eine solche Finanzierung hinzustellen, wie wir sie damals geschaffen haben, als das Ganze gebaut wurde. Ohne Zuschüsse hätte das keiner getan.

In Bezug auf die Stilllegung von Infrastruktur wird teilweise gesagt, wenn die Straßenbahn nicht mehr so häufig fahre, könnten wir ihren Betrieb auch einstellen und stattdessen einen Gelenkbus einsetzen. Ich glaube nicht, dass wir einen Fahrplan haben, bei dem die Straßenbahn nur noch stündlich oder jede halbe Stunde fährt. Wenn das so wäre, würde sich die Frage der verkehrlichen Ausrichtung natürlich stellen.

Ich möchte auch nicht damit drohen, dass Infrastrukturen, die nicht instand gehalten werden, dazu führen, dass Verkehre einfach nicht mehr durchgeführt werden. Wir kriegen ja schon das erste Problem, wenn wir die Verkehre langsamer fahren lassen; denn dann lassen wir Leute stehen. Darüber hinaus bekommen wir bei nicht rechtzeitiger Erneuerung ein wirtschaftliches Problem bezüglich der Ersatzteilversorgung; denn der Betrieb von maroden Strecken wird nicht etwa günstiger, sondern immer teurer. Daher müssen wir hier zu einer Verständigung kommen.

Lassen Sie mich nun auf die Frage zur Zweckbindung eingehen. Auf der einen Seite ist Zweckbindung vorteilhaft, wenn man als Unternehmen sehr davon profitiert. Auf der anderen Seite tritt man für mehr Flexibilität ein, wenn man weniger davon profitiert. Ich halte es aber für völlig in Ordnung, bei der Ausbildungsverkehr-Pauschale bei der Zweckbindung zu bleiben. In diesem Zusammenhang führe ich immer folgendes Beispiel an: Als die Ausbildungsverkehr-Pauschale von 100 auf 130 Millionen € angehoben worden war – das Gesetz war verabschiedet –, kam die Diskussion auf, von den zusätzlichen 30 Millionen € könnten wir doch das Sozialticket finanzieren. Man muss ja schon eine körperliche Kraftanstrengung unternehmen, um Ausbildungsverkehr und Sozialticket zusammenzuführen. Da wurde mir und auch anderen klar, dass vergessen wurde, dass vorher, wie Herr Linnenbrink zu Recht erwähnt hat, von den Herren Koch und Steinbrück – man kann auch heute noch beide Namen nennen – diese Mittel drastisch gekürzt wurden. Bei uns waren das über 10 Millionen €. Weil man gemerkt hat, dass es so nicht funktioniert, hat man dann einem Akt der Wiedergutmachung eine Erhöhung auf 130 Millionen € beschlossen. Ich bin sehr froh, dass man das getan hat. Ich bin auch sehr froh, dass es – diesen Eindruck habe ich – bis 2017 so weitergehen wird.

Ein Sozialticket wäre ohne Landesmittel wirklich nicht möglich geworden. Dass man in Bezug auf das Sozialticket eine Zweckbindung vorsieht, kann ich verstehen. Ich kann auch die Richtlinie verstehen, die eine kreisweite Gültigkeit vorschreibt. Das ist alles in Ordnung. Insofern denke ich schon, dass man auch mit einer Zweckbindung leben kann. Man sollte aber darauf achten, dass zweckgebundene Mittel dann, wenn sie nicht in dem vorgesehenen Umfang gebraucht werden, auch für den ÖPNV zur Verfügung gestellt werden.

Herr Krüger hat gefragt: Welche planfestgestellten Maßnahmen gehen denn unter? Mein Appell ging dahin, zu sagen: Wenn man streicht, dann achte man darauf, was planfestgestellt ist, wann begonnen werden soll und ob man eine Kofinanzierung dann auch zeitnah hinbekommt. – Das war ein Appell. Ich glaube, dass ein solcher Appell richtig ist. Im Moment liegt der Schwerpunkt nämlich auf Erneuerungsinvestitionen. Ausbauten und Neubauten erfolgen weniger. Aber auch das soll passieren, wenn wir das Baurecht dafür haben.

Werner Linnenbrink (Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster): Ich habe mir drei Fragen notiert. – Die erste Frage lautete, wie viele Tariffenster wir beim Gemeinschaftstarif brauchen. Ich kann jetzt keine Zahl dazu nennen. Mit „Tariffenster“ ist das Prinzip gemeint, dass die unteren Tarifbereiche von den Unternehmen und Aufgabenträgern selbst gestaltet werden können und nicht durch einen übergeordneten NRW-Tarif vorgegeben werden dürfen. Es gibt heute schon zahlreiche eigene Tarife, zum Beispiel Umwelttickets, Kurzstreckentickets verschiedenster Ausprägungen, besondere Schülertickets oder auch – bei uns in der Region in Hamm und in Münster – einzelne besondere Preisstufen. Solche Dinge sind gemeint. Sie sollten erhalten bleiben. Die höheren Preisstufen sind nämlich überwiegend für den mittleren Personennahverkehr relevant. Hingegen werden die unteren Preisstufen stärker im lokalen oder regionalen Busverkehr genutzt. Und es geht darum, hier das Prinzip der Subsidiarität und der Eigenbestimmung der Tarife zu erhalten.

Die zweite Frage bezog sich auf die Ergebnisse der Zählungen. Selbstverständlich unterstützen wir die Bereitstellung von Zahlen und Zahlenmaterial. Natürlich stellen wir nicht gerne unseren Mitbewerbern im Verkehrsmarkt unsere Fahrgastzählungen zur Verfügung; das versteht sich von selbst. Gebündelt über eine Stelle – über einen Fachexperten, über einen Gutachter, über das Land, über den NWL oder über die Aufgabenträger – tun wir das aber selbstverständlich. Wir haben großes Interesse daran, weil wir damit auch der Tatsache Ausdruck verleihen möchten, dass es hier Investitionen und Unterstützung bedarf. Zum Beispiel haben wir Buskorridore, bei denen wir auf einer Linie 3.000 bis 4.000 Fahrgäste pro Tag befördern. Da wird in manchen östlichen Bundesländern Schienenverkehr gemacht. Deshalb muss man hier den Busverkehr auch weiterentwickeln. Daher haben wir großes Interesse daran, dass solche Zahlen auch kommuniziert werden.

Die dritte Frage war eine Steilvorlage. Wie sieht der gute ÖPNV auf dem Land aus? Dazu könnte man lange ausführen. Ich möchte nur drei Aspekte hervorheben.

Erstens sollte ein guter ÖPNV selbst organisiert und selbst gesteuert werden. Er sollte von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu großen Teilen durch ihre eigenen kommunalen Unternehmen erbracht werden, damit man ihn direkt und flexibel steuern kann und sich nicht auf eine reine Vertragssteuerung beschränken muss. Zumindest in unserer Region haben wir es durch eine enge Verzahnung mit dem Mittelstand und allen Akteuren erreicht, einen leistungsfähigen ÖPNV aufzubauen. Das sollte auch in Zukunft so gewährleistet sein.

Zweitens – jetzt werde ich mehr fachlich – sollte ein guter ÖPNV flächendeckend systematisiert sein. Damit meine ich die Ausgestaltung verschiedener Angebotsformen hin zur integralen Bedienung vom Schienenpunkt über den Busknoten bis zur lokalen Stelle, damit auch in Flächenregionen eine Mobilitätsmöglichkeit für die Bürger von der Haustür bis zur Haustür besteht.

Drittens will ich, was guten ÖPNV angeht, einen Blick in die Zukunft werfen. Meine These ist, dass der Nahverkehr in den Flächenregionen in der Zukunft multimodal ist. Das von Herrn Prof. Müller-Hellmann zur Elektromobilität Gesagte ist ein Thema, das auch im ländlichen Raum Einzug halten wird. Auch dort können solche Formen der Elektromobilität eine Ergänzung darstellen. Der ÖPNV braucht immer seine Schienenhauptachsen und seine Bushauptachsen. Er kann aber ergänzt werden. Schließlich können wir uns heute schon ausrechnen, was die Demografie für uns als Verkehrsunternehmen und für die Aufgabenträger bedeutet. Wir können bereits jetzt abzählen, wer in den nächsten fünf Jahren nicht mehr bei uns im Bus sitzt. Es gilt, das zu kompensieren und den ÖPNV als Primärsystem aufzubauen, ihn aber durch geeignete Vernetzungen mit anderen Systemen zu stärken. In den Flächenregionen sind das zum Beispiel das Fahrrad und das Taxi, punktuell auch das Thema „Car-sharing“. Gerade die Elektromobilität gibt uns hier neue Möglichkeiten. Wir haben in unserer Unternehmensgruppe in diesem Jahr zwei größere Projekte gestartet und sind auch schon den Nachweis angetreten, dass solche Systeme funktionieren. Diese Projekte werden vom Land gefördert. Das ist auch notwendig. Mit solchen Projekten können wir frühzeitig etwas am Verkehrsmarkt erproben – nicht erst dann, wenn in zehn Jahren die Fahrgastzahlen und das Potenzial nicht mehr da sind, sondern schon jetzt. Bei einem Projekt konnten wir im nördlichen Kreis Steinfurt mittlerweile die Abonnentenzahlen verdoppeln und insgesamt einen Mobilitätsanreiz zur Nutzung des dortigen Busangebotes schaffen.

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann: Herr Rasche, Sie haben eine Frage zur Förderung gestellt. Die Elektromobilität kommt deshalb nicht richtig voran, weil nicht genügend Lademöglichkeiten vorhanden sind und weil das Laden zu lange dauert. Die Ladezeit in der Garage beträgt fünfeinhalb Stunden. Wer kann schon darauf warten? Mit unserer Infrastruktur könnte man sehr viele Lademöglichkeiten schaffen. Wir können auch aus jeder Fahrleitung Strom zum Laden eines Autos abzapfen. Daher könnten wir einen unwahrscheinlichen Anschub geben, um die Elektromobilität voranzubringen. Nur wenn es viele Lademöglichkeiten mit kurzen Ladezeiten gibt, wird sich das Elektroauto wirklich durchsetzen können. Deshalb ist jede Infrastruktur, die es im ÖPNV gibt, unwahrscheinlich wichtig; denn in dieser Republik hat nur der

ÖPNV hoch leistungsfähige Ladeinfrastrukturen. Es gibt keinen anderen Industriezweig, der in den Ballungsräumen flächendeckend darüber verfügt. Nur der ÖPNV hat diese leistungsfähige Infrastruktur.

Die Förderung sollte sofort beginnen, weil sie der Industrie unheimlich hilft. Ich habe am Donnerstag dieser Woche einen Termin bei der Spitze von Volkswagen, die jetzt dieses Argument verstanden hat, plötzlich reagiert und sagt: Herr Müller-Hellmann, Sie haben zwei Stunden Redezeit. – Wer hat schon zwei Stunden Redezeit beim VW-Vorstand? Die Spitze von Volkswagen kapiert also, welche Möglichkeit der ÖPNV bietet. Vor diesem Hintergrund ist die ÖPNV-Infrastruktur von existenzieller Bedeutung für diese Republik – und vor allen Dingen für dieses Bundesland, weil wir ganz viele Ballungsräume haben, die sehr eng beieinanderliegen. Man könnte in jedem Ballungsraum in sehr kurzer Zeit sein Fahrzeug laden. Wenn Sie Brötchen kaufen, können Sie nachladen und sind wieder komplett fahrfähig. Das können wir nur in NRW, weil wir überall diese Schienennetze haben. Wir haben also eine einmalige Chance. Deshalb sollten wir uns zusammensetzen und sehr sorgfältig überlegen, wie wir diese Infrastrukturen nutzen können.

Herr Breuer, Sie haben argumentiert, für die Finanzierung der Schienenwege sei auch der Bund zuständig. Die Schienenwege, von denen ich spreche, werden heutzutage nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert; denn es geht hier um Nahverkehrsschienenwege und nicht um Bundesschienenwege. Der Bund hat keinen Gleichstrom. Die Deutsche Bahn AG fährt mit Wechselstrom. Nur der Nahverkehr hat den Gleichstrom. Deshalb ist das Herunterfahren von GVFG-Mitteln fatal. Das muss man der Politik deutlich machen. Wir müssen auch der Bundespolitik verdeutlichen, wie wichtig unsere Infrastrukturen des ÖPNV für ein zentrales Thema dieser Republik, nämlich die Umstellung der Mobilität auf elektrische Antriebe, sind. Die Finanzierung der Schienenwege ist also Sache des GVFG. Das GVFG muss erhalten bleiben. Es sollte sogar ausgebaut werden. Wir sind froh, dass die 300 Millionen € wenigstens bis 2019 erhalten bleiben und nicht reduziert werden sollen. Das muss aber unbedingt weitergehen. Dafür müssen wir uns mit aller Kraft einsetzen, meine Damen und Herren.

Herr Bayer, Sie haben gefragt: Ich habe gedacht, dass ihr damit Geld verdienen wollt. Wieso braucht ihr Geld, um das überhaupt machen zu können? – Ja, wir wollen damit Geld verdienen. Die ersten Verhandlungen mit Lidl haben begonnen; nach dem Motto: Willst du Gleichstrom? Dann kannst du deinem Kunden sagen: Kauf bei mir ein; während deines Einkaufes lade ich dein Auto; wenn du für 50 € einkaufst, lädst du sogar umsonst. – Es gibt also völlig neue Möglichkeiten der Vermarktung unserer Infrastrukturen. Dazu bedarf es aber zusätzlicher Mittel, um die Lademöglichkeiten zu schaffen. Wir haben bisher die elektrische Energie in Gleichstromform, aber brauchen Geld für Kabel und für Ladesäulen. Das muss man dann schon investieren. Sonst kann man damit kein Geld verdienen.

Herr Klocke, was muss im ÖPNV-Gesetz erwähnt werden, um das zu sichern? In § 13 dieses Gesetzes werden Maßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, als Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

bezeichnet. Es wäre hilfreich, wenn dort als Beispiel „umfassender elektromobiler ÖPNV“ aufgeführt wäre. Das würde uns sehr dabei helfen, auch unsere Busverkehre elektromobil zu machen. Wir haben in diesem Land Eisbrecher, die mit Hybridfahrzeugen den Weg geebnet haben. Am Freitag habe ich die BOGESTRA für ihre Eisbrecher-Funktion bei Hybridfahrzeugen mit dem EBUS-Award ausgezeichnet. Wir müssen aber noch einen Schritt weiter gehen – weg vom Diesel, hin zu rein elektrischen Antrieben. Sie sollten im ÖPNV-Gesetz an der von mir gerade genannten Stelle den Begriff „umfassender elektromobiler ÖPNV“ verankern. Dann wäre uns sehr geholfen. Dann wäre auch diesem Land sehr geholfen; denn mit der Ausnutzung der vorhandenen ÖPNV-Infrastrukturen zur Realisierung eines elektromobilen Bundeslandes können wir, wie gesagt, für diese Republik richtungweisend sein.

Vorsitzender Dieter Hilser: Danke schön. – Da ich keine weiteren Fragen an die Sachverständigen des Blocks II sehe, rufe ich nun den Block III auf.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordneten! Zunächst darf ich mich für die Möglichkeit bedanken, dass wir bei dieser öffentlichen Anhörung Stellung beziehen können. – In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir die Positionen der unterschiedlichen Geschäftsfelder der Deutschen Bahn dargestellt. Zusätzlich zu den angefragten Stellungnahmen haben wir wegen der Themen „RRX“ und „Stationspreise“ auch eine schriftliche Stellungnahme der DB Station & Service AG für den Bahnhofsbereich beigefügt.

Intern haben wir uns dafür entschieden, aus Zeitgründen nur eine Zusammenfassung vorzutragen. Anschließend stehen wir Ihnen gerne für die Diskussion zur Verfügung. Zusammenfassend möchten wir auf folgende fünf Punkte hinweisen:

Erstens. Vor dem Hintergrund eines zu erwartenden Gesamtverkehrswachstums muss erklärtes Minimalziel sein, dass der Modal Split zwischen öffentlichem Personenverkehr und Individualverkehr mindestens erhalten bleibt. Wünschenswert ist natürlich eine Steigerung des ÖPNV-Anteils. Dafür sind der RRX und die Weiterentwicklung der Tarife unverzichtbare Bestandteile.

Zweitens. Da sich das Verkehrsaufkommen nicht an den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln orientieren wird, muss es das Ziel sein, durch den Einsatz der verfügbaren Finanzmittel den Verkehr effektiv auf bestimmte Verkehrsträger zu lenken, und zwar strikt am Bedarf der Kunden orientiert. Wir möchten an dieser Stelle auch dazu anregen, dass die indirekten Kosten – zum Beispiel durch CO₂-Emissionen und Lärm, aber auch Flächenbedarf – hier auch berücksichtigt werden.

Drittens. Im Busbereich müssen NRW-weite Tarife und die hier schon angesprochene Etablierung des Westfalentarifs noch gesondert betrachtet werden. Erfahrungsgemäß drohen sogenannte Durchtarifizierungsverluste, deren Ausgleich dann geregelt werden muss.

Viertens. Die im ÖPNVG vorgesehenen Möglichkeiten einer Durchlässigkeit zwischen Eisenbahnbetrieb und Infrastrukturinvestitionen werden grundsätzlich begrüßt. Die in § 12 des Gesetzentwurfs vorgesehene Investitionspauschale in Höhe von 120 Millionen € erscheint in der Gesamtsicht aller notwendigen Maßnahmen allerdings als nicht ausreichend. Ich denke hier zum Beispiel an die Diskussion um Stufenfreiheit in allen Bahnhöfen. Das müsste dann noch gesondert betrachtet werden. Dafür liegen derzeit auch keine Zahlen vor.

Fünftens. Die Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW legt die Fördergeber darauf fest, bei den Verkehren, die ab 10. Dezember 2023 in den RRX münden, in kommenden Ausschreibungen bereits die RRX-Kriterien anzuwenden. Wegen der langen Ausschreibungsfristen sind diese Kriterien praktisch ab sofort oder kurzfristig anzuwenden. Die infrastrukturellen Auswirkungen bezogen auf die Stationen wären, dass man in den entsprechenden Bahnhöfen grundsätzlich eine Kantenhöhe von 76 cm und gegebenenfalls eine Kantenlänge von 220 m vorzuhalten hätte. Auch diese Auswirkungen müssten noch gesondert betrachtet werden. In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir das aber schon einmal deutlich gemacht. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und freue mich gemeinsam mit meinen Kollegen auf Ihre Fragen.

Werner Schniedermann (Arbeitsgemeinschaft mittelständischer Personenverkehrsunternehmen im Münsterland): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich vertrete das genaue Gegenstück zum großen Bruder Deutsche Bahn, nämlich mittelständische Verkehrsunternehmen, die vor allen Dingen im Münsterland und im Bereich der Westfälischen Verkehrsgesellschaft tätig sind. Wir haben uns gegründet, als vor einigen Jahren in vielen Landesteilen insbesondere in Bezug auf kommunale Verkehrsunternehmen die Diskussion aufkam, ob diese Kommunalbetriebe verkauft werden sollten. Wir sind sehr froh, dass man in dem für uns sehr wichtigen Münsterland zu anderen Entscheidungen gekommen ist.

Wieso gibt es im Münsterland eine so enge Zusammenarbeit – auch bei den Tarifen; das spielt ebenfalls eine große Rolle – zwischen den öffentlichen Kommunalbetrieben und den privaten Verkehrsunternehmen? Westfalen gehört zu den ganz wenigen Gegenden der Bundesrepublik, in denen schon vor den Verbünden relativ geschlossene Verkehrsnetze existierten. Die Privaten hatten ihre Linien bereits in das öffentliche System eingebracht, und zwar insofern, als dass die kommunale Seite mit ihrem Betrieb die Planung für den Fahrplan, aber auch für den Tarif übernommen hat. Die privaten Busunternehmen – in Westfalen haben etwa 13 Busunternehmen ungefähr 70 Linien in dieses System eingespeist – haben natürlich weiterhin den Verkehr betrieben. Das hat auch ökonomisch sehr gut funktioniert. Ich behaupte einmal, dass die Betriebe der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mit Unterstützung der Privaten zu den ganz wenigen Kommunalbetrieben gehören, die fast kostendeckend fahren.

Dieser Prozess war damals sehr schmerzhaft. Denn welcher Mittelständler gibt schon gerne so wichtige unternehmerische Entscheidungen wie die Fahrpreisfindung ab? Daher plädieren wir dafür, das bestehende System im Wesentlichen beizubehal-

ten, damit man dann auch den nächsten Schritt vollziehen kann, nämlich die Einführung des Westfalentarifs. Da gestatte ich mir als alter Tarifexperte den Hinweis, dass die Westfalen das schon hinbekommen werden; denn wir haben im Bereich der Westfälischen Verkehrsgesellschaft bereits vor zehn bis 15 Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass mit Münsterland, Ruhr-Lippe und DB Westfalenbus etwa die Hälfte dieses Raumes schon einen einheitlichen Tarif hat. Die Tarifabstände zu Ostwestfalen sind übrigens nicht allzu groß. Da tauschen sich die Unternehmen auch aus. Daher gehe ich genauso wie Herr Dr. Paßlick davon aus, dass wir den Westfalentarif hinkriegen werden.

Wieso setzen sich private Unternehmen bei diesem Thema derart ein? Ich habe vorhin gesagt, dass die Integration der Privatlinien sehr schmerzhaft war, weil die Privaten gewisse Selbstständigkeiten aufgegeben haben. Wir sehen in Westfalen aber die ganz große Gefahr, dass wir uns möglicherweise einen niedersächsischen Bazillus einfangen, der die Tarifstruktur entzünden könnte. Was heißt das konkret? Aufgrund der etwas misslichen rechtlichen Situation ist es einer privaten Unternehmensgruppe gelungen, in Westfalen von der RVM Linien zugesprochen zu bekommen. Darauf will ich jetzt nicht näher eingehen. Es kann aber nicht sein, dass diese neuen Unternehmen den Gemeinschaftstarif nicht mehr anwenden. Im Münsterland und in Westfalen wird es nämlich neben der Direktvergabe zu Ausschreibungen kommen. Davon sind private Unternehmen betroffen; davon ist in sehr starkem Maße die DB Regio AG betroffen. Es kann nicht sein, dass diejenigen, die jahrelang dazu beigetragen haben, dass es einen flächendeckenden Tarif gibt, nämlich die Privaten und der DB Westfalenbus, jetzt an diesen Tarif gebunden sind, und Leute, die von außen kommen, die entsprechende Konzession als Linienkonzession erwerben wollen, indem sie gemäß dem neuen Personenbeförderungsgesetz eigenwirtschaftliche Anträge stellen. Die Eigenwirtschaftlichkeit erreichen sie, indem sie den Gemeinschaftstarif nicht mehr anwenden, sondern ihren Haustarif verdoppeln. Diese Versuche gibt es im Münsterland bereits. Damit hätten alle Unternehmen, die dem Gemeinschaftstarif beigetreten sind, sowohl die ganz kleinen wie wir als auch die große Deutsche Bahn, erhebliche Wettbewerbsnachteile. Man muss ja nur schauen, was der Tarif kostet und wie viel Geld man braucht; dann macht man einen eigenen Tarif, und schon sind wir alle unsere Konzessionen los.

Was bedeutet das für das ÖPNV-Gesetz? Zwar enthält es eigentlich schon eine Regelung dahin gehend, dass Zuwendungen der öffentlichen Hand nicht an derartige Unternehmen weitergegeben werden. Wir plädieren aber dafür – das können Sie unserer schriftlichen Stellungnahme entnehmen –, diese Formulierung noch eindeutiger zu fassen, damit nicht diejenigen, die bisher zum System beigetragen haben, demnächst diskriminiert werden und plötzlich ihre Konzessionen verlieren. – Herzlichen Dank.

Hans-Ulrich Mann (Intraplan Consult GmbH): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren!

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 1)

Ich bin Mitverfasser der Studie „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages und von 13 Bundesländern und möchte Ihnen jetzt, von einem Standpunkt außerhalb des Landes aus gesehen, einen kurzen Überblick über die Anforderungen an den ÖPNV auf der einen Seite und die Finanzierungsmöglichkeiten auf der anderen Seite geben.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 2)

Hier ist der Mittelbedarf für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen insgesamt dargestellt. Wenn das Land NRW aus dem GVFG-Bundesprogramm etwa 25 % der Mittel abschöpft, brauchen wir zur Komplementärfinanzierung etwa 30 Millionen € per annum. In der Studie zur Revision des Entflechtungsgesetzes ist im Auftrag des Ministeriums ein Bedarf von 246 Millionen € per annum ermittelt worden. Für Ersatzinvestitionen in Verkehrsanlagen der Straßen- und U-Bahnen sind 220 Millionen € per annum erforderlich. Bisher wurden hier immer 1,1 Milliarden € genannt. Dieser Betrag entspricht dem Finanzierungsbedarf bis einschließlich 2016. Bedarf besteht außerdem für Ersatzinvestitionen in U-Bahn-Stationen, die auch in die Jahre gekommen sind, in Höhe von 23 Millionen € sowie in Straßen- und U-Bahn-Fahrzeuge, die zu großen Teilen bereits die Grenze ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer überschritten haben, in Höhe von 120 Millionen €. Ferner gibt es die Forderung nach einem barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Wie viele Mittel für einen entsprechenden Ausbau erforderlich sind, ist noch nicht bekannt.

Der konsumtive Mittelbedarf in Nordrhein-Westfalen für Bestellerentgelte wird tendenziell steigen, und zwar aufgrund von Angebotsverbesserungen, zum Beispiel dem RRX.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 3)

Welche Finanzierungsquellen haben wir? Ich möchte sie mit Ihnen kurz durchdeklinieren und mit dem Regionalisierungsgesetz beginnen. Hier sieht es so aus, dass die verfügbaren Mittel aufgrund der Dynamisierungsrate von heute nominal 1,5 % real sinken, da die Inflation auf der Kostenseite zum Teil deutlich oberhalb der Dynamisierungsrate liegt. Es kommt also schleichend zu einer schlechteren Ausstattung der für Bestellerentgelte möglichen Budgets. Das bedeutet zwangsläufig, dass die Möglichkeiten zum Einsatz von RegG-Mitteln für investive Zwecke tendenziell sinken. Wie wir an dem hier vorliegenden Gesetzentwurf sehen, sind die RegG-Mittel für die Bestellungen praktisch weiter erforderlich.

In diesem Zusammenhang muss man auch auf eine heilige Kuh in Deutschland hinweisen, nämlich den horizontalen Aufteilungsschlüssel zwischen den Ländern. Wenn man objektive Kriterien anlegt, stellt man fest, dass das Land Nordrhein-Westfalen hier sehr unterdurchschnittlich ausgestattet ist. Würde man andere Kriterien anlegen, könnte das dazu führen, dass NRW von den RegG-Mitteln stärker profitierte. Auch darauf wird bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes zu achten sein.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (4.)

01.10.2012

Ausschuss für Kommunalpolitik (7.)

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

kle

Von den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz entfallen auf NRW 260 Millionen €, davon 50 % auf den ÖPNV, also 130 Millionen €. Die ab 2014 verfügbaren Mittel sind abhängig von der Revision. Das Entflechtungsgesetz läuft Ende 2019 aus. Wenn dieses Geld nicht mehr zur Verfügung steht, ist mir unklar, wie die Anforderungen, die anfangs definiert wurden, überhaupt finanziert werden können.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 4)

Das GVFG läuft ebenfalls Ende 2019 aus. Die bis dahin verfügbaren Mittel sind jetzt schon stark überbucht – aber nur theoretisch, weil es bisher keine Nachfolgeregelung gibt. Ein Infrastrukturbetreiber wird heute keine neuen Großprojekte in Angriff nehmen, wenn er nicht sicher ist, dass diese Projekte auch nach 2019 gefördert werden und der Bund für die Endfinanzierung geradesteht. Sonst trägt der Antragsteller das Risiko der Endfinanzierung. Das dürfte die Bereitschaft der Antragsteller zu Neuinvestitionen erheblich dämpfen.

Das sind die derzeitigen gesetzlichen Möglichkeiten für Finanzierungsquellen. Wie Sie sehen, geht die Schere zwischen den berechtigten Anforderungen des ÖPNV oder der einzelnen Beteiligten auf der einen Seite und den tatsächlich verfügbaren Mitteln auf der anderen Seite immer weiter auseinander.

Woher soll das Geld kommen? Eine Möglichkeit wäre eine verstärkte Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des ÖPNV. Fahrpreiserhöhungen oberhalb der Inflationsrate sind allerdings nur begrenzt möglich, da ansonsten das Risiko überproportionaler preisbedingter Nachfragerückgänge besteht, was im Sinne der verkehrspolitischen Ziele des Landes kontraproduktiv wäre. Eine Kostenbeteiligung mittelbarer Nutzer – hier sind Immobilienbesitzer oder Gewerbebetriebe zu nennen; eben haben wir das Stichwort „Nahverkehrsabgabe“ gehört – sollte man durchaus prüfen. Hieraus dürften aber auch nur begrenzte zusätzliche Mittel erreichbar sein.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 5)

Welche Schlussfolgerungen sind aus diesen Erkenntnissen zu ziehen? Alle geplanten Neuinvestitionen sind nur dann finanzierbar, wenn Nachfolgeregelungen für das entfallende GVFG und das entfallende Entflechtungsgesetz gefunden werden, und zwar mit Zweckbindung und Anpassung an die Preisentwicklung, die inzwischen stattgefunden hat. Man muss sich vergegenwärtigen, dass sowohl das GVFG als auch das Entflechtungsgesetz immer nur nominal konstante Budgets hatten, die durch die Preisentwicklung schleichend reduziert wurden.

Die Ersatzinvestitionen sind von den Verkehrsunternehmen und den Trägerkommunen kaum zu stemmen, da auch auf dem Fahrzeugsektor erhebliche Ersatzinvestitionen auf die Unternehmen zukommen. Daher brauchen wir eine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung der Reinvestitionen in die bestehenden hochwertigen Verkehrsanlagen.

(PowerPoint-Präsentation [siehe Anlage 2] – Folie 6)

Aufgrund der bestehenden Finanzierungsengpässe muss man sich fragen: In welchem Umfang können wir uns neue Verkehrsanlagen überhaupt leisten? Oder: Wie

sind sie dauerhaft finanzierbar, wenn man von einem Nachhaltigkeitsgedanken ausgeht, nämlich davon, dass uns bei Neuinvestitionen spätestens nach 30 Jahren die Reinvestitionen einholen?

Aus Gutachtersicht ist festzustellen: Wir können uns nur die Infrastruktur leisten – das gilt auch für Neuinvestitionen –, bei der wir sicher sind, dass die nächste Generation auch in der Lage ist, die erforderlichen Reinvestitionen zu tätigen. Und daran sind Zweifel angebracht, wie die heutige Situation der Infrastrukturbetreiber insbesondere im kommunalen ÖPNV zeigt.

Wenn wir letztlich mit gegebenem Geld auskommen müssen, muss für die konsumtiven Aufgaben ebenso wie heute schon für die investiven Aufgaben der Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Nutzens erbracht werden. Jedes Unternehmen, das investiert, fragt nachher, ob das, was es damit beabsichtigt hat, auch eingetreten ist. Das heißt: Es müsste auch für die konsumtiven Ausgaben gezeigt werden, welche Verkehrsleistungen damit erbracht werden und wie ihr Nutzen im Sinne der verkehrspolitischen Ziele des Landes ist.

Um die im System verfügbaren Mittel optimal einzusetzen, empfehle ich die Erstellung eines integrierten Gesamtkonzepts zur Finanzierung sowohl der konsumtiven als auch der investiven Mittel unter Berücksichtigung der Neu- und Ersatzinvestitionen. Gerade Letzteres wird immer gerne unter den Teppich gekehrt. In der Tat kann man Ersatzinvestitionen eine Zeit lang zurückstellen. Das ist aber schleichendes Gift und führt letztlich zur Reduktion der Produktivität des Gesamtsystems.

Ein solches Gesamtkonzept ist aus unserer Sicht die Voraussetzung dafür, dass mit den nur begrenzt verfügbaren Mitteln die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes in größtmöglichem Umfang erreicht werden können. – Schönen Dank.

Reiner Dieter Breuer (SPD): Herr Mann, Sie haben den Schlüssel zur Weiterleitung der Regionalisierungsmittel als aus Ihrer Sicht anpassungsbedürftig bezeichnet. Welchen Schlüssel würden Sie denn anwenden? Und haben Sie schon einmal berechnet, was dabei herauskäme?

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Latsch, die Barrierefreiheit ist unter dem Stichwort „Inklusion“ auf Landesebene ein sehr wichtiges Thema. Welchen Ausblick können Sie uns – auch im Austausch mit der Fahrzeugindustrie – geben? In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass es zum Beispiel bei den auf der S5/S8 eingesetzten Wagentypen auch durch den Einbau verschiedener Elemente nicht gelungen ist, die Höhe von 76 cm durchgehend einzuhalten. Daher bitte ich Sie, uns einmal darzustellen, wie die Deutsche Bahn im Kontakt mit der Fahrzeugindustrie daran arbeitet, dass wir das so auf die Reihe bekommen, wie es gewünscht wird.

Herr Mann, Ihnen möchte ich keine Frage stellen, sondern nur für Ihre Schlussfolgerungen danken und die Rückmeldung geben, dass wir sie für einen Ansatz halten, den man einmal durchdenken muss, den wir in verschiedenen Kreisen und hier im

Ausschuss diskutieren müssen und der uns möglicherweise neue Perspektiven eröffnen kann.

Herr Latsch und Herr Mann, mir ist aufgefallen, dass die Stellungnahmen von Deutscher Bahn und Intraplan unterschiedliche Aussagen zur Bereitstellung von Fernverkehrszügen nach Einführung des RRX beinhalten. Die Deutsche Bahn schreibt, dass aus heutiger Sicht keine Zugpaare wegfallen würden, während Intraplan ausführt, dass die Bedienungshäufigkeiten um acht Züge je Tag und Richtung reduziert werden, wenn das RRX-Konzept entsprechend umgesetzt ist. Ich bitte Sie, Ihre jeweilige Einschätzung näher zu erläutern.

Henning Rehbaum (CDU): Erstens. Herr Latsch, im Ausschreibungswettbewerb um Fahrleistungen ist es in der Regel so, dass in der ersten Runde die Preise deutlich fallen. Das haben wir überall festgestellt und die Effekte mitgenommen. In der zweiten, spätestens in der dritten Ausschreibungsrunde steigen die Preise aufgrund einer neuen Marktsortierung und -ordnung wieder. Halten Sie vor diesem Hintergrund die unterstellte Dynamisierung der SPNV-Pauschale von 1,5 % jährlich für ausreichend?

Zweitens. Heute wurde schon Skepsis an den Standards für den RRX geäußert. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass im Verlauf der Hauptachse an den Stationen – Kantenhöhe, Kantenlänge – einiges getan werden muss. Wie sieht es denn bei der Trasse aus? Muss auch dort etwas gemacht werden? Gibt es da Engpässe? Und wann kann die Trasse, realistisch gesehen, RRX-bereit sein? Lohnt es sich vor diesem Hintergrund, jetzt schon RRX-kompatible Fahrzeuge zu beschaffen?

Oliver Bayer (PIRATEN): Meine ersten beiden Fragen richten sich an die Vertreter der Deutschen Bahn. Zunächst möchte ich auf das Bezug nehmen, was Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme unter „Ergänzung zu Einzelthemen“ geschrieben haben. Sehr viele Sachverständige haben sich dahin gehend geäußert, dass wir die indirekten Kosten mit einbeziehen sollten. Ich sehe natürlich, dass es sehr schwer ist, sie mal eben in diesem ÖPNV-Gesetz mit einzubeziehen. Generell freue ich mich über weitere Kommentare dazu. Meine konkrete Frage lautet aber: Sie erwarten, dass man außerplanmäßige Großveranstaltungen und bedarfsgerechte Zusatzverkehre besser ermöglicht. Muss dafür im ÖPNV-Gesetz etwas vorgesehen werden? Muss es dazu einen bestimmten Posten geben?

Lassen Sie mich nun an die Frage von Herrn Klocke zur Barrierefreiheit anknüpfen. In der Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn heißt es:

„Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die von der DB festgelegte Untergrenze von 1.000 Ein- und Aussteigern für einen barrierefreien Umbau abgeschafft bzw. abgesenkt wird.“

Das ist sicherlich sinnvoll, weil ausgerechnet an diesen Stationen das entsprechende Personal fehlt, um eventuell Hilfe zu leisten. Wir haben jetzt von Herrn Mann erfahren, dass noch nicht bekannt ist, wie viele Mittel zur Schaffung von Barrierefreiheit

erforderlich sind. Sehen Sie aber rein technisch die Möglichkeit, das umzusetzen? Dann müsste man auch über die Mittel sprechen.

Mit meinen nächsten beiden Fragen wende ich mich an Herrn Mann. Zunächst will ich noch einmal zu den Fahrgastzahlen – Stichwort: Betriebsgeheimnis – zurückkommen. Herr Linnenbrink sagte, dass die Westfälische Verkehrsgesellschaft großes Interesse daran habe, zumindest Ausgewählten die Daten zur Verfügung zu stellen, damit auch eine weitere Entwicklung im Busverkehr stattfindet. Ist das eine Ausnahme? Oder besteht generell die Bereitschaft, die Daten weiterzugeben?

Dann habe ich noch eine Frage zur Nahverkehrsabgabe und zur Kostenbeteiligung mittelbarer Nutzer insgesamt. Sie sagten, das sei jetzt nicht ganz so relevant. Sollte man denn im Rahmen der Ausgestaltung einer späteren Version des ÖPNV-Gesetzes darauf zurückkommen? Oder wären diese zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten eher ein Instrument für die Kommunen? Sie haben in diesem Zusammenhang nicht die Beteiligung des motorisierten Individualverkehrs genannt. Fällt sie Ihrer Ansicht nach in die gleiche Kategorie?

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Latsch, beim Thema „Stationspreissystem“ wird auf den öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Bundesnetzagentur und der DB Station & Service AG verwiesen. Das kommt mir etwas einseitig vor; denn im Grunde kann die Bundesnetzagentur nur Mittler sein, weil sie selber kein Nutzer ist. Eigentlich müsste zwischen dem Eigentümer und dem Nutzer ein Vertrag abgeschlossen werden, und zwar möglichst so – ich habe das intensiv gelesen –, dass das Ganze nachvollziehbar ist. Gleichwohl entnehme ich Ihrer Stellungnahme, dass sich ab 2013 auch wieder Erhebliches tun kann. Vor diesem Hintergrund frage ich Sie: Wie kriegen wir alle Beteiligten ins Boot, und wie wird das Ganze überschaubar?

Herr Schniedermann, Sie haben auf die Besonderheiten des Westfalentarifs und die sich daraus ergebenden Probleme hingewiesen. Herr Dr. Paßlick hatte gesagt, dass der Westfalentarif auf einem guten Weg sei – mit viel Optimismus; das ist auch völlig in Ordnung. Nicht nur mit Blick auf die von Ihnen erwähnte Einengung durch Busunternehmer aus Niedersachsen, sondern generell frage ich Sie: Wo bestehen nach Ihrer Einschätzung bei der Einführung des Westfalentarifs Grenzen? Welche Möglichkeiten sehen Sie? Und wie kann dieses Ziel tatsächlich erreicht werden?

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Lassen Sie mich mit dem Thema „Barrierefreiheit“ beginnen. Herr Klocke, Sie haben um einen Ausblick gebeten, unseren Austausch mit der Fahrzeugindustrie angesprochen und die Bahnsteighöhen thematisiert. Wenn es darum geht, das sinnvoll zusammenzubringen, fällt eine entscheidende Rolle den Zweckverbänden zu, weil die Ausschreibungen für den Rhein-Ruhr-Express auch über die Zweckverbände erfolgen. Wir stehen aber gerne zur Diskussion darüber zur Verfügung, was von unserer Seite noch geleistet werden kann.

Allerdings haben wir – Sie haben das Beispiel der S5/S8 genannt – in Nordrhein-Westfalen historisch bedingt unterschiedliche Bahnsteighöhen. Das muss uns klar sein. Da sind wir aber mit den Aufgabenträgern auch in Kontakt. In Bezug auf die

Frage, ob man diese Problematik flächendeckend lösen kann oder ob man sie nicht flächendeckend lösen kann, ist der Diskussionsprozess einfach noch nicht abgeschlossen. Es gibt erste Überlegungen im Bereich des VRR, wo die S5/S8 eine entscheidende Rolle spielt. Dieses Thema ist nicht einfach. Aus historischen Gründen sind die Bahnsteige entweder 76 oder 96 cm hoch. Ein Umbau ist auch nicht ohne Weiteres möglich, weil teilweise – gerade bei der S5/S8 – noch Fördermittel auf den Bahnsteigen liegen, die dann möglicherweise zurückgezahlt werden müssten. Das kennen aber alle, die in diesem Bereich tätig sind und damit umgehen müssen, wenn sich die Anforderungen ändern.

Herr Rehbaum, Sie haben insbesondere die RRX-Trasse angesprochen und sich nach dem Sachstand erkundigt. Ende des Jahres 2011 haben wir eine Zusage des Bundes erreichen können, weitere 15 Millionen € Planungsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Bahn AG hat diesen Topf unmittelbar danach – das geschah innerhalb weniger Tage – um 25 Millionen € erhöht. Daher besteht jetzt die Sicherheit, dass wir die Planungen bis zur Baureife durchführen können. Das ist der erste und auch sehr entscheidende Schritt.

Der zweite Schritt ist, dass im Investitionsrahmenplan des Bundes – das Ganze wird ja als Bedarfsplanmaßnahme des Bundes fortgeführt – 184,4 Millionen € für die kommenden fünf Jahre vorgesehen sind. Das ist allerdings keine Finanzierungsvereinbarung, sondern zunächst einmal in der Mittelfristplanung der Bundesregierung so vorgesehen. Ich glaube aber, dass wir gemeinsam sagen können: Damit ist ein weiterer großer Schritt getan.

Insgesamt wird es infrastrukturelle Veränderungen zwischen Köln und Düsseldorf geben. Für die ersten drei Planfeststellungsabschnitte haben wir die Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht. Wir werden auch erhebliche Umbaumaßnahmen – auch nach den Vorgaben der Bundesstudie, Herr Mann – zwischen Düsseldorf und Duisburg haben. Dadurch wird ein beträchtliches Finanzvolumen gebunden. Weitere Maßnahmen sind in Mülheim und in Bochum vorgesehen. Außerdem wird es in Dortmund eine größere Umbaumaßnahme geben; diese Maßnahme muss aber noch genauer beziffert werden. – Das ist der Sachstand bei der Trasse.

Außerdem haben Sie die SPNV-Pauschale angesprochen. Ich vermute, dass Sie damit auch die Regionalisierungsmittel meinen, die pro Jahr um 1,5 % dynamisiert werden. Wenn Sie mich fragen, ob das reicht, werde ich Ihnen immer sagen: Wir von der Deutschen Bahn würden uns natürlich über mehr Mittel freuen, die über die Aufgabenträger dann an uns ausgereicht würden, wenn wir die Wettbewerbsverfahren gewinnen. – In diesem Zusammenhang ist in den vorherigen Redebeiträgen bereits die Problematik deutlich gemacht worden, dass die 1,5 % nicht mit der Preissteigerungsrate verglichen werden dürfen, weil wir im ÖPNV einen besonderen Blick auf Energiepreissteigerungen und Personalkostensteigerungen richten müssen. Ob die 1,5 % ausreichen, um diese Steigerungen aufzufangen, können Sie sicherlich auch selbst beurteilen.

Meines Erachtens kann man nicht allein darauf setzen, dass es durch Wettbewerb und Ausschreibungen immer preiswerter wird. Die Erfahrung der vergangenen Aus-

schreibungen hat auch gezeigt, dass vieles von dem, was über Wettbewerb erreicht werden kann, schon erreicht ist. Aber dafür haben wir seit Ende der 90er-Jahre Wettbewerb im Nahverkehr in Deutschland, sodass das auch einer der positiven Effekte ist, die sich dann für den Besteller, also das Land bzw. die Aufgabenträger, realisieren lassen.

Herr Klocke, Sie haben mich auch noch wegen der Zugpaare angesprochen. In unserer Stellungnahme haben wir ausgeführt:

„Das von SMA, ITP und BVU in 2006 erstellte Gutachten zur Bewertung des Rhein-Ruhr-Expresses in NRW geht von Nachfrageverlagerungen vom Fernverkehr auf das Nahverkehrsangebot in einer Größenordnung von etwa 240 Mio. Pkm aus.“

Daraus ergibt sich das dann auch. Deshalb besteht zwischen den Daten von Intraplan bzw. Herrn Mann und unseren Daten keine Differenz. In Teilen haben wir ja auch schon eine Optimierung, beispielsweise auf der Mitte-Deutschland-Verbindung, wo wir das Zugzahlprogramm dem Verkehrsbedürfnis einschließlich neu zu generierenden Verkehren angepasst haben. Das unterscheidet sich von dem, was 2006 bereits unterstellt war. Möglicherweise kann Herr Mann dazu auch noch etwas sagen.

Wir gehen beim Fernverkehrskonstrukt zunächst einmal davon aus – ohne dass ich hier eine Garantie für eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr abgeben kann; darauf lege ich besonderen Wert –, dass es von der Linienanbindung her der aktuellen Struktur entsprechen wird. Weil es ein eigenwirtschaftliches Angebot ist, lasse ich mich da jetzt aber natürlich nicht auf eine Zeit nach Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses festlegen. Das geht gar nicht. Wir müssen den Markt beobachten. Das Fernverkehrsangebot wird dann entsprechend der Realisierbarkeit am Markt ausgestaltet.

Auf die Fragen zu Großveranstaltungen und indirekten Kosten wird Herr Brüggemann eingehen. Im Anschluss daran wird Herr Sigmund etwas zu Barrierefreiheit und Stationspreisen sagen.

Heinrich Brüggemann (DB Regio AG): Ich kann mich tatsächlich auf einen Satz beschränken. Der Hinweis auf indirekte Kosten dient genauso wie der Hinweis auf bedarfsgerechte Zusatzverkehre zur Unterstützung der ansonsten wohl auch hier im Hause unstreitigen Meinung, dass die Finanzierung des SPNV und des ÖPNV insgesamt keine Schmälerung vertragen kann, sondern ganz im Gegenteil eher eine Steigerung braucht. Mit Blick auf Mobilitätsverhandlungen sind die Sonderveranstaltungen da eine Facette.

Martin Sigmund (DB Station & Service AG): Die erste Frage lautete, wenn ich sie richtig verstanden habe, welche technischen Möglichkeiten es gibt, an einer Station, die aufgrund der 1.000er-Grenze nicht barrierefrei ausgebaut ist, das Einsteigen zu ermöglichen. Auf der Seite der Station bestehen erst einmal keine solchen Möglichkeiten. Wenn wir die Bahnsteighöhe, die zum barrierefreien Einsteigen benötigt wird, dort nicht realisiert haben, muss die technische Unterstützung von der Fahrzeugseite

her erfolgen, weil an den Stationen dieser Größenordnung in der Regel kein Personal vorhanden ist.

Die zweite Frage bezog sich auf das Stationspreissystem und den öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Bundesnetzagentur. Die Bundesnetzagentur als Regulierungsinstanz und die DB Station & Service AG haben im August 2012 diesen Vertrag unterschrieben. Aus unserer Sicht dient der Vertrag dazu, für die weitere Entwicklung der Stationspreise einen Fahrplan zu bekommen, der uns allen sagt, wohin es gehen wird. Ohne allzu sehr ins Detail zu gehen, kann ich sagen, dass der kritische Punkt der sogenannte Zuglängenfaktor ist, wie Sie wahrscheinlich wissen. Der Wegfall des Zuglängenfaktors würde bundesweit bedeuten, dass der Nahverkehr mit zusätzlichen 50 Millionen € belastet würde und bei gleicher Gesamtmenge an Stationspreisen der Fernverkehr entsprechend entlastet würde. Diese zusätzliche Belastung des Nahverkehrs ist unverwünscht. Daher wurde die Frage gestellt, wie die Stationspreise rechtskonform so gestaltet werden können, dass wir eine entsprechende Ausrichtung bekommen. Der Vertrag besagt, dass wir uns mit einem sogenannten Verkehrsleistungsfaktor behelfen können. Der Verkehrsleistungsfaktor stellt sich letztlich so dar, dass es Grundpreise für den Nahverkehr gibt und für den Fernverkehr ein Aufschlag erfolgt. Die Gestaltung dieses Faktors ist nach historischen Werten, also nach der derzeitigen Belastung, ausgerichtet. Die Bundesnetzagentur fordert von uns eine Errechnung dieses Faktors auf Basis von zum Beispiel Markttragfähigkeit. Das ist ein sehr schwieriges Konzept. Wir befinden uns aktuell in Verhandlungen mit der Bundesnetzagentur. Der Plan ist, dass wir mit den sogenannten historischen Faktoren bis Anfang 2015 fahren können und zum 1. Januar 2015 dann in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur das rechnerische Konzept einführen.

Werner Schniedermann (Arbeitsgemeinschaft mittelständischer Personenverkehrsunternehmen im Münsterland): Wie ich vorhin schon dargelegt habe, sind die Chancen für einen Westfalentarif recht gut. Die Voraussetzungen sind geschaffen. Ich denke, dass sich nicht nur die Kommunalen, sondern auch die DB und die Privaten daran beteiligen werden, wenn die bisher sehr hohe Ergiebigkeit erhalten bleibt. Das wird das Kernproblem sein. Sie muss erhalten bleiben. Gleichzeitig muss der Tarif, wie Herr Linnenbrink dargestellt hat, subsidiär aufgebaut sein. Man muss also vor Ort Besonderheiten in einer Gemeinde berücksichtigen. Der Regionaltarif muss einheitlich sein. Was den Landestarif angeht, plädiere ich dafür, ihn später in Angriff zu nehmen, wenn die Regionaltarife stehen und wenn vor allem die Problematik mit Hagen und Dortmund geregelt ist. Wir brauchen also das lokale Tariffenster. Dann sind die Dinge sicherlich aufeinander zuzuführen. Die Verkehrsunternehmen in Westfalen führen auch schon gemeinsam Gespräche darüber, wie man das machen kann.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang aber auch auf einen etwas heiklen Punkt hinweisen. Der NWL treibt diese Dinge sehr wohl voran. Es gibt in Westfalen aber ein bis zwei Landkreise, die sich mit dieser Entwicklung schwertun. Das betrifft zwar nicht das ÖPNV-Gesetz; die Landespolitik schaut aber natürlich sehr wohl darauf, ob wir Westfalen das hinbekommen. Ich denke, dass wir das hinkriegen werden. Aber

ein Landkreis liegt auch in Ihrer Nähe. Vielleicht können Sie ja mithelfen, dass der eine oder andere nicht immer ausbüxt.

Hans-Ulrich Mann (Intraplan Consult GmbH): Welche anderen Einflussgrößen gibt es für den Verteilungsschlüssel der RegG-Mittel? Der derzeitige Verteilungsschlüssel der RegG-Mittel beruht mit kleineren Veränderungen auf den Betriebsleistungen – nicht Verkehrsleistungen und Personenkilometer, sondern Betriebsleistungen und Zugkilometer – des Fahrplanjahres 1993/94 bei Beginn der Bahnreform. Das führt letztlich dazu, dass die Länder, die bereits Hausaufgaben gemacht haben und ihre Bedienungsangebote auf die Achsen konzentriert haben, auf denen eine ausreichende Verkehrsnachfrage besteht, bestraft werden, weil sie entsprechend weniger bekommen, und die Länder, die praktisch alle historisch gewachsenen SPNV-Angebote weitergeführt haben, belohnt werden, weil dort die Betriebsleistungen liegen.

In der Folge sind einige Länder nicht in der Lage, bei Ballungsraumverkehren mit starken Zuwächsen die eigentlich erforderlichen zusätzlichen Bestellungen zu finanzieren, während in anderen Ländern Betriebsleistungsangebote finanziert werden, bei denen es durchaus auch durchschnittliche Belegungen von zehn Fahrgästen pro Zug gibt. Die Gesetze der Physik gelten auch für die Eisenbahn. Ein mit zehn Leuten besetzter Nahverkehrstriebwagen ist nicht unbedingt ein Beitrag zum Klimaschutz.

Indem man diese Aufteilungsverhältnisse festschreibt, schreibt man auch fest, dass dort, wo ein Mitteleinsatz eine wesentlich höhere Effizienz hat, die Mittel fehlen, und dort, wo die Effizienz im Sinne der verkehrspolitischen Ziele sehr gering ist, die Mittel beibehalten werden. – Das ist die Historie.

Was könnte man einbeziehen? Es wird immer diskutiert, ab welcher Mindestnachfrage eine Strecke SPNV-würdig ist. Unumstritten ist, dass wir eine Mobilitätsversorgung auch in der Fläche für alle Bürger haben müssen. Die Frage ist aber: Muss man bei schwacher Nachfrage unbedingt das teuerste Verkehrsmittel einsetzen, oder kann man das nicht auch mit dem Bus machen? Vor der Antwort auf diese Frage drückt man sich immer ein bisschen; denn das gibt politischen Ärger. Wenn Sie eine Strecke auf Busverkehr umstellen wollen, bekommen Sie mehr Zuschriften von Gegnern der Umstellung, als die Strecke je Fahrgäste hatte.

Der Bedarf oder der Erfolg der Strecke oder des Bedienungsangebotes muss meines Erachtens mit in die Überlegungen über den Aufteilungsschlüssel einbezogen werden. Man muss dann auch sagen, welche Strecken oder Bedienungen im Sinne der verkehrspolitischen Ziele der Länder und des Bundes SPNV-adäquat sind. Heute gibt es – das weiß jeder – durchaus relevante Bedienungsangebote, bei denen man sagen kann: Hier bietet sich der Bus an. Für das gleiche Geld kann er in dichterem Taktfolge fahren. Er ist zwar ein bisschen langsamer, kommt aber auch näher an die Fahrgäste heran. – Da sind Effizienzgewinne möglich.

Damit komme ich auch zu der Frage nach den Betriebsgeheimnissen der Nachfrager. Es ist heute tatsächlich so, wie Herr Linnenbrink sagt: Gegen Unterschrift mit Zusicherung der Vertraulichkeit unter Anerkennung einer Konventionalstrafe be-

kommen beispielsweise Gutachter solche Werte zur Verfügung gestellt. Meines Erachtens ist allerdings auch eine öffentliche Debatte über den Erfolg der ausgereichten Mittel erforderlich. Dabei müssen diese Zahlen mit diskutiert werden. Es ist aber nicht so, dass der Planungsprozess dadurch behindert würde.

Bei der nächsten Frage ging es um Finanzierungsquellen von mittelbaren Nutzern – Stichwort: Verkehr finanziert Verkehr. Wenn Sie eine ähnliche Belastung des MIV in den Ballungsräumen einführen würden, wie das Stockholm oder London mit der Citymaut gemacht haben, wäre das mit dem Risiko verbunden, dass die Leute um die Ballungsräume herumfahren. Sie können so etwas nur durchsetzen, wenn der Ballungsraum selber gegenüber dem Umland so attraktiv ist, dass der Nutzer die Bereitschaft hat, diesen Preis zusätzlich zu bezahlen. Führt jetzt beispielsweise Essen eine Pkw-Maut oder Citymaut für sein Stadtgebiet ein, würden alle nach Mülheim oder nach Bochum fahren und einen großen Bogen um Essen machen. So etwas funktioniert also nur im Rahmen von konzertierten Aktionen und dann, wenn Sie sicher sind, dass es nicht zu städtebaulich unerwünschten Effekten führt, nämlich zu einer weiteren Dezentralisierung der Bevölkerungs- und Gewerbestruktur. Das ist dann natürlich auch für den ÖPNV kontraproduktiv.

Die letzte an mich gerichtete Frage bezog sich auf den Schienenpersonenfernverkehr auf der RRX-Achse. Wenn die Infrastruktur entsprechend hergerichtet wird und die Fahrzeuge das geplante Beschleunigungsvermögen haben, fährt der RRX nicht viel langsamer als der ICE auf dieser Achse. Er ist also fast genauso schnell wie der Schienenpersonenfernverkehr. Außerdem hat er mit 15 Minuten einen dichteren Takt und ist preislich viel günstiger. Der eigenwirtschaftlich verkehrende SPFV nimmt Fahrpreise, die für ihn auskömmlich sind, und muss gegen ein Verkehrsmittel konkurrieren, das mit x % Regionalisierungsmitteln gefördert wird. Diese Preisstruktur wird dazu führen, dass die Kunden dann, wenn Quelle und Ziel im Auswirkungsbe- reich des RRX liegen, letztlich einen Bogen um den Fernverkehr machen werden. Herr Latsch hat auf die Prognose hingewiesen, in der eine Aussage dazu getroffen wird, wie viele Personenkilometer die Nachfrageverlagerung vom Fernverkehr zum RRX ausmachen könnte. Ein eigenwirtschaftliches Fernverkehrsunternehmen wird wahrscheinlich darauf reagieren und dann weniger fahren. Wie die Fernverkehrsunternehmen – im Moment gibt es in Nordrhein-Westfalen zwei – reagieren, kann man heute nicht voraussehen. Das werden sie kurzfristig entscheiden, nämlich in Anbe- tracht der Marktlage zu dem Zeitpunkt, zu dem der RRX eingeführt wird.

Für ein Gutachten müssen Sie immer Annahmen treffen. Wir haben nicht gesagt, dass die Deutsche Bahn ihren Fernverkehr zwischen Dortmund und Köln um acht Zugpaare je Tag reduziert, sondern wir haben für die Zwecke der Nutzen-Kosten- Untersuchungen angenommen, dass das Fernverkehrsunternehmen so reagiert. Möglicherweise reagieren die Fernverkehrsunternehmen sogar stärker. Eine andere Möglichkeit wäre, dass sie versuchen, mit Kampfpreisen gegen den RRX zu konkurrieren. Das glaube ich allerdings nicht. Das Ganze ist aber reine Spekulation. Sie müssen immer Annahmen treffen, die so realistisch wie möglich sind. Wir haben die- se Annahme auch in den Arbeitskreisen zur Begleitung der RRX-Studie mit der

Deutschen Bahn diskutiert. Dort wurde gesagt: Ja, es liegt im Rahmen der Wahrscheinlichkeit, dass so etwas eintritt.

Vorsitzender Dieter Hilser: Herzlichen Dank. – Damit haben wir den Block III abgeschlossen. Ich rufe den Block IV auf.

Dieter Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch ich bedanke mich herzlich für die Einladung zu dieser Anhörung. – Wenn man die bisherige Diskussion Revue passieren lässt, kommt man schnell zu dem Eindruck, dass dieser Gesetzentwurf letztlich das Zeugnis einer chronischen Unterfinanzierung des Sektors ÖPNV ist. Diese Feststellung hat allerdings eine, wie ich glaube, neue Qualität gegenüber der Diskussion, die wir sonst geführt haben. Bisher ging es lediglich darum, unter den zahlreichen Projekten – sinnvollen und vielleicht nicht ganz so sinnvollen – auszuwählen, welche dieser Projekte realisiert werden und welche nicht. Mittlerweile rankt sich die Diskussion schon darum, dass wir den Istbestand der Leistungen, die als solche im Großen und Ganzen sinnvoll, richtig und notwendig sind, finanziell gar nicht mehr darstellen können.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist bisher sogar bereit gewesen und wohl auch dauerhaft bereit, hier noch mit eigenem Mitteln in erheblichem Umfang einzusteigen. Andere Bundesländer machen das schon gar nicht mehr. Das belegt zum einen, wie notwendig das Verkehrsangebot, über das wir uns hier unterhalten, in Nordrhein-Westfalen ist, und zum anderen allerdings auch, wie die Finanzierungssituation im Vergleich zu anderen Bundesländern aussieht. Das ist auch schon mehrfach angesprochen worden. Die Lasten werden bundesweit nach dem Königsteiner Schlüssel verteilt; also ist Nordrhein-Westfalen immer mit 22 % dabei. Das Regionalisierungsgesetz weist Nordrhein-Westfalen nur gut 15 % der Mittel zu, und aus dem Entflechtungsgesetz bekommt dieses Land lediglich gut 18 % der Mittel. Das ist doch eine erhebliche Diskrepanz.

Sicherlich werden wir das nicht innerhalb kürzester Frist aus eigenem Antrieb in Nordrhein-Westfalen lösen können. Dazu ist das Bohren dicker Bretter notwendig. Das ist überhaupt keine Frage. Allerdings denke ich, dass uns dieses Knappheitsproblem in den nächsten Jahren, wenn nicht sogar Jahrzehnten dauerhaft begleiten wird. Daher werden wir uns noch sehr ernsthaft über die Ziele, die mit einer Mittelallokation erreicht werden sollen, unterhalten müssen.

Sicherlich gibt es – das darf nicht übersehen werden – an der einen oder anderen Stelle durchaus Überlegungen, das System ÖPNV auch landesseitig ein wenig zu verteuern. Bei aller Wertschätzung der Ziele, die dahinterstehen, sollten wir aufpassen, dass die Kosten dabei nicht aus dem Blick geraten.

Was den Gesetzentwurf selbst betrifft, möchte ich zu drei Punkten Stellung nehmen und mit der bereits mehrfach angesprochenen Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung um 30 Millionen € beginnen. Sie können sich vorstellen, dass diese Kürzung seitens des VDV nachdrücklich abgelehnt wird. Die Gründe dafür sind hier

auch gerade schon von verschiedenen Rednern skizziert worden. Die Infrastruktur insbesondere der Stadtbahnunternehmen ist notleidend geworden. Wir haben einmal den Investitionsbedarf untersuchen lassen. Allein für die ortsfesten Infrastrukturen liegt der Investitionsbedarf bei 1,1 Milliarden €. Die Deckungslücke zwischen dem, was die Unternehmen und Kommunen leisten können, und dem, was notwendig ist, beträgt ungefähr 800 Millionen € – für die nächsten fünf Jahre über alle Unternehmen gerechnet; und fünf Jahre sind ein Betrachtungszeitraum, den man noch sehr präzise abschätzen kann. Bei den Fahrzeugen sieht es ähnlich aus. Dort sind Investitionen von 630 Millionen € notwendig. Davon können die Unternehmen ungefähr ein Drittel selber finanzieren. Auch hier besteht also eine Deckungslücke von rund 430 Millionen €.

Die Konsequenzen dieser ungedeckten Finanzierung sind heute schon merkbar und spürbar, wenn auch nur im Kleinen und sehr vielfältig. Das Beispiel der Streckenstilllegung in Mülheim spielte hier in der Diskussion bereits eine Rolle. Andere Punkte sieht man nur im Verborgenen, weil sie von ihrer Struktur her kleinteilig sind. Ein Blick in die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigt, dass die Leistungen im Stadtbahnbereich trotz erheblicher Nachfragezuwächse von 2004 bis 2010 – das sind die letzten verfügbaren Zahlen – um gut 2,2 % zurückgegangen sind. Wir haben hier also die fatale Situation, dass die Zahl der Fahrgäste deutlich steigt und dass die Fahrgäste um insgesamt 13 % weiter reisen, dass die Betriebsleistung aber um über 2 % zurückgefahren wird.

An zwei konkreten Beispielen wird das besonders deutlich. Oberhausen – die Stadt, in der unser Verkehrsminister zu Hause ist – hat die Busleistungen von 2002 bis 2012 um 18 % reduziert. Die nächste Leistungskürzung kommt jetzt. Das heißt, dass in Oberhausen heute schon jeder fünfte Bus stillgelegt bzw. aus dem Fahrplan genommen worden ist. Wuppertal hat beschlossen – das ging in den letzten Tagen durch die Presse –, die Busleistungen um 10 % zurückzufahren. Man sieht also: Die Finanzknappheit führt dazu, dass an erster Stelle bei den Betriebsleistungen gespart wird.

In einer Stadt gab es auch einen interessanten Fall. Dort fielen in einem U-Bahnhof die Kacheln von der Wand. Dann wurde schon darüber diskutiert, ob es aus Gründen des Denkmalschutzes – das muss man sich einmal vorstellen – nicht sinnvoll wäre, diese Kacheln im Originalton nachbrennen zu lassen. Wir haben also im Grunde schon zwei Modernisierungsschritte übersprungen und denken jetzt darüber nach, die Anlagen so herzurichten, dass sie einen gewissen musealen Charakter haben.

Deshalb ist es aus unserer Sicht erstens erforderlich, auf die Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung schlicht zu verzichten.

Zweitens ist es notwendig, die Förderfähigkeit von Erneuerungsinvestitionen unmissverständlich mindestens in den Verwaltungsvorschriften klarzustellen, damit dieses Problem jetzt systematisch angegangen werden kann, und zwar kurzfristig systematisch angegangen werden kann.

Mittelfristig werden wir wahrscheinlich zwei weitere Dinge machen müssen. Zum einen sollten wir eine Anleihe beim Finanzierungssystem der Infrastruktur der Bahn nehmen. Dort sind, wie wir beobachten, sehr gute Erfahrungen mit dem Konstrukt der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen gemacht worden. Es wird präzise beschrieben, wer wofür verantwortlich ist und wer aus welchem Topf wie viel Geld bekommt, um diese Aufgabe zu erfüllen. Im Bahnbereich ist das für Neu- und Ausbau, für Grunderneuerung und für die laufende betriebliche Instandhaltung präzise geregelt worden. Ich glaube, dass es uns auch bei der ortsfesten Stadtbahninfrastruktur weiterhilft, wenn wir uns relativ kurzfristig darüber verständigen, wie die Lasten aufgeteilt werden.

Wer einen Blick auf die etwas weiter zurückliegende Geschichte wirft, wird feststellen, dass genau dies der Grundgedanke war, der dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zugrunde lag. Die Kommunen waren mit der Instandhaltung bzw. dem Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur überfordert und haben deshalb das Förderinstrument des GVFG erhalten. Die Idee war, dadurch die heruntergekommene, nach dem Krieg nur notdürftig geflickte Infrastruktur auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen. Genau an diesem Punkt, dass die Infrastruktur auf einen zeitgemäßen Stand gebracht werden muss, sind wir heute wieder.

Wer sich die Zahlen anschaut, sieht aber auch, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Nordrhein-Westfalen im selben Umfang dotiert ist wie Ende der 70er-Jahre. Real kommt heute aus dem GVFG bei uns also nur noch ein Drittel des Geldes an, das man Mitte der 70er-Jahre für Nordrhein-Westfalen als notwendig erachtet hat. Auch das zeigt, wie unterfinanziert der Sektor Verkehr ist.

Als letzten Punkt möchte ich die Themen „Ziele“ und „Transparenz“ ansprechen. Wenn man sich die Begründung des Gesetzentwurfs durchliest, stellt man fest, dass die Begründung der Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung mit einer nachprioritären Verwendung von Mitteln gerechtfertigt wird. Es wäre schön, wenn an dieser Stelle Transparenz geschaffen würde, indem deutlich gemacht würde, worin diese nachrangige Priorisierung gesehen wird, damit das in Zukunft vermieden wird. Ich habe gerade den bestehenden Erneuerungsbedarf skizziert. Meines Erachtens wäre es wenig hilfreich, wenn wir in einigen Jahren wieder eine Diskussion führen und dann feststellen, dass die Investitionsmittel aus Sicht desjenigen, der über die Verteilung befindet, nachrangig verwendet werden.

Wir würden uns sehr freuen, wenn die Diskussion, die Herr Mann gerade angemahnt hat, kurzfristig geführt würde und wir uns über Ziele unterhalten könnten, an denen sich die Verteilung der Fördermittel in der Zukunft orientiert. – Herzlichen Dank.

Johannes Krems (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen):
Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte zu den 60 von Ihnen gestellten Fragen nicht im Einzelnen Stellung nehmen, sondern mich aus Zeitgründen auf zwei Aspekte konzentrieren.

Erstens. Wenn ein Gesetz überarbeitet wird, fragt man sich manchmal: Sind alle Regelungen des Gesetzes sinnvoll? Haben sie sich in der Praxis bewährt? Dieser Aspekt spielt anscheinend gar keine Rolle mehr. Aus unserer Sicht, aus der Sicht der privaten Omnibusunternehmen in Nordrhein-Westfalen, hat sich die Umwandlung der landesweiten Fahrzeugförderung in die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW nicht bewährt. Nachdem die Fahrzeugförderung vorher landesweit erfolgt war, hat man das Geld den Aufgabenträgern zugewiesen. Mit dieser Zuweisung haben wir einige Erfahrungen machen dürfen. Grundsätzlich ist festzustellen: Die Vorstellung des Ministeriums und des Landes, dass die Aufgabenträger beim Einsatz des Geldes eventuell einheitlich vorgehen werden, hat sich als Trugschluss erwiesen. Einige Aufgabenträger verwenden das Geld weiterhin für die Fahrzeugförderung; andere setzen es für eigene Projekte ein.

Welche praktischen Probleme damit verbunden sind, will ich Ihnen am Beispiel einer Linie eines privaten Omnibusunternehmens schildern. Sie führt von der Stadt Solingen über den Rheinisch-Bergischen Kreis und Leverkusen nach Köln. Solingen gehört zum VRR. Dort findet nach wie vor eine Fahrzeugförderung im alten Stil statt. Der Rheinisch-Bergische Kreis hat die Fahrzeugförderung eingestellt. Leverkusen hat sie ebenfalls eingestellt. Köln hat sie einige Jahre – dazu komme ich gleich noch – sehr kreativ ausgelegt und in diesem Jahr wieder eingeführt. Was passiert jetzt? Der Bus, der in Solingen losfährt, müsste eigentlich an der Grenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis haltmachen. Da der Rheinisch-Bergische Kreis nicht fördert, hat er offensichtlich kein Interesse an einem modernen Fahrzeugpark. Daher müssen alle Fahrgäste in ein nicht gefördertes Fahrzeug umsteigen, das entsprechend älter ist. Dieser Bus würde dann über Leverkusen, das auch nicht fördert, bis zur Stadtgrenze von Köln fahren. Weil Köln jetzt wieder fördert, dürften die Fahrgäste dort wieder in einen modernen Bus umsteigen.

Daran wird die Problematik deutlich, die damit verbunden ist, dass es keine Absprache zwischen den Aufgabenträgern gibt und dass die Fahrzeugförderung nicht von allen weitergeführt wird. Für mich ist es nur eine Frage der Zeit, bis der VRR oder die Stadt Köln eventuell sagen: Warum sollen wir denn auch den Rheinisch-Bergischen Kreis und die Stadt Leverkusen damit beglücken, dass wir nach wie vor eine Fahrzeugförderung – die der Unternehmer dann aber auch nur noch anteilig bekommt – gewähren?

Ein weiteres Problem ist, dass man als Aufgabenträger dann das Geld hatte und es nicht unbedingt in die Fahrzeugförderung stecken wollte. Also hat man andere Projekte gefunden, für die man das Geld verwendet. Zum Beispiel kam der Kreis Lippe auf den glorreichen Gedanken, dass für alle Busse, die im Kreis Lippe unterwegs sind, zwar nach wie vor eine Förderung gewährt wird – aber dafür, dass sie eine Fahrzeuglackierung mit der Aufschrift „Lippemobil“ bekommen. Ich frage mich: Welchen Sinn hat die Aufschrift „Lippemobil“ für die einzelnen Fahrgäste?

Einige Kommunen sind dazu übergegangen, das Geld weiterhin für die Fahrzeugförderung zu verwenden, aber nur Straßenbahnwagen zu fördern. Erstaunlicherweise waren das die Städte, in denen die Straßenbahnen auch von den eigenen Unter-

nehmen betrieben werden. Köln hat das bis 2011 getan und nur die Straßenbahnen gefördert. Damit beschränkte sich die Förderung auf die Kölner Verkehrs-Betriebe. Bielefeld macht das Gleiche – Sie sehen: nicht nur die Rheinländer kommen auf findige Ideen; auch die Westfalen sind kreativ – und fördert nur Stadtbahnwagen, die dort von dem eigenen Unternehmen betrieben werden.

Andere Aufgabenträger haben gesagt: Wir haben sowieso zu wenig Geld in unseren Kassen; wenn wir jetzt vom Land pauschal das Geld für den ÖPNV zugewiesen kriegen, sparen wir unsere eigenen Mittel ein. – Zum Beispiel der Kreis Euskirchen setzt keine eigenen Mittel mehr ein, sondern verbraucht die Mittel, die er aus der ÖPNV-Pauschale bekommt.

Deswegen bitten wir Sie, darüber nachzudenken – ich weiß, dass das sehr schwierig ist, wenn man den Kommunen erst einmal das Geld gegeben hat –, diese Mittel zumindest teilweise wieder landesweit gesteuert für die Fahrzeugförderung zu verwenden.

Zweitens. Lassen Sie mich einige Zahlen aus dem Jahr 2011 nennen, um Ihnen die Bedeutung des Busses im Vergleich zur Bahn zu verdeutlichen. Insgesamt wurden im ÖPNV knapp 2,5 Milliarden Fahrgäste befördert. Davon beförderten die Eisenbahnen 378 Millionen Fahrgäste, die Straßenbahnen immerhin 730 Millionen Fahrgäste und die Omnibusse 1,46 Milliarden Fahrgäste. Wir reden hier immer über den RRX und über sämtliche anderen Mittel. Unsere große Befürchtung ist, dass der RRX, wenn er wirklich einmal kommen wird, so viel Geld erfordern wird, dass die anderen Verkehrsmittel zu kurz kommen. Denken Sie bitte daran, dass die 1,46 Milliarden Fahrgäste, die mit dem Bus unterwegs sind, auch eine entsprechende Förderung bekommen müssen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte kurz vier Punkte ansprechen, auf die wir auch in unserer schriftlichen Stellungnahme eingegangen sind.

Erster Punkt: Rhein-Ruhr-Express. Sollte man ihn im Gesetz nennen oder nicht? Das kann man machen. Systematisch halten wir dies allerdings nicht für zwingend. Insbesondere sehen wir sehr kritisch – das wurde hier bereits angemerkt –, dass man in der Verordnung eine Momentaufnahme eines Linien- und Haltekonzeptes, das bis 2020 ff. ja noch die eine oder andere Verbesserung erfahren könnte, als Vorgabe festschreibt, an die sich ab sofort alle halten sollen. Das finden wir problematisch. In dieser Detaillierung sollte man das nicht tun. – Zu den Fahrzeugen wurde auch schon einiges gesagt.

Zweiter Punkt: Klimaschutzziele und CO₂-Emissionen. In diesem Zusammenhang erinnere ich an die Anhörung, die am 23. Januar 2012 hier im Landtag stattgefunden hat. Wenn man sich den Bereich Verkehr anschaut, kommt man zu einem eher ernüchternden Ergebnis. Einerseits spielt der Verkehr zwar keine so große Rolle wie in anderen Ländern, sondern hat nur einen Anteil von 10 %. Andererseits sind die Treibhausgasemissionen aber seit gut zehn Jahren unverändert. Auf Deutsch: Trotz

der von uns zum Teil durchaus begrüßten Politik der verschiedenen Landesregierungen – Fahrradförderung sowie Förderung von SPNV und ÖPNV; dazu sind wir hier verschiedentlich in diversen Runden zusammengekommen – hat es netto bislang keinen Beitrag des Sektors Verkehr zum Klimaschutz in NRW gegeben. Das ist tragisch, erst recht vor dem Hintergrund der Finanzierungsprobleme, die auch schon angesprochen wurden. Das leitet wieder ein bisschen über den Tag hinaus und verdeutlicht, was denn passieren müsste, wenn wir einmal tun würden, was eigentlich geschehen sollte.

Dritter Punkt: SPNV-Pauschale und Kürzung der Investitionsförderung. Wir sind entschieden der Meinung, dass einerseits die Aufstockung der SPNV-Mittel sinnvoll ist, dass dies andererseits aber nicht zulasten der Investitionen erfolgen darf. Ich erinnere daran, dass der Bund bei der Erhöhung der Mehrwertsteuer aus unserer Sicht zu Recht darauf hingewiesen hat, dass diese Erhöhung auch zu entsprechend höheren Einnahmen für NRW führt. Sie belaufen sich nach meinem Kenntnisstand auf 1 Milliarde € oder sogar mehr pro Jahr. Es gibt also einen gewissen Spielraum, den man dazu nutzen könnte, diese Kürzung zulasten der Investitionen auszugleichen. Bei allen finanziellen Restriktionen, die natürlich auch hier bestehen, sollte das hoffentlich doch noch möglich sein.

Vierter Punkt: Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs. Das finden wir sinnvoll – wobei es sich hier um eine eher weiche Formulierung handelt. Ich glaube nicht, dass nennenswerte Restriktionen und Rückforderungen von Mitteln drohen. Von der Tendenz her finden wir das aber sinnvoll. Wir unterstützen auch nachdrücklich die Position des NWL, dass Verbundgrenzen für den Fahrgast keine Grenzen sein sollten. Insbesondere möchten sich viele Fahrgäste sicherlich nicht mit Orten wie Langenfeld, Dormagen, Herrath oder Kamen herumschlagen, weil sie dahin wollen, wo die Menschen Ziele haben: nach Düsseldorf, nach Hamm, nach Köln usw. Das sollte ihnen auch mit einem Tarif ermöglicht werden. Für den westfälischen Raum bedeutet das, dass er insbesondere mit Dortmund, Hagen und einem Teil des Ennepe-Ruhr-Kreises verbunden sein sollte.

Verstärkend wirkt sich in diesem Zusammenhang die Tatsache aus, dass der alternativ denkbare NRW-Tarif immer noch eine Art Krücke ist. Ich will Ihnen mein Lieblingsbeispiel nennen. Obwohl man eine Monatskarte Bochum–Hamm hat, muss man für die Nutzung der U-Bahn neu bezahlen, wenn man zum BVB in Dortmund will. Das ist alles noch nicht überzeugend. Insofern sehen wir die Priorität eher bei den Verbundtarifen. Unabhängig davon sollte natürlich auch der NRW-Tarif weiterentwickelt werden, zum Beispiel durch weitere tarifliche Angebote. Da können wir uns durchaus noch das eine oder andere vorstellen, beispielsweise ein NRW-Anschluss-Tagesticket für Zeitkarten. Es gibt noch viele Möglichkeiten, das Ganze weiterzuentwickeln – bis hin zu Vereinfachungen an den Automaten dahin gehend, dass man die Verbundgrenze nicht mehr selber eingeben muss, sondern der Automat sie automatisch berücksichtigt: Man muss nur noch eingeben, dass man nach Köln will und eine Monatskarte hat, die bis zur Verbundgrenze gilt; dann kommt das richtige Ticket heraus. – Vielen Dank.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Möglichkeit, hier zu unserer schriftlichen Stellungnahme mündlich noch etwas hinzuzufügen. – Die Revision der Pauschalen führt auf den ersten Blick weitgehend zu einem besseren Ergebnis als die bisherigen Verteilungen. Die bisherigen Maßstäbe waren also nicht so gut wie die jetzt gewählten. Allerdings fehlt uns die nächste Revisionsklausel. Zum Beispiel finde ich es nicht sehr sinnvoll, dass die Einwohner-, Fahrleistungs- und Flächenverteilung von 2011 ab 2014 festgeschrieben wird, ohne dass klar ist, bis wann diese Festlegung gilt. Sie kann ja nicht langfristig tragen. Im Prinzip ist dieses Gesetz an vielen Stellen wieder ein Übergangsgesetz. Wir wissen, dass wir hier wieder zusammensitzen werden, wenn die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel im Bund gelaufen ist; denn dann gilt es, für die gesamte Förderung erneut einen Kassensturz zu machen und wahrscheinlich auch zu anderen Verteilmechanismen zu kommen.

Was die Verteilung der Mittel nach § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs angeht, halten wir es für sinnvoll, die verschiedenen Verkehrsmittel nach ihrer Bedeutung zu gewichten, also den Schienenverkehr stärker als den Busverkehr. Aber auch beim Busverkehr möchten wir nicht ganz auf eine Gewichtung verzichten. Herr Linnenbrink hat dargestellt, wie ein vernünftiges ÖPNV-Konzept für den ländlichen Raum aussieht. So wurde es dort auch verwirklicht. In anderen Räumen sieht das aber völlig anders aus. Solche Betriebsleistungen sollten wir nicht gleich gewichten. Das gibt es selbst bei kommunalen Unternehmen. Ich kenne einen Landkreis im Bereich des AVV, in dem in den Schulzeiten und in den Ferienzeiten total verschiedene Fahrpläne gelten. In den Ferienzeiten gibt es gute Anschlüsse; da fährt man Takt. In den Schulzeiten gibt es nur einzelne Busse, die die Anschlüsse halten; alle anderen richten sich nach den Schulen. Das gilt dort für fast alle Regionallinien. So etwas kann nicht nach den Betriebsstunden und Kilometerleistungen gleich gewichtet werden. Da muss auch eine Qualitätskomponente berücksichtigt werden. Das Gleiche gilt für die Einbeziehung der bedarfsgesteuerten Verkehre. Ein Anrufsammeltaxi hat auch einen etwas geringeren Wert als ein Taxibus, der tariflich völlig integriert ist. Das sollte bei der Verteilung der Mittel auch Berücksichtigung finden.

In Bezug auf den RRX wird gelegentlich die Befürchtung geäußert, der RRX könne dem übrigen Nahverkehr quasi den Garaus machen, weil er alle Betriebsmittel an sich ziehe. Diese Gefahr sehe ich nicht. Die Linien, die demnächst als spätere RRX-Linien zur Ausschreibung kommen, sind die lukrativsten Linien in ganz NRW. Falls es dort nicht gelingt, die notwendigen Betriebsmittel deutlich günstiger einzukaufen, hätte der Wettbewerb im SPNV tatsächlich versagt. Wenn wir dort wieder zu 8 bis 10 € pro Kilometer kommen, ist der RRX unfinanzierbar. Ich gehe aber davon aus, dass diese einnahmestarken Linien mit deutlich besseren Ergebnissen aus dem Wettbewerb kommen.

Was die Zukunft angeht, brauchen wir gar nicht in die Schweiz zu schauen, obwohl wir das als Bahnfreunde gerne tun, sondern nur in die benachbarten Niederlande. Wenn Sie den Niederländern etwas von einem schnellen Zug erzählen, der jede Viertelstunde fährt, lachen die Niederländer nur noch. Das haben sie in einem gro-

ßen Netz – nicht nur innerhalb der gesamten Randstad, sondern auch bis nach Arnhem, Nijmegen und Eindhoven, in Kürze sogar bis nach Sittard kurz vor der deutschen Grenze. So etwas ist dort möglich. Die Niederländer haben auch eine völlig andere Bewirtschaftung des Netzes bezüglich der Stationspreise und der Trassenpreise. Das hat zu Mehrverkehren geführt. Bei uns ist die Entwicklung seit zehn Jahren quasi zum Stehen gekommen; nach dem ITF 2 hat sich nichts mehr getan. In dieser Zeit ist in den Niederlanden auf vielen Strecken das Angebot verdoppelt worden. Im Schnitt liegt es etwa 50 % höher als vor zehn Jahren. Das ist wirklich ein bedarfsgerechtes Angebot, mit dem man tatsächlich hinkommen kann. Grundsätzlich sind die Linien dort im Halbstundentakt geplant und getaktet. Davon gibt es nur ganz wenige Ausnahmen.

Verbundtarife analog den Grenzen der Aufgabenträger entsprechen nicht unbedingt dem Empfinden des Fahrgastes. Dafür hat er meist wenig Verständnis. Der Fahrgast schaut zuerst nach üblichen Verkehrsrelationen. Dort hätte er gerne einen Verbundtarif. Einerseits möchte ein Fahrgast für Relationen innerhalb eines Ballungsraums einen Verbundtarif haben. Da ist es schon etwas hinderlich, dass von Bochum nach Hamm oder von Ratingen nach Köln kein Verbundtarif gilt. Innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr haben wir weiterhin drei verschiedene Tarife. Der vierte Tarif, den wir früher noch hatten, der VGN-Tarif, ist jetzt mit Ach und Krach in den VRR-Tarif integriert worden. Ich sage „mit Ach und Krach“, weil dafür einige spezifische Besonderheiten – Preisstufe E auf den wichtigsten Relationen – eingeführt wurden. Das ist noch keine befriedigende Regelung. Andererseits möchte ein Fahrgast aus dem ländlichen Raum mit einem Verbundtarif möglichst direkt in die für ihn relevanten Oberzentren kommen. Das sind beispielsweise für den Hochsauerlandkreis weder Paderborn noch Siegen noch Münster noch Bielefeld, sondern Dortmund und Hagen. Dies muss auch weiterhin gewährleistet sein. Insofern müssen wir bei der Weiterentwicklung der Tarife nicht nur nach Aufgabenträgerschaften, sondern auch nach typischen Verkehrsrelationen schauen.

Nun komme ich zum Thema „Tariffenster“. Vielleicht können wir uns darauf einigen, dass das, was wir heute haben, schon ein einheitlicher Gemeinschaftstarif ist. In jedem Tarif finden Sie solche lokalen Differenzierungen. Beim VRS gilt in Köln ein anderer Tarif als in Leverkusen – Preisstufe 1b statt Preisstufe 1a. Beim VRR haben die Zeitkarten in Düsseldorf einen anderen Preis als die Zeitkarten in Viersen – Preisstufe A2 statt Preisstufe A1. Wenn solche Differenzierungen weiterhin erlaubt sind, sehe ich überhaupt kein Problem, durch Zusammenführung der jetzigen Tarife im NVR-Bereich und im NWL-Bereich zu einem einheitlichen Gemeinschaftstarif zu kommen – mit den örtlichen Besonderheiten, die dort von der Anzahl her vielleicht etwas größer sind, aber immer nur im Orts- und Nachbarortsverkehr gültig sind, während ab einer bestimmten Preisstufe ein völlig einheitlicher Tarif gilt. Das muss eigentlich gewährleistet sein. Es geht eher um die Semantik, was man denn unter einem einheitlichen Gemeinschaftstarif versteht.

Letzter Punkt: Erhalt der Infrastrukturen. Das ist nicht nur eine Frage der Finanzierung, sondern auch der Überwachung. Hier erinnere ich an das Beispiel von Mülheim. Eine Infrastruktur muss dauerhaft unterhalten werden. Man kann sich nicht ir-

gendwann darauf zurückzuziehen, zu sagen: Jetzt ist sie so verkommen; dass eine Instandsetzung viel zu viel kosten würde; damit ist ihr weiterer Betrieb unwirtschaftlich. – So kann es nicht gehen.

In der Tat stehen die Städte mit Stadtbahninfrastrukturen bzw., genauer gesagt, die Städte mit Tunnelstrecken vor ganz großen Aufgaben. Wenn wir aber dahin kommen sollten, auch die Erneuerung dieser Anlagen zu finanzieren, muss aus meiner Sicht eindeutig eine erneute gesamtwirtschaftliche Prüfung der Förderfähigkeit solcher Maßnahmen erfolgen. Bei manchen Tunnelstrecken wäre es gesamtwirtschaftlich sinnvoller und auch aus Fahrgastsicht eine wesentlich günstigere Lösung, sie wieder an die Oberfläche zu holen. Das bitte ich in diesem Zusammenhang auch zu beachten. – Ich danke Ihnen.

Dr. Godehard Franzen (Bielefeld pro Nahverkehr): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich vertrete eine gemeinnützige regionale Organisation, die sich in Ostwestfalen-Lippe für Verbesserungen im ÖPNV einsetzt, und möchte vier Punkte ansprechen, die ich in der schriftlichen Stellungnahme auch ausführlich dargestellt habe.

Erstens: Barrierefreiheit. Dieses Thema ist heute schon verschiedentlich angesprochen worden. Trotz mancher Anstrengungen sind die ÖPNV-Anlagen in Nordrhein-Westfalen noch weit von einer Barrierefreiheit entfernt. Deshalb sollte der Landtag die Chance nutzen, in das ÖPNV-Gesetz klare Ziele und Vorgaben hinsichtlich der Barrierefreiheit hineinzuschreiben. In § 2 des Gesetzentwurfs finden sich Formulierungen, die nach unserer Auffassung völlig unzureichend und schwammig sind. In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir dazu konkrete Formulierungsvorschläge gemacht. Allerdings müssten die gesetzlichen Vorgaben dann auch von einem Förderprogramm für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen flankiert werden.

Zweitens: Gemeinschaftstarif. Im Grundsatz wird jeder das Ziel, Gemeinschaftstarife in den Verbünden einzuführen, befürworten. Für den NWL stellt sich dieses Ziel allerdings wegen der Größe und des Zuschnitts des Verbundraums völlig anders dar als für die beiden anderen Verbünde. Wir warnen vor Haurucklösungen. Letztlich hat man es an dieser Stelle mit einer Gratwanderung zwischen dem Problem der Tarifiergiebigkeit und dem Problem faktischer Preiserhöhungen für eine große Anzahl von Nutzern, vor allen Dingen von Stammkunden, zu tun. Hier muss mit Sorgfalt und Behutsamkeit verhandelt werden, um einen für alle verträglichen Weg zu finden.

Die in § 11 Abs. 5 angedrohte Sanktionierung bei Verletzung der Hinwirkungspflicht halten wir für völlig unsinnig. Diese Drohung geht nach unserer Auffassung auch ins Leere, weil eine Kürzung der Betriebsmittel vor Gericht keinen Bestand haben dürfte – nicht zuletzt deshalb, weil die Tarifhoheit nach dem Personenbeförderungsgesetz nach wie vor bei den Verkehrsunternehmen liegt. Diese Vorschrift ist also unsinnig.

Drittens: Aufteilung der Betriebsmittel. Wir halten es nicht für vertretbar, dass die Quotierung der Mittel künftig durch Rechtsverordnung erfolgen soll, ohne dass Struk-

turparameter festgelegt werden, an denen sich die Quotierung zu orientieren hat und ohne dass der zuständige Landtagsausschuss zustimmen muss. Ich jedenfalls würde mich als Landtagsabgeordneter nicht derart ausbremsen lassen. Der gutachterlich ermittelte Finanzierungsbedarf, der dem Entwurf der entsprechenden Rechtsverordnung allein zugrunde liegt, ist nach unserer Auffassung ein problematischer Parameter, weil er von Faktoren wie Ausschreibungsquote, Gestaltung der Verkehrsverträge, Tarifergiebigkeit etc. abhängt. Das Ergebnis wird nach unserer Befürchtung sein – etwas undiplomatisch formuliert –: Wer gut gewirtschaftet hat, kriegt weniger.

Die Quotierung muss im Wesentlichen an den objektiven Parametern Einwohnerzahl, Fläche und Betriebsleistung festgemacht werden. Diese Kriterien müssen transparent dargestellt werden.

Im Übrigen verwundert es uns, dass die Gesetzesänderung mit dem Erfordernis der Flexibilität begründet wird, die Verordnung aber gleichwohl Quoten bis 2015 fest schreibt. Das ist ein merkwürdiger Widerspruch.

Viertens: Aufteilung der Investitionsmittel nach § 12. Es ist wiederholt angesprochen worden, dass die Reduktion des Gesamtvolumens auf 120 Millionen € nicht akzeptabel ist. Statt Kürzungen brauchen wir im gesamten ÖPNV eine Investitionsoffensive, die im Übrigen ein im besten Sinne des Wortes nachhaltiges Konjunkturprogramm wäre. Auch die neue Quotierung ist nach unserer Auffassung nicht hinnehmbar.

Ich formuliere es einmal ein bisschen weniger diplomatisch, als Herr Dr. Paßlick vom NWL das vorhin getan hat. Ab 2007 ist der NWL bei der Quotierung krass benachteiligt worden, weil die durch die Fußball-WM geprägte Investitionsperiode von 2002 bis 2006 zugrunde gelegt wurde. Die Anhebung der Quote von 10,7 auf 16,7 % ist zwar zu begrüßen. Die Quote steht aber dennoch im krassen Gegensatz zu zentralen Strukturdaten.

Wer die Begründung zu diesem Paragraphen liest, findet nur kryptische Andeutungen. Ehrlich gesagt, würde ich mich als Landtagsabgeordneter nicht mit einer derart mageren Begründung abspesen lassen. Im letzten Satz der Begründung zu § 12 Abs. 2 heißt es wörtlich:

„Als Parameter für die Berücksichtigung der kommunalen Fördervorhaben wurden darüber hinaus auch Fläche und Einwohnerzahl zur Bildung der neuen Quote herangezogen.“

Der NWL soll 16,7 % der Mittel bekommen, hat aber einen Einwohneranteil von 33 % und einen Flächenanteil von 50 %. Das passt nicht zusammen. – Ich stehe für Fragen gerne zur Verfügung.

Melanie Schliebener (Schlichtungsstelle Nahverkehr): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, aus Sicht der Schlichtungsstelle Nahverkehr zu diesem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. – Aus den Eingaben, die auf unseren Tischen landen, greife ich einige Aspekte heraus, die die Kundenzufriedenheit und die Weiterentwicklung des ÖPNV durch einen Gemeinschaftstarif betreffen. Hierzu möchte ich einige Stichpunkte ansprechen.

Zur Steigerung der Fahrgastzahlen: Es ist wichtig, den ÖPNV noch komfortabler und kundenfreundlicher zu gestalten, um der Zielsetzung, mehr Fahrgäste zu gewinnen, gerecht zu werden. Dazu gehören

- soweit möglich, eine Aufstockung der Kapazitäten im Berufsverkehr
- soweit nötig, eine Optimierung der Taktung
- gegebenenfalls eine Einbindung der Bahncard in die Tarifgestaltung
- Fahrgastinformationen auch an den Haltestellen und Bahnsteigen zeitnah, transparent und korrekt, insbesondere auch der Hinweis auf Fahrtalternativen
- Gute und kundenfreundliche Angebote wie die Mobilitätsgarantie müssen offensiv kommuniziert werden, damit sie auch genutzt werden können.
- Die Preise müssen moderat bleiben, damit der ÖV eine interessante Alternative zum Individualverkehr bleibt.

Zum Sozialticket: Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben und ein wichtiger Baustein der Daseinsvorsorge. Insofern ist ein Sozialticket erstrebenswert. Es sollte aber nicht zu einer allgemeinen Teuerung der Fahrscheine führen. Das würde bei der Gesamtheit der Fahrgäste wiederum Unmut auslösen. Insofern vermute ich, dass ein solches Ticket nur mit zusätzlichen Landesmitteln umgesetzt werden kann.

Zur Barrierefreiheit: Den Ausbau der Barrierefreiheit sehen wir als unabdingbar an. Eine schnelle und umfassende Umsetzung ist anzustreben. Wenn ein mobilitätseingeschränkter Fahrgast barrierefrei einen Zug erreicht, muss auch gewährleistet sein, dass er sowohl den Zug als auch den Bahnsteig ebenso barrierefrei wieder verlassen kann und Umstiege gewährleistet sind.

Zum Gemeinschaftstarif: Den Eingaben bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr gerade rund um das Thema „erhöhtes Beförderungsentgelt“ kann man einen sehr großen Bedarf nach einfachen und transparenten Tarifen entnehmen. Viele erhöhte Beförderungsentgelte basieren auf falschem Verständnis, Missverständnis und Unkenntnis der Fahrgäste. Was Übergänge von einem System auf das andere betrifft, müssen die Grenzverkehre für die Fahrgäste klar und auch lösbar sein. Darüber hinaus sollte man versuchen, möglichst viele Regelungen einheitlich zu handhaben – Altersgrenzen für Kinder, Mitnahmeregelungen in den Abendstunden, Kaufen und Abstempeln des Fahrscheins im Fahrzeug oder vor Fahrtantritt, Regelungen zur Fahrradmitnahme usw. –, um möglichst viele klare Strukturen zu entwickeln. – Danke schön.

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Ebbers, ich würde von Ihnen gerne etwas präziser hören, welche Stadtbahnstrecken denn über die Erde gehören, damit ich das auch entsprechend verwerten kann.

Herr Wente, Sie sprachen davon, dass die Betriebsleistungen in Oberhausen um 18 % gekürzt wurden und in Wuppertal um 10 % reduziert werden sollen. Vor dem Hintergrund des Gedanken „Verkehr finanziert Verkehr“ frage ich Sie: Wie groß ist

denn der Beitrag von zu niedrigen Preisen daran? Oder geht es dabei grundsätzlich um Fragen staatlicher Finanzierung?

Henning Rehbaum (CDU): Meine Frage richtet sich an Herrn Krems und Herrn Wente. Herr Krems hat den Systemwechsel bei der Fahrzeugförderung erwähnt. Während wir früher eine landeseinheitliche Regelung für alle Unternehmen hatten, gibt es heute eine Regelung pro Landkreis oder pro Aufgabenträger. Das klingt nicht nur nach Chaos für die Unternehmen, sondern auch nach sehr viel Bürokratie. Können Sie Aussagen dazu treffen, zu welchen Auswirkungen in den Personalhaushalten der Unternehmen und der Aufgabenträger das geführt hat?

Oliver Bayer (PIRATEN): Herr Ebbers, Sie haben gesagt, dass die Verteilung eigentlich nur fortgeschrieben werde. Teilen Sie denn die von Herrn Dr. Franzen geäußerte Ansicht, die Fußball-WM sei mit dafür verantwortlich, dass es eine etwas ungleiche Verteilung gebe?

Herr Dr. Paßlick hat einen landesweiten Gemeinschaftstarif als illusorisch dargestellt. Herr Ebbers und Herr Dr. Franzen, wie bewerten Sie diese Einschätzung? Schließlich haben Sie einen landesweiten Gemeinschaftstarif als grundsätzlich möglich bezeichnet und darauf hingewiesen, dass auch in den jetzigen Gemeinschaftstarifen Unterschiede vorhanden sind.

Dieter Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herr Schemmer, in der Tat gibt es in Nordrhein-Westfalen nach wie vor ein durchaus spürbares Gefälle bei den Preisen – auch bei vergleichbarer Leistung. Der VRS aus Köln hat in letzter Zeit eine Preispolitik verfolgt, die die Nutzer sehr intensiv mit in die Finanzierung einbezieht. Obwohl dort die Preiserhöhungen deutlich über der Inflationsrate lagen, gab es noch nennenswerte Nachfragezuwächse. Das zeigt, dass der Markt bei einem angemessenen Angebot durchaus in der Lage und bereit ist, einen zusätzlichen Preisaufschlag zu akzeptieren. Dieses Geld wurde vom VRS dann natürlich in den Verkehr investiert. Der VRR ist etwas zurückhaltender, was die Preise anbelangt. Allerdings muss man konstatieren, dass es im VRR-Raum erhebliche Kaufkraftunterschiede gibt. Der Unterschied in Sachen Kaufkraft zwischen Düsseldorf und Wanne-Eickel ist sicherlich größer als zwischen Düsseldorf und Köln. Düsseldorf ist aber von der Tarifbildung im VRR abhängig. Persönlich sehe ich da aber durchaus noch Potenziale, wenn auch sehr differenziert. Die Problematik ist auch aus dem westfälischen Bereich deutlich geworden. Dort gibt es ebenfalls Preisunterschiede. Jetzt hat man natürlich Angst, dass ein Gemeinschaftstarif eher im unteren Drittel der bisherigen Preise liegen wird – mit der Folge, dass dort zukünftig Mittel zur Finanzierung von Betrieb und Investitionen fehlen.

Herr Rehbaum, bezüglich der Fahrzeugförderung wird Herr Krems sicherlich besser Auskunft geben können. Die gerade skizzierte Beobachtung kann ich aber nur teilen. Das ist letztlich das Ergebnis der Kommunalisierung. Jede Kommune hat als Aufgabenträger nun einmal das Recht, den Fördermaßstab so zu bestimmen, wie sie das

möchte. Das ist eine zwangsläufige Folge. Die damit verbundenen negativen Folgen sind hier in der Tat zu beobachten – insbesondere dann, wenn man nicht wie im VRR ein geschlossenes Finanzierungssystem hat, sondern wenn jeder Landkreis das macht, was er will. Dann gibt es andere Förderprioritäten und in der Folge einen ganz erheblichen Aufwand. Dabei ist nicht nur der Aufwand als solcher zu berücksichtigen, sondern auch die Tatsache, dass so etwas durchaus gefahrgeneigt sein kann; denn wenn Subventionen möglicherweise nicht ganz zweckentsprechend verwendet werden, könnte das noch völlig andere negative Folgen haben. Darauf möchte ich aber gar nicht im Detail eingehen. Quantifizieren kann man das Ganze allerdings leider nicht seriös.

Johannes Krems (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen):

Herr Rehbaum, ich kann mich der Aussage von Herrn Wente nur anschließen. In Euro und Cent kann man das wirklich nicht ausdrücken. Man kann das nur so beobachten. Es gab früher, als die Nahverkehrspläne eingeführt wurden, eine Planungspauschale für jeden Aufgabenträger. Nachdem die Nahverkehrspläne dann in der Welt waren, suchten natürlich insbesondere Mitarbeiter, die aus diesem Geld eingestellt wurden, neue Aufgaben. Dafür wird das Geld jetzt teilweise verbraucht. Das ist eigentlich eine interessante Frage. Ich fürchte aber, dass man auch an die Grenzen stoßen wird, wenn man ihr nachgeht; denn so genau wird keine Kommune bzw. kein Aufgabenträger die Mittel ausweisen.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen):

Herr Schemmer, Sie haben gefragt, was an die Oberfläche gehören würde. Das hängt davon ab, was dann jeweils zu investieren ist. Wir sind noch nicht so weit; aber wenn in einigen Jahren oder Jahrzehnten Totaltunnelsanierungen anstehen, ist wirklich zu prüfen, ob in Einzelfällen nicht besser an der Oberfläche gebaut werden kann. Zum Beispiel würde die Frage, ob man in Duisburg einen mehreren Kilometer langen Tunnel unter der Ruhr ohne Zwischenhalt wieder baut oder nicht besser die Hafenanlagen oberirdisch überquert, aus heutiger Sicht wahrscheinlich anders beantwortet. Eine entsprechende Sanierung müsste genauso wie ein Neubau einer vollständigen Bewertung unterstellt werden. Herr Dr. Rüberg, ich sehe auch die unterirdische Lösung in Gelsenkirchen in Richtung Bismarck und Zoo nicht als das Optimum an, zumal ein großer Teil der Trasse auch relativ störungsfrei oberirdisch als Straßenbahntrasse ausbaufähig gewesen wäre. Das kommt immer auf den Einzelfall an. Aus Kundensicht haben viele dieser Strecken heute insbesondere in Schwachverkehrszeiten aber eher mit Angsträumen als mit optimalen Mobilitätseinrichtungen zu tun. Daraus sollten wir für die Zukunft lernen. Im Übrigen sagen auch die kommunalen Unternehmen: Viele dieser Dinge würden wir heute nicht wieder bauen.

Herr Bayer, Sie haben zwei Punkte angesprochen, und zwar zum einen den landesweiten Tarif. Der heutige NRW-Tarif ist alles andere als ein Verbundtarif. Vielmehr handelt es sich dabei um den relationsbezogenen DB-Haustarif, bei dem der Fahrpreis nicht nur von Start und Ziel abhängt, sondern auch von der Fahrstrecke, was beim Verbundtarif üblicherweise nicht der Fall ist. Daher kann das für uns erst einmal

keine Grundlage sein. Die Möglichkeit, die drei großen Verbundbereiche tariflich so zu vereinheitlichen, dass es keine Friktionen gibt, sehe ich in den nächsten Jahren nicht. Dafür sind die Kaufkraftunterschiede zu groß. Herr Wente hat bereits darauf hingewiesen. Zwischen Düsseldorf und Gelsenkirchen liegen da schon Welten. Würden wir die Fahrpreise auf einem mittleren Niveau vereinheitlichen, bestände die Gefahr, dass in einigen Bereichen die Tarife zu wenig ergiebig sind, um das heutige Angebot zu finanzieren, und in anderen Bereichen die Tarife zu hoch sind, um die heutigen Fahrgäste bei der Stange zu halten. In beiden Fällen könnte das zu deutlichen Rückgängen der Fahrgastzahlen führen.

Zum anderen haben Sie die Mittelverteilung thematisiert. Ich habe ja gesagt, dass die bisherigen Verteilungen der Pauschalen – zum Beispiel der Investitionspauschale nach den Investitionen, die es in einem ganz bestimmten Zeitraum gegeben hat, in den auch noch die WM fiel – nicht besonders sachgerecht waren. Übrigens gab es sogar die Sonderregelung, dass die Investitionen im Zusammenhang mit dem Berlin/Bonn-Gesetz bewusst nicht eingerechnet wurden. Die jetzige Regelung wäre wesentlich sachgerechter, wenn man dabei darauf abstellen würde, welche Projekte in den letzten Jahren mit welchen Prioritäten angemeldet worden sind. Man stellt aber nicht auf die Anmeldung ab, sondern auf die tatsächliche Durchführung. Gerade im Ruhrgebiet ist es vielfach dazu gekommen, dass prioritäre Projekte nicht durchgeführt werden konnten, weil die Kommunen ihren Eigenanteil nicht aufbringen konnten bzw. aufbringen durften. Daher konnten dort weniger prioritäre Projekte durchgeführt werden, was sich letztlich nachteilig auf die Quote des VRR auswirkt. Welche prioritären Projekte in den nächsten Jahren anstehen, wird man schlicht und einfach noch einmal neu bewerten müssen, um auch für die nächsten Jahre zu einer sachgerechten Pauschale zu kommen.

Dr. Godehard Franzen (Bielefeld pro Nahverkehr): Herr Bayer, bezüglich Ihrer Frage zum landesweiten Gemeinschaftstarif ist Folgendes festzustellen: Die Tarifgrenzen von Verbundräumen liegen immer für einige Nutzerkreise falsch, weil bestimmte favorisierte Relationen Tarifgrenzen überschreiten. Daraus erwächst das Bedürfnis, die Tarifräume zu erweitern bzw. zusammenzuführen. Vom Grundsatz her ist ein Gemeinschaftstarif für NRW natürlich anzustreben. Man muss dann aber auch berücksichtigen, welcher Preis damit verbunden ist, und zwar hinsichtlich der Tarifiergiebigkeit und hinsichtlich des Preises für bestimmte etablierte, viel genutzte Relationen, die innerhalb bisheriger Verbundräume liegen.

Die Tarifpolitik der drei Verbundräume in Nordrhein-Westfalen ist in den vergangenen zehn bis 15 Jahren extrem unterschiedlich gewesen. Dies zusammenzuführen, ist eine richtige Herkulesaufgabe. Ich glaube auch nicht, dass das in den nächsten zehn Jahren erfolgen kann.

Im Übrigen sind mit einem Gemeinschaftstarif für NRW noch nicht alle Probleme gelöst. Schließlich gibt es auch noch Landesgrenzen. Dort habe ich das gleiche Problem. Wenn ich von Bielefeld nach Rheine fahren will, muss ich ein Stück durch Niedersachsen fahren. Leider ist es unmöglich, im Internet herauszufinden, welches Ti-

cket ich dafür kaufen muss und wie viel es kostet. Für die Kunden wäre schon viel gewonnen, wenn wenigstens die Auskunftssysteme und die Buchungssysteme für Tickets deutlich verbessert würden. Da besteht echter Nachholbedarf.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Jetzt kommen wir zum Block V.

Joachim Brendel (Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Nach fast dreieinhalb Stunden dürfte sich Ihre Aufnahmebereitschaft langsam dem Ende zuneigen. Allerdings ist vieles Richtige auch schon gesagt worden. Wenn ich in mein Manuskript schaue, finde ich dort viele der Punkte wieder, die meine Vorredner bereits angesprochen haben.

Den Vortrag von Herrn Mann von Intraplan fand ich sehr erhellend. Er entspricht in vielen Punkten auch der Sichtweise der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. In den vergangenen Jahrzehnten haben wir eine Zeit erlebt, in der es primär um den Ausbau des ÖPNV ging – quantitativ und qualitativ. Da haben wir uns immer wieder hehre Ziele gesetzt, die überwiegend auch erreicht worden sind. Dadurch sind allerdings auch Kosten ausgelöst worden, und zwar nicht nur für die Erstinvestitionen, sondern auch, wie wir jetzt zunehmend merken – das hat der heutige Tag auch beeindruckend gezeigt, finde ich –, für die Reinvestitionen gerade im Bereich von Stadtbahnstrecken, U-Bahn-Strecken etc. Insofern geht es in den nächsten Jahren nicht mehr darum, flächendeckend einen großen Ausbau zu betreiben, sondern mehr oder weniger darum, das zu sichern, was wir erreicht haben, und lediglich an einigen Punkten, an denen noch erhebliche Nachfrage zu generieren ist, noch einmal neu zu investieren. Das wird sicherlich – ich komme persönlich aus dem Münsterland; insofern laufe ich nicht Gefahr, in den Verdacht zu geraten, da pro domo zu sprechen – im Wesentlichen im Ballungsraum Rhein-Ruhr der Fall sein; denn dort müssen tagtäglich erhebliche Fahrgastaufkommen abgewickelt werden.

In den Flächenregionen haben wir ebenfalls ein Problem, nämlich das heute schon erwähnte Problem der zurückgehenden Schülerverkehre, die nicht nur die Hauptlast, sondern auch das finanzielle Rückgrat der Busbedienung in der Fläche darstellen. Auch dort besteht Handlungsbedarf für die Zukunft.

Die entscheidende Frage ist: Wie soll das Ganze finanziert werden? Erwartungsgemäß konnte auch der heutige Tag keine wirklichen Lösungen aufzeigen. Das Land sollte gemeinsam mit den anderen Bundesländern weiter mit dem Bund intensiv darüber verhandeln, was sich aus dem Entflechtungsgesetz und den entsprechenden Mitteln noch machen lässt und wie sich für die Zeit nach 2019 eine vernünftige und tragfähige Anschlussregelung finden lässt.

Das Thema „Fahrpreise“ wurde eben in der Fragerunde noch einmal angesprochen. Das fand ich gut und interessant. Schließlich reden wir auch in anderen Bereichen, beispielsweise beim Individualverkehr und beim Lkw-Verkehr, von einer stärkeren Nutzerfinanzierung. Genauso wenig darf das beim ÖPNV ein Tabuthema sein. Ich weiß, dass es da sicherlich Grenzen gibt. Natürlich wollen wir die Nachfrage nicht zerstören. Auf der anderen Seite muss man aber berücksichtigen, dass der ÖPNV in

den letzten Jahrzehnten weit über das hinausgekommen ist, was ursprünglich einmal dahintersteckte – auch hinter der staatlichen Finanzierung –, nämlich den Gedanken der Daseinsgrundvorsorge. Mittlerweile hat der ÖPNV in einigen Bereichen eine Leistungsfähigkeit und Attraktivität, die durchaus ihren Preis wert ist. Das sollte man den Kunden offensiver vermitteln. Dann kann man vielleicht auch die eine oder andere Erhöhung, die über den üblichen Inflationsausgleich hinausgeht, rechtfertigen.

Lassen Sie mich nun auf einige spezielle Themen eingehen, die im Fragenkatalog angesprochen worden sind. – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen begrüßen das Projekt des RRX sehr und bewerten es sehr positiv. Das gilt auch für die Nennung im ÖPNV-Gesetz. Natürlich sprechen auch gute Argumente dafür, es nicht zu schwergewichtig nach vorne zu stellen. Wir glauben aber, dass es ein wichtiges Signal in Richtung des Bundes ist, wenn Nordrhein-Westfalen in seinem eigenen ÖPNV-Gesetz Farbe bekundet und deutlich macht, dass man, soweit man die Dinge selber in der Hand hat, bereit ist, dieses neue und wichtige Verkehrsmittel für Nordrhein-Westfalen auf die Bahn zu setzen. Vieles andere ist jetzt Aufgabe des Bundes. Vor allem im Bereich der Infrastrukturfinanzierung muss er die entsprechenden Dinge auf den Weg bringen.

Es darf sicherlich nicht dazu kommen, dass zugunsten des RRX das ÖPNV-Angebot in anderen Regionen ausgedünnt wird – vor allem nicht in den Regionen, die vom RRX zunächst einmal gar nicht direkt profitieren. Es gibt natürlich die Durchbindung in verschiedene Landesteile sowie das Bestreben, den vorhandenen Regionalexpress- und Regionalbahnverkehr an den RRX-Halten bestmöglich auf die Takte abzustimmen. Gleichwohl haben die Regionen, die heute noch ein Stück weit vom RRX entfernt sind, meines Erachtens ein Anrecht darauf, dass sie weiterhin vernünftig mit Mitteln des Bundes und des Landes bedient werden, um ihren ÖPNV weiter gewährleisten zu können.

Gestatten Sie mir noch einen ergänzenden Hinweis zur Finanzierung. Das Entflechtungsgesetz habe ich schon genannt. In meinen einführenden Bemerkungen habe ich auch darauf hingewiesen, dass das Thema „Verkehrsmengenbewältigung“ gerade im Ballungsraum Rhein-Ruhr mittlerweile sicherlich an erster Stelle steht. Wenn mir knappere Investitionsmittel zur Verfügung stehen, muss ich mir auch überlegen: Wie hoch will ich denn die Standards setzen? Im ländlichen Raum ist das vielleicht noch ein bisschen etwas anderes. Im Rhein-Ruhr-Raum geht es aber im Wesentlichen darum, in den Spitzenzeiten die Leute erst einmal zu transportieren und von den Bahnsteigen wegzubekommen. Vor diesem Hintergrund wäre es meines Erachtens gut, lieb gewonnene Standards im Bereich Komfort, Service etc., die man in den letzten Jahren auch gerne immer weiter erhöht hat, zumindest einmal zu hinterfragen und zu schauen, ob es nicht wichtiger ist, erst einmal Leistung zu erbringen, um das Aufkommen an Passagieren, das vorhanden ist und das wir in den nächsten Jahren alle gemeinsam noch steigern wollen, nach Möglichkeit überhaupt transportieren zu können.

Aus Zeitgründen will ich mir den letzten Punkt schenken. Zum Gemeinschaftstarif ist auch schon genug gesagt worden. – Vielen Dank.

Achim Vanselow (DGB Bezirk NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. – Ich kann mich auf eine Vorbemerkung und kurze Erläuterungen zu einigen Punkten der gemeinsamen Stellungnahme von DGB Bezirk NRW und ver.di Landesbezirk NRW beschränken.

Vorbemerkung: Die Mobilität von Personen und der Transport von Gütern stellen sicherlich einen bedeutenden wirtschafts-, beschäftigungs- und gesellschaftspolitischen Faktor in diesem Land dar. Kontrastierend dazu haben wir heute schon viel dazu gehört, dass die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs, dem hier sicherlich eine Schlüsselrolle zukommt, nicht so gut aussieht, wie sie eigentlich sein müsste. Ich möchte das nicht alles wiederholen, sondern nur noch einen Punkt ergänzen. Wettbewerb ist wichtig; Sparanstrengungen sind wichtig; das ist sicherlich richtig. Der Wettbewerb darf aber nicht über sinkende Löhne und nicht über eine Verschlechterung der Standards bei den Arbeitsbedingungen passieren. Hier droht eine Abwärtsspirale, die die Gewerkschaften mit Sorge erfüllt. So etwas ist nicht mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität vereinbar.

Zu dem Punkt „RRX“: Eine schnelle Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses ist aus unserer Sicht dringend notwendig, um endlich eine Alternative insbesondere für Fernpendler zu schaffen und zu einer Entlastung des Straßenverkehrs auf der Rhein-Ruhr-Schiene zu kommen. Allerdings dürfen die Investitionen in den Zulieferverkehr, also den Verkehr zum Bahnhof hin und wieder vom Bahnhof weg, nicht vernachlässigt werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass die Festschreibung des RRX nicht zu Finanzierungsengpässen bei anderen ÖPNV-Projekten führt.

Zu dem Punkt „Sozialticket“: Der DGB Bezirk NRW hat schon seit Langem die Einführung eines Sozialtickets gefordert. Mobilität ist ein Grundrecht der Bürgerinnen und Bürger. Sie ist nicht nur zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben notwendig, sondern oft auch eine Voraussetzung für die Integration in den Arbeitsmarkt. Gleichwohl darf es durch das Sozialticket nicht zu zusätzlichen Belastungen der Verkehrsunternehmen kommen, unter denen dann auch wieder die Beschäftigten dieser Unternehmen zu leiden hätten. Hier muss das Land aufgrund seiner sozialen Verantwortung und seiner Verpflichtung aus dem ÖPNV-Gesetz einen Beitrag leisten. Die Frage ist: Was passiert, wenn die Modellphase ausgelaufen ist? Weitere finanzielle Mittel lassen sich nach unserer Ansicht über Rabattangebote für Senioren, Firmen und Großkunden erschließen. Hier verfügen die Verkehrsverbünde bereits über eine breite Erfahrungspalette.

Zu dem Punkt „Erneuerungsbedarf“: Mit Blick auf den drängenden Erneuerungsbedarf sind Änderungen bei der Finanzierung insbesondere von Straßen- und U-Bahnen in Nordrhein-Westfalen aus unserer Sicht notwendig. Die technische Ausstattung ist zum Teil veraltet und störanfällig; Hersteller kündigen die Ersatzteilversorgung auf; Anforderungen der Barrierefreiheit können nicht gewährleistet werden. Diese Aufzählung ließe sich fortsetzen. Die Finanzierung ist durch die beteiligten Unternehmen und Kommunen in diesem Rahmen wahrscheinlich nicht leistbar. Daher müssen hier eigene Fördertatbestände geschaffen werden. Wenn der ÖPNV-Be-

darfsplan und der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan in diesem Sinne entwickelt werden, ist das aus unserer Sicht zu begrüßen.

Zu dem Punkt „SPNV-Pauschale“: Die Schlüsselung der SPNV-Pauschale per Rechtsverordnung ist aus unserer Sicht unproblematisch. Wichtig und richtig erscheint uns, dass nicht verbrauchte Mittel dem ÖPNV zufließen.

Für die anschließende Diskussion stehen sowohl ich als auch mein Kollege Thorsten Neufeld vom ver.di Landesbezirk NRW zur Verfügung. – Danke schön.

Annette Schlatholt (LAG Selbsthilfe NRW): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe jetzt die schöne Aufgabe, alles abzurunden. – Gestatten Sie mir zunächst eine kurze Erläuterung zur LAG Selbsthilfe NRW, deren stellvertretende Geschäftsführerin ich bin. Die LAG ist ein Zusammenschluss von mittlerweile 129 Verbänden behinderter und chronisch kranker Menschen. Insbesondere die Verbände, die ein besonderes Interesse an der Herstellung von Barrierefreiheit haben, beispielsweise die Verbände der Blinden und Sehbehinderten, der Schwerhörigen und Gehörlosen, der Körperbehinderten sowie der Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen, sind bei uns Mitglieder. Insofern haben wir auch eine Fachkonferenz, die behinderungsübergreifende Themen bearbeitet.

In diesem Zusammenhang ist auch unsere Stellungnahme entstanden, die wir Ihnen aufgrund krankheitsbedingter Ausfälle leider erst heute zur Verfügung stellen konnten. Mündlich würde ich jetzt gerne ergänzend dazu auf einige Aspekte eingehen. Ein großer Teil Ihrer zahlreichen Fragen betrifft uns nicht so sehr, da wir zu den Kosten naturgemäß nicht allzu viel sagen können. Wir haben aber bestimmte Vorstellungen, was die Barrierefreiheit im Bereich des ÖPNV und des schienengebundenen Nahverkehrs betrifft.

Uns ist aufgefallen, dass sich im Entwurf des ÖPNVG NRW sowie in der Verordnung zu § 11 dieses Gesetzes der Inhalt der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen nicht im adäquaten Maße widerspiegelt. Die UN-Konvention gilt seit 2009 auch in Deutschland. Das Bundesverfassungsgericht erklärt in ständiger Rechtsprechung, sie beinhalte einen Rechtsanwendungsbefehl, der sich an alle staatlichen Stellen der vollziehenden und rechtsprechenden Gewalt richte. In Art. 4 der UN-Konvention wird auch klargestellt, dass die Bundesländer „alle geeigneten Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und sonstigen Maßnahmen zur Umsetzung der in diesem Übereinkommen anerkannten Rechte zu treffen“ haben.

Welche Auswirkungen hat das auf das ÖPNV-Gesetz? Zum einen geht Art. 9 der UN-Konvention auf Fragen des ÖPNV ein. Er erwähnt explizit die physische Umwelt und die Transportmittel und legt fest, dass die volle Teilhabe von Menschen mit Behinderungen in allen Bereichen vorzusehen ist. Zugangshindernisse und Zugangsbarrieren müssen also beseitigt werden. Die UN-Konvention geht auch davon aus, dass der Gedanke, die Interessen der Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen, von Anfang an und inklusiv mitgedacht werden muss. Insofern hat dieser Gedanke bei allen Maßnahmen mitzulaufen.

Darüber hinaus sieht die UN-Konvention – auch in Art. 4 – vor, dass Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Diensten entwickelt werden müssen. Das scheint sich durch den ganzen Gesetzentwurf zu ziehen. Denken Sie nur an die Haltepunkte, die Bahnhöfe, die Infrastruktur, die Fahrzeuge sowie die Kommunikation einschließlich der Internetauftritte. Überall dort ist die Barrierefreiheit zu beachten.

Darüber hinaus sieht die UN-Konvention die aktive Beteiligung der Organisationen der Menschen mit Behinderungen bei den Entscheidungsprozessen vor. Dem müsste man aus unserer Sicht im Gesetzentwurf einen anderen Stellenwert einräumen. Da das Land durch die UN-Konvention verpflichtet ist, würde es auch Sinn machen, die Barrierefreiheit hier als Ziel im besonderen Landesinteresse zu verankern.

Jetzt möchte ich noch kurz auf drei Ihrer Fragen eingehen. – Zu Frage 22: Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit? Aufgrund der UN-Konvention bedarf es nunmehr besonderer Begründungen, wenn die Belange von Menschen mit Behinderungen bei Maßnahmen nicht berücksichtigt werden sollen. Das ist anders, als es früher war. Da hat man häufig nachgebessert; manchmal war dann auch kein Geld mehr dafür da. Insgesamt geht es um das Nachholen von Verpasstem. Wenn wir jetzt hören, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Entflechtungsgesetz nach 2019 entfallen sollen, wird uns schon angst und bange, wie es dann mit der Barrierefreiheit aussieht – vor allen Dingen, weil Deutschland nunmehr auch im internationalen Vergleich steht.

Was den RRX angeht, sind einige Anforderungen aufgezeigt, die aus unserer Sicht noch nicht abschließend sein können. Insgesamt müssen das Zwei-Sinne-Prinzip und das Fuß-Rad-Prinzip einfließen. Es gibt auch einen Anforderungskatalog des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit aus Berlin, in dem beschrieben wird, wie Fahrzeuge des schienengebundenen Regionalverkehrs gestrickt sein müssen, um der Barrierefreiheit zu genügen. Soweit mir bekannt ist, hat man sich auf einer Verkehrsministerkonferenz darauf verständigt, dass dieser Katalog zur Anwendung kommen soll. Das wäre natürlich sehr in unserem Interesse.

Zu Frage 23: Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen? Das können wir natürlich nicht sagen. Wir könnten aber eine Hilfestellung durch unser Selbsthilfenetz geben, um eine Bestandsanalyse voranzutreiben, damit man weiß, was in diesem Bereich zu tun ist.

Zu Frage 24: Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet, betriebliche Optimierungen herbeizuführen, und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten? Bodengleicher Ein- und Ausstieg an möglichst vielen Haltepunkten, Bahnhöfen usw. verflüssigt das Ein- und Aussteigen aller rollenden Passagiere – einschließlich derjenigen mit Rollkoffern, Rollatoren und Kinderwagen – und auch aller in der Beweglichkeit eingeschränkten Passagiere natürlich enorm. Das verflüssigt die Betriebsabläufe. Dann könnten wahrscheinlich auch die Zeittakte optimiert werden. In dem Maße, in dem Barrierefreiheit hergestellt wird, werden in der Zukunft natürlich auch Serviceleistungen und Hilfestellungen entfallen können. Das scheint aber noch ein weiter Weg zu sein. – Vielen Dank.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich habe eine Frage an die beiden Gewerkschaftsvertreter. Sie haben sich positiv zum Großkundenrabatt geäußert. Hier wäre eine Ausweitung dahin gehend denkbar, dass sämtliche Mitarbeiter einer Firma ein Abonnement erhalten – auch diejenigen, die sich derzeit dagegen entschieden haben. Genauso wie beim Semesterticket müsste also jeder Mitarbeiter ein Abonnement abnehmen. Brächte uns das weiter? Oder wäre das eine Gängelung der Beschäftigten?

Thorsten Neufeld (ver.di Landesbezirk NRW): Wenn wir über die Frage der Finanzierbarkeit sprechen, haben wir immer folgenden Gedanken mit im Kopf: Wir müssen den ÖPNV so attraktiv machen, dass die Leute ihn auch nutzen wollen. – Unter anderem kommt die Fragestellung der Bezahlbarkeit im Rahmen der Daseinsvorsorge zum Tragen. Was ist für einen Kollegen bzw. für eine Kollegin noch bezahlbar? Daher kommen diese Rabattsysteme. Das ist nur eine Möglichkeit, die Fahrgastzahlen zu steigern. Deswegen ist es nur ein Beispiel von vielen, die man an dieser Stelle mit in die Diskussion einbringen müsste.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Ich stelle fest, dass keine weiteren Fragen vorliegen, und darf zum Schluss der Anhörung noch auf Folgendes hinweisen: Die schriftlichen Stellungnahmen und die heutigen Wortbeiträge der Sachverständigen werden in die weiteren Beratungen einfließen. Die Ausschüsse und der Landtag Nordrhein-Westfalen werden das Gesetzgebungsverfahren voraussichtlich im November dieses Jahres abschließen. In Kürze wird auch das Protokoll der Anhörung im Internet abrufbar sein.

Allen, die sich an dieser langen Anhörung beteiligt haben, sage ich noch einmal herzlichen Dank. Ich wünsche Ihnen einen schönen restlichen Tag und eine gute Heimfahrt. – Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

2 Anlagen

08.10.2012/25.10.2012

260

Landtag NRW

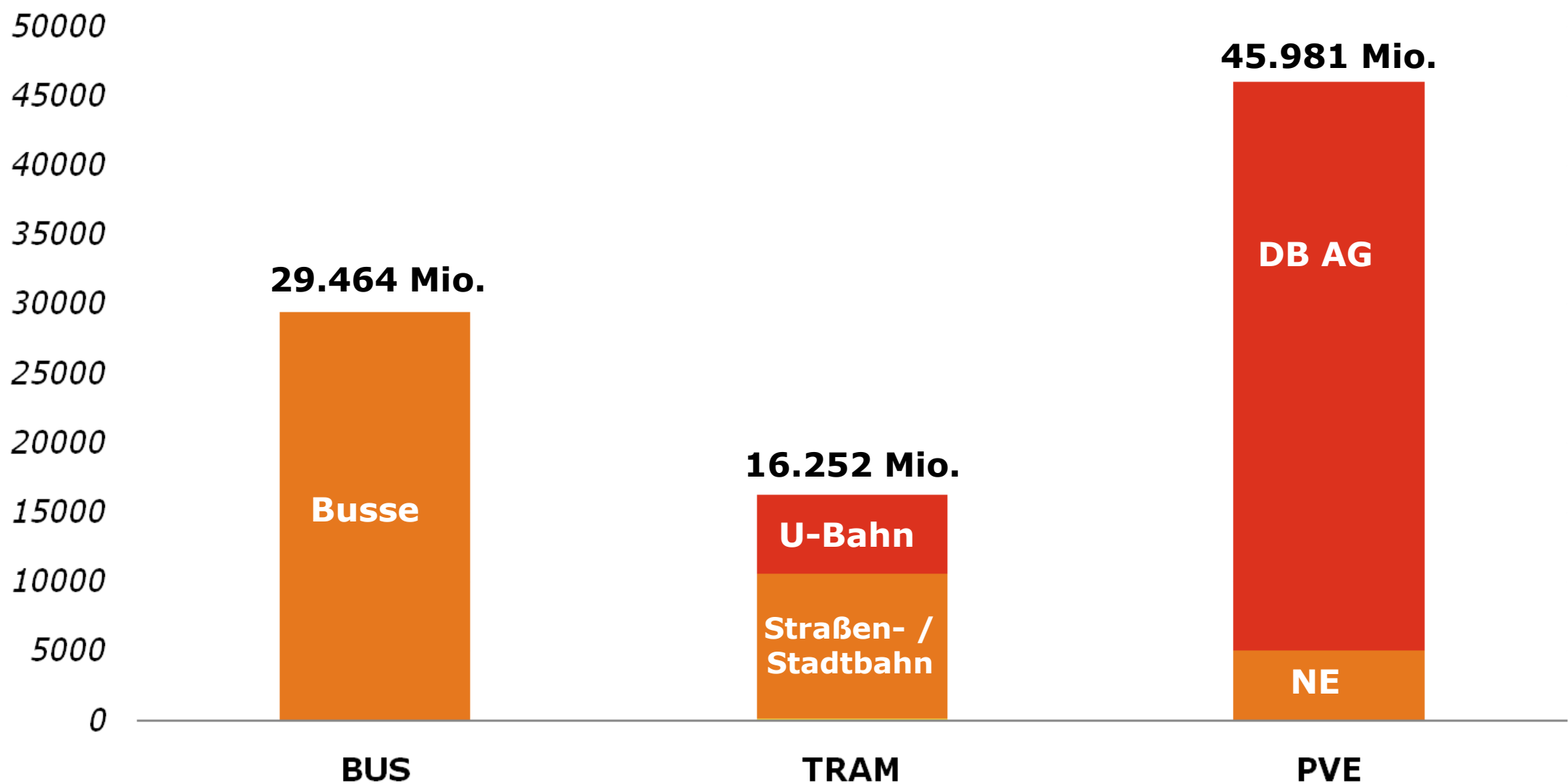
Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Gesetzentwurf des ÖPVNG NRW

1. Oktober 2012 in Düsseldorf

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

Geschäftsführer VDV-Förderkreis

Personenkilometer der Sparten BUS, TRAM und PVE



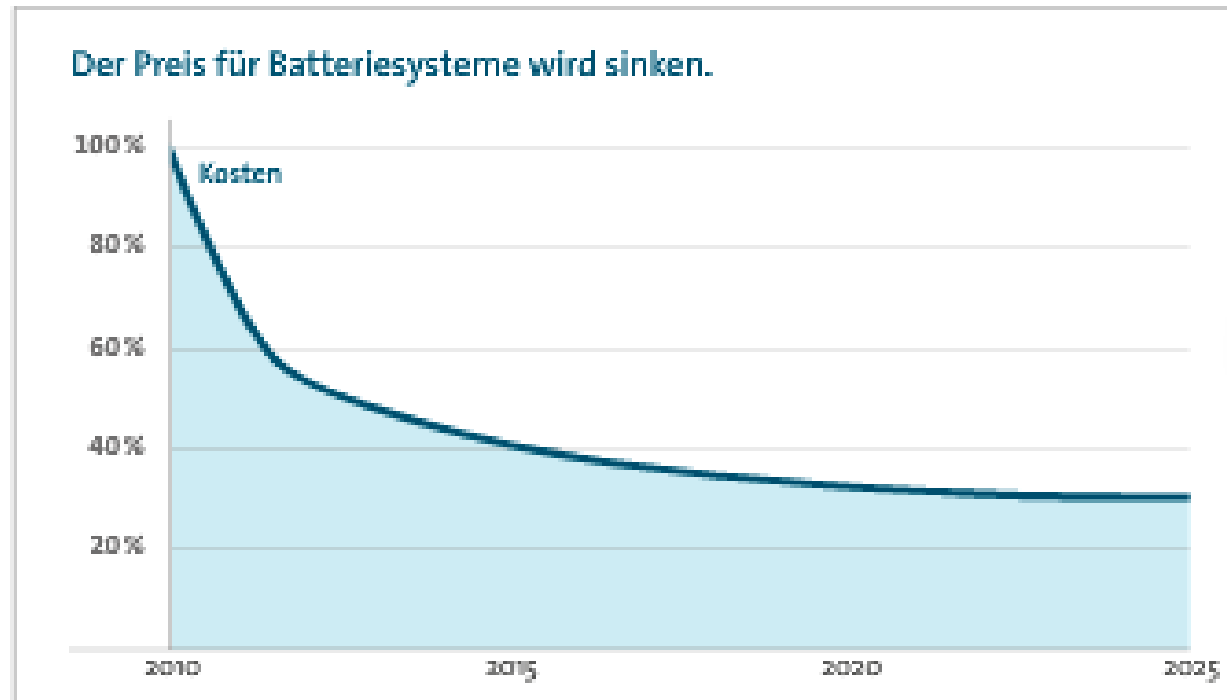
Realisierte Elektromobilität im ÖPNV

- Ca. 10 % der erbrachten Verkehrsleistung in der Sparte PVE wird mit Dieselfahrzeugen erbracht.
Der mit elektrischer Energie erbrachte Anteil an der Verkehrsleistung in der Sparte PVE ist demnach ca. 40.941 Mio. Pkm.
- Damit beträgt die elektrisch erbrachte Verkehrsleistung im ÖPNV insgesamt ca. 57.190 Mio. Pkm.
- Die mit fossiler Energie erbrachte Verkehrsleistung in der Sparte BUS beträgt 28.703 Mio. Pkm.
- Damit wurden 2010 bereits ca. 63 % der Verkehrsleistung im ÖPNV in Deutschland mit elektrischer Energie erbracht.

Besondere Eigenschaften elektrischer Antriebe

- Sehr einfacher Aufbau
- Volles Drehmoment im Stand, kein Getriebe erforderlich
- Keine Schadstoffemissionen
- Geringere Lärmemissionen
- Hoher Wirkungsgrad
- Geringer Wartungsaufwand
- Energiebereitstellung und Drehmomentbildung mechanisch entkoppelt
- **Sehr hoher Aufwand für Speicherung der elektrischen Energie**

Sinkende Batteriepreise



Quelle: Volkswagen



Pkw mit Option zur Nachladung an normaler 3,7 kW AC-Steckdose (1-phasig) und zur Schnellladung über einen DC-Anschluss

ANWENDUNGSFALL COMBO2-STECKSYSTEM

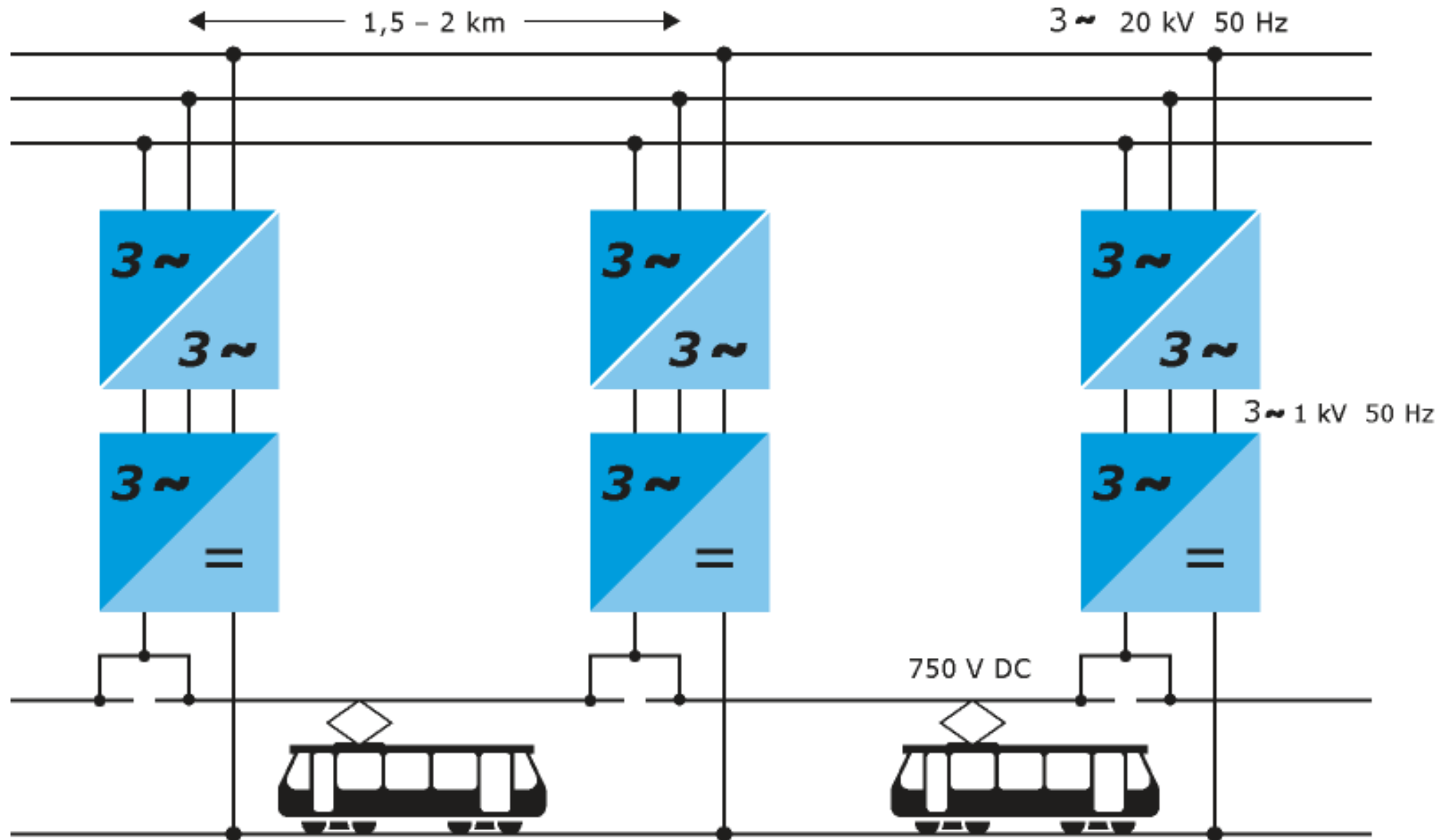
Normale Ladedauer: 5,5 Stunden | Mit 40 kW Gleichstrom: 30 Minuten



VW E-up: Gut ein Jahr vor dem Verkaufsstart stellten die Wolfsburger jetzt den elektrisch angetriebenen Kleinwagen Up zu ersten Testfahrten bereit. Der Kleine hat bereits das neue „Combined Charging System“ an Bord, mit dem sich die Akkus praktisch an allen gängigen Steckdosen – ganz gleich, ob dort Wechsel- oder Gleichstrom fließt und ganz gleich, wie hoch die Spannung ist – aufladen lassen.

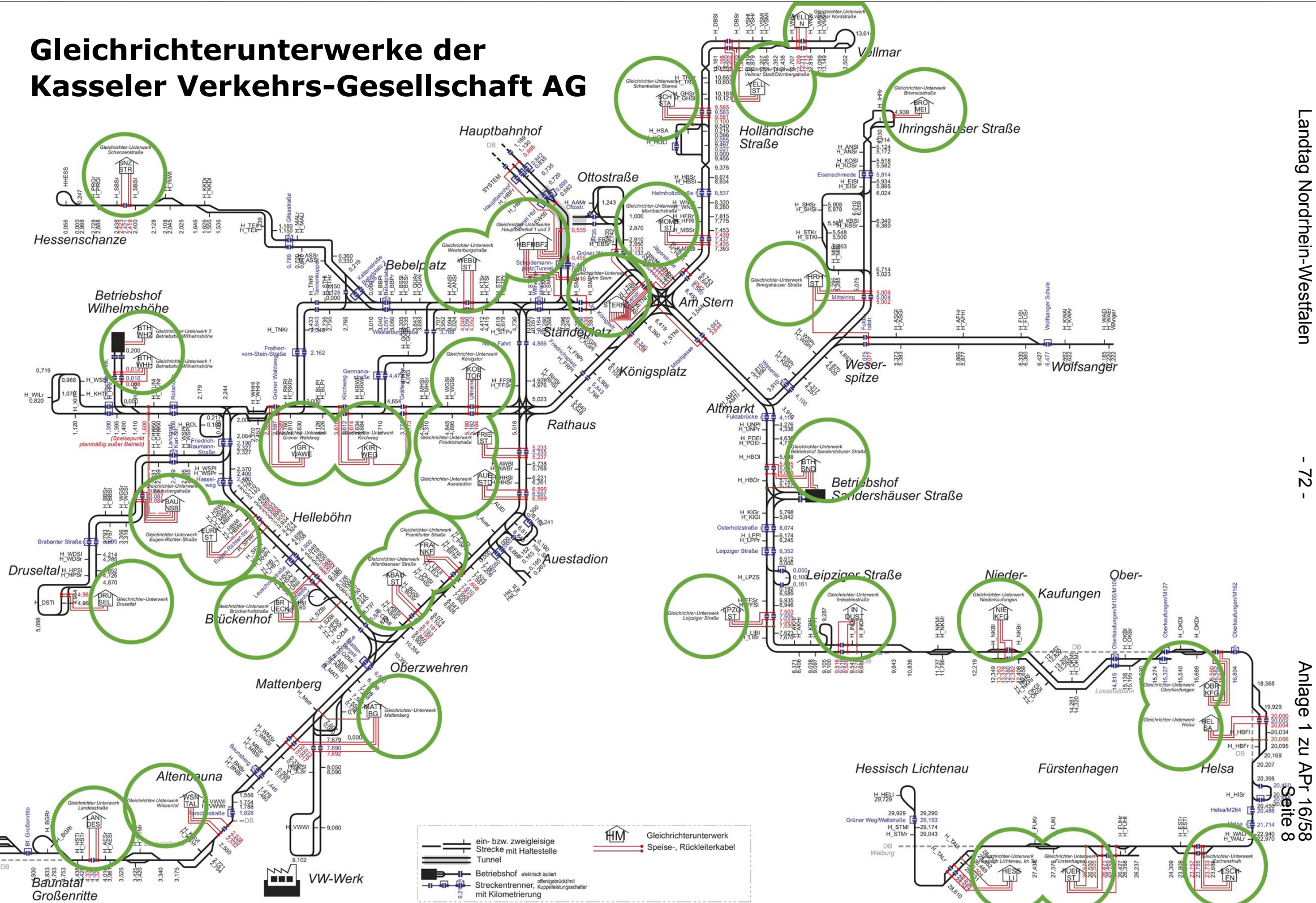
Quelle: Spiegel online | Handelsblatt 16.02.2012

Gleichstromversorgung von Nahverkehrsbahnen

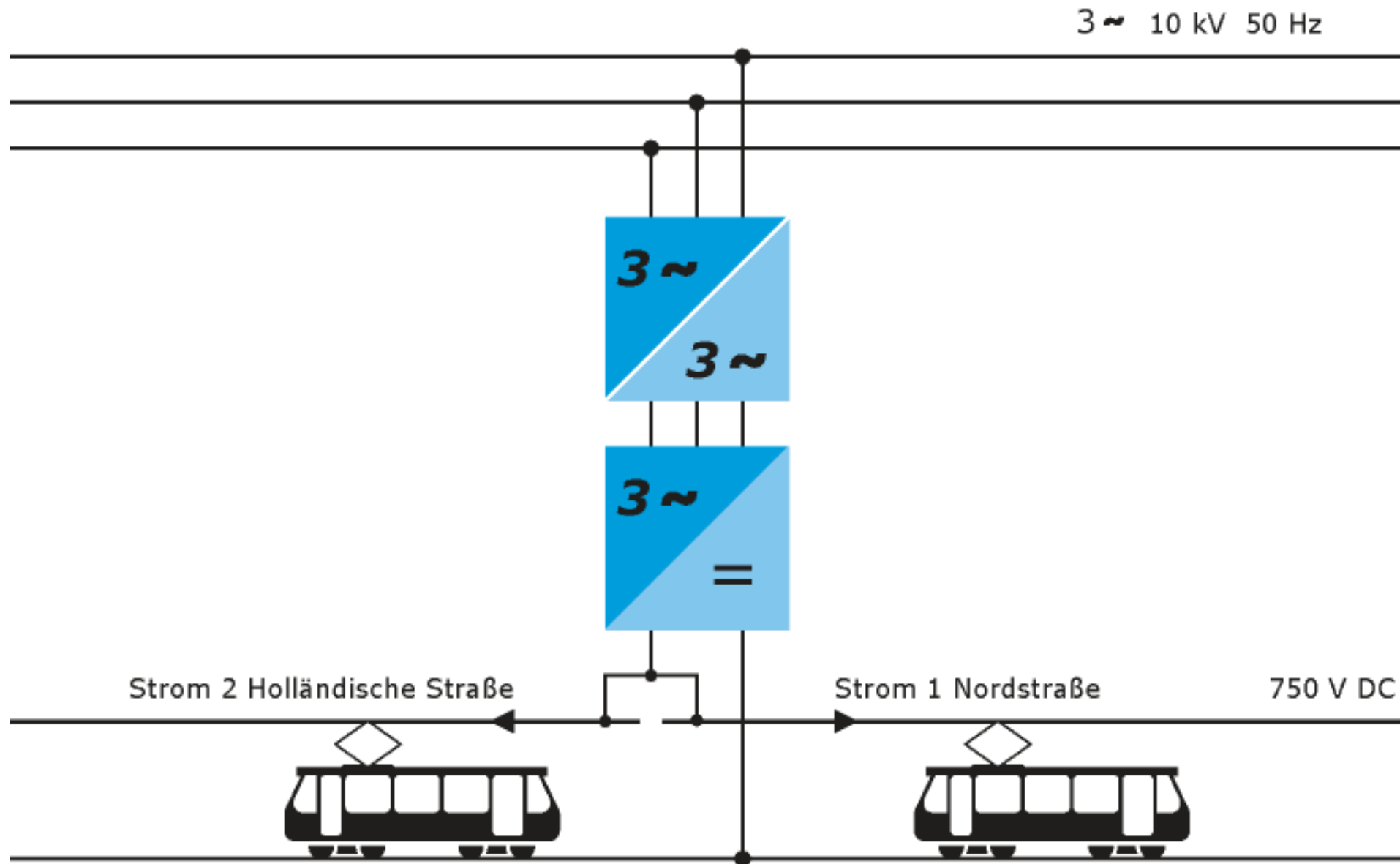


Quelle: Müller-Hellmann

Gleichrichterunterwerke der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG

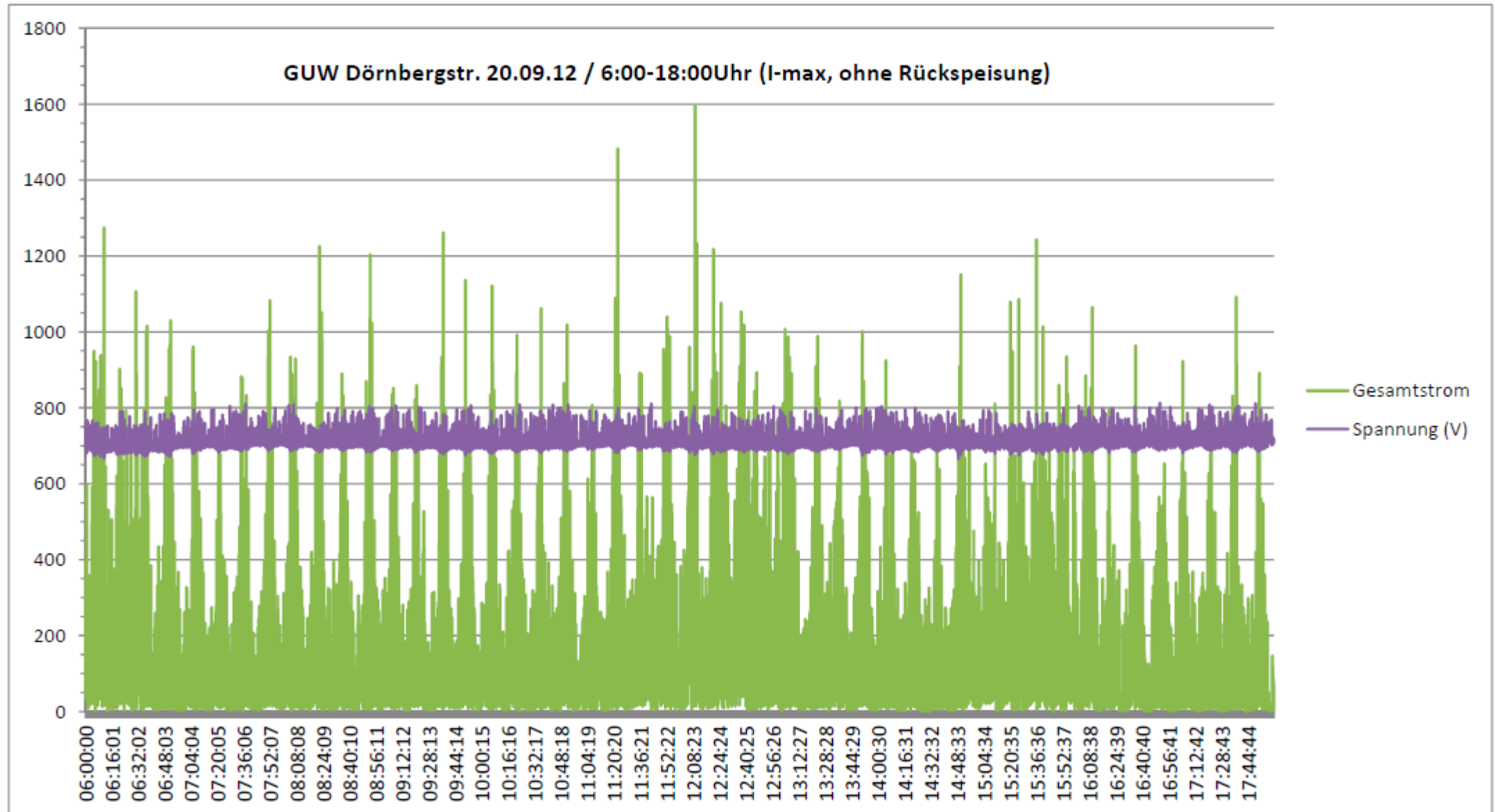


Prinzipieller Aufbau UW Dörnbergstraße



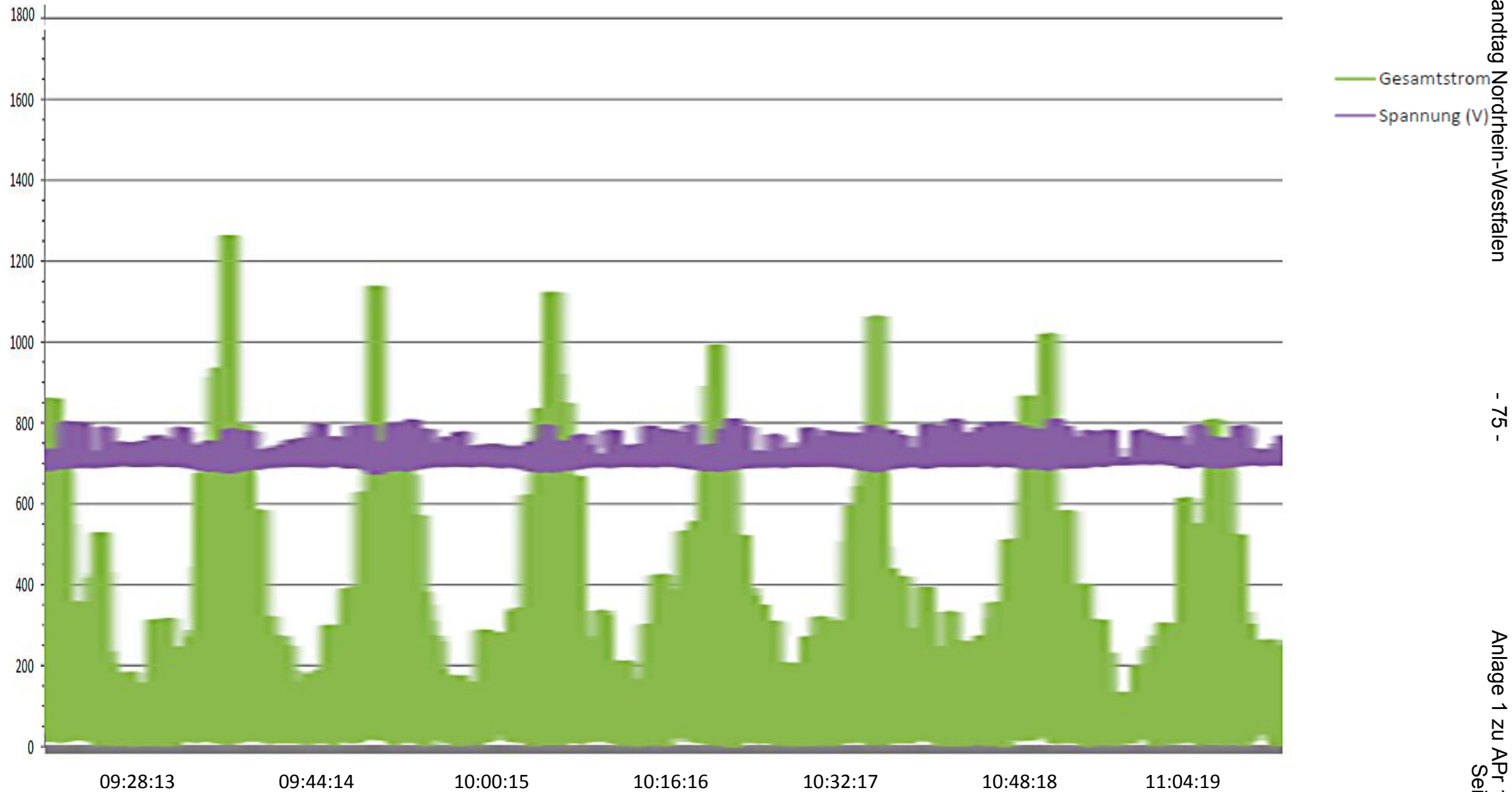
Quelle: Müller-Hellmann

12 h-Belastung



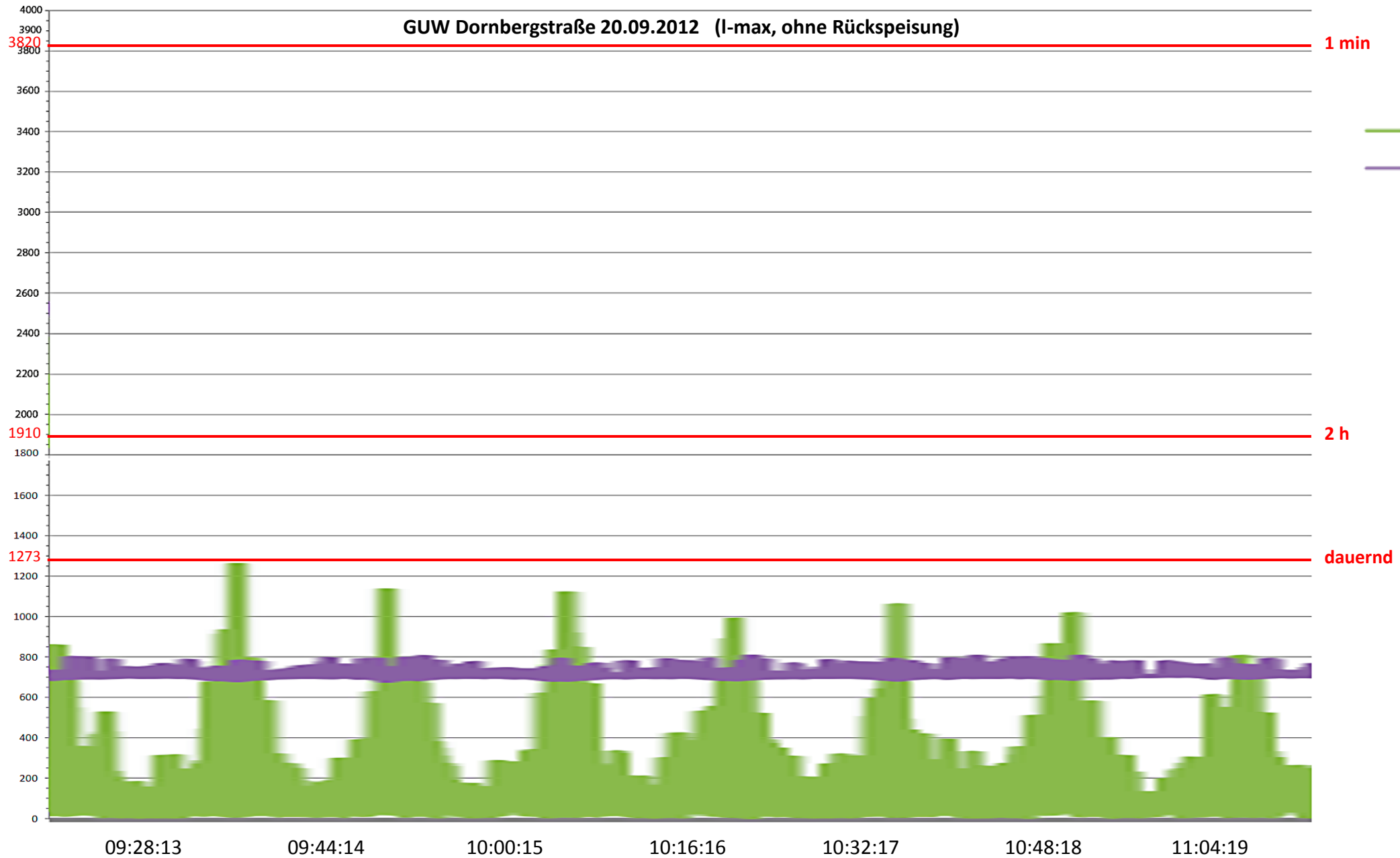
Quelle: Heinemann, KVG

Taktabhängige Belastung des Unterwerks



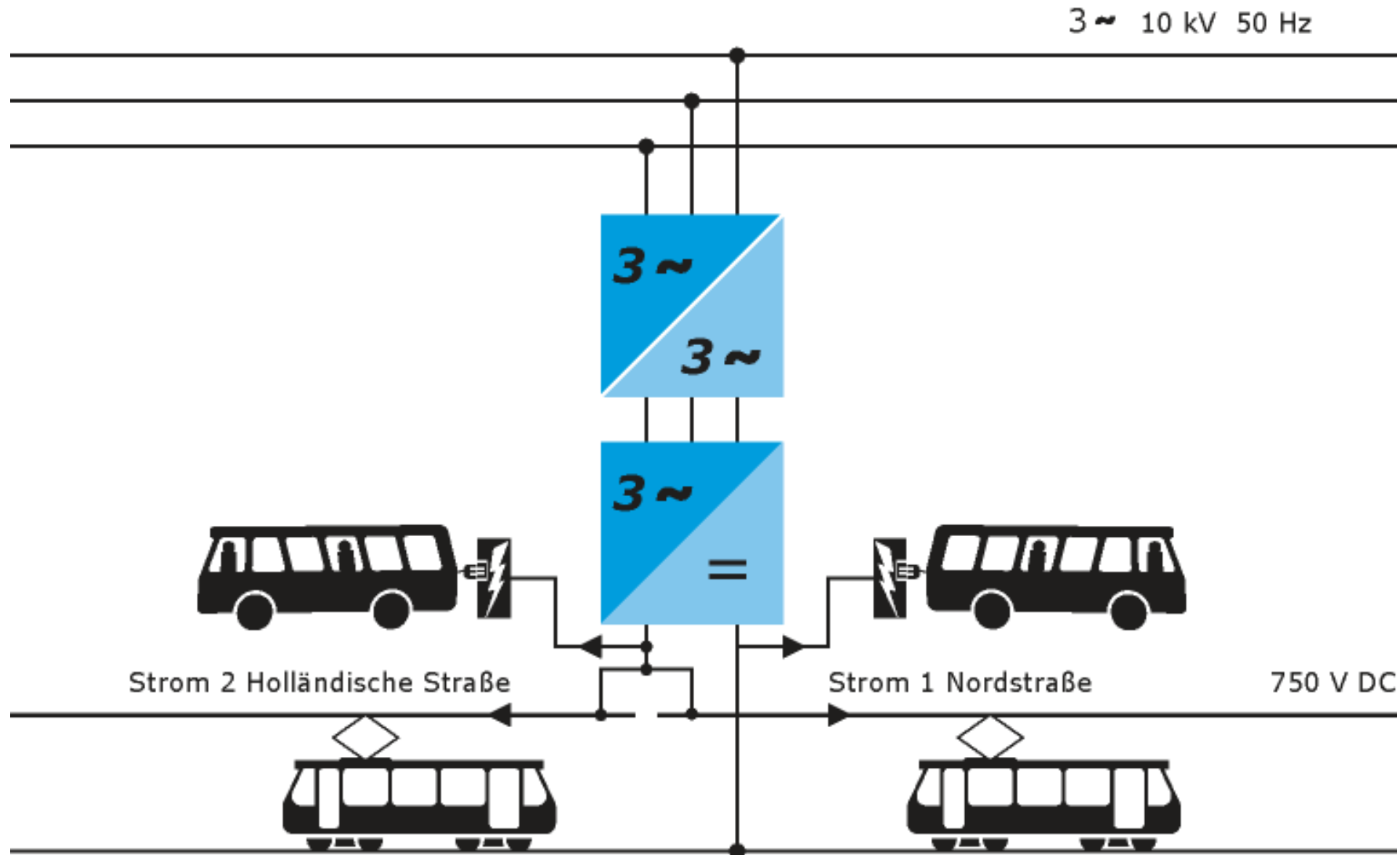
Quelle: Heinemann, KVG / Montage MüHe

Belastbarkeit der Unterwerke



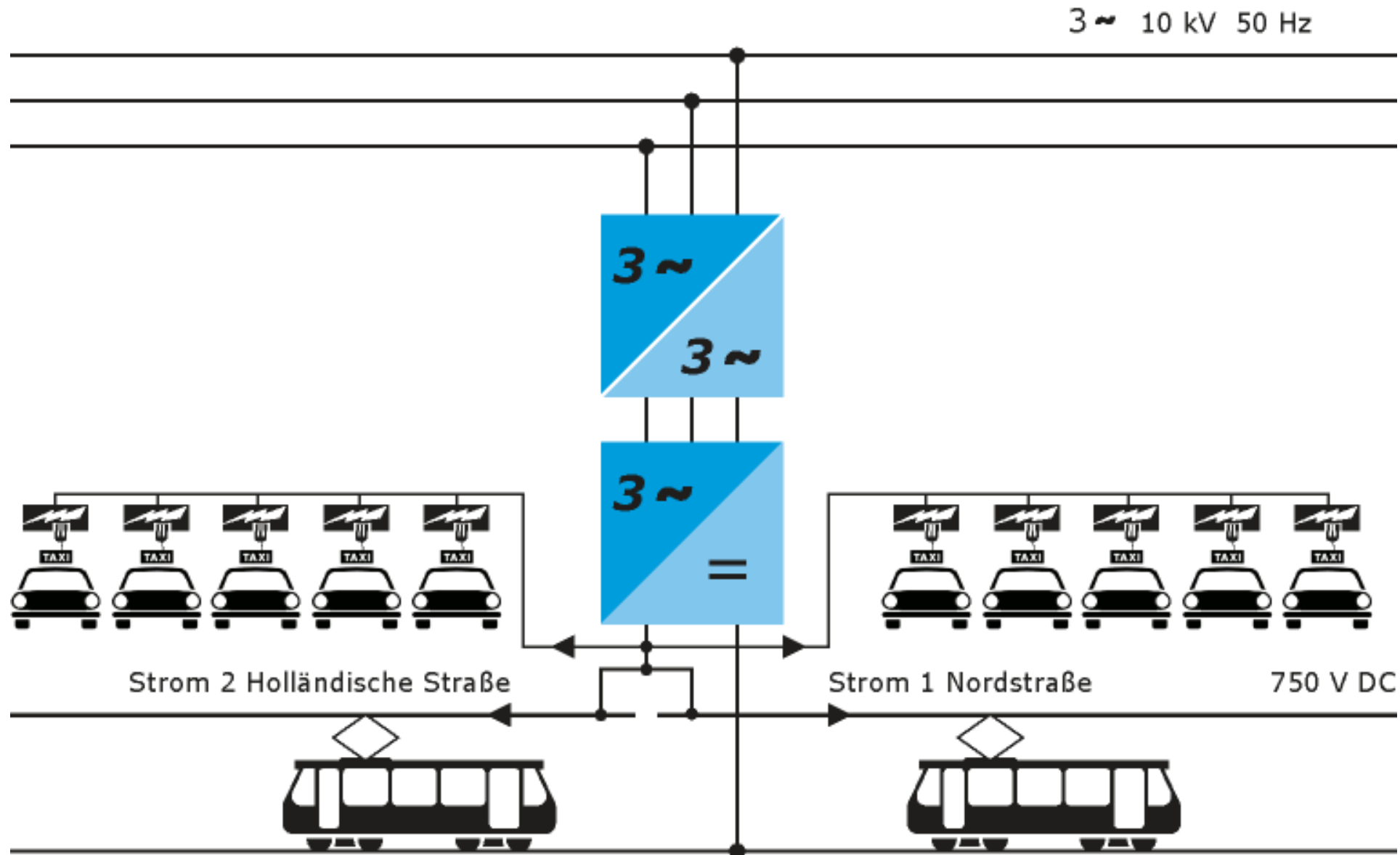
Quelle: Heinemann, KVG / Montage MüHe

Ladeinfrastrukturen für ÖPNV-Busse



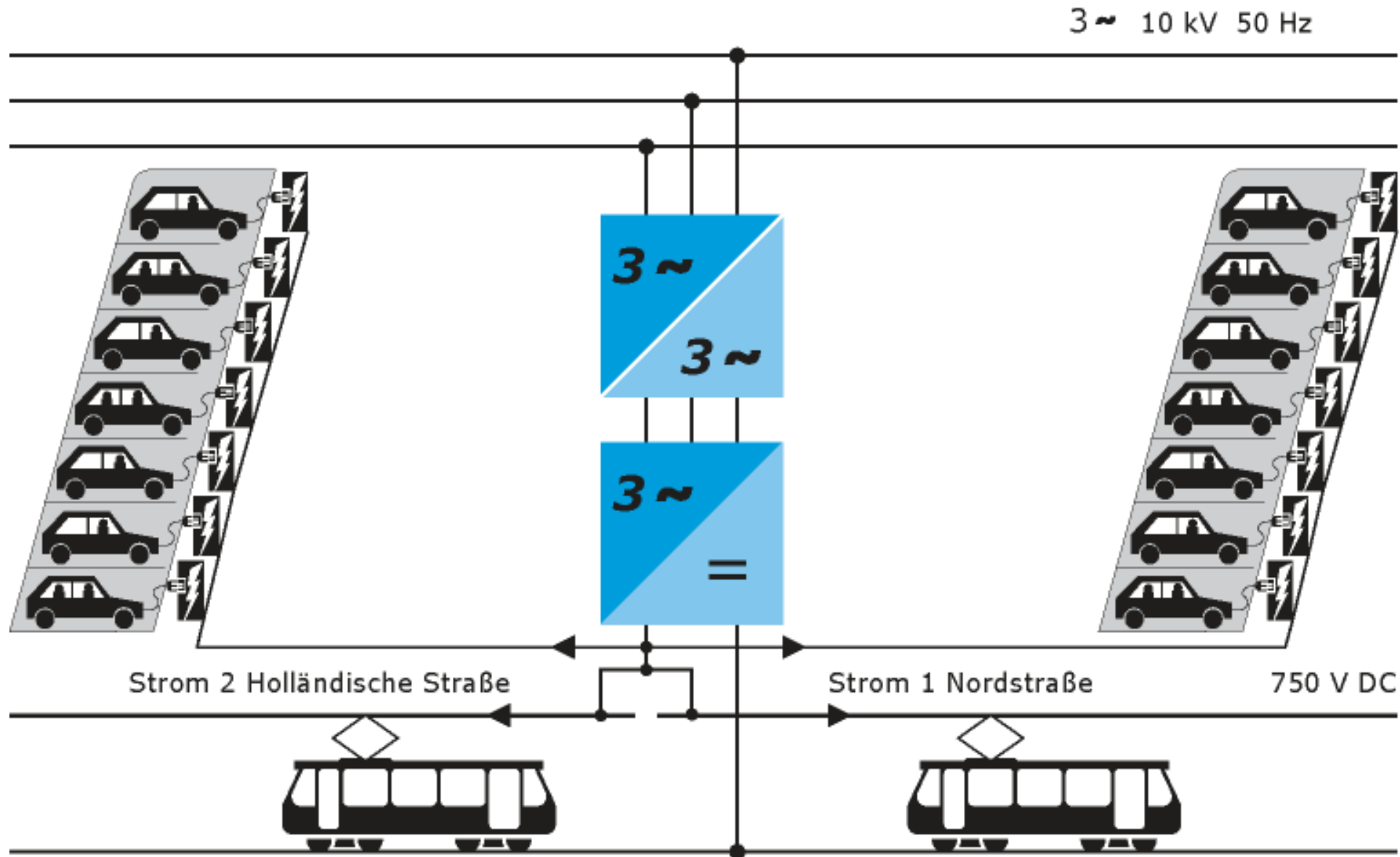
Quelle: Müller-Hellmann

Ladeinfrastrukturen für E-Taxen



Quelle: Müller-Hellmann

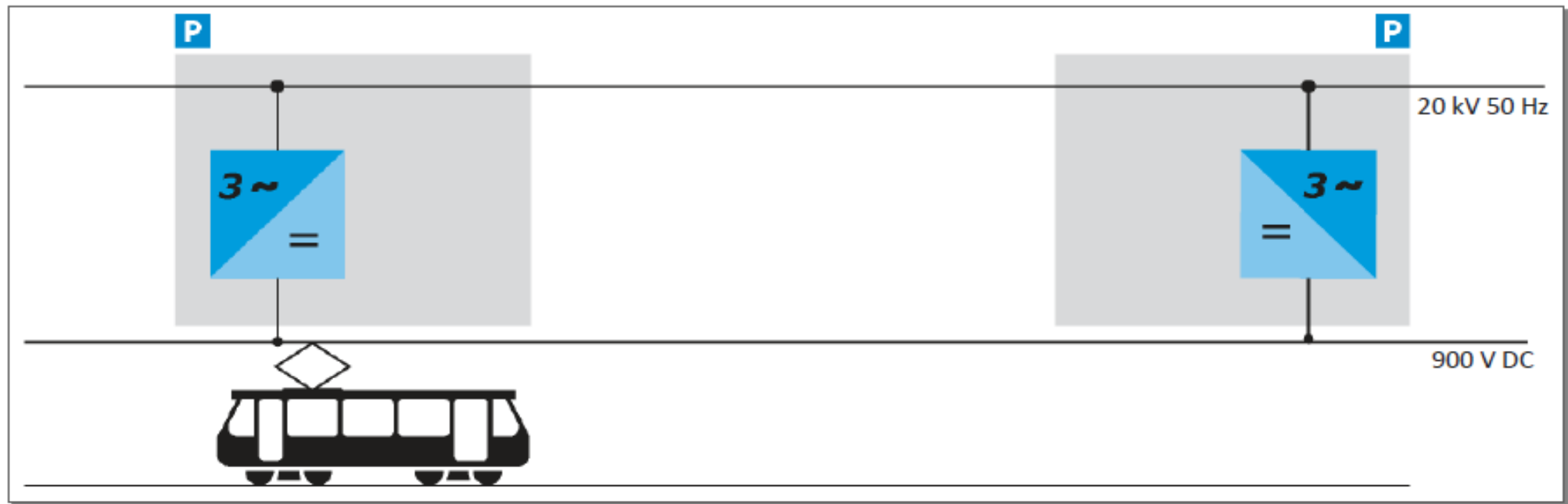
Ladeinfrastrukturen für Pkw



Quelle: Müller-Hellmann

Infrastruktur für Elektromobilität

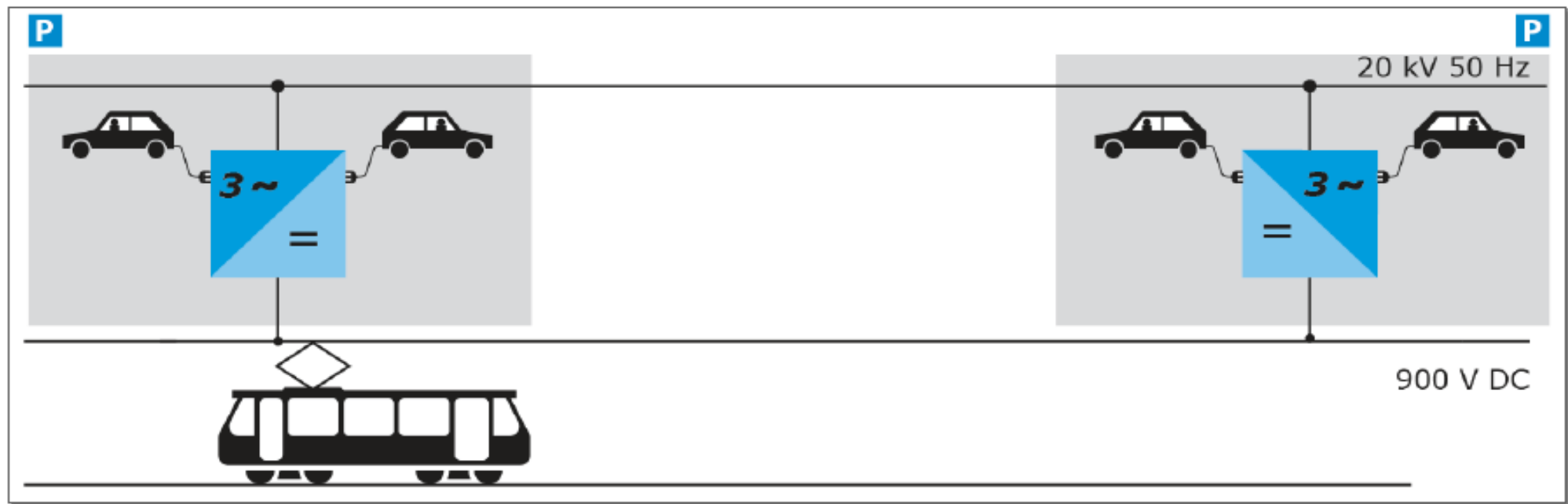
- » Die Energieversorgung der Stadtbahn stellt Ladeinfrastruktur für andere Verkehrsträger bereit



Quelle: Müller-Hellmann

Infrastruktur für Elektromobilität

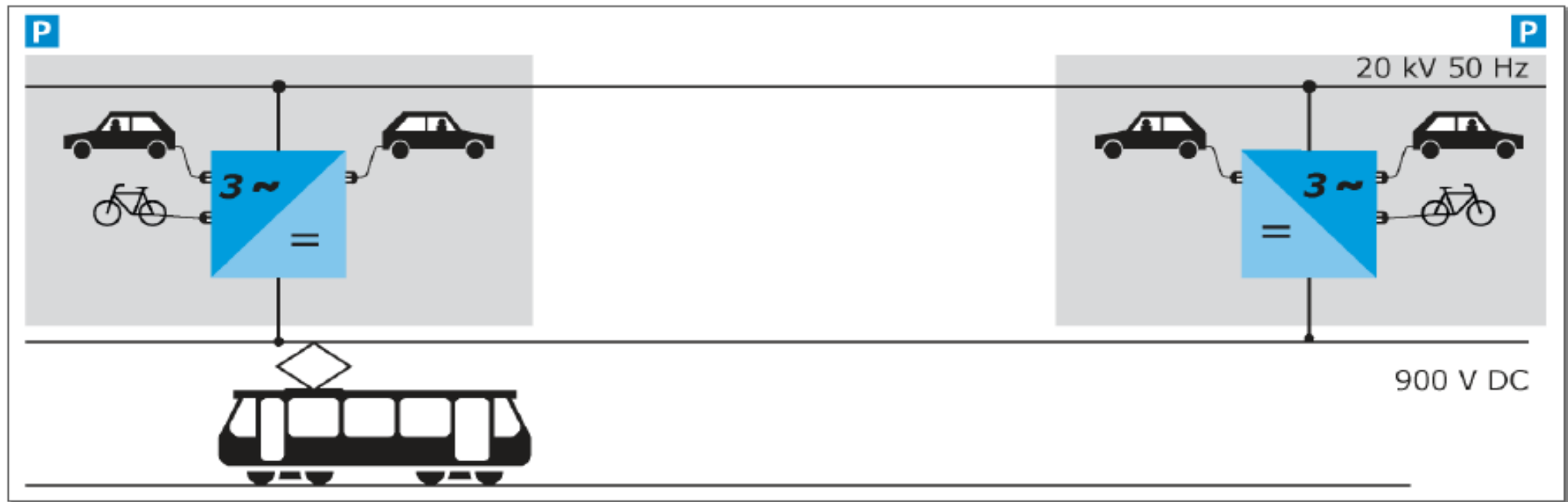
- » Die Energieversorgung der Stadtbahn stellt Ladeinfrastruktur für andere Verkehrsträger bereit



Quelle: Müller-Hellmann

Infrastruktur für Elektromobilität

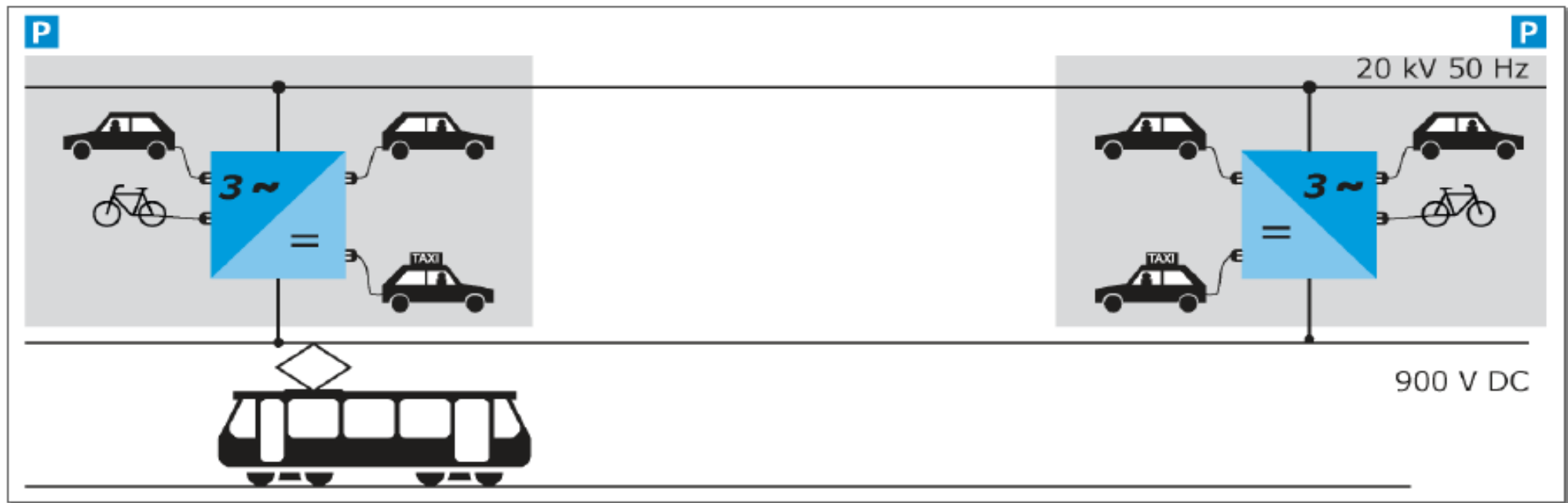
- » Die Energieversorgung der Stadtbahn stellt Ladeinfrastruktur für andere Verkehrsträger bereit



Quelle: Müller-Hellmann

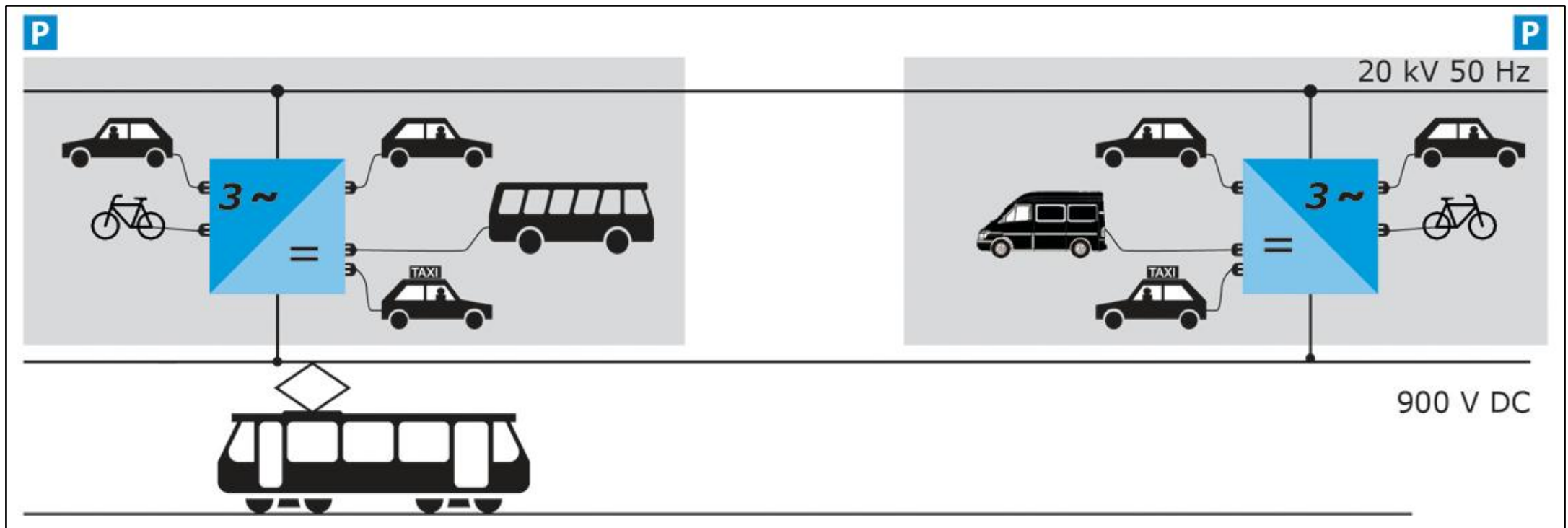
Infrastruktur für Elektromobilität

- » Die Energieversorgung der Stadtbahn stellt Ladeinfrastruktur für andere Verkehrsträger bereit



Quelle: Müller-Hellmann

Konzept der Doppelnutzung der Stromversorgungsinfrastruktur einer Stadtbahn als Standorte von Ladestationen für Elektrofahrzeuge aller Art. Es stehen AC- und DC-Leistung bis zu Einzelanschlussstellen von 500 kW bereit und erlauben die Nachladungen von Zweirädern, PKW, Taxi, Bussen und Nutzfahrzeugen aller Art



Quelle: Müller-Hellmann

Komplementäre Mobilität – Individualisierung des ÖPNV



Quelle: Bestmann  HOCHBAHN

Resümee:

Relevanz der ÖPNV-Infrastrukturen zur verbesserten Akzeptanz der Elektromobilität

- Mit seiner ballungsraumweiten, leistungsfähigen Gleichstrominfrastruktur bildet der ÖPNV das Rückgrat der Elektromobilität für Personen und Güter durch die Bereitstellung einer schnellladefähigen Ladeinfrastruktur.
- Er leistet damit einen signifikanten Beitrag sowohl zur Verbesserung der Energieeffizienz als auch zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs.
- Durch die hohe Verfügbarkeit von Schnelllademöglichkeiten vergrößert sich die ständig nutzbare Reichweite von Elektrofahrzeugen.
- Da die Gleichstrominfrastrukturen des ÖPNV in der Nacht nicht genutzt werden, wären sie kostengünstig auch zur Ladung von „Laternenparkern“ einsetzbar.

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Mittelbedarf für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen

Landesmittel für die Komplementärfinanzierung von **Großprojekten im GVF-Bundesprogramm** (grobe Schätzung) 30 Mio. € p.a.

Landesmittel für **kleinere und mittlere** Vorhaben außerhalb des GVF-Bundesprogramms 246 Mio. € p.a.

Ersatzinvestitionen in **Verkehrsanlagen der Straßen- und U-Bahnen** 220 Mio. € p.a.

Ersatzinvestitionen in **U-Bahnstationen** 23 Mio. € p.a.

Ersatzinvestitionen in **Straßen- und U-Bahnfahrzeuge** 120 Mio. € p.a.

Barrierefreier ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ???

- **Konsumtiver Mittelbedarf** in Nordrhein-Westfalen für Bestellerentgelte tendenziell steigend aufgrund von Angebotsverbesserungen (z.B. RRX)

Finanzierungsquellen für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen

Regionalisierungsgesetz (RegG)

- Verfügbare Mittel bei der derzeitigen Dynamisierungsrate von nominal 1,5 % p.a. **real sinkend**, da die Inflation insbesondere bei Energie- und Personalkosten oberhalb dieser Dynamisierungsrate liegt
- Möglichkeiten zum **Einsatz von RegG-Mitteln für investive Zwecke** aufgrund der Schere zwischen Dynamisierungs- und Kostensteigerungsrate sowie von Angebotsausweitungen **tendenziell sinkend**
- Insgesamt verfügbare Mittel nach der **Revision 2013** noch offen

Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

- Bis Ende 2013 für das Land **verfügbare Mittel**: ca. 260 Mio. € p.a.
- Hiervon entfallen 50 % auf den **ÖPNV** (130 Mio. € p.a.)
- Ab 2014 verfügbare Mittel abhängig von den Ergebnissen der **Revision**
- Das EntflechtG **läuft zum 31.12.2019 aus**

Finanzierungsquellen für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

- Das GVFG (Bundesprogramm) **läuft zum 31.12.2019 aus**
- Die bis dahin verfügbaren Mittel sind **theoretisch stark überbucht**
- Da nach dem 31.12.2019 anfallende Ausgaben vom Antragsteller allein getragen werden müssen, besteht insbesondere bei Großprojekten ein im Zeitablauf stark **steigendes Finanzierungsrisiko**
- Aufgrund dieses Finanzierungsrisikos ist zu befürchten, dass diese für den ÖPNV verfügbaren Mittel **nicht in vollem Umfang abgerufen** werden, wenn nicht möglichst kurzfristig eine **Nachfolgeregelung** für das GVFG geschaffen wird

Verstärkte Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des ÖPNV

- **Fahrpreiserhöhungen** oberhalb der Inflationsrate **nur begrenzt möglich**, da ansonsten das Risiko überproportionaler preisbedingter Nachfragerückgänge besteht
- Eine **Kostenbeteiligung von „mittelbaren“** Nutzern (Gewerbebetriebe oder Immobilienbesitzer im Auswirkungsbereich hochwertiger ÖPNV-Angebote) sollte geprüft werden, hieraus dürften aber auch nur begrenzte zusätzliche Mittel erreichbar sein

Schlussfolgerungen

- Die vom Land geplanten Neuinvestitionen in die ÖPNV-Infrastruktur sind nur dann finanzierbar, wenn rechtzeitig **Nachfolgeregelungen für die entfallenden GVFG- und EntflechtG-Mittel** Zweckbindung mit Anpassung an die Preisentwicklung für den ÖPNV geschaffen werden
- Auf die **Verkehrsunternehmen mit Straßen- bzw. U-Bahnsparte** sowie die betreffenden Trägerkommunen kommt ein **Reinvestitionsbedarf für Verkehrsanlagen und Fahrzeuge** zu, der noch oberhalb des bisher identifizierten Mittelbedarfs von Neuinvestitionen liegt
- Die Verkehrsunternehmen und Trägerkommunen sind in der Regel **ohne Unterstützung des Bundes und/oder des Landes nicht in der Lage** den erforderlichen Reinvestitionsbedarf auch nur annähernd zu decken
- Für die **Finanzierung von Reinvestitionen** in Verkehrsanlagen und **fehlt bisher noch eine gesetzliche Grundlage**
- Fahrzeuge des schienengebundenen ÖSPV Bei unterlassenen Reinvestitionen werden die vorhandenen hochwertigen Verkehrs-anlagen **schleichend bis hin zu möglichen Betriebseinstellungen entwertet**

Schlussfolgerungen

- Aufgrund der **bestehenden Finanzierungsengpässe** stellen sich die folgenden Fragen:
 - In welchem Umfang sind Verkehrsanlagen des ÖPNV **dauerhaft finanzierbar** (Neuinvestitionen und Reinvestitionen)?
 - Entspricht die derzeitige **Aufteilung** der für den ÖPNV verfügbaren Mittel **für konsumtive und investive Zwecke** den verkehrspolitischen Zielen des Landes?
- Für **konsumtive Ausgaben** müsste ebenso wie heute schon für investive Ausgaben der **Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Nutzen** erbracht werden
- Es fehlt ein **integriertes Gesamtkonzept** für die Finanzierung des konsumtiven und investiven Mittelbedarfs des ÖPNV unter Berücksichtigung der Neu- und Ersatzinvestitionen
- Ein solches Gesamtkonzept ist die Voraussetzung dafür, dass die **verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes** unter Berücksichtigung der nur begrenzt verfügbaren Haushaltsmittel in **größtmöglichen Umfang** erreicht werden



INTRAPLAN
Consult GmbH

Mobilität
verantwortlich gestalten

Orleansplatz 5a
81667 München
T +49 (0)89 – 459 11 112
F +49 (0)89 – 459 11 212

Ansprechpartner: Hans-Ulrich Mann
hans-ulrich.mann@intraplan.de

