

Stenografischer Bericht

öffentlich

25. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

5. Dezember 2022, 10:04 bis 12:37 Uhr und 13:02 bis 15:18 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Sabine Bächle-Scholz (CDU)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frank-Peter Kaufmann
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Knut John

SPD

Gernot Grumbach
Marius Weiß

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Freie Demokraten

Oliver Stirböck

DIE LINKE

Axel Gerntke

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Sina Kunkel
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Frank Müller
 SPD: Sven Bingel
 AfD: Fabian Flecken
 Klaus-Peter Kaschke
 Freie Demokraten: Falco Hartard
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

Landesregierung:

Name – bitte in Druckbuchstaben –	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde
Dr. Langhagen-Rohrbach, Christa	MR	HMWEVW
Dr. Simone Bredemann	MRin	HMWEVW
Isabelle Abendschein	Referentin	HMWEVW
Patrick Kirsch	RD	"
Dr. Dorothee Kallischer	Stellv. Produktivministerin / Leiterin Geschäftsstelle	

Ständige Sachverständige:

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter
 Dieter Posch

Ständige Beratende Mitglieder:

Ständig beratendes Mitglied	Name	Unterschrift
Hessischer Landkreistag	Dr. Michael Koch (Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Sandra Schweitzer (Referatsleiterin)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	teilgenommen
LAG ÖPNV	Prof. Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer) Dr. Dorothea Kalleicher	teilgenommen teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Dr. Michael Winnes (Geschäftsführer ab 01.01.2023)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Georgios Kontos (Abteilungsleiter Mobilität)	teilgenommen
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Prof. Dr.-Ing. André Bruns

Thomas Petersen

Prof. Dr. Christoph Walther

Protokollierung: Swetlana Franz

Iris Staubermann

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Finanzierung“

Deutschlandticket / 49-Euro-Ticket

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) **S. 6**
Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) **S. 13**
Dr. Michael Winnes
Geschäftsführer ab 01.01.2023

Sachverständige:

Prof. Dr. Tom Reinhold **S. 33**
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main

Instrumente Finanzierung

Prof. Dr.-Ing. André Bruns **S. 48**
Hochschule RheinMain
Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung
Wiesbaden

Thomas Petersen **S. 59**
Ramboll Group
Berlin

Integrierte Betrachtung Umwelt-/Klimaziele und Infrastrukturprojekte

Prof. Dr. Christoph Walther **S. 71**
PTV Group
Karlsruhe

1. Anhörung zum Thema „Finanzierung“

Vorsitzende: Guten Morgen, meine Damen und Herren, werte Sachverständige, werte Kollegen, liebe Gäste! Ich begrüße Sie. Wir haben heute unsere 25. Sitzung zu dem Thema Finanzierung. Vom Ablauf her schlage ich Ihnen vor, dass zunächst die Verkehrsverbände vortragen. Hier hat sich Herr Müller vom Nordhessischen Verkehrsverbund NVV aufgrund von Krankheit entschuldigt. Ich schlage vor, dass wir uns dann noch Herrn Prof. Dr. Reinhold mit seiner Expertise anhören und dann in die Pause gehen. Gibt es hiergegen Einwendungen? – Ich sehe keine.

Dann würde ich direkt in die Tagesordnung einsteigen und Herrn Prof. Dr. Ringat um seinen Vortrag bitten. Er vertritt den Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV. Wir haben hierfür jeweils zehn Minuten vorgesehen. Ich würde die beiden anwesenden Verkehrsverbände hintereinander vortragen lassen, da sich die Fragen zu dem 49-Euro-Ticket sicherlich gleichermaßen an Sie beide stellen. Bitte schön.

Herr Prof. **Ringat:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren! Einen wunderschönen Montagmorgen. Herzlichen Dank, dass wir die Gelegenheit haben, zum Thema Finanzierung und zu allem zu sprechen, was wir im Moment an Tickets etc. in dem Kontext besprechen. Steffen Müller ist leider nicht da. Wenn Sie mir dafür fünf Minuten mehr geben, würde ich auch seine Position ein bisschen darstellen. Wir haben uns dazu abgestimmt.

Präsentation RMV siehe Anlage

Ich habe Ihnen die Position unserer Branche an die Wand geworfen und würde damit zu dem neuen Deutschlandticket für 49 Euro starten wollen. Bewusst heißt es Deutschlandticket, weil es in einigen Jahren vielleicht auch mal ein 69-Euro-Ticket oder ein 94-Euro-Ticket werden wird. Darüber sind sich Bund und Länder im Klaren. Deswegen hat man das nicht 49-Euro-Ticket genannt. Man geht natürlich von einer Dynamisierung an dieser Stelle aus. Was hier steht, können Sie selbst lesen. Ich will es mal mit drei Sätzen zusammenfassen:

Die Branche begrüßt dieses Ticket für die Bevölkerung, die Öffnung der Grenzen des ÖPNV in Deutschland natürlich. Das ist völlig klar. Es geht aber auch, und darauf komme ich gleich noch mal zurück, von einer Auskömmlichkeit der Finanzierung aus. Die ist Grundvoraussetzung.

Die Branche ist zu dem bereit, was sich Bund und Länder vorstellen, dass wir beispielsweise eine neue Einnahmeaufteilung für Deutschland brauchen. Das ist schon in einem Verbund nicht ohne. Für Deutschland haben wir das noch gar nicht. Das ist noch zu entwickeln. Wir brauchen dafür eine Plattform, aus der man heraus genau dieses Ticket künftig digital elektronisch vertreiben kann.

Als Ergebnis der derzeitigen Situation, die wir alle in Form von Krisen und in Form von aktuellen politischen Rahmen wahrnehmen, haben wir im Moment eine Zeitenwende. Dazu gehört natürlich

dieses Ticket. Der ÖPNV muss sich neu finden und kann sich der Zeitenwende ebenso wenig entziehen.

Das Deutschlandticket, über das wir heute an der Stelle diskutieren, wird deutlich, nachhaltig und dauerhaft unsere Branche verändern. Das hat bereits das 9-Euro-Ticket getan und gezeigt. Es hat auch gezeigt, dass die Branche in der Lage ist, es zu schaffen, und zwar unkompliziert, schnell und professionell. Ich glaube, das haben wir innerhalb von acht Wochen für ganz Deutschland umgesetzt gekriegt. An uns lag es dabei nicht.

Die Nachfrage im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets lag nahezu auf dem Vorcoronaniveau. Natürlich hatten wir massive Einnahmevermindierungen, die an der Stelle auch mit den 2,9 Milliarden Euro des Bundes und der Länder zum Ausgleich kamen.

Wir stellen aber auch fest, dass bisherige Kunden in der Regel mit derartigen Tickets noch mehr fahren, wir darüber also nicht noch zusätzliche Einnahmen generieren, von denen manchmal immer noch einer ausgeht. Was nachhaltig und dauerhaft Kunden zusätzlich in den ÖPNV bringt, was wir bei der Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaziele wollen, sind neben einem solchen Ticket auch das Leistungsangebot und die Qualität unserer Leistung, die die Menschen in Bus und Bahn bringen oder eben nicht.

Wenn bisherige Kunden preiswerter fahren und noch mehr ÖPNV nutzen, dann fehlen die Einnahmen. Wenn man das will, muss man das natürlich ausgleichen. Beim 9-Euro-Ticket hat man das getan. Für das 49-Euro-Ticket, für das Deutschlandticket, kämpfen wir noch darum.

Am 02.11. hat der Bundeskanzler zusammen mit den Ministerpräsidenten den Beschluss zum Deutschlandticket gefasst. Bei diesem wurden wesentliche Forderungen der Verkehrsministerkonferenz, mit der wir uns aus der Branche heraus, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und aller anderen ÖPNV-Spitzenverbände, einig waren, allerdings nicht so berücksichtigt, wie es die Verkehrsministerkonferenz gewünscht hat. Es fehlt das Thema Einführungskosten, und es fehlt, wenn man die schon nicht zahlen will, das Thema der Nachschusspflicht. Der Bund stellt sich für das Ticket jährlich 1,5 Milliarden Euro aus seiner Sicht und 1,5 Milliarden Euro von den Ländern vor, aber halt gedeckelt. Wenn wir über diese 3 Milliarden Euro sprechen, dann ist das so was wie ein Kostenvoranschlag eines Handwerkers. Ich muss aber auch das bezahlen, was am Ende rauskommt, nachdem der Handwerker tätig gewesen ist. Da wir heute alle nach Corona ein bisschen in die Glaskugel schauen und nicht wissen, was tatsächlich herauskommt, muss die Finanzierung an dieser Stelle auch irgendwo vernünftig geklärt sein. Ich stelle dabei fest, dass der vorgesehene Mitteleinsatz für die Umsetzung eines solchen 49-Euro-Tickets im Moment noch nicht auskömmlich ist.

VDV Folie 1: „Prognose des Finanzierungsdeltas eines bundesweit gültigen Klimatickets für 69 Euro (Preisstand 2023)“

Ich habe noch zwei Folien mitgebracht, bei denen es ums Geld geht. Wenn es um ein 49- oder 69-Euro-Ticket geht, haben wir das aus der Branche heraus mit allen Beteiligten berechnet. Das ist der Kostenvoranschlag, von dem ich vorhin sprach. Da kamen wir, das sehen Sie an dieser

Folie, auf ca. 3 Milliarden Euro für ein 69-Euro-Ticket. Offensichtlich hat man in der großen Politik das vertauscht. Man fand das 69-Euro-Ticket nicht ganz so sexy und hat das 49-Euro-Ticket gewünscht, aber in die Tabelle des 69-Euro-Tickets bei den 3 Milliarden Euro geguckt. Das muss man einfach mal klarstellen. Ich habe das in der vergangenen Woche gegenüber Bundesministern, beispielsweise Herrn Wissing oder auch entsprechenden Staatssekretären gegenüber, klarstellen müssen, die gesagt haben: Ihr Spitzenverband, der VDV, hat doch diese 3 Milliarden Euro bestätigt. Ich sagte: Ja, für ein 69-Euro-Ticket.

VDV Folie 2: „Prognose des Finanzierungsdeltas eines bundesweit gültigen Klimatickets für 49 Euro (Preisstand 2023)“

Mit Einführungskosten waren wir bei einem 49-Euro-Ticket bei 4,17 Milliarden Euro, also bei rund 4,2 Milliarden Euro. Zusätzlich hat man sich aus den Bund-Länder-Runden der Verkehrsminister heraus gewünscht, dass es eine monatliche Kündbarkeit dieses Tickets gibt. Auf der Basis dieser monatlichen Kündbarkeit werden noch mal im Kostenvoranschlag Kosten von etwa 500 Millionen Euro aufgerufen. Das heißt, wir kommen irgendwo bei 4,7 Milliarden Euro raus. Man kann nicht den politischen Wunsch der 49 Euro mit den Kosten aus der Tabelle der 69 Euro umsetzen.

Wo fällt das Risiko hin? Das fällt auf die Verkehrsverbünde, das fällt auf die Verkehrsunternehmen. Wer steht dahinter? Das sind die Kommunen. Wir sind uns mit den kommunalen Spitzenverbänden in Deutschland einig, dass das Risiko natürlich nicht am Ende auf die Kommunen abgewälzt werden kann. Man kann, wenn ich das mal ganz flapsig sagen darf, nicht einfach fünf Stück Butter in den Einkaufswagen legen und nur drei bezahlen wollen. Das funktioniert nicht.

Deswegen an dieser Stelle ein paar Worte zur allgemeinen Finanzierung. Die Branche hat in Abstimmung mit der Verkehrsministerkonferenz auf der Basis des Roland-Berger-Gutachtens, über das ich hier vor einem Jahr schon mal gesprochen habe, gefordert, dass wir pro Jahr in Richtung Verkehrswende bis 2030 plus 1,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel mit der damaligen Dynamisierung von 1,8 % bekommen. Die Branche und die VMK zusammen haben beschlossen, dass wir dazu noch eine Größenordnung von etwa 1,6 Milliarden Euro auf Basis der Energiekostensteigerung benötigen.

Jetzt hat die MPK, von der ich vorhin schon mal sprach, das nicht so beschlossen. Aber ich muss feststellen, und das mache ich ganz gerne, dass der Bund trotzdem an der Stelle liefert. Nicht genauso, wie wir es gewollt haben, aber er liefert. Das will er am 16.12. im Bundesrat auch beschließen:

Es gibt 1 Milliarde Euro mit 3 % dynamisiert, nicht weiter 1,5 Milliarden Euro mit 1,8 % dynamisiert. Das führt dazu, dass sich diese beiden Kurven – 1,5 Milliarden Euro mit 1,8 % und 1 Milliarde Euro mit 3 % – irgendwo im Jahr 2030 treffen, und ab 2030 wird das besser. In den mittleren Jahren dieses Jahrzehnts wird es erst mal ein bisschen schwieriger, weil wir da in eine Senke kommen und aufgrund dieser Betrachtung Geld fehlt. Aber an dieser Stelle liefert der Bund.

Er liefert noch mehr. Es gibt 1 Milliarde Euro zusätzlich bereits ab diesem Jahr, in dem wir es gar nicht mehr ausgeben können. Wenn ich vorhin sagte, wir wollen auch 1,6 Milliarden Euro für die

Energiekostensteigerung, dann kann man diese 1 Milliarde Euro schon mal dafür nehmen. Zum Zweiten fallen wir unter den Strompreisdeckel mit 40 Cent. Das ist immer noch eine Verdoppelung der Stromkosten zum Vorjahr. Das sind für die gesamte Branche in Deutschland noch mal 500 Millionen Euro, sodass man an diese 1,6 Milliarden Euro mit 1,5 Milliarden Euro fast hat. An dieser Stelle ist seitens des Bundes alles erreicht, was man erreichen kann.

Was ist zur Einführung des Deutschlandtickets noch offen? Entgegen mancher Darstellungen der Medien in der Öffentlichkeit liegt es nicht an der Branche, dass man das nicht zum 01.01. einführen wollen würde. Die Branche steht bereit. Ich habe es vorhin zum 9-Euro-Ticket gesagt. Wir könnten es zum 01.01. des nächsten Jahres einführen. Wir haben beispielsweise in der Branche – der VDV in Abstimmung mit allen anderen Spitzenverbänden bemüht sich da sehr stark – einheitliche Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen beschlossen. Die haben wir jetzt noch mal angepasst. Dazu hatten wir heute früh um 8 Uhr noch mal eine Präsidiumssitzung des VDV, sodass man für Jobtickets und Semestertickets auch Lösungen findet. Da ist der Haken von unserer Seite dran.

Nachfolgen wird natürlich, dass die allgemeinen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen nicht nur für das 49-Euro-Ticket in Zukunft richtigerweise fallen müssen, sodass ÖPNV-Nutzung einfacher wird. Heute ist es ja so: Sie steigen irgendwie in Karlsruhe als Koffer ein und steigen als Hund in Frankfurt aus, als Erwachsener oder Kind oder wie auch immer. Da blickt kein Mensch durch. Das ist nötig, und das wird wahrscheinlich einer der nächsten Schritte sein, an dem wir mit diesem Rückenwind dieses Tickets aus der Branche heraus selbst großes Interesse haben.

Was ist an der Stelle noch offen, insbesondere seitens des Bundes? Das ist einmal die Anpassung des Regionalisierungsgesetzes mit der Sicherung der Finanzierung. Diese 1,5 Milliarden Euro für dieses Ticket müssen noch in eine Novelle des Regionalisierungsgesetzes hinein. Das wird im Bundesrat wahrscheinlich erst im Februar passieren. Ich glaube, am 12. Februar oder am 5. März ist der nächste Bundesrat.

Wenn wir schon keine Anschubfinanzierung im Sinne eines Nachschusses bekommen, brauchen wir eine Klärung, bei der man sagt, die Kosten, die nach dem PBefG für einen solchen Tarif auskömmlich sein müssen, müssen an dieser Stelle erbracht werden können. Der Bund muss noch das EU-Notifizierungsverfahren dazu abschließen. Es bringt uns nichts, wenn dann so was Schwieriges rauskommt wie bei der Maut und wir es hier in Deutschland alle ganz toll finden, es aber am Ende nicht funktioniert, weil die EU beihilferechtlich nicht zugestimmt hat. Auch das muss noch abgewartet werden.

Wir dürfen nicht vergessen, was ich ganz am Anfang schon mal erwähnte, dass wir das 49-Euro-Ticket, auch als Deutschlandticket bezeichnet, einer Dynamisierung unterlegen. Wir wissen alle, wenn man das wie bei dem 365-Euro-Ticket nicht tut, kriegt man das nie wieder los. Das ist eine Hausnummer, bei der Sie keine Dynamisierung mehr reinkriegen. Das will man bei diesem Ticket bewusst von Bund und Ländern nicht.

Gesetzgebungsverfahren und EU-Notifizierung werden durch den Bund hoffentlich noch rechtzeitig auf den Weg gebracht. Dazu brauchen wir natürlich Liquidität. Nach den Coronajahren in unserer Branche und bei den geringen Margen, die es in unserer Branche zu verdienen gibt, wenn wir Verkehre ausschreiben, liegt nicht so viel Geld da, dass die Verkehrsunternehmen in Vorleistung gehen können. Wenn man so ein Ticket einführt, muss das Geld wenigstens 14 Tage vorher in den Ländern sein, sodass wir es über die Verbünde an die Verkehrsunternehmen geben können. Dann haben die kein Problem, dieses Ticket umzusetzen.

Der Start des Deutschlandtickets ist aus dem gesetzten Rahmen heraus damit aus unserer Sicht nicht vor dem 01.04. oder 01.05. des nächsten Jahres machbar. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich vorige Woche auf den 01.04. kapriziert. Wie gesagt, aus der Branche heraus, hätten wir es lieber so schnell wie möglich, wenn wir es denn schon haben.

Offen bleibt der Lösungsansatz für den zu erwartenden Fall, dass die 3 Milliarden Euro nicht ausreichen. Die VMK hat letzte Woche den Deckel geöffnet und bietet dem Bund das hälftige Tragen dieser gegebenenfalls anfallenden Mehrkosten – die stehen ja noch gar nicht fest – an. Der Bund in Person von Minister Wissing sagte mir persönlich gegenüber in der vergangenen Woche: Tut mir leid, die Ministerpräsidentenkonferenz hat beschlossen. Mehr geht nicht, und noch mal geht das nicht in die Ministerpräsidentenkonferenz. – Daraufhin sagte ich zu Herrn Wissing: Dann wird es das Ticket nicht geben. Mein Aufsichtsrat und andere Aufsichtsräte der Verbünde in Deutschland haben das schon so beschlossen. Dann gibt es das Ticket nicht. – Trotzdem will er das Heft des Handelns natürlich in der Hand behalten. Wir diskutieren die Tage mit seinem Ministerium, mit dem Finanzministerium noch mal kräftig darüber. Ich gehe fest davon aus, dass es uns in den nächsten Tagen gelingt, eine Formulierung zu finden, die noch mal in die MPK oder in den Bundesrat geht, sodass man Klarheit hat, dass im Sinne des PBefG eine Auskömmlichkeit der Finanzierung für ein solches Deutschlandticket gegeben sein wird.

Manche Länderverkehrsminister sagen: Na ja, stellt euch mal nicht so an. Was habt ihr denn da für eine Vollkaskoversicherungsmentalität? – Nein. Es geht darum, dass wir die Finanzierung nicht nach dem Prinzip Hoffnung gesichert kriegen: Fangt doch schon mal an, und dann werden wir sehen, wie wir das hinkriegen. – Das kann ich als Geschäftsführer eines solchen Unternehmens wie dem RMV mit 2,5 Milliarden Euro Jahresumsatz gar nicht tun. Dann komme ich in Teufels Küche. Wer bestellt, bezahlt. Das muss an dieser Stelle klar sein. Aber ich gehe davon aus, dass uns das in den nächsten Tagen noch gelingt.

Die Einführung des Deutschlandtickets läutet eine Zeitenwende für den ÖPNV ein. Ich hatte es schon gesagt. Ich komme aus dem Osten und vergleiche das gern mit einem Mauerfall für den ÖPNV. Man kann es auch Revolution nennen. Es wird zumindest die Nutzung des ÖPNV in Deutschland deutlich einfacher machen. Damit lösen sich dann hoffentlich unsere Fürstentümer mit Automatenbedienungshoheit endlich auf. Das ist gut, das ist wünschenswert. Das hätte schon längst passieren müssen. Allein die vergangenen Jahre standen in einer solchen Harmonisierung im Sinne des Föderalismus in Deutschland. Wir haben 16 verschiedene ÖPNV-Gesetze. Man kann es den Unternehmen und Verbänden vor Ort nicht verdenken, dass sie das machen, was in deren konkreten örtlichen und regionalen gesetzlichen Rahmenbedingungen möglich ist.

Strategisch liegt hier meines Erachtens noch viel Arbeit für die Branche, aber auch für die Politik und für die Anpassung gesetzlich gesetzter bisheriger Rahmen.

Vielerorts reicht die Finanzierung in Deutschland aufgrund gestiegener Preise in dem Wechsel auf das nächste Jahr 2023 nicht mal für den Status quo aus. Landauf, landab wird über Abbestellungen in den Aufsichtsräten der Verbände der Kommunen diskutiert, auch in großen Kommunen wie München beispielsweise. Ich habe die Vorlagen am Wochenende lesen können.

Wie ist das bei uns im Land Hessen? Wir haben mit den drei Verbänden und dem Land eine Einigung und für die nächsten zwei Jahre eine Finanzierungsvereinbarung finden können, auch wenn Auf-Sicht-Fahren eine Sache aus dem ÖPNV ist. Mein Aufsichtsrat hat sie schon bestätigt, die anderen beiden Aufsichtsräte folgen in den nächsten Tagen.

Es ist erst mal gut, dass wir in den nächsten zwei Jahren wissen, wie es finanziell weitergeht. Freude über eine Grundsicherung, ja, aber kein Grund zum Jubeln, da allein im RMV ad hoc in diesem Jahr und in den folgenden zwei Jahren etwas mehr als 200 Millionen Euro eingespart werden müssen. Wenn alles gutgeht, schaffen wir es damit, wenn es keine zusätzlichen Krisen oder sonst was gibt und alles mit dem Geld des Bundes so funktioniert, wie ich es vorhin dargestellt habe, dass es im RMV keine Leistungsabbestellungen geben muss. Aber damit wird sich mein Aufsichtsrat am 30. März noch mal beschäftigen, wenn wir gesichert über die Finanzierungen – vor allem des Bundes, von denen ich vorhin sprach – Klarheit haben.

Aber man wird 200 Millionen Euro im RMV einsparend spüren. Das sind Qualitäten, das sind Projekte, das sind Einschnitte an der Kundenschnittstelle, das ist die Nichtbestellung von geplanten Mehrleistungen. Wir bestellen also nicht ab, aber wir hätten gerne mehr bestellt. Das sind Dinge, die uns nicht jubeln, aber erst mal zufrieden sein lassen, dass wir überhaupt ins nächste Jahr gehen können und Geld fließen kann.

Das Engagement des Landes entwickelt sich positiv. Auch das möchte ich herausstellen. Waren es in den vergangenen Jahren 3 % dessen, was der RMV an Regionalleistungen finanziert, sollen es in den nächsten zwei Jahren 8 % sein. Das ist eine positive Entwicklung, die wir nur unterstützen und unterstreichen und uns dafür bedanken können. Aber wie stehen wir damit im Deutschlandranking? Im Deutschlandranking verhalten wir uns als Mobilitätsland Nummer eins in der Finanzierung damit in der Größenordnung von Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt oder Thüringen. Andere Bundesländer geben pro Euro Regionalisierungsmittel an die Länder noch mal 1 Euro oder sogar 1,50 Euro dazu und machen so aus den 100 % Regionalisierungsmitteln 200 oder 250 %. Da hätten wir noch einen längeren Weg im Lande Hessen. Da haben wir eine andere Tradition. Ich kann nur bitten, dass der Weg in die Richtung gehen sollte, weil wir ansonsten unser eigentliches Thema „Verkehrswende, Erreichung der Klimaziele“ nicht schaffen können.

Mit drei Jahren Status quo im RMV – 2022, 2023 und 2024 – können wir zumindest das Erreichen der Klimaziele für den RMV im Jahr 2030 steckenlassen. Das wird nicht mehr passieren, einfach aus dieser Situation heraus. Wenn ich das mal auf Deutschland zurückreflektiere, entstehen damit milliarden schwere Strafzahlungen an die EU, weil wir die Klimaziele nicht erreichen. Ich sage

immer gerne ganz pauschal und allgemein, nehmen Sie mir das nicht übel, liebe große Politik, vor allem in Berlin: Gebt uns jetzt ein Zehntel von diesem Geld, was wir dann möglicherweise an Strafzahlungen zahlen. Daraus kann ich euch einen super ÖPNV für die ganze Branche in Deutschland gestalten.

Wenn wir 2025 sicher durch die nächsten zwei Jahren Finanzierungsvereinbarung sind, entsteht natürlich eine Bugwelle. Drei Jahre Status quo hinterlassen ihre Schatten. Natürlich. Die Bugwelle entsteht daraus, weil wir nur Status quo fahren und uns nicht sukzessive entwickeln können, weil in der Zeit riesige Infrastrukturmaßnahmen am Frankfurter Knoten in zweistelliger Milliardenhöhe, gebaut werden, dann umgesetzt werden und wir neue Leistungen darauf bestellen wollen, sollen und müssen. Wir müssen in dem Zeitraum auch die Antriebswende finanzieren.

Das sind alles Punkte, die zu einer Bugwelle führen, die, wenn wir in den Jahren keine kontinuierliche Entwicklung durchführen, ab 2025 ff. eine sprunghafte Herausforderung für uns bieten, und das nicht nur finanziell, sondern auch was Personal betrifft, was Werkstätten betrifft, was Fahrzeuge, was Kapazitäten, was Abstellflächen und, und, und betrifft.

Vorsitzende: Entschuldigung, Herr Ringat. Ich habe Ihnen schon die volle Redezeit Ihres Kollegen zugeschlagen. Kommen Sie bitte langsam zum Ende. Vielen Dank.

Herr Prof. **Ringat:** Vielen herzlichen Dank. – Wie wird es mit dem Deutschlandticket weitergehen? Das wird es nicht mehr geben. Das sind Veränderungen, die eintreten. Beispielsweise werden wir keine Eigenwirtschaftlichkeit mehr mit deutschen Verkehren haben. Wir werden keine Nettoverträge mehr haben, wo Verkehrsunternehmen eigenes Risiko für Einnahmen übernehmen. Wir werden keine Solidarmodelle mehr für Semestertickets und Jobtickets haben. An dieser Stelle braucht man ganz neue Lösungen.

Offen ist auch noch ein letzter Punkt, nämlich wer das Deutschlandticket beantragt. Der Bund sagt: Das müsst ihr ganz normal tun. – Im Moment habe ich keine Auskömmlichkeit der Finanzierung. Also kann ich es meinem Aufsichtsrat nicht vorlegen. Der muss beschließen, dass ich es überhaupt beim Regierungspräsidenten beantragen kann. Wäre mein Aufsichtsrat so bescheuert und würde das beschließen, dann dürfte es der Regierungspräsident nicht genehmigen, weil der Regierungspräsident nach dem PBefG nämlich genau die Auskömmlichkeit des Tarifes zu überprüfen hat. Insofern ist die Finanzierung zu klären. Wir haben nicht überall Verbünde in Deutschland. In Bayern, in Thüringen, in Meck-Pom. Wenn das der oberbayerische Busunternehmer mit fünf Bussen nicht tut, kann man ihn dazu nicht zwingen. Also braucht man hier noch eine Lösung. Wir diskutieren noch mit dem Bund darüber, was man hier am allerbesten tun kann.

Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, noch für eine Minute. Ich komme zum Fazit. Ich gehe von der Umsetzung eines solchen finanzierbaren Tickets im Frühjahr 2023 aus. Bis dahin haben wir Klarheit zur Finanzierung. Es werden bisherige Mauern des ÖPNV fallen. Das ist gut und zum

Nutzen der gesamten Bevölkerung. Verkehrswende und Klimaziele sind an der Stelle aber nur, und da wiederhole ich mich, mit einer Angebots- und Qualitätsentwicklung erreichbar. Dafür reicht ein solches Ticket nicht.

(Beifall)

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Prof. Ringat, für Ihre Expertise aus Sicht des RMV. – Ich gebe nun das Wort an Herrn Dr. Michael Winnes vom VRN, Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Herr **Dr. Winnes:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit, hier in der Enquetekommission zum Thema Deutschlandticket aus Sicht des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ergänzend zu dem, was der Kollege Ringat bereits ausführlich vorgetragen hat, Stellung zu beziehen.

Ich kann mich nur seinem Fazit für die Fahrgäste, für den ÖPNV anschließen. Selbstverständlich ist ein deutschlandweites Ticket für 49 Euro der Durchbruch in der Qualität auf der tariflichen Seite für die Fahrgäste. Es gibt keine Tarifgrenzen mehr, es gibt einen einheitlichen Preis. Ich kann mich im ÖPNV in der ganzen Republik frei damit bewegen. Die Flatrate für das ganze Land ist, oft zitiert, ein Quantensprung und bringt den ÖPNV sicherlich nach vorne. Wichtig für die Branche ist dabei allerdings die auskömmliche Finanzierung. Ich möchte es gar nicht noch mal weiter vertiefen. Herr Ringat hat es ja ausführlich dargestellt. Momentan sind wir in größter Sorge, dass das, was zwischen Bund und Ländern vereinbart ist, eben nicht auskömmlich sein wird und am Ende die kommunale Ebene in der Bestellung des ÖPNV die Zeche zu zahlen hat, wenn die Ausgleichssysteme nicht zu einem 100%igen Ausgleich der Mindereinnahmen führen.

Die kommunale Ebene hat ohnehin mit dem Thema Verkehrswende und dem absolut notwendigen Angebotsaufbau in Zukunft ein Finanzierungsproblem, und das neben den krisenhaften Entwicklungen in der Finanzierung des Bestandsverkehrs, der Entwicklung der Personalkosten, der Entwicklung der Energiekosten. All die Dinge haben Sie sicherlich in der Enquetekommission schon sehr ausführlich besprochen und diskutiert. Deswegen ist es absolut notwendig, dass eine solche Tarifmaßnahme, so wichtig und so gut sie für die Fahrgäste am Ende ist, eben auch mit einer auskömmlichen Finanzierung hinterlegt wird.

Was uns im VRN aktuell neben der Finanzierung große Sorgen macht, ist die Frage der Grundlage des neuen Tickets, die Frage nach einer gesetzlichen Regelung. Wir hatten lange gehofft, dass sich der Name Klimaticket durchsetzt, und zwar aufgrund der Überlegung, dass wir über die kommunalen Spitzenverbände mitbekommen haben, der Bund möchte keine gesetzliche Regelung für dieses Ticket schaffen, weil er für den ÖPNV keine Gesetzgebungskompetenz hat. Für die Klimafragen hat er die Gesetzgebungskompetenz. Deswegen wäre es konsequent gewesen, das Ganze als Klimaticket einzuführen und damit bundesweit eine einheitliche Rechtsgrundlage für das Ticket zu schaffen. Warum ist uns das so wichtig? Es wurde bereits angesprochen, Tarife

im ÖPNV müssen in unserem Land immer noch sehr bürokratisch nach dem Personenbeförderungsgesetz und nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz genehmigt werden. Diese Genehmigungsverfahren sind sehr aufwendig. In Hessen haben wir den Vorteil, dass wir nur drei Verkehrsverbünde haben. Das ist eine Luxussituation, die es in den anderen Bundesländern so nicht gibt. Dort, wo es keine Verkehrsverbünde gibt, müssen die Verkehrsunternehmen selbst einen Tarifiertrag stellen.

Theoretisch müsste nach dem PBefG jede Genehmigungsbehörde mit allen anderen Genehmigungsbehörden in ganz Deutschland ein Abstimmungsverfahren einleiten, weil wir einen Tarif genehmigen, der in ganz Deutschland gilt, eben nicht nur bei mir im VRN, nicht nur bei Herrn Ringat im RMV-Gebiet, sondern auch in Hamburg oder im Bayerischen Wald. Dazu haben wir eigentlich gar keine tarifliche Kompetenz, und dazu hat auch unsere Genehmigungsbehörde – im Fall des Kreises Bergstraße das Regierungspräsidium Darmstadt – gar keine Genehmigungskompetenz, um zu entscheiden, ob unser Ticket auch in Bayern anerkannt werden muss. Deswegen brauchen wir hier eine gesetzliche Grundlage. Wenn der Bund es nicht tut, dann sollten die Länder überlegen, ob sie mit einer einheitlichen Regelung in den Nahverkehrsgesetzen oder über eine Form des Staatsvertrages, wie auch immer, zu einer einheitlichen Regelung kommen, damit klar ist, wenn wir ein Ticket verkaufen, gilt es in ganz Deutschland, es gibt einen Zwang für alle Unternehmen, das Ticket anzuerkennen, und damit die wirtschaftlichen Grundlagen gerade in Richtung Liquidität geregelt sind. Wir müssen irgendwo für alle verbindlich festgelegt bekommen: Wer beschließt über eine deutschlandweite Einnahmeaufteilung, die für so ein gemeinsames Ticket notwendig ist? Wer organisiert diese Einnahmeaufteilung? Wenn die Umsätze bei DB oder bei einem externen digitalen Anbieter entstehen, muss das irgendwo geregelt sein und muss sich jemand treuhänderisch um diese Fahrgeldeinnahmen kümmern, damit sie bei allen Verkehrsunternehmen, bei allen Verbänden in der Republik ankommen. Das kann nicht einfach der Branche über Verkehrsverträge untereinander überlassen werden. Da braucht es eine klare Regelung, wer die Zuständigkeit zur Festlegung der Einnahmeaufteilung und zur Abwicklung der Einnahmeaufteilung hat.

Vor allen Dingen, und auch das hat der Kollege schon angesprochen, wird es nicht bei 49 Euro bleiben. Irgendjemand muss die Kompetenz haben, in Zukunft den Tarif fortzuschreiben. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass der Bundesrat und der Bundestag in Zukunft jedes Jahr darüber beschließen sollen und sich einig werden sollen, wie die 49 Euro vor dem Hintergrund weiter steigender Kosten dynamisiert werden. Auch dazu brauchen wir eine Regelung zwischen den Ländern auf gesetzlicher Basis oder einen Staatsvertrag, in dem geregelt ist: Wer ist die Institution, die in Zukunft über diesen Tarif und die Tarifbestimmungen entscheidet? – Es wird irgendwann sicherlich die Debatte über Mitnahmeregelungen, über einheitliche Fahrradregelungen usw. geben. Das hat man jetzt vertagt, um es schnell einführen zu können. Aber dazu braucht es eine gemeinsame Plattform und eine klare Rechtsgrundlage, wer überall diese wichtigen Dinge in Zukunft entscheidet.

Wenn wir eine solche Rechtsgrundlage nicht bekommen, dann fehlt es auch an dem, was wir mühsam in den letzten 20 Jahren mit der Regionalisierung aufgebaut haben. Wir haben deutlich mehr Transparenz in die gesamten Strukturen des ÖPNV gebracht. Da machen wir gerade einen

großen Rückschritt, weil wir jetzt wieder neue Ausgleichssysteme, neue Finanzierungsströme schaffen, die parallel zueinander laufen. Die hatten wir eigentlich mühsam abgeschafft. Gerade Hessen war ein Vorreiter dafür, dass der alte 45a im Ausgleich für die Schülertickets abgeschafft wurde. Was es da alles an Finanzierungsströmen gab, hat man alles bei den Verbänden in den Budgetverträgen zusammengeführt. Jetzt sind wir in der Situation, dass wir ständig neue Ausgleichssysteme bekommen: Rettungsschirme. Einen dauerhaften Ausgleich für das Thema des Deutschlandtickets. – Das macht die Finanzierung am Ende wieder deutlich intransparenter und macht für die Kommunen, die am Ende den ÖPNV zu bestellen und zu finanzieren haben, das Geschäft des ÖPNV und damit die Verkehrswende wieder zunehmend intransparent und entsprechend schwierig, Zukunftsentscheidungen treffen zu können.

Ansonsten ist, glaube ich, alles gesagt. Ich möchte nicht noch mal die ausführlichen Darlegungen zur Finanzierungsproblematik wiederholen. Wenn Ihnen viele Leute sagen: „Beim 9-Euro-Ticket hat das doch auch alles ohne gesetzliche Regelung funktioniert“ usw., muss man betonen, es gab eine gesetzliche Regelung z. B. auch zu Tarifgenehmigungen. Im Regionalisierungsgesetz stand nämlich ein Satz: Es gibt 2 Milliarden Euro für ein deutschlandweit einheitliches Ticket zum Preis von 9 Euro, und die Tarifgenehmigung ist auch erteilt. – Das stand im Sommer im Regionalisierungsgesetz. Wenigstens eine solche Regelung brauchen wir, um das Ticket einzuführen. Aber wirtschaftlich muss man wissen, dass das 9-Euro-Ticket nur so schnell fliegen konnte und auch funktioniert hat, weil es gleichzeitig mit dem ÖPNV-Rettungsschirm für die Pandemie verbunden war. Damit hatte die gesamte Branche die Zusage, dass sämtliche Mindereinnahmen, der Pandemieschaden, der weiterhin vorhanden ist, und der Schaden aus dem 9-Euro-Ticket, zu 100 % ausgeglichen werden.

Da der Rettungsschirm nicht fortgeführt wird, haben wir jetzt eine ganz andere Situation und müssen viel genauer in die Details gucken als Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände, ob wir eine auskömmliche Finanzierung bekommen. Ohne diese Zusage werden wir das Ticket schlichtweg nicht einführen können. Dazu hat Herr Knut Ringat schon alles gesagt, was dazu gesagt werden muss. – Ich darf mich für meine Redezeit und Ihre Aufmerksamkeit bedanken und wünsche weiter gute Beratungen.

(Beifall)

Vorsitzende: Herzlichen Dank, Herr Dr. Winnes. Es gibt sogar schon eine Frage. Ich schlage vor, dass sich die beiden Herren hier vorne hinsetzen. Dann können wir direkt mit Ihnen in Kommunikation treten. – Herr Gagel hat zunächst das Wort.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe insgesamt vier Fragen, die auch die Finanzierung betreffen. Zum Ersten sind bei Herr Ringat das Personal, die Verfügbarkeit von Personal und auch die Personalkosten, die sich sicherlich im Rahmen der Inflation oder annähernd in diese Richtung bewegen

werden, nur nebensächlich angeklungen. Welche Risiken sehen Sie zusätzlich auf die Verbünde zukommen, was dieses Thema betrifft?

Die zweite Frage bezieht sich auf das Thema Investitionsfähigkeit des ÖPNV in der Zukunft. Sie hatten erwähnt, dass es schwierig sein wird, bis 2025 die Qualität zu halten und dass teilweise Leistungsabbestellungen vorliegen. Mit was müsste man rechnen, wenn die Verbünde wirklich zunächst mal ihrer Investitionsfähigkeit beraubt werden? Qualitätssteigerungen sind eigentlich oberste Prämisse gewesen. Kann man sagen, wir wollen einen guten ÖPNV einführen, der entsprechend Qualität liefert und im Angebot ausgebaut wird?

Die dritte Frage ist mehr eine Feststellung, aber Sie können gern etwas dazu sagen. Wenn die Finanzierung immer wieder hakt und immer wieder schwierig wird, ist das für sämtliche kommunalen Haushalte, z. B. auch auf Kreisebene, ein Risiko. Ich weiß aus meinem eigenen Kreis, dass er keinerlei Spielraum hat, um zusätzliche Defizite zu finanzieren. Von der Seite her muss auch für die Kommunen klar sein, dass die Finanzierung auskömmlich ist, damit es zu keiner Belastung der kommunalen Haushalte kommt.

Vierte Frage. Sie hatten angesprochen, dass das 49-Euro-Ticket deutschlandweit jeweils durch die Genehmigungsbehörden muss. Wäre es theoretisch denkbar, dass einzelne Verkehrsverbünde nicht mitmachen und andere mitmachen? Das wäre eine Katastrophe, wenn so was käme. Auch dazu würde mich Ihre Antwort interessieren.

Herr Prof. **Ringat**: Zum Thema Personalkosten. Die sind in unseren Verträgen immer so angesetzt, dass wir als Aufgabenträger die am Ende mitzufinanzieren haben. Das gilt in Hessen per se. Wir schreiben den neuen Tarifvertrag nicht vor, aber in Hessen gilt per se, dass es zumindest einen branchenüblichen gibt. Insofern ist von einer entsprechenden Größenordnung im nächsten Jahr auszugehen. Das preisen wir in der Regel durch unsere indizierte Betrachtung für unsere Verkehrsleistungsverträge aus. Das planen wir. Das ist völlig klar. Aber in dieser Krisenzeit ist vieles aus der Planung einfach so für die Zukunft weggewischt worden. Jetzt hängt es davon ab, wie die Vertragsverhandlungen für unsere Branche bei der Eisenbahn oder bei ver.di an der Stelle tatsächlich ausgehen. Aber es wird natürlich eine weitere und gegenüber den Kosten, über die wir bis jetzt gesprochen haben, zusätzliche Belastung sein, die wir an der Stelle erfüllen müssen. Deswegen spricht man an anderen Stellen in Deutschland durchaus darüber, ob man Leistungen nicht mehr fahren kann. Das gehört als ein Bestandteil der Gesamtfinanzierung dazu. Wir sprechen dann das böse Wort „Abbestellung“ aus.

Wir schließen das für den RMV, und ich glaube, das kann ich für Hessen insgesamt sagen, im Moment aus. Auch mit Personal. Ich denke, das kriegen wir alles gut an. Wenn ich im RMV 200 Millionen Euro einsparen muss, bleibt das nicht unbemerkt. Das ist klar. Aber es passiert an Stellen, an denen es nicht dazu führt, dass wir Leistungen abbestellen. Die Innovationsfähigkeit bei uns aufrechtzuerhalten, ist natürlich trotzdem das höchste Ziel.

Wir investieren per se nach wie vor. Mehr als bisher. Im Knoten Frankfurt werden in diesem Jahrzehnt mehr als 20 Milliarden Euro eingesetzt. Wir sind bei der S6, wir sind kurz vor dem Spatenstich der Nordmainischen S-Bahn, wir werden bald mit der Regionaltangente West anfangen, wir werden bald mit der Wallauer Spange anfangen, und, und, und, und, und. – Dieter Posch, du lachst. Das sind alles Projekte von vor vielen Jahren, die wir jetzt endlich in die Umsetzung bringen, endlich auch das Geld des Bundes und des Landes da ist – Danke schön –, damit wir diese Investitionen durchführen können.

Ich wollte vorhin sagen, wenn die zwischen 2025 und 2030 alle fertig werden, dann brauchen wir genau dort – da sprach ich von der Bugwelle – ein Mehr an Geld. Wir haben noch drei oder zwei Jahre Zeit, um uns darauf vorzubereiten. Wir brauchen ein deutliches Mehr an Geld, um darauf die Leistungen bestellen zu können. Wir sind seitens der Verbünde jetzt ein Stückchen im unternehmerischen Ansatz gekappt. Ich kann nicht einfach – nehmen Sie es mir nicht übel –, apostrophiert gesprochen, den Tarif anpassen, um bestimmte Einnahmen zu haben. Davon sind mir die Hälfte oder zwei Drittel – das werden wir sehen – durch das 49-Euro-Ticket gekappt. Dieser unternehmerische Ansatz ist einfach weg. Damit sind wir am Tropf der öffentlichen Hand. Dann wird auch unsere Stimme gegenüber der öffentlichen Hand lauter, weil wir das Geld selber nicht mehr verdienen können. Das Verhältnis, das wir heute haben – vielleicht 20 % öffentliche Finanzierung, 80 % Kostendeckungsgrad bei den Unternehmen, oder wenn ich vom Preisdeckungsgrad bei den Verbänden spreche, sind das eher ein Drittel und zwei Drittel –, wird sich umkehren. Natürlich muss Bund und Ländern klar sein, dass man in dieser Finanzierung dann stärker gefordert ist als man es in der Vergangenheit war, weil wir in der Branche bislang durch unseren unternehmerischen Ansatz mit ausgleichen konnten.

Risiko. Ich hatte darüber gesprochen. Weder wir als Geschäftsführungen der Verbünde und Verkehrsunternehmen in Deutschland noch die Kommunen sind in der Lage, dieses Risiko abzubilden und zu übernehmen. Wenn man ein 49-Euro-Ticket einführt, muss man auch die vollen Kosten dafür finanziert bekommen. Die Länder sind dazu bereit, beim Bund sind wir noch dran, damit er die Formulierung findet. Ich habe vorhin schon mal gesagt, ich gehe davon aus, dass es eine solche Formulierung geben muss. Ansonsten hat mein Aufsichtsrat beschlossen – ich weiß es aber auch vom Münchner Verkehrsverbund und von anderen –, wenn die Auskömmlichkeit, wie es im PBefG-Gesetz so schön heißt, dieses Tarifes nicht gegeben ist, also die Vollfinanzierung nicht abgesichert ist, dann werden wir einen solchen Tarif nicht einführen. Solche Beschlüsse gibt es viele in der Republik.

Wir haben in Hessen schon die Situation, dass neben der Finanzierung der lokalen Verkehre die Kommunen – das kann ich zumindest im RMV abbilden – etwa 20 % der Regionalleistungen finanzieren. Dafür sind eigentlich Regionalisierungsmittel vorhanden. Wir werden durch die kommunalen Gebietskörperschaften über den KFA, über Partnerschaftsfinanzierungen und ähnliche Finanzierungsinstrumente etwa 20 % der regionalen Leistungen neben dem finanzieren, was sie lokal schon bei sich zu Hause im Landkreis und in der großen Stadt bezahlen müssen. Da ist ein Mehr einfach nicht gegeben. Auch in den Gesprächen hier in Hessen sind wir uns mit den kommunalen Spitzenverbänden einig. Aber auch mit dem Bund der kommunalen Spitzenverbände haben wir gesprochen.

Letzter Punkt Ihrer Fragen betraf das Thema Genehmigung. Wir brauchen eine Genehmigung. Sonst dürfen wir den Tarif nicht anwenden und selbst umsetzen. Auf die Problematik hat der Kollege gut hingewiesen. Man braucht im Rahmen der Genehmigung noch irgendeinen Zungenschlag seitens des Bundes, weil mein Regierungspräsident in Darmstadt mir nicht genehmigen kann, dass man mit meinem Tarif in Hamburg fahren kann. Das muss man noch irgendwo klären, das muss man noch auflösen. Man muss generell die Genehmigung anpacken. Es muss hier entweder gesetzlich oder zwischen Bund und Ländern eine generelle Initiative gibt. Die Befürchtung, die Sie äußern, dass Bestimmte das nicht anwenden, hatte ich schon in meiner Rede impliziert. Den privaten Busunternehmer, der eigenwirtschaftlich heute irgendwo fährt, ohne dass es einen Verbund oder einen Aufgabenträger gibt, können Sie nicht zwingen. Der wird das nie tun. Also würden Sie ansonsten diese weißen Flecken haben. Deswegen hatte ich vorhin gesagt, das gehört noch unter die offenen Punkte zwischen Bund und Ländern, die in den nächsten Tagen und Wochen zu klären sind.

Vorsitzende: Vielen Dank. – Bitte nennen Sie bei Ihren Fragen immer den Adressaten. Das macht es etwas einfacher. Als Nächstes steht Herr Bamberger auf meiner Rednerliste. Dann folgt Herr Grumbach. Ich nehme Ihre Fragen zusammen.

Abg. **Dirk Bamberger:** Ich habe zunächst einige Fragen an Herrn Prof. Ringat. In Ihrer Kalkulation sind pandemiebedingte Mindereinnahmen in Höhe von 750 Millionen Euro berücksichtigt. Jetzt haben wir gelernt, dass die Pandemie abgeschafft ist. Mich interessieren an der Stelle ein, zwei Beispiele, worin diese Mindereinnahmen bestehen.

Zweitens sprechen wir jetzt über die Finanzierung im Rahmen des 49-Euro-Tickets und das Finanzierungsgap. Inwieweit lässt sich mit Blick auf die Infrastruktur und das ÖPNV-Netz, das wir aktuell haben, aber auch mit Blick auf einen anderen Anspruch – wir haben den Anspruch, einen Qualitätsaufbau zu erreichen und bessere oder engere Vertaktungen zu erreichen usw. usf. – ein solcher Qualitätsaufbau im Rahmen dieser Kalkulation überhaupt noch bewerkstelligen?

Ich muss noch mal auf Ihre Bemerkung zu den Regionalisierungsmitteln zurückkommen. Sie haben Mecklenburg-Vorpommern und Hessen so schön miteinander verglichen. Das hat mich dazu verleitet, direkt nachzuschauen. Da ist für mich etwas unklar. Mecklenburg-Vorpommern hat aktuell 375 Millionen Euro an Regionalisierungsmitteln nicht verausgabt. Das heißt, die setzen die Einnahmen aus den Regionalisierungsmitteln überhaupt nicht vollständig ein. Sie werden in einen Topf zurückgelegt, von dem man vermutet, dass er vielleicht gar nicht dem eigentlichen Zweck zugutekommt. Hessen hat als einziges Bundesland die Regionalisierungsmittel vollständig verbraucht. Da ist für mich eine gewisse Unklarheit bei diesem Vergleich. Vielleicht können Sie darauf noch mal eingehen.

Herr Dr. Winnes, ich fand es sehr interessant, dass Sie auf den Aspekt eingegangen sind, dass die Finanzierungsstruktur durch die verschiedenen Ausgleichstöpfe insgesamt wieder intransparenter wird. Mich interessiert ein Vorschlag von Ihnen, wie man das klugerweise anders organisieren könnte.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich würde die Debatte gerne kurz um 180 Grad drehen. Nicht unerwartet. Wir reden ja im Wesentlichen über die Finanzierung. Aber was heißt das denn für die Struktur der Verkehrsverbünde? Was bedeutet es für die Verkehrsverbünde, wenn wir faktisch die Tarifhoheit der Verkehrsverbünde abschaffen, was wir mit dem Ticket tendenziell tun? Wir haben in Hessen glücklicherweise relativ große. Ich hatte schon das Vergnügen, mir anzuschauen, was es in Süddeutschland alles so gibt und nicht gibt. Wir reden dann über komplexe Ausgleiche. Wäre nicht die Konsequenz aus dieser Debatte on the long way, dass wir faktisch Landesverkehrsverbünde für alle Bundesländer und damit auch eine etwas einfacherer Ausgleichsregelung kriegen? Mal abgesehen davon hätte es an vielen anderen Stellen Synergieeffekte.

Herr **Dr. Winnes:** Zunächst zu der Frage: Wie kann man die Finanzströme trotz dieser Neuerungen transparent halten oder wieder transparenter und einfach machen? – Da sehe ich einen relativ einfachen Ansatz. Es muss einfach auf der Bestellerebene die Budgetierung, die in Hessen durch die Struktur des ÖPNV-Gesetzes schon sehr weitgehend ist, konsequent um diese neuen Ausgleichsverfahren ergänzt werden. Die Mittel, die vom Bund an die Länder kommen und von den Ländern im Falle des 49-Euro-Tickets wieder hälftig ergänzt werden, dürfen am Ende, wenn wir wissen, wie hoch der Schaden in einer Spitzabrechnung ist, nicht ewig in einem separaten Ausgleichsverfahren hängenbleiben, sondern müssen in die Bestellbudgets der Verbünde der lokalen Nahverkehrsgesellschaften integriert werden. Damit steht den Aufgabenträgern in der Bestellung ein Gesamtbudget zur Verfügung, mit denen sie den im Kostendeckungsgrad deutlich schlechter gewordenen ÖPNV einheitlich und einfach organisieren. Der ÖPNV wird dann teurer, weil sich das Gap zwischen Nutzerfinanzierung und öffentlicher Finanzierung weiter zulasten der öffentlichen Finanzierung verändert. Bestellmittel sind für alle Aspekte der Verteuerung des Verkehrs in Gesamtsummen, in Gesamtbudgets zusammenzuführen, damit wir nicht viele einzelne Fördersysteme mühsam abrechnen müssen.

Gerade beim Rettungsschirm hat sich gezeigt, er war wichtig, er war notwendig. Wir sind der Politik dankbar, dass es ihn gab. Sonst hätten wir heute keinen ÖPNV mehr in der Form, wie wir ihn 2019 hatten. Aber der bürokratische Aufwand der Antragsverfahren, der Testierung, der ganzen Einzelnachweise bis auf den einzelnen Verkehr auf jeden Verkehrsunternehmer heruntergebrochen, bindet erhebliche Ressourcen bei den Verkehrsunternehmen, bei den Aufgabenträgern. Das kann man wieder reduzieren.

Herr Prof. **Ringat**: Ganz genau. Es gab Zeiten, da mussten wir für jedes einzelne Abrechnungssystem eines Unternehmens, eines Verbundes, eines Zusammenschlusses vier Testate für ein Jahr vorlegen. Das war wirklich ein riesengroßer administrativer Aufwand, um der Schutzschirmproblematik folgen zu können. Das wird in den nächsten zwei Jahren nicht besser. In den nächsten zwei Jahren werden wir – ob das 3 Milliarden Euro oder 4,7 Milliarden Euro sind, sei mal dahingestellt – wiederum nach der Schutzschirmsystematik aufteilen, auch wenn das kein Schutzschirm mehr ist. Das Geld wird erst mal alles irgendwo in Deutschland gepoolt. Dort wird es dann adressscharf nach Postleitzahlen wieder zugeordnet, damit die Situation so ist, dass ich meine Leistungen vor Ort damit gut finanzieren kann. In der Zwischenzeit muss man sich spätestens in den nächsten zwei Jahren etwas zu einem deutschlandweiten Einnahmeaufteilungsverfahren einfallen lassen, damit man es im dritten Jahr hoffentlich einführen kann. Das haben wir alle noch nicht. Ich hatte es vorhin aus Zeitgründen weggelassen. Ich habe jetzt die Gelegenheit, es noch zu erwähnen. Danke schön.

Die Einnahmeaufteilung muss ja nach irgendwelchen Daten passieren. Die haben wir so noch nicht. Die Einnahmeaufteilungsverfahren von Verbänden sind schon ziemlich tricky. Hier in Hessen sind wir alle mit guten Verfahren bestückt. Es gibt aber Verfahren in Deutschland, bei denen man zwischen den Verkehrsunternehmen eines Verbundes untereinander oder mit dem Verbund bis zu zehn Jahre prozessiert. Beispielsweise ist das im VRS im Kölner Raum so, um nach einigen Jahren zu seinem Geld zu kommen. Ich will nur sagen, es ist nicht einfach, für ganz Deutschland eine solche Lösung zu finden.

Einfach könnte man es sich mit einem Be-In/Be-Out-System vorstellen. Dann wird der Kunde registriert. Dann kann ich messerscharf das Geld zuordnen. So lange ich so was nicht flächendeckend deutschlandweit habe, wird es immer wieder Hilfsverfahren geben müssen, mit denen man sukzessive dahinkommt.

Damit komme ich zur nächsten Frage. Erst mal haben wir bei den Verbänden und bei den Verkehrsunternehmen unheimlich viel Mehrarbeit durch die Situation, die jetzt entsteht, beispielsweise um ein deutschlandweites Aufteilungsverfahren zu entwickeln. Strategisch heißt für mich auch, wir wollen in Sachen Klimawandel mehr Menschen in Bus und Bahn. Mehr Menschen in Bus und Bahn brauchen mehr Betreuung, mehr Personal in der Branche des öffentlichen Personennahverkehrs und nicht weniger. Die Harmonisierung wird beim Tarif und bei den Beförderungsbedingungen nicht haltmachen. Wenn uns die öffentliche Hand in der Branche jetzt schon sagt: „Ihr habt das nicht hingekriegt, jetzt machen wir das mit dem Tarif, dann machen wir eine einheitliche digitale Plattform in Deutschland“, dann wird es weitere Punkte geben, bei denen man sicherlich Effizienzen und Synergien aus dem bisherigen Föderalismus ziehen kann, wenn man diesen dafür aufgeben möchte. Ich denke an Fahrzeuge, an Werkstätten, an was weiß ich. Da wird sich noch einiges mehr ergeben, weil diese Bastionen vor Ort auch brechen.

Wer macht denn in den Verbänden Tarif? Ich habe unter den Verbundgeschäftsführern Deutschlands kürzlich mal gefragt: Wie viele Leute machen das bei euch? – Der RMV hat 158 Mitarbeiter. Er ist ein Aufgabenträgerverbund und hat eine Vielzahl von Aufgaben. Drei davon machen Tarif. Die werde ich in Zukunft auch brauchen. – So viel zu der Frage.

Zu den 750 Millionen Euro, die hier stehen. Wenn man ein solches Ticket einführt, können wir bei den Mindereinnahmen nicht unterscheiden, wo die Mindereinnahme herkommt, ob es noch ein Coronaschaden ist, den es noch geben wird. Wir sind im Moment im RMV wieder bei ungefähr 90 % unserer Einnahmen. Wie sich das aus dem Winter heraus ergibt, können wir heute alle noch nicht sagen. Aber die Branche schätzt generell für Deutschland, dass das ungefähr 750 Millionen Euro sein können. Aber das ist wiederum dieses Angebot eines Handwerkers, von dem ich vorhin sprach. Diese Summe müssen wir offen und ehrlich darstellen, weil wir sie nicht von den Mindereinnahmen durch ein 49-Euro-Ticket unterscheiden können. Es ist dann eine Mindereinnahme, die wir haben. Die muss man ausgleichen.

Ich habe es vorhin nicht so betont, aber gesagt, deswegen würden wir uns als Branche am liebsten dieses Ticket schon zum 01.01. vorstellen, weil die Situation damit zumindest für diesen Winter gut überbrückt werden kann. So wird die Größenordnung, was noch an Coronaschaden da ist, in den ersten drei Monaten des nächsten Jahres für alle in Deutschland explizit festzustellen sein. Ab April starten wir dann wahrscheinlich mit dem Deutschlandticket.

ÖPNV-Netzentwicklung. Wir haben das selbst, und wir haben es im großen Roland-Berger-Gutachten für Deutschland dargestellt. Wir hatten das vor Corona bis zum Jahr 2030 ff. auf 2035/2040 in bestimmten Punkten aufgearbeitet. Bei den Verbänden haben wir die regionalen Nahverkehrspläne, die inzwischen sogar bis 2040 reflektieren, wenn ich an den Frankfurter Fernbahntunnel und ähnliche Sachen denke. Diese Entwicklungen gehen natürlich weiter. Da, wo wir jetzt weiter Qualitätsoffensiven hätten durchführen wollen, indem wir Taktzeiten auf die Odenwaldbahn verdichten oder dieses und jenes, können wir das im Moment nicht, weil uns die Finanzierung im Rahmen der jetzigen Finanzierungsvereinbarung nicht zur Verfügung steht. Deswegen die Status-quo-Jahre 2022, 2023, 2024, von denen ich vorhin sprach, und deswegen auch der kleine Ausblick vorhin, dass man sich möglicherweise mit uns gemeinsam auf die Bugwelle vorbereitet, die uns ab 2025 ff. erreichen wird.

Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen und Sachsen-Anhalt waren für mich ein Synonym von Ländern, die relativ wenig Geld zum öffentlichen Personennahverkehr dazutun. Andere Länder, die der Mobilität eine große Bedeutung zumessen, geben mehr. Das sollte nur der Hinweis sein. Dafür, dass Sie richtigerweise bei Ihrer Recherche sofort festgestellt haben, dass wir da in Hessen ziemlich gut aufgestellt sind, bedanken wir uns. Das ist eine gute Arbeit der Verbände – jemand anderes macht es ja nicht –, dass das Geld, was wir zur Verfügung haben, tatsächlich für diesen Zweck zweckgebunden ausgegeben wird. Was da im Osten Deutschlands passiert, halte ich nicht für gut. Das passiert auch in Sachsen, das passiert in Thüringen, in Sachsen-Anhalt, in Mecklenburg-Vorpommern und auch in Brandenburg mit den Geldern. Das muss man dort ändern, aber das ist eine Sache zwischen Bund und Ländern.

Wir haben hier in Hessen eine unheimlich solide Planung bei den Verbänden, bei den lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen. Darauf kann man sich eins zu eins verlassen. Ich glaube, das haben die vergangenen Krisenjahre gezeigt.

Ich habe vorhin schon gesagt, wir haben eine Bilanzsumme von über 2 Milliarden Euro pro Jahr bei einem großen Verbund in Hessen. Wenn ich da bei plus/minus 50 Millionen Euro im Jahr rauskomme, ist das eine Punktlandung. Wir schaffen die Punktlandung aber wirklich. Von der Seite haben wir unheimlich viel geschultes Personal, das in der Lage ist, auch in die schwierigste Glaskugel zu schauen. Das ist immer noch alles in dem Rahmen eingetreten, was wir prognostiziert haben. Deswegen würde ich in die Größenordnung dessen gehen, was der VDV oder die Branche für ganz Deutschland prognostiziert hat. Natürlich gibt es da Spannungsbreiten, die passieren können. Aber generell wird es dieser Größenordnung von 4 bis 4,5 Milliarden Euro bedürfen, wenn man ein solches Ticket solide und gut einführt.

Es gibt Kosten, über die wir hier noch gar nicht gesprochen haben. Wenn ich beispielsweise die von Volker Wissing gewollte deutschlandweite Plattform für den digitalen Vertrieb umsetzen will, muss ich das auch bezahlen können. Eine solche Plattform hat noch keiner und kennt noch keiner. Den Navigator der Deutschen Bahn haben 12 Millionen Leute auf ihrem Smartphone. Wenn ich aber eine solche Plattform genauso populär machen will, dann muss ich 40 bis 50 Millionen Euro allein in eine große Werbeaktion stecken. Und das ist nur eine Werbeaktion, die das dann kostet. Da gibt es eine ganze Reihe von Punkten, die bei uns in der Finanzierung mit bedacht und mit betrachtet sind, damit am Ende die Umsetzung solide erfolgt und das nicht nur ein Strohhalm ist und dann dies fehlt, das fehlt und jenes nicht funktioniert. Das darf nicht sein. Da kann man sich bei uns in der Branche dann darauf verlassen, dass das dann gesichert ist.

SV Dieter Posch: Frau Vorsitzende, meine Herren! Herzlichen Dank für die Informationen auch über den Sachstand. Er hat sich primär mit der Frage der Finanzierung dessen auseinandergesetzt, was aktuell zu machen ist. Die Aufgabe der Enquetekommission ist ja etwas weitergehend. Mobilität 2030. Herr Ringat hat sinngemäß gesagt, der ÖPNV muss sich neu finden. Da ist mit Sicherheit etwas dran. Meine Frage geht weniger auf den Bereich ein, was in den nächsten zwei, drei Jahren passiert. Ich glaube, man kann positiv beurteilen, was Sie gesagt haben. Welche Auswirkungen hat denn das Deutschlandticket, und jetzt verwende ich ganz bewusst nicht den Begriff des 49-Euro-Tickets, auf die Organisationsstrukturen des ÖPNV in Deutschland?

Erstens ist es sehr unterschiedlich in den Ländern. Zweitens haben wir auch bei uns hier in Hessen ein ganzes Konglomerat von Zuständigkeiten, die sehr heterogen sind, um mich vorsichtig auszudrücken. Kann man mal einen Vorschlag für uns hier diskutieren, wie eine solche Organisationsreform letztendlich in der Konsequenz eines solchen neuen Tarifes aussehen könnte? Das geht wahrscheinlich nicht nur um die Frage, die eben schon gestellt worden ist: „Wie sieht das mit den Verbänden aus?“, sondern auch um die Organisationsstrukturen unterhalb der Verbände und möglicherweise auch oberhalb. Ich weiß, dass das eine schwierige Frage an unsere beiden Verbände ist. Ich erlaube mir trotzdem, sie zu stellen. Wir sind als Land ja nicht Mitgesellschafter bei diesen Verbänden.

(Herr Prof. Ringat und Herr Dr. Winnes: Doch!)

– Ja, aber minimal. Minimal. Das brauche ich jetzt nicht weiter zu problematisieren.

Gibt es ein Modell, das man favorisieren könnte, um diese Fragen zu diskutieren? Die werden nämlich sehr hohe Emotionalitäten auslösen. Wenn ich den Aufgabenträger im Rhein-Main-Gebiet sehe, ist dessen Interessenlage eine völlig andere als die des Aufgabenträgers in Eschwege. Wenn das darauf hinausläuft, dass ich möglicherweise Organisationsstrukturen schaffe – ausgehend vom Deutschlandticket einen Tarif – und dies möglicherweise Befürchtungen auslöst, dass in Eschwege die Belange nicht ausreichend berücksichtigt werden, dann wissen wir, was das in der politischen Diskussion heißt. Dann ist eine solche Organisationsreform sehr bald zum Scheitern verurteilt. Deswegen tendiere ich dazu, wenn man darüber nachdenkt, solche Strukturen zu verändern, dies mit einem Höchstmaß an Einigkeit in der politischen Willensbildung herbeizuführen; denn das ist nicht einfach. Können Sie schon irgendetwas sagen, wie sich das auswirken kann?

Dies Überlegungen hat es früher alle schon mal gegeben. Das ist ja nicht neu, dass wir über Flächentarife nachdenken. Darüber hat man vor 20, 25 Jahren schon mal nachgedacht. Nur hat die politische Realität eben das hervorgebracht, was wir jetzt haben. Das Beispiel, dass manche Strukturen in den neuen Bundesländern völlig anders sind als bei uns, hat bestimmte sachliche Gründe im Hintergrund. Das will ich überhaupt nicht kritisieren. Wie können wir die Diskussionen in den Griff bekommen, um so etwas möglicherweise anders und neuer zu diskutieren? Ich rede jetzt noch gar nicht über Effizienz nach dem Motto: Wenn es einen Flächentarif gibt, dann muss das alles viel kostengünstiger sein. – Darüber rede ich jetzt überhaupt nicht. Die Frage ist: Kann man schon etwas dazu sagen, wie man eine solche Diskussion in den Gang und in den Griff kriegt, um Organisationsstrukturen zu verändern? Für meine Begriffe sind sie zu kleinteilig. Kann man dazu aus Sicht der beiden Verbünde etwas sagen?

Abg. **Knut John:** Herr Ringat, Sie hatten ja eingangs gesagt, dass Sie für den NVV mitsprechen, weil der Kollege nicht da ist. Sie haben Einsparungen von 200 Millionen Euro im RMV genannt. Sind Ihnen Zahlen im NVV bekannt? Ich frage das bewusst. Das zielt so ein bisschen auf das ab, was Herr Posch gesagt hat. Ich komme aus Eschwege, aus dem ländlichen Raum. Müssen wir im ländlichen Raum befürchten, dass wir weiterhin benachteiligt sind? Das haben wir eigentlich anders gedacht, nachdem das Deutschlandticket kommt. Sie sprachen vorhin davon, Sie sind sich noch nicht im Klaren, wie die Verteilung erfolgen soll. Weiterhin müssen auch Einsparungen vorgenommen werden. Vielleicht war das ein bisschen naiv, aber wir haben eher geglaubt, dass jetzt zusätzliche Linien kommen und wir den einen oder anderen im ländlichen Raum davon überzeugen können, dass er das Zweit- oder Drittauto abschaffen kann.

Herr Prof. **Ringat:** Der NVV muss den Gürtel genauso enger schnallen wie der RMV. Wir sind da irgendwo in einem Verhältnis von eins zu acht, eins zu neun oder eins zu zehn. Deshalb sind die Zahlen bei mir bedeutender, wenn ich sie darstelle. Deswegen habe ich erst mal nur meine Zahlen für den RMV dargestellt und die Konsequenzen diskutiert. Im NVV ist es gelungen, dass zu-

sätzliche Linien in der Fläche – der durchgängige Einstudentakt – zur Umsetzung kommen konnten. Dort, wo der Einstudentakt noch nicht da ist, wird er mit den nächsten Fahrplanwechsel zur Umsetzung kommen. Das ist im NVV dennoch gesichert.

Im RMV hatte ich Beispiele genannt, wo wir Taktverdichtungen hätten durchführen wollen und für die wir Fahrzeuge besorgt haben, die wir jetzt aber nicht zum Einsatz bringen können, weil wir eben nicht so viel Geld haben, um vollständig die Leistungen umsetzen zu können. Wir haben das aber nicht als Ultima Ratio gemacht, sondern sind sehr pragmatisch in die Wirtschaftsplanung des nächsten Jahres gegangen, damit wir überhaupt erst mal Januar, Februar und März bei allen Unsicherheiten dessen, was da noch aus Berlin kommt oder nicht, wann das Ticket kommt usw., wie die Einnahmeaufteilung sein wird etc., gut überstehen können. Wir haben gesagt, unser Aufsichtsrat wird sich am 30.03. des Jahres noch mal treffen. Wann das nächste Mal der NVV tagt, weiß ich nicht. Aber der NVV tagt in der Regel häufiger als der RMV. Ich glaube, auch um die Zeit herum. Dann haben wir eine größere Klarheit und können inklusive der Personalkostenentwicklung, um die wir dann wahrscheinlich an Erfahrung reicher sind, sehen, wie viel Geld zur Verfügung steht. Dann werden wir den Wirtschaftsplan und damit auch die möglichen Bestelleistungen für das Jahr 2023 überarbeiten. Gegebenenfalls heißt das, wir gehen nach unten, oder wir gehen nach oben oder wir bleiben wenigstens beim Status quo. Das werden wir in vier Monaten eher wissen. Aber der Einstudentakt in der Fläche im NVV ist dennoch gesichert.

Es kommt auch immer darauf an, wo man die Finanzierung rausnimmt. Ich bin mal ganz platt und sage, was die Lufthansa kann, kann ich auch. Ich mache mal ein Callcenter zu, dann spare ich auch. Natürlich machen wir das nicht zu, aber wir werden dort Leistungseinschränkungen vornehmen und Mitarbeiter entlassen, weil wir die Finanzierung nicht durchgängig sichern können. Wenn ich 200 Millionen Euro einsparen muss, hat das natürlich Auswirkungen. Das wird man in der Folge deutlich merken, in der Hoffnung, dass wir dann in der nächsten Zeit seitens der Finanzierung von Bund und Ländern wieder besser dastehen und uns so langsam darauf einstellen, worauf so ein Roland-Berger-Gutachten abgehoben hat, wenn die Krisen überwunden sein könnten. Das hat nämlich die saubere Strukturierung Deutschlands auch in Verkehrsarten, auch in der Schaffung von On-Demand-Verkehren als dritte Säule. Das gilt insbesondere in der Fläche, wo ich 24/7 Leistungsangebote bringen kann. Überall dort, wo wir On-Demand haben, kriegen wir positive 4,9 von 5 Punkten. Das gab es im ÖPNV noch nie. Das muss am Ende finanziert werden. Das ist jetzt durch die allgemeine Situation der Krisen alles ein bisschen über Bord geworfen. Wir müssen darauf in den nächsten zwei, drei Jahren zurückkommen und sehen, wie wir ab 2025 diese sukzessive Entwicklung, die wir hier in Hessen schon hatten und die sehr positiv gewesen ist, in Richtung Klimaziele und der Mehrbestellungen weiterführen können, die zu einer besseren Qualität unserer Leistungen führen.

Was passiert strategisch? Es ist einfach eine Glaskugel. Wir sind im Moment dabei, überhaupt erst mal das mit den vorhandenen Kapazitäten umzusetzen. Glauben Sie mir, unsere Financer, unsere Tarifleute arbeiten im Moment Tag und Nacht und jedes Wochenende. Ich fange mit Branchencalls schon um 5:30 Uhr an, weil wir nicht mehr wissen, wann wir das überhaupt noch machen sollen. Im Moment legen wir uns erst mal einen Kloß nach dem anderen auf den Teller. Zugegebenermaßen denkt wahrscheinlich noch keiner zu intensiv, zu strukturiert und zu solide

an das, was dann strategisch in den Jahren 2025 ff. passiert, lieber Dieter. Natürlich wird es Auswirkungen auch auf die Organisation haben. Davon bin ich fest überzeugt. Ich habe vorhin schon mal das Beispiel gebracht, die Harmonisierung wird nicht beim Tarif und beim Vertrieb stehenbleiben. Die wird weitere Punkte entwickeln. Ich hatte in meiner Rede vorhin schon gesagt, ich kann nur empfehlen, dass wir uns das nicht nur in unserer Branche angucken und harmonisieren und Bietergemeinschaften für Fahrzeugbestellungen usw. machen, sondern die Länder auch mal an ihre ÖPNV-Gesetze gehen.

Wenn ich als Universitätsprofessor meinen Studenten die Struktur in Deutschland erläutere, brauche ich allein zwei Doppelstunden, um ihnen die ÖPNV-Gesetze nahezubringen. Sie haben beispielsweise in Hessen ein großes Vorbild. Darin steht: ÖPNV ist eine Sache der Daseinsvorsorge. Das heißt, man bekennt sich insgesamt zur Finanzierung des Ganzen. Das ist schon mal der richtige Ansatz. In Sachsen beispielsweise will man nicht das eine und nicht das andere. Man hat dann gesagt, es ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge, ÖPNV durchzuführen. Das heißt, ich muss als Pflichtaufgabe den Nahverkehrsplan schreiben. In den Nahverkehrsplan schreibe ich: Es gibt keinen ÖPNV. – Dann habe ich meiner Rechtlichkeit Genüge getan.

Dazwischen gibt es eine unheimliche Bandbreite. Diese führt zu der Diversifizierung, die wir haben. Häufig dürfen wir untereinander gar nicht zusammenarbeiten. Der RMV ist bald 27 Jahre alt. Fast 30 Jahre gefühlt. Trotzdem gibt es noch eine Taunussteiner Umweltkarte. Man kann sich dort nicht vorstellen, die wegzunehmen. Die wird im Jahr nur von 14 Leuten gekauft. Das haben wir landauf, landab in ganz Deutschland. Diese Bastionen gilt es jetzt aufzugeben. Da folgen natürlich Strukturen.

Jetzt sind wir in Deutschland ganz unterschiedlich aufgestellt. Sachsen, das kleinste Flächenland mit gut 3 Millionen Einwohnern – da komme ich her –, hat fünf Verbünde. Das sind viel zu viele. Der RMV erreicht mit Übergangstarifgebieten in einem Verbund 7,5 Millionen Menschen. Da sind wir in Hessen unheimlich gut aufgestellt. Baden-Württemberg hat 27 Verbünde.

(Herr Dr. Winnes: 21!)

– Entschuldigung, 21. Ihr seid schon besser geworden. Stimmt, Micha. Ihr seid schon besser geworden.

Dass sich dort vielleicht schneller an der Struktur was ändern wird, ist uns an der Stelle völlig klar, denke ich. Das ist auch gut so.

Für Hessen haben wir solche Ansätze schon mal politisch diskutiert. Wir haben sie im Umfeld der Novelle des jetzigen ÖPNV-Gesetzes in den Jahren 2011, 2012 diskutiert. Der damalige Minister Dieter Posch sitzt mir schräg gegenüber. Dort sind wir an die Strukturen gegangen. Da haben wir über die Strukturen der LNO nachgedacht, da haben wir über Strukturen der Verbünde nachgedacht. Am Ende muss man das aber politisch wollen. Vielleicht reicht dieser Rückenwind, den es dafür jetzt in Deutschland gibt, dass man das politisch will. Wenn ich auf der anderen Seite bei Veranstaltungen in Nordhessen und Südhessen unterwegs bin, empfinde ich es persönlich als Verbundgeschäftsführer und von mir aus auch ganz neutral betrachtend als im Moment nicht

zusammenführbar. Man kann es natürlich zusammenbringen, aber dann muss es von Nord und von Süd und vom Land natürlich auch den politischen Willen geben, dass man das tut. Ob man damit für Hessen ganz klar eine Verbesserung der Situation erzeugt, müsste man im Rahmen einer sauberen Analyse erst mal feststellen.

Das Land ist im Übrigen am RMV mit 3,6 % Stimmanteilen beteiligt, um das klarzustellen. Auf der anderen Seite gibt das Land aber auch das meiste Geld, selbst wenn es durchgeleitete Regionalisierungsmittel sind, und die richtigerweise vollständig, ja. Vor dem Hintergrund hat das Land bei allen Themen bei uns im Aufsichtsrat natürlich ein Vetorecht, wenn es um das Thema Finanzen geht. Deswegen ist die Bedeutung des Landes im Aufsichtsrat des RMV natürlich eine ungleich bedeutendere als die von Limburg oder des Landkreises Offenbach.

Herr **Dr. Winnes**: Ich darf noch eines zu dem Thema Organisationsstruktur ergänzen. Herr Ringat hatte schon gesagt, bei ihm sind es drei, bei uns sind es derzeit vier Leute in der Verbundorganisation, die sich um den Tarif an sich kümmern. Wir haben 125 Mitarbeiter im VNN. Was machen die alles? Die machen Planung, die machen Bestellungen, die machen Kundenkommunikation, die machen Digitalisierungsthemen, die machen die Fahrgastinformation von automatischen Fahrgastzählssystemen über Echtzeitdatenplattformen usw. Das machen sie nicht nur für das Verkehrsgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar. Wir haben in Rheinland-Pfalz vier Verkehrsverbünde, aber es gibt nur einen, nämlich unseren, der die Fahrplandatenbank für das ganze Land pflegt. Das erkennt der Fahrgast gar nicht auf der Homepage und auf der App. Da ist schon sehr viel an Zentralisierung erfolgt. Aber ich glaube, man braucht, und das war in der Regionalisierung richtig, regionale Bestelleinheiten. In Hessen macht das vielleicht noch Sinn, aber in Baden-Württemberg oder in noch größeren Flächenländern können Sie nicht zentral an einer Stelle den Busverkehr – auch nicht einen regionalen Busverkehr – planen, bestellen und organisieren. Dafür wird es immer regional aufgestellte Verbundorganisationen benötigen. Ich glaube, da ist man in Hessen heute ganz gut aufgestellt.

Eines möchte ich noch kurz zum Pandemieschaden ergänzen, weil das vorhin noch mal eine Fragestellung war. Wir vergleichen alle immer nur mit dem Ausgangsjahr 2019. Wenn wir hoffentlich in 2023, was den VRN anbelangt, wieder die absoluten Einnahmewerte des Jahres 2019 erreicht haben – das Deutschlandticket blende ich mit seinen Auswirkungen mal aus –, dann haben wir weiterhin einen Pandemieschaden. Wir haben alle bis zum Ausbruch der Pandemie damit gerechnet, dass wir eine jährliche Dynamik bei den Fahrgeldeinnahmen haben werden. In allen vergebenen Verkehrsverträgen und in allen Mittelfristplanungen unserer Aufgabenträger in der Bestellung sind wir von einem Fahrgastwachstum des Verbundtarifes von 2 bis 3 % ausgegangen. Die fehlen. Wenn wir 2023 wieder die Werte des Jahres 2019 erreicht haben, fehlt die Dynamik von vier Jahren. Das sind allein 10 bis 15 % Pandemieschaden, den wir weiterhin mit uns herumschleppen, wenn wir die absoluten Einnahmewerte des Jahres 2019 wieder erreicht haben.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank für die beiden Beschreibungen. Ich versuche, es kurz zu machen. Ich glaube, insbesondere bei Knut Ringat war Thema, es geht auch darum, mit dem Deutschlandticket das Angebot attraktiver zu machen, damit jemand tatsächlich den ÖPNV nutzt. Stichwort: Was nützt mir das schönste Ticket, wenn kein Bus fährt? – Ist in diesen gesamten Kalkulationen auch einmal der Blick darauf geworfen worden, wo sich die Nachfrage dahingehend verändert, dass wir am Angebot etwas drehen müssen, um die Nachfrage befriedigen zu können? Ich rede nicht vom Ausbau, sondern einfach nur über die veränderte Nachfrage aus der Kundenschaft. Das würde mich insbesondere beim VRN interessieren, weil die tatsächlich mit einem Deutschlandticket, was länderübergreifend nutzbar ist, vielleicht noch aus der Nachbarschaft links und rechts Leute anziehen, die im ÖPNV unterwegs sein können.

Das bringt mich zum zweiten Teil. Der RMV hat gesagt: Man nimmt uns einen Teil unseres unternehmerischen Ansatzes, weil das Ergebnis von Aufwand und Ertrag bei Werbung und ähnlichem nachher vielleicht nicht mehr so der Fall ist. Wir haben in Hessen oft diskutiert, wie ich insbesondere Mobilität/Arbeit organisiere. Stichwort Jobtickets. Das ist eines der Themen, wo ich Verlagerungseffekte hinbekommen kann. Das ist damit weg. So sehe ich das. Dann macht man das Deutschlandticket mit all seinen Konsequenzen. Für mich wäre die Frage, an welchen Stellen man dann noch weiterdiskutiert und -arbeitet, um das Thema Verlagerungseffekte hinzubekommen, wenn uns solche weiteren Punkte weggenommen werden.

Dritter Punkt ist die berühmte Bugwelle, von der immer wieder geredet worden ist. Ich hätte gern einfach mal eine gefühlte Größenordnung, über die wir reden.

Das bringt mich zum Letzten hinsichtlich Struktur. Wenn ich weniger Erlöse habe und deshalb im Umkehrschluss mehr öffentliche Mittel bekomme, verändert sich auch was im Wechselspiel zwischen denjenigen, die das organisieren und betreiben, und denjenigen, die es bezahlen. Am Ende haben wir oft diskutiert, wie wir die Tarifsteigerungen politisch bewerten. Das Instrumentarium ist eigentlich weg. Die Frage, mit der wir uns heute beschäftigen, lautet: Reichen die beiden Säulen nachher aus, oder braucht es ergänzende Bereiche? Es kann keine absolute Abhängigkeit vom Landeshausaltsgesetzgeber geben, um es mal zugespitzt zu sagen, damit es nachher nicht heißt: Wenn wir als Land sagen, wir geben das Geld, dann geht das. Vorher wart ihr als Verbünde selbst ein bisschen in der Steuerungsmöglichkeit, über Tarifveränderungen Attraktivität und Einnahmen zu generieren. Die geht weg. Das heißt, wir alleine bestimmen nur noch, wo das Geld hingehet. – Gibt es über das Bestehende aus eurer Sicht Themen, bei denen man sagt, es wäre angebracht, über dritte Säulen zu diskutieren – Stichwort Finanzierung –, um eine verlässliche Säule außerhalb des Haushalts hinzubekommen?

Abg. **Katy Walther:** Der Bundeshaushalt 2023 und der Finanzplan sind ja beschlossen worden. Sehen Sie da eine Umkehr in der Aufteilung der Verkehrsträger? Hat sich was in den unterschiedlichen Bereichen geändert? Ist es von einem Bereich hin zum ÖPNV, zur Bahn usw. umgeschichtet worden? Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage ist, welche alternativen Finanzierungsmodelle – da bin ich ein bisschen bei dem, was Tobi gefragt hat – sehen Sie, um die ÖPNV-Finanzierung noch auf andere Füße zu stellen? Viel diskutiert wird ja über das Dienstwagenprivileg usw. Was wären auch im Vorgriff auf Vorträge, die wir vielleicht noch hören werden, Ideen, die Sie für unterstützenswert hielten?

Volker Wissing hat anfangs beim 9-Euro-Ticket, wenn ich mich recht entsinne, stark darüber geredet, dass man die Verkehrsverbünde nicht nur reformieren, sondern in großen Teilen abschaffen muss. Er ist jetzt ein bisschen wieder hinter diese Aussage zurückgegangen. Wie sehen Sie eine Struktur, die in der Zukunft tragfähig wäre? Das würde ich gerne verstehen. Ist das auf Länderebene einer? Sind es zwei? Ist es ein großes Konstrukt, wo man sich sozusagen auf Bundesebene zusammensetzt?

Als Letztes würde ich gerne noch eines verstehen, ohne dass ich mich da eingearbeitet habe. Ich nutze die Zeit mal, in der Sie da sind. Wie erfolgt die Aufteilung des Geldes, was der RMV kriegt, von oben runter bis zu den lokalen Verkehrsunternehmen? Das würde ich gern auch noch wissen.

Herr Prof. **Ringat**: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Das, was wir aus der gesamten Branche heraus mit der Deutschen Bahn im Hintergrund und mit allen Branchenverbänden kalkulieren, ist nach wie vor dieses Angebot des Handwerkers, von dem ich sprach. Das ist Glaskugel. Wir wissen es nicht genau. Die gewünschten Veränderungen des Verkehrsmarktes sind dort nicht mit eingepreist. Mancher ist ein bisschen schwierig drauf, weil er beispielsweise im Jahr 2020 enorme Erweiterungen seiner Verkehre durchgeführt hat. Er kriegt dafür gar nichts. Ein anderer hat das nicht gemacht, hat das erst morgen, übermorgen oder in den nächsten Jahren vor. Das ist aber nicht Bestandteil dieser Kalkulation. Diese Kalkulation geht ganz klar nur von dem aus, was wir heute haben, von der Alteinnahmesicherung auf der Basis 2019, wie der Kollege vorhin sagte, ohne dynamisierte Fortschreibung. In diese Größenordnung müssen wir wieder kommen. Darauf ist alles andere abgestellt.

Wenn ich, aus welchen Gründen auch immer, mehr Verkehre bringe, muss ich sie zusätzlich finanzieren. Das ist dann die Sache vor Ort, mit den Regionalisierungsmitteln zurechtzukommen oder noch Landesmittel und kommunale Mittel dazuzutun, oder, wenn es noch mal zusätzliche Säulen in der Finanzierung des ÖPNV geben könnte, die gesellschaftsfähig wären, kann man das auch damit tun.

Thema „unternehmerischer Ansatz“. Ja, dazu gehört am Ende auch das Thema „Jobticket, Semesterticket“ etc. Der RMV hat kurz vor der Pandemie eine riesengroße Jobticketinitiative in der Region Frankfurt/Rhein-Main gestartet. Er hat während der Pandemie nur zehn Jobticketverträge verloren, während der Pandemie aber über 180 Jobticketverträge neu abgeschlossen. Bei den Unternehmen ist das alles angekommen. Die wollen es, und die wollen es auch weiter. Nur macht jetzt ein Solidarmodell, nach dem wir das gemacht haben, keinen Sinn mehr. Das Solidarmodell gleicht ja den aus, der eine kurze Strecke hat, mit dem, der eine lange Strecke hat, und ich komme dann zu einem durchschnittlich sehr attraktiven Preis. Jetzt sind deutschlandweit neue Ticketthemen in der Diskussion. Beispielsweise sagt man, man gibt Minimum 10 Euro Rabatt, damit man

den Arbeitgeber in der Verantwortung hält. Solche Dinge werden jetzt diskutiert, und zwar auch bei den Semestertickets. Wir kommen aus der Sicht der Studierenden in die Grenzbetrachtung mit den Größenordnungen des 49-Euro-Tickets. Bei dem einen Verbund kostet das Semesterticket 37 Euro, bei einem anderen 52 Euro oder so. Wir verhalten uns darum herum, und in der Entwicklung muss man sich damit was vorstellen. Je nachdem, wie sie betroffen sind, kommen die Studierenden dann ganz klar auf uns zu.

Insofern sind wir natürlich mehr der Finanzierung durch die öffentliche Hand unterworfen. Wenn ich keine Preisdeckung eines Aufgabenträgerverbundes von 60 % mehr sichern kann, sondern nur noch eine von 20 % oder 30 %, dann ist mein persönlicher unternehmerischer Einfluss auf das, was wir vor Ort tun können, natürlich deutlich geringer. Wenn wir dann zu mehr Bestellungen, mehr Leistungen usw. kommen, kann ich dieses Instrument zumindest nicht mehr nutzen, sondern muss zur öffentlichen Hand gehen – wer auf Ebene der Nomenklatur auch immer, ob Bund, Länder oder Kommunen sei mal dahingestellt –, damit diese Finanzierung gesichert wird.

Zur Größenordnung der Bugwelle wage ich heute noch nichts zu sagen. Das wäre Kaffeesatzleserei. Wir sind vielleicht im zweiten Quartal des nächsten Jahres ein bisschen schlauer, wenn die neuen Mittelflüsse klar sind und wir wissen, wie diese nach der Schutzschirmsystematik laufende Einnahmeaufteilung für das 49-Euro-Ticket funktioniert. Das ist alles noch ein bisschen offen, das ist alles noch nicht ganz klar. Dann kann ich erst sagen, was in Hessen, was bei ihm, was bei mir ganz konkret davon ankommt.

Was wir schon abbilden könnten, aber darüber müssten wir uns separat unterhalten, das will ich nicht aus dem Bauch sagen, ohne die Tabellen in der Hand zu haben, ist, sind Leistungen, die wir in diesem Jahr und in den kommenden zwei Jahren hätten bestellen wollen, die in unsere Unternehmensstrategie des RMV-Mobilität 2030, 2035 inkludiert waren. Das machen wir. Ich habe vorhin das Beispiel der Odenwaldbahn genannt. Das machen wir im Moment nicht. Ich kann beziffern, was das ist, zu welcher Bugwelle das in den drei Jahren ab 2025, 2026 oder 2027 aufläuft, wie auch immer man das machen will.

Umkehr der Verkehrsträger war das Stichwort. Das ist für mich so nicht zu erkennen. Der Vergleich ist politisch viel wert, aber bringt uns für den ÖPNV konkret nichts. Ich hatte vorhin gesagt, der Bund liefert. Der Bund liefert beim Thema Infrastruktur. Alles, was wir hier an großen Infrastrukturen Frankfurt RheinMain plus machen, ist alles im besonderen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Das heißt, es ist inklusive eines Fernbahntunnels finanziert. Von der Seite her wird geliefert. Die anderen Themen der Entwicklung der Regionalisierungsmittel sind auch geliefert. Ich kann noch eine Zahl nachreichen, die ich schuldig geblieben bin. Das, was der Bundesrat mit dieser 1 Milliarde Euro mit 3 % Dynamisierung am 16. beschließen will, sind immerhin bisher noch nirgendwo in Deutschland festgelegte zusätzliche 17,3 Milliarden Euro für die gesamte Branche. Von daher ist der Wille des Bundes zur Veränderung für uns sehr, sehr deutlich zu erkennen. Von einer prinzipiellen Veränderung per se in den Haushaltsansätzen würde ich an der Stelle auch in Kenntnis der Zahlen nicht sprechen wollen.

Thema Strukturdiskussionen. Ich glaube, in Hessen haben wir eine adäquate Struktur, die auch zukunftsfähig ist. Wir hatten vorhin gesagt, man kann darüber nachdenken, dass man die Struktur noch besser zusammenbekommt. Ich habe vorhin gesagt, dazu muss es einen politischen Willen geben, der sowohl landesseitig als auch kommunal an der Stelle getragen werden muss. Aber die Struktur der Verbände in Hessen empfinde ich ganz persönlich von der fachlichen Seite als sehr sachgerecht. Es ist auch sachgerecht, dass es einen Landkreis gibt, bei dem man sagt: Den kannst du doch dem RMV zuschlagen. – Nein, die Verkehrsbeziehungen sind eben in die Richtung noch mal besonders determiniert, und auf die muss man eingehen.

Selbst wenn man in Hessen was verändern wollen würde, muss man diesem Aspekt an der Stelle dennoch seine Aufmerksamkeit geben. Dann muss man abwägen und sich fragen: Ist es in dieser Struktur eines Verbundes, der über drei Länder geht, besser aufgehoben, oder wollen wir das in einem Hessen-Verbund aufgehen lassen? – Die expliziten Verkehrsbeziehungen auch in den anderen Ländern muss man trotzdem genauso gut abbilden. Deswegen sage ich, für Hessen sind wir da aus meiner Sicht unheimlich gut aufgestellt.

Zur Einnahmeaufteilung gab es noch eine Frage. Helfen Sie mir.

(Zuruf)

– Alternative Finanzierungsmodelle, okay. Darüber haben wir hier in der Enquetekommission vor rund 20 Sitzungen, wenn ich das aus dem Bauch heraus sagen darf, schon mal explizit mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern gesprochen. Da haben auch wir als Verbände unser Statement abgegeben. Es gibt natürlich eine Vielzahl von Möglichkeiten, die aber heute aus rechtlicher Sicht und aus politischem Willen noch nicht zu einer Signifikanz führen, die ich in der Finanzierung des ÖPNV strategisch solide ansetzen kann. Beispielsweise das Thema Parkraumgebühren. Das wird eben ganz, ganz unterschiedlich betrachtet. Das wird in Marburg anders gesehen als in Frankfurt als in Limburg. So gibt es eine Vielzahl möglicher neuer Säulen. Aus meiner Sicht könnte eine Säule auch die sein, mal wieder in Richtung Bundesfinanzierung gehen. Wenn wir dazu beitragen, dass wir die Klimaziele Deutschlands erreichen und damit eben keine hohen Strafzahlungen an die EU leisten, wie ich vorhin schon mal sagte, dann könnte man doch aus klima- und umweltpolitischer Sicht sehen, dass nicht nur der Verkehrsminister unser Finanzier ist. Sondern auch die Umweltministerin oder der Umweltminister könnte das an dieser Stelle sein.

Ich glaube, wir müssen in all diese Betrachtungen reingehen. All diese Betrachtungen kriegen meines Erachtens eine klarere und schnellere Entscheidung als ohne das Deutschlandticket. Da ist jetzt ein Flow drin. Das kommt alles auf die To-do-Liste. Wir können im Moment aber erst mal nur das abarbeiten, was gerade geht. Wir arbeiten in der Branche jetzt das 49-Euro-Ticket ab. Glauben Sie nicht, dass alle Verbundgeschäftsführer und Unternehmensgeschäftsführer – beispielsweise im VDV bin ich Vizepräsident und für das Thema zuständig – so smooth, wie wir hier sitzen, mitmachen. Was ich da jeden Tag an Diskussion habe, um sie überhaupt mit an diesen Stand zu kommen, damit es am Ende nicht zu einem neuen Flickenteppich kommt, damit wir einheitliche Tarifbestimmungen haben etc., ist im Moment eine unendlich große Arbeit. Denken Sie an meine zwei Mitarbeiter, die im Vertrieb das Thema Jobtickets machen. Die haben unter

Corona 180 Jobticketverträge abgeschlossen. Wir haben jetzt den 500. im RMV abgeschlossen. Immerhin ein Drittel unserer Einnahmen erhalten wir durch Zeitfahrausweise. Das ist eine signifikante Größenordnung der Finanzierung des RMV. Das bricht jetzt auch noch weg, wenn es uns nicht gelingt, in ein neues Modell mit den gleichen Arbeitgebern rüberzugehen. Diese 500 Unternehmen in der Region Frankfurt/Rhein-Main erwarten das von mir in 14 Tagen. Das kann ich nicht leisten. Diese Sachen sind für uns jetzt erst mal wichtig. Die müssen wir alle sauber geklärt kriegen. Es geht um das, was im nächsten Jahr tatsächlich passiert. Wir werden sehen, wie träge oder wie frisch die Bevölkerung in Deutschland ist, um so ein Ticket sofort zu nutzen oder doch beim alten Ticket zu bleiben, weil das alte halt zusätzliche Nutzen hat: Es ist übertragbar, ich kann noch Kinder mitnehmen, oder ich habe generell Mitnahmeberechtigungen oder so was. Mitte bis Herbst nächsten Jahres werden wir frühestens eine erste Prognose dazu abgeben können, wie das Ganze läuft und welche Entwicklungen es daraus noch geben wird.

Wir brauchen erst mal eine Einnahmeaufteilung. Bevor wir die nicht haben, können wir an viele andere Schritte nicht denken. Deswegen bleibe ich dabei, wir können im Moment wirklich nur einen Kloß nach dem anderen auf den Teller nehmen, weil wir uns ansonsten überfordern. All diese Fragen, die Sie haben und die wir selbst haben, nehmen wir im Moment auf eine To-do-Liste, reden in den Präsidien unserer Spitzenverbände darüber und listen die. Wir versuchen schon aus eigenem Antrieb, und das ist das Gute an der Situation, nicht mehr eine eigene Antwort als RMV oder HVV oder MVV zu finden, sondern eine Antwort für Deutschland zu finden. Das ist wahrscheinlich die Atmosphäre, die damit eintritt, dass wir im Dienst am Kunden insgesamt näher zusammenrücken.

Herr **Dr. Winnes**: Ich greife gerne die Nachfrage auf, ob wir ausreichend Angebot haben, wenn durch diese Tarifmaßnahme zusätzliche Fahrgäste kommen. Ich bin sehr dankbar für diese Frage. Ich glaube, am Ende ist es ganz wichtig, dass wir uns auch in dieser Runde noch mal vergewissern, der Tarif wird nicht die Verkehrswende bringen. Nur der massive Ausbau des Angebotes und die Qualitätsverbesserung können die Menschen überzeugen, vom Auto umzusteigen und die öffentliche Mobilität zu nutzen. Das zeigen uns alle Analysen, ob bei einer BASF in der Frage, ob die ein Jobticket abschließen, oder bei kleineren Unternehmen. Der Preis ist gar nicht das Entscheidende, sondern das Mobilitätsangebot. Auch wenn wir auf Bundesebene in den Finanzierungstöpfen – GVFG und Bundesschienenwegeausbaumaßnahmen – neuerdings eine relativ auskömmliche Finanzierung haben, sehe ich da eine große Sorge. Ganz konkret im Süden des Landes. Wir haben erfolgreich durch eine gemeinsame Ausschreibung zu dem Wissenschaftsshuttle von Frankfurt über Darmstadt, an der Bergstraße entlang über Heidelberg bis Wiesloch-Waldorf, dem Standort von SAP mit 20.000 Mitarbeitern. Diese Achse ist auch in den Pendlerströmen ganz wichtig. Das Problem ist die Qualität auf dieser Strecke. Warum ist das ein Problem? Ich habe 1999 als Referent des Verbandsvorsitzenden beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar angefangen. Damals war das schon Thema. Wir haben immer noch nicht die zusätzlichen Gleise zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar und dann in der Fortsetzung Richtung Karlsruhe. Obwohl die Schweiz den Tunnel schon längst in Betrieb genommen hat und wir uns staatsvertraglich verpflichtet haben, die Rheinschiene auszubauen, sind wir immer noch nicht zu einer

Planfeststellung für die neuen Gleise zwischen Frankfurt und Mannheim und dann weiter nach Karlsruhe gelangt. Wir reden immer noch über die Findung der Korridore.

Wir brauchen für den Nahverkehr aber ganz unbedingt diese zusätzlichen Gleise für Fernverkehr und Güterverkehr. Nur, wenn die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn vom Fernverkehr und vom Güterverkehr entlastet werden, werden wir jemals zu einem stabilen und in der Qualität hochwertigen ÖPNV auf diesen Strecken kommen. Das ist das, was die Pendler brauchen, wenn die Verkehrswende wirklich gelingen soll.

Ich sehe das Problem, dass wir in der Politik – das ist kein Vorwurf, das ist nachvollziehbar – immer relativ kurzfristige Dinge versuchen umzusetzen, durch die man der Bürgerschaft einen Erfolg vorzeigen kann. Ein Deutschlandticket ist z. B. relativ schnell umsetzbar. Die dicken und langen Bretter, bei denen ich über 20, 30 Jahre Entscheidungen treffen muss, die sich dann erst in der Infrastruktur auswirken, sind die ganz wichtigen Punkte, die in den letzten Jahren aus meiner Sicht wieder aus dem Fokus geraten sind, weil sich alle jetzt auf das Thema Tarif fokussieren. Der Angebotsausbau und die Beschleunigung dieser Planungs- und Umsetzungsverfahren wäre die Kernaufgabe, die wir im ÖPNV haben, um das Angebot wirklich attraktiver gegenüber dem Pkw-Verkehr zu machen.

Herr Prof. **Ringat**: Ich bin noch die Antwort auf eine Frage schuldig geblieben: Wie erfolgt die EAV? Wenn ich vorhin von zwei Doppelstunden in der Lehre sprach, allein um die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland abzubilden, dann brauche ich fünf, um den Studenten konkret die Einnahmeaufteilungsverfahren in Deutschland vorzutragen und abzubilden. Deswegen kann ich es nicht im Detail machen. Aber ich mache es ganz pauschal:

Wie erfolgt das bei uns? Wenn Sie in einen solchen Verbund einsteigen, dann hatten Sie vorher in der Regel viele verschiedene Tarife und haben nun einen Tarif. Da entstehen dann Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste. Das heißt, wenn ich mit einer Fahrt oder einer Wegekette einen günstigeren Preis habe als vorher, muss man das dann da reintun. Dann wird dieses Etwas mehr an Geld dieses Kuchens nach dem Kuchenprinzip am Anfang erst mal wieder genauso aufgeteilt. So arbeitet mancher Verkehrsverbund auch nach 20 oder 25 Jahren noch. Die meisten empfinden das dann als ungerecht, weil sich Leistungsentwicklungen, Angebotsentwicklungen und Qualitätsentwicklungen im Laufe eines Verbundes ergeben haben.

Im RMV ist es so, dass wir in Periodika, in der Regel spätestens alle fünf Jahre – jetzt ist das durch Corona ein Stückchen rausgeschoben worden – eine eingeschränkte Vollerhebung machen, indem man den Menschen in Form von Erhebungen, von Befragungen Hüte aufsetzt und über diese Größenordnungen Durchtarifizierungen usw. erhebt. Auf der Basis der Erhebungsdaten gibt es dann ein neues Einnahmeaufteilungsverfahren. Das ist der Versuch einer ganz einfachen Erklärung dazu. Es gehört noch sehr viel mehr dazu. Man kann natürlich heute vieles mit elektronischen Daten vereinfachen und relativ regelmäßig durchführen. Aber im Moment können wir auf diese Erhebungen, bei denen wir die Menschen direkt dazu befragen, noch nicht vollständig verzichten.

Es gibt noch verschiedene Bestandteile in den Finanzierungssystemen, die zu Daten führen, die man dafür anwenden kann. Aber das ist dann schwierig.

Sie haben eine gute Einnahmeaufteilung in Deutschland, wenn Sie Ruhe im Karton haben. Im RMV haben wir gut 160 Verkehrsunternehmen, die mit der Einnahmeaufteilung offensichtlich zu ihren Einnahmen kommen, um auch ihre Leistungen neben den Zuschüssen über die Verkehrsleistungsserviceverträge oder über die Direktbeauftragungen, die es in großen Städten wie Frankfurt usw. gibt, erbringen zu können.

Herr **Dr. Winnes**: Dabei gibt es wieder die entsprechende Verkomplizierung durch das Deutschlandticket. Wir sind im VRN nach 30 Jahren endlich so weit, dass wir nahezu flächendeckend mit automatischen Fahrgastzählssystemen die Fahrgastzahlen erheben können und auf dieser Grundlage der Fahrgastzahlen die Einnahmeaufteilung durchführen könnten. Jetzt müssen wir in Zukunft tatsächlich in die Befragung einsteigen, weil nicht alle Fahrgäste, die bei uns unterwegs sind, mit dem Verbundtarif unterwegs sind. Wir müssen separieren, wie viele Fahrgäste mit unserem Tarif und wie viele mit dem deutschlandweiten Deutschlandticket unterwegs sind. Wir dürfen ja nicht unterstellen, dass alle Fahrgäste mit dem Deutschlandticket unterwegs sind. Das heißt, wir müssen wieder mühsam, kostenträchtig und aufwendig Befragungen durchführen, um zu ermitteln, mit welchem Fahrschein aus welchem Tarifsortiment – – Es gibt jetzt durch das dieses neue Ticket einen deutschlandweiten Verbund. Dann müssen wir erheben: Wer ist mit dem lokalen Tarif unterwegs? Wer ist mit dem deutschlandweiten Tarif unterwegs? – Da wird die Digitalisierung, die wir mühsam umgesetzt haben, wieder ausgebremst, und wir müssen weiterhin diese Befragungen durchführen.

Vorsitzende: Herr Prof. Ringat, Herr Dr. Winnes, wir bedanken uns sehr für Ihre Expertise, für Ihre Darstellungen und Stellungnahmen zum Thema 49-Euro-Ticket bzw. Deutschlandticket aus der Sicht der Verkehrsverbände. – Jetzt freuen wir uns auf die Stellungnahme des Sachverständigen Prof. Dr. Reinhold. Sie sind ständiger Gast hier bei uns in der Enquetekommission über die LAG ÖPNV. Sie sind Geschäftsführer der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ in Frankfurt und, was mich freut, Honorarprofessor an der Hochschule RheinMain. Ein Teil davon liegt in meinem Wahlkreis in Rüsselsheim. Wir sind sehr gespannt auf Ihre Ausführungen. Bitte schön.

Herr Prof. **Dr. Reinhold**: Frau Vorsitzende! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Ich kann mir ganz verschiedene Hüte aufsetzen und verschiedene Stellungnahmen abgeben. Aber eigentlich passen die ganzen Hüte trotzdem ganz gut mit dem zusammen, was ich sagen will. Vieles ist schon gesagt worden, und die Unterlagen liegen Ihnen vor. Von daher werde ich nicht auf alles, was ich hier habe, im Detail eingehen.

Präsentation Prof. Dr. Reinhold siehe Anlage – Folie 2: „Inhalt“

Im Grundsatz haben wir drei Blöcke. Ich werde ein paar Worte zum Finanzierungsbedarf sagen, und zwar vor allem aus der kommunalen Sicht. Ich werde ein paar Worte zum 9-Euro-Ticket sagen. Ich habe ein paar Zahlen von Erhebungen dabei, die wir in Frankfurt gemacht haben und die für Sie vielleicht interessant sind. Ich würde relativ knapp das Thema „alternative Finanzierungsformen“ ansprechen, das auch im Nachgang noch mal Thema sein wird.

Folie 4: „Die Kommunen tragen den Großteil der Finanzierung der lokalen Verkehre, sind aber auf Bundes- und Landesmittel angewiesen“

Das ist ein komplexes Bild. Wie sieht die Finanzierung des ÖPNV überhaupt aus? Lassen Sie einfach die Komplexität auf sich wirken. Es gibt eben sehr viele verschiedene Finanzierungsinstrumente und -hebel. Weil ich an dieser Stelle auch die kommunalen Aufgabenträger vertreten darf, habe ich das ein bisschen ausführlicher dargestellt. Auch die Kommunen leisten einen sehr großen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Natürlich haben wir die Regionalisierungsmittel vom Bund, die vor allem für den regionalen Schienenpersonennahverkehr gedacht sind. Vom Land gibt es weitere Mittel dazu. Das fließt alles an die Verbünde. Mit den Verbänden stehen wir in einer Finanzbeziehung, bei der wir einerseits die Verbände finanzieren, andererseits auch von den Verbänden Geld bekommen. Die kommunalen Unternehmen bekommen im Regelfall über die lokalen Nahverkehrsorganisationen Geld und häufig noch Geld im direkten Querverbund über die Stadt oder eine Stadtwerkeholding, die es oft gibt. Das Ganze macht es so schwer, tatsächlich mal Zahlen zu finden, wie hoch eigentlich der Einsatz öffentlicher Mittel insgesamt ist.

Folie 5: „Kommunen leisten hohen Beitrag – die Stadt Frankfurt am Main finanziert z. B. den ÖPNV mit etwa 200 Millionen Euro pro Jahr“

Ich hatte Mühe, das alleine für Frankfurt zusammenzutragen. Das ist mein Bild dazu. Ich glaube, eine solche Aufstellung für ganz Deutschland oder für ganz Hessen gibt es nicht. Ich habe in langen Forschungen noch nie eine gefunden, die erschöpfend wäre, allein deshalb, weil es so viele verschiedene Finanzströme sind. Sie sehen hier, dass allein die Stadt Frankfurt 200 Millionen Euro jedes Jahr für den ÖPNV aufbringt. Das ist eine ganze Menge Geld. Sie können versuchen, das auf den Verbund oder auf das Land hochzurechnen.

Was sind das für Gelder? Sie sehen in den drei Hauptfarben die wesentlichen Blöcke. Das eine ist die direkte Finanzierung des Verkehrs, wie wir ihn bestellen, also die U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse, die in Frankfurt fahren, die wir direkt aus dem städtischen Haushalt über Treuhandmittel von traffiQ finanzieren oder die über den Verlustausgleich bei den Stadtwerken finanziert werden. Dann haben wir dieses grüne Tortenstück. Das sind Beiträge der Stadt, um Tickets für den ÖPNV speziell noch mal günstiger zu machen. Das geschieht häufig aus sozialen Gründen. Es gibt beispielsweise in Frankfurt den Frankfurt-Pass. Für Frankfurt-Pass-Inhaber werden Tickets bezuschusst. Dazu gehören Schülertickets über die Schulwegekostenträger. Dazu gehören Jobtickets, die die Stadt Frankfurt kauft, um sie ihren Beschäftigten zur Verfügung zu stellen. Auch das ist alles öffentliches Geld, was die Stadt ausgibt.

Dann haben wir noch den Block mit verbundbedingten Aufwendungen. Da steht der wunderbare Begriff DTV. Das steht für Durchtarifierungsverluste. Das wäre eine eigene Vorlesung wert. Da geht es um die Ausgleichszahlung dafür, dass ein Tarif verbundweit angewendet wird, was dazu führt, dass man in Summe weniger Geld hat als wenn jede Stadt ihren einzelnen Tarif anwenden würde. Das wird ein Stück ausgeglichen. Auch das ist öffentliches Geld. Allein da kommen wir für Frankfurt beispielhaft auf um die 200 Millionen Euro. Die Kommunen leisten also einen hohen Beitrag.

Jetzt kommen eine Menge Bilder, die alle eines gemeinsam haben: Sie gehen irgendwie aufwärts.

Folie 6: „Der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im RMV-Gebiet steigt bis 2030 insbesondere lokal stark an“

Aufwärts heißt in diesem Fall erst mal, es wird teurer. Es steigt der Finanzbedarf. Das ist das vorhin von Prof. Ringat schon angesprochene Leistungs-Kosten-Gutachten, das Roland Berger zunächst mal deutschlandweit für den VDV gemacht hat. Dann haben RMV und traffiQ das noch mal beauftragt, um das Ganze für den RMV-Raum zu ermitteln. Das zeigt, wie die Finanzbedarfe bis ins Jahr 2030 steigen werden. Das sind diese drei Säulen. Sie steigen vor allem im Bereich des lokalen Verkehrs. Warum ist dieser Anstieg so groß? Das ist zum einen eine Kostensteigerung für das Angebot, was wir haben. Denn, auch das wurde heute schon angesprochen, es steigen die Kosten für Energie, für Personal. Zum anderen wollen wir das Angebot ausweiten und weiter verbessern. Beides sind wichtige Kostentreiber, die in Summe ungefähr zu einer Kostenverdoppelung führen. Da steckt auch – das sehen Sie in dieser grünen Säule – Verkehr im ländlichen Raum dahinter, beispielsweise ein großer Block für On-Demand-Verkehre. Das ist das, was laut diesem Gutachten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV gerade in dünn besiedelten Räumen nötig wäre. Bei der rechten Säule sehen Sie, wenn wir einfach mal fortschreiben, was Kommunen und Land bislang finanzieren, bleibt eine ziemliche Lücke, die ungedeckt ist und für die wir uns was einfallen lassen müssen.

Folie 8: „Die Zuschüsse zum ÖPNV in Hessen 2022 sind gegenüber 2019 vor allem durch die Corona-Billigkeitsleistungen gestiegen“

Das Land Hessen hat die Zuschüsse für den ÖPNV gesteigert, wenn wir uns das Jahr 2022 angucken. Wenn Sie Pressemeldungen lesen, finden Sie teilweise völlig unterschiedliche Aussagen, wie das bewertet wird. Vom Verbundgeschäftsführer kommt die Aussage, das Land Hessen zahlt originär nur 1 %. Andererseits gibt es die Aussage des Ministeriums, wie groß der Anteil doch inzwischen sei. Es ist immer die Frage, was man hinzurechnet. Beide Seiten haben ein Stück weit recht. Die ganz originären Landessondermittel sind gar nicht so hoch. Aber es gibt eben auch den kommunalen Finanzausgleich, es gibt Regionalisierungsmittel, und es gibt die Coronabilligkeitsleistungen. Da kann man zurechnen, was das Land macht und was der Bund macht. Je nachdem, wie Sie es definieren, kommen Sie zu unterschiedlichen Werten.

Folie 9: „Das Land Hessen stellt auch in 2022 im Ländervergleich nur unterproportional Landesmittel bereit“

Es wurde schon gesagt, das Land selbst zahlt zu den Regionalisierungsmitteln im Bundesvergleich nur unterproportional. Hessen sehen Sie hier in der Mitte. Das sind die Zahlen, die im Sommer veröffentlicht worden sind. Da sehen wir, dass zusätzlich zu den Bundesmitteln ungefähr noch mal die Hälfte an weiterem Geld aus dem Landeshaushalt kommt, während Länder wie Nordrhein-Westfalen oder Bayern, auch das ist vorhin schon angesprochen worden, deutlich mehr Landesmittel hinzuzahlen. Andere aber auch weniger. Von daher sind wir da im Mittelfeld.

Folie 10: „Der Finanzierungsbedarf des ÖPNV steigt weiter – hohe Einnahmeverluste durch Deutschlandticket erwartet“

Warum sind wir in der Branche immer so hinter dem Geld her? Na ja, weil Sie es wollen. Sie als Politiker in Summe wollen ja, dass wir im ÖPNV besser werden. Wir wollen das auch gerne. Wir sollen alternative Antriebe einführen. Das tun wir gerne. Wir wollen das Angebot verbessern, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Dann sollen wir auch noch die Fahrpreise absenken. Das kostet alles Geld. Zusätzlich haben wir die erheblich steigenden Kosten für Energie. Deshalb gibt es diese Diskussion auch auf Bundesebene. Man sagt, wir wollen immer mehr, und irgendwann sagt ein Bundesminister: Jetzt kriegt ihr schon so viel, jetzt muss doch mal Schluss sein. – Ja, aber es sind nun mal einfach diese verschiedenen Motivationen. Wenn die nun mal alle da sind, müssen sie auch alle finanziert werden. Wenn man nur einen Teil davon finanziert, kann man auch nur einen Teil dieser Wünsche erfüllen. Das muss man der Politik schon sehr deutlich immer wieder sagen. Sie müssen es auch Ihren haushaltspolitischen Kollegen immer wieder sagen. Wenn da verschiedene Wünsche sind, die alle Geld kosten, dann können wir nicht sagen, wenn es so und so viel Geld gibt, kann man alles erreichen, wenn das in Summe nicht aufgeht. Jeder Einzelpunkt kostet viel. Hier ist es noch mal zusammengestellt. Heute ist schon viel dazu gesagt worden.

Folie 11: „Der neue Haushaltsentwurf für 2023/2024 sieht eine Steigerung der originären Landesmittel in Hessen vor“

Der Landeshaushalt soll in den nächsten Jahren weiter steigen. Das ist gut. Wir sehen hier schöne Steigerungen. Sehr gut. Gleichzeitig reicht es trotzdem wieder nicht. Das ist das Blöde dabei.

Folie 12: „Bedarfe der Verbände trotz zusätzlicher Bundesmittel nicht vollständig abgedeckt – weitere Belastung für Kommunen droht“

Ich habe hier nur die öffentlich genannten Zahlen der Verbände genannt, weil wir in den Finanzverhandlungen zwischen Verbänden und Land als Kommunen gar nicht mit dabei sind. Von daher kann ich erst mal nur formell das zitieren, was ich aus den Medien kenne. Aber wir sehen, was die Verbände für die nächsten zwei Jahre angemeldet hatten. Das waren 2,4 Milliarden Euro. Jetzt sind es in der Finanzierungsvereinbarung ungefähr 2,2 Milliarden Euro. Auf der rechten Seite sehen wir, wie die zusätzlichen Regionalisierungsmittel, die es dankenswerterweise gibt, und die Mittel des Landes dazu führen, dass mehr Mittel zur Verfügung stehen, aber trotzdem

eine Finanzlücke gegenüber der ursprünglichen Anmeldung der Verbände da ist. Das führt dazu, dass gewisse Verkehre eben in dieser Form nicht stattfinden können. Prof. Ringat hatte das vorhin auch schon geschildert. Es muss zwar keine Abbestellungen geben, aber es wird eben weniger zusätzliche Angebote geben, die man sich gewünscht hätte.

Folie 13: „2. Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in Frankfurt am Main“

Lassen Sie mich ein paar Worte zum 9-Euro-Ticket sagen, weil es auch dazu Fragen gab und spannend ist, was das 9-Euro-Ticket finanziell und von der Fahrgastakzeptanz her bewirkt hat und was man daraus lernen kann.

Folie 14: „Deutlicher Fahrgastzuwachs gegenüber dem Vorjahr, auch durch 9-Euro-Ticket“

Ich bin kein Freund von animierten Präsentationen. Hätte ich eine animierte Präsentation, dann hätte ich bei diesem Bild die vier Säulen auf der linken Seite erst mal weggelassen. Dann hätten wir gesehen, wie wir im Juni, Juli und August einen fantastischen Fahrgastzuwachs gegenüber dem Vorjahr hatten, nämlich fast eine Verdoppelung der Fahrgäste durch das 9-Euro-Ticket. Unbestreitbar hatten wir durch das 9-Euro-Ticket mehr Fahrgäste. Aber wenn Sie sich den Mai angucken, dann sehen Sie, dass wir da auch schon deutliche Fahrgastzuwächse hatten. Das heißt, Sie sehen sehr schön, wie Corona vom Jahr 2019 an zu einem erheblichen Fahrgasteinbruch geführt hat. 2020 und 2021 hatten wir deutlich weniger Fahrgäste, und diese kommen nach und nach wieder. Sie sind noch nicht vollständig wieder da. Es ist diese große Herausforderung, diese letzten 10 bis 20 % wiederzubekommen, die sich umorientiert haben, die andere Verkehrsmittel nutzen, die teilweise im Homeoffice arbeiten, die ihr ganzes Mobilitätsverhalten umgestellt haben. Die sind erst mal weg. Das 9-Euro-Ticket hat neue und andere Kunden herangeführt. Deshalb gab es diese großen Fahrgastzuwachsahlen im Sommer, was natürlich auch Sinn dieses Tickets war.

Folie 15: „Finanzielle Entlastung von Fahrgästen, aber deutliche Einnahmerückgänge für Aufgabenträger“

Das hat zu erheblichen Finanzeinbrüchen auf der Einnahmeseite geführt. Die wurden uns ausgeglichen. Ich persönlich fand es erstaunlich, wenn man sich dieses Bild genauer anguckt, dass es immer noch Leute gab, die trotzdem eine ganz normale Tages-, Wochen- oder sogar Monatskarte gekauft haben. Das zeigt wieder, wie sehr sich Leute erst mal an Preise gewöhnt haben und dann was machen, was ökonomisch gar nicht unbedingt sinnvoll ist. Für viele von ihnen wäre das 9-Euro-Ticket damals günstiger gewesen.

Folie 16: „Über ein Viertel aller Fahrten wäre ohne das 9-Euro-Ticket alternativ mit dem Auto durchgeführt worden“

Was Sie am meisten interessiert und was verkehrspolitisch das Spannendste ist: Was hätten die Leute ohne 9-Euro-Ticket gemacht? – Bei einer Fahrgastbefragung hatte ungefähr die Hälfte der Fahrgäste eine Zeitkarte. Die andere Hälfte hatte ein 9-Euro-Ticket. Andere Tickets machten nur 2 % aus. Die vernachlässigen wir hier mal. Diejenigen, die wir gefragt hatten und die ein 9-Euro-

Ticket hatten, haben wir gefragt: Wie hätten Sie die Fahrt, die Sie jetzt gemacht haben, alternativ gemacht, wenn es das 9-Euro-Ticket nicht gegeben hätte? Ungefähr 39 % der Leute haben gesagt, die hätten sie trotzdem mit dem ÖPNV gemacht. Das ist erwartbar, dass es immer einen gewissen Teil von Leuten gibt, die das in jedem Fall gemacht hätten. Die haben sich gefreut, weil es für sie günstiger geworden ist. Auch für die ganzen Zeitkarteninhaber war es besser, weil sie die Differenz erstattet bekommen haben.

Dann gab es Leute, die mit dem Auto gefahren wären. In unserer Befragung waren das 28 %. Das ist das, was verkehrspolitisch besonders erwünscht war, nämlich dass Leute vom Auto auf den ÖPNV wechseln.

Dann gibt es auch immer Fahrten, die einfach neu entstehen, wenn man Preise vergünstigt – die hätte es sonst gar nicht gegeben –, oder die von unmotorisierten Verkehren verlagert werden: vom Fußverkehr oder vom Fahrradverkehr. Auch die sehen wir hier. Die sind ökologisch eher nicht der ganz große Erfolg.

Sie haben immer diesen Mix. Die Frage ist, wie dieser Mix ganz am Ende aussieht. Wir sind in Frankfurt ganz glücklich. Auch im bundesweiten Vergleich ist das besser als das, was einige andere Städte hatten.

Folie 17: „9-Euro-Ticket-Käufer nutzen den ÖPNV vermehrt im Freizeitverkehr und weniger für Alltagsfahrten“

Was für Fahrten waren das vor allem? Bei denjenigen, die sonst mit dem ÖPNV gefahren wären, waren es vor allem und ganz überwiegend Fahrten zur Arbeit, während Fahrten vor allem im Urlaubsverkehr und im Freizeitverkehr sonst möglicherweise gar nicht stattgefunden hätten. Das betrifft die ganz klassische Fahrt am Wochenende: mal einen Ausflug gemacht, mal jemanden besucht oder mal zum Shoppen in die Stadt gefahren. Das waren ganz typische Verkehre, die durch dieses 9-Euro-Ticket ein Stück induziert wurden.

Folie 18: „3. Alternative Finanzierungsinstrumente“

Lassen Sie mich noch ein bisschen was über alternative Finanzierungsinstrumente sagen. Das mache ich nicht sehr ausführlich, weil schon viel dazu gesagt wurde und nachher noch was kommt.

Folie 19: „Alternative Finanzierungsformen können langfristig zusätzlich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen – Beispiel Frankfurt am Main“

Es gibt verschiedene Instrumente, wie man die Nutznießer beteiligen kann. Das eine sind die Nutzer, also die Fahrgäste, die zahlen. Das andere ist die öffentliche Hand, sind die Steuerzahler. Das Dritte betrifft Personen bzw. Institutionen, die von einem ÖPNV profitieren. Davon profitieren Autofahrer: Wenn andere mit dem ÖPNV fahren, ist weniger Stau. – Davon profitieren Arbeitgeber, weil die Arbeitsplätze besser angebunden sind.

Es gibt ganz viele verschiedene Instrumente, über die man nachdenken kann. Wir hatten das mal kalkuliert, wiederum exemplarisch für Frankfurt. Es ist nicht die Position der Stadt Frankfurt, dass man das machen sollte, sondern es ist unsere Position als Nahverkehrsgesellschaft, über die wir sagen, das könnte man übrigens tun, wenn man das politisch möchte.

Folie 20: „Die Einführung einer City-Maut innerhalb des Alleerings könnte in Frankfurt am Main 85 Mio. € p.a. Mehreinnahmen bringen“

Ich greife nur kurz zwei wesentliche Themen heraus. Das eine ist die City-Maut. Bei den Zahlen, die Sie hier sehen, haben wir die Annahmen transparent gemacht. Man kann andere Annahmen treffen und sagen, so und so viele Leute wären betroffen, wenn wir eine Zone in der und der Form bilden. Dann wird es vermutlich so und so viele Verlagerungen geben. Das haben wir uns aus anderen Städten wie London oder Stockholm abgeguckt, die eine solche Maut haben. Dann kann man das hochrechnen. Das kann jeder mit anderen Annahmen ein bisschen anders rechnen. Aber es ist eine erhebliche Größenordnung. Man muss dazu sagen, eine City-Maut ist schon eine erhebliche Einschränkung für Autofahrer, die in die Stadt wollen und erheblich etwas zahlen müssen. Dann muss man sich überlegen, ob man ihnen Alternativen anbietet, beispielweise, indem man ein gut ausgebautes Park-and-Ride-Angebot hat, sodass Leute, wenn sie von außerhalb kommen und dort noch auf das Auto angewiesen sind, es in der Stadt aber nicht brauchen, Gelegenheit haben, vom Auto in den ÖPNV umzusteigen.

Folie 22: „Die Arbeitgeberabgabe nach Wiener Vorbild könnte 40 Mio. € p. a. an Mehreinnahmen generieren“

Die zweite wichtige mögliche Finanzierungsquelle sind Arbeitgeber. Das ist auch eine Maßnahme vor allem im Ballungsraum. Im ländlichen Raum ist sie nicht so sehr geeignet. Arbeitgeber profitieren davon, dass ihre Angestellten oder gegebenenfalls auch ihre Kunden die Firma sehr gut mit dem sehr guten ÖPNV-Angebot erreichen können, sodass sie keine Parkplätze vorhalten müssen.

Die Stadt Wien, die in der Kommission schon ein paarmal zitiert worden ist, hat dieses Modell schon seit vielen Jahren eingeführt und hat es genutzt, um den ÖPNV weiter auszubauen. Das ist mit einem letztlich moderaten Beitrag der Arbeitgeber geschehen. Wir haben das mal hochgerechnet. 2 Euro pro Woche und Mitarbeiter sind nicht irrsinnig viel. Wenn ich es aufs Jahr hochrechne, sind es 100 Euro. Das klingt schon nach einem bisschen mehr, ist aber auch nicht unbedingt etwas, was kleineren Geschäften das Genick brechen würde. Natürlich ist es für jeden Arbeitgeber eine Zusatzbelastung. Natürlich sind die nicht glücklich. Sie können nicht erwarten, dass Sie, wenn Sie die Maßnahme vorschlagen, Jubelstürme bei der IHK auslösen. Aber wenn wir uns überlegen, welche Vorteile Arbeitgeber, die in Innenstadtlagen Arbeitsplätze anbieten, durch das gute ÖPNV-Angebot haben, finde ich es unter Aspekten der Gerechtigkeit durchaus angemessen, zu überlegen, ob man sie nicht daran beteiligt.

Wir haben es bewusst so gerechnet, dass diejenigen, die ein Jobticket anbieten, nur die Hälfte zahlen. Wenn wir allein das täten, käme für Frankfurt ein Betrag von 40 Millionen Euro heraus,

der die Frankfurter Finanzierungsprobleme weitgehend lösen würde. Ich hatte vorhin dargestellt, was wir da alles zahlen müssen.

Es ist wiederum eine Beispielrechnung. Die können Sie anders machen. Sie ist am Wiener Beispiel orientiert. In Wien hat man das genauso gemacht und hat damit einen sehr schönen ÖPNV-Ausbau finanzieren können.

Folie 24: „Zur Umsetzung der Finanzierungsinstrumente sind Gesetzesänderungen notwendig“

Wenn Sie das gut finden, dann müssen Sie uns helfen. Sie müssen es uns ermöglichen. Wir können das nämlich nicht alleine.

Folie 25: „Auch für die meisten weiteren Finanzierungsmittel sind Anpassungen der Landesgesetze erforderlich“

Wir brauchen für einige dieser Instrumente Landesgesetzgebung, also auch eine politische Willensbildung. Ich unterstelle, sie wird am Ende nicht einstimmig laufen, aber es wird vielleicht eine Mehrheitsmeinung geben. Wir würden uns freuen, wenn es diese Mehrheitsmeinung gäbe; denn dann würden wir den politischen Wunsch erfüllen können, wenn wir sagen, wir wollen das Angebot ausbauen, wir wollen die Tarife für die Kunden günstig halten, und wir wollen den Steuerzahler nicht noch weiter belasten und uns noch weiter verschulden. Dann ist das der Hebel, den wir haben. Dazu müsste letztlich auf Landesebene noch die entsprechende Rechtsprechung geschaffen werden. Auf die weiteren Hebel gehe ich aus Zeitgründen nicht ausführlich ein.

Folie 27: „Die ÖPNV-Finanzierung steht vor großen Herausforderungen – neue Finanzierungsformen können ein Teil der Lösung sein“

Lassen Sie mich als Fazit ganz kurz zusammenfassen, was uns aus der kommunalen Ebene wichtig ist:

Es gibt die Finanzierungslücke. Sie ist groß. Sie wird größer, weil wir steigende Kosten haben, weil wir das Angebot weiter verbessern wollen. Diese Finanzlücke muss irgendwie gedeckt werden. Wir wollen und können das nicht den Fahrgästen aufbürden.

Wenn wir ein Deutschlandticket einführen, dann muss das auskömmlich finanziert sein. Auch dazu wurde schon viel gesagt. Das ist es aus jetziger Sicht noch nicht unbedingt. Wenn es auskömmlich finanziert ist, ist es aber ein weiteres Instrument, bei dem wir sagen, wir wenden uns ein Stück weit von der Nutzerfinanzierung ab und finanzieren stärker über die öffentliche Hand. Deshalb ist diese dritte Säule, neue Finanzierungsinstrumente einzuführen, eine, die aus unserer Sicht möglich ist, die auch gesellschaftlich akzeptabel sein könnte, sodass man zukünftig ein Finanzierungskonstrukt hat, bei dem sowohl die öffentliche Hand zahlt als auch die Nutzer als auch die Nutznießer.

Als Kommunen unterstützen wir das gerne, beteiligen uns auch finanziell. Das sage ich jetzt so. Ich darf nicht ganz offiziell für die Kommunen sprechen. Dafür haben wir unsere Spitzenverbände.

Aber als städtischer Angestellter erlebe ich es schon so, dass diese Bereitschaft, kommunal weiter eine hohe Last zu tragen, da ist. Aber wir können das nicht alleine. Wir sind auf Bundesmittel, auf Landesmittel angewiesen, damit dies möglich ist und wir weiterhin den ÖPNV so stark halten und verbessern können.

(Beifall)

Abg. **Tobias Eckert:** Herr Prof. Reinhold, Sie haben gesagt: Aufgrund der Zeit gehe ich nicht stärker darauf ein. – Deswegen wollte ich genau da nachfragen. Es gibt auf Ihrer Folie 25 noch andere Bereiche, insbesondere die Konzessionsabgabe. Können Sie dazu noch zwei, drei Sätze mehr sagen, auch hinsichtlich Volumina und rechtlicher Einschätzung?

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Gerne. Die Volumina habe ich ganz vorn auf der Seite. Es sind ganz verschiedene Hebel, die wir gutachterlich haben untersuchen lassen, und bei denen man sagen kann, da ist es möglich, einer Gruppe von Nutznießern Geld abzunehmen. Das geht teilweise über den ganz originären ÖPNV hinaus. Aber man kann, wenn man möchte, trotzdem begründen, warum das was mit ÖPNV zu tun hat. Letztlich ist eine City-Maut ganz allgemein auch eine verkehrslenkende Maßnahme. Eine Parkraumbewirtschaftung ist ganz allgemein eine verkehrslenkende Maßnahme, übrigens eine extrem wirkungsvolle. Extrem wirkungsvoll.

Neue Mobilitätsformen. Es gibt diese wunderbaren Scooter. Wenn man darüber verkehrliche Untersuchungen macht, kommen da auch ganz tolle Sachen in Richtung induzierter Fahrten und ähnliches heraus. Den ganz großen verkehrlichen Mehrwert sehe ich da noch nicht. Aber es gibt eine beeindruckende Zahlungsbereitschaft einer speziellen kleinen Kundengruppe dafür. Wenn wir über so was wie externe Effekte reden, dann haben wir den hier auch. Die stellen ihre Scooter nämlich einfach irgendwo ab, vor allem auf Gehwegen, sodass andere Leute nicht mehr dran vorbeikommen. Nicht nur Leute mit Mobilitätseinschränkungen, sondern alle Fußgänger haben damit ihre Probleme. Das könnte man ein bisschen besser steuern und regeln. Dazu könnte man beispielsweise zu einem Modell kommen, indem man Konzessionen vergibt und diese Konzession mit Auflagen versieht. Die Konzession kann man kostenpflichtig machen. Jetzt kann man sich unterschiedlich überlegen, ob man den Anbietern dann eher vorgibt, wo die Scooter geparkt werden können und zu welchen Tarifen sie angeboten werden. Je mehr man da vorgibt, desto weniger wirtschaftlich wird das Ganze. Dann wird irgendwann die Konzessionsabgabe nicht mehr so hoch. Oder man überlässt denen sehr viel und sagt nur: Ihr kriegt übrigens ein Sondernutzungsrecht im Straßenraum, und ihr dürft es an den und den Stellen abstellen. Aber dafür zahlt ihr bitte. – Das wäre das Modell, was dahintersteht.

Die weiteren Dinge, die hier stehen, sind durchaus auch politisch relativ heiß umstritten. Stellplatzabläse als Beispiel. Es gab immer wieder sehr heftige Diskussionen, ob man Investoren zumuten möchte, dass man sagt: Sie müssen eigentlich einen Parkplatz bauen, um die Erreichbarkeit sicherzustellen. Den können Sie ablösen, indem Sie den Parkplatz nicht bauen, weil Sie

eine ÖPNV-Anbindung haben. Dann sagen die vielleicht, sie wollen den Parkplatz trotzdem bauen. Dann kann man ihnen verbieten, den Parkplatz zu bauen und kann ihnen dafür die Ablöse wieder abnehmen. Das ist nicht zwingend sehr investorenfreundlich, kann aber durchaus dazu führen, dass ein Investor, der davon profitiert, dass er die gute ÖPNV-Anbindung hat und sich ja genau für diesen gut angebundenen Standort entscheidet, von seinem Vorteil ein bisschen der öffentlichen Hand zurückgibt. Das wäre die Logik dahinter.

Abg. **Klaus Gagel:** Vielen Dank, Herr Reinhold, für Ihren interessanten Vortrag. Ich habe eine Frage zur Folie 6, dem Finanzierungsbedarf. Sie zeigen diesen Finanzierungsbedarf aus der Roland-Berger-Studie 2021. Dort sieht man, dass sich die Finanzierung des ÖPNV unabhängig vom 49-Euro-Ticket jetzt schon drastisch verschiebt. Bei einer Gesamtsteigerung von 96 % trägt die Nutzerfinanzierung im Grunde genommen nur noch zu 47 % Steigerung bei.

Wenn wir an das denken, was wir eben zum 49-Euro-Ticket gehört haben, ist doch ein ganz massiver und alarmierender Trend darin zu sehen, dass der ÖPNV auf Sicht von weniger als zehn Jahren immer mehr und immer stärker durch öffentliche Mittel finanziert wird oder werden soll. Das heißt, die öffentlichen Haushalte sind dadurch belastet. Wie könnte man aus Ihrer Sicht an der Stelle dieses Verhältnis wieder ins Gleichgewicht bringen? Gibt es da irgendeinen Ansatz? Sie haben eben die alternativen Finanzierungsmodelle genannt. Wäre es aus Ihrer Sicht vor dem Hintergrund des Deutschlandtickets wahrscheinlich, dass dieses 49-Euro-Ticket in allzu naher Zeit doch in Richtung 69 oder 70 Euro angepasst wird? Wie sehen Sie diese Finanzierung bis 2030?

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Das ist eine politische Entscheidung, wie man die Nutzer an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen möchte. Dieses Bild ist in der Tat vor der Diskussion um das Deutschlandticket entstanden. Es war einfach eine Hochrechnung der Tarifsteigerungen, die man in der Vergangenheit hatte und bei der man typischerweise jedes Jahr den Tarif um 1,5 % angehoben hat. Deshalb führte das zu einem Anstieg. Das war die Unterstellung des Gutachters bis 2030. Dann haben wir gesagt, wenn man diese Kosten für dieses Leistungsangebot hat, muss das die öffentliche Hand decken. So entstand dieses Bild. Es ist vor dem Deutschlandticket entstanden.

Was wird das Deutschlandticket bewirken? Es wird ein Stück weit zu mehr Fahrgästen führen, es wird aber in Summe mehr Geld kosten. Es ist vorhin schon ausgeführt worden. Es steht jetzt eine vom VDV hochgerechnete Zahl im Raum. Wenn das Ticket 49 Euro kosten soll, dann reden wir von mehr als 4 Milliarden Euro pro Jahr, die wir an Finanzierungsbedarf haben. Das ist für Deutschland gesehen. Sie können es auf Hessen runterrechnen. Dann sind Sie bei einem Zehntel oder so etwas. Das ist Geld, was es vom Bund und von den Ländern geben muss. Ansonsten wird es dieses Angebot nicht geben. Es ist Geld, was letztlich in irgendeiner Form wieder von der öffentlichen Hand kommt. Das heißt, das Deutschlandticket ist ein Stück weit ein weiteres Element der Abkehr von der Nutzerfinanzierung in der Form, wie wir sie bislang hatten, zu einer

stärkeren öffentlichen Finanzierung. Das ist politisch gewollt. Das ist das, warum man dieses Ticket jetzt einführt. Natürlich führt es dazu, dass es den ÖPNV für die Nutzer attraktiver macht, preiswerter macht, einfacher zu nutzen macht. Aber die Finanzierung muss eben über die öffentliche Hand erfolgen.

Jetzt ist die Frage, wie sehr man die Nutzerfinanzierung haben möchte. Sie war hier in Hessen in den vergangenen Jahren wichtig. Auch hier gab es aber in jüngerer Zeit aus politischen Wünschen heraus regelmäßig Maßnahmen, die dazu geführt haben, dass die Kostendeckungsgrade des hessischen ÖPNV nicht mehr so gestiegen sind. Vor zehn Jahren war der RMV einer der teuersten Verkehrsräume im deutschlandweiten Vergleich. Das ist er nicht mehr, weil man Preise nicht mehr so angehoben hat, weil man günstigere Tickets eingeführt hat. Es war ein politischer Wunsch, das zu tun.

Abg. Axel Gerntke: Ich habe zwei Fragen. Herr Prof. Reinhold, Sie haben auf Folie 24 und so ist es uns, glaube ich, in der vorletzten Sitzung schon mal gesagt worden, zur Arbeitgeberabgabe geschrieben, dass diese grundsätzlich rechtlich zulässig ist, aber nach Nutzen gestaffelt sein muss. Sie machen gleichzeitig den Vorschlag, für Frankfurt eine einheitliche Abgabe einzuführen, obwohl der Nutzen vermutlich nicht ganz gleichmäßig sein wird. Das halten Sie für zulässig, solange ein gewisser Grundnutzen gegeben ist, oder wie ist das zu verstehen?

Ich kann mich nicht mehr erinnern, auf welcher Folie das war, aber Sie hatten aufgeführt, wie viel zusätzliche Nutzung durch das 9-Euro-Ticket entstanden ist. Ich habe die Hypothese, dass dieser Effekt dadurch, dass es neu war und in der Urlaubszeit lag, möglicherweise stärker war als er durchschnittlich auftreten würde. Haben Sie das noch mal nach der Frage der Ferien oder Nicht-Ferien geclustert? Können Sie was zu der Hypothese, die ich aufstelle, sagen?

Herr Prof. Dr. Reinhold: Wir haben uns in unserer Modellrechnung an der Stadt Wien orientiert, die dies mit den 2 Euro pro Woche und Arbeitnehmer in der Tat gleichermaßen in ganz Wien macht. Wir haben bewusst diese weitere Unterstellung des Rabatts für Jobtickets. Das ist schon ein Stück weit eine Differenzierung. In welcher Form das rechtlich ausreichend ist oder noch eine weitere Differenzierung nach Lage eines Arbeitgebers innerhalb der Stadt Frankfurt erfolgen müsste, kann ich jetzt noch nicht sagen. Das wäre etwas, was, wenn man es einführen wollte, rechtlich noch mal im Detail geprüft werden müsste. Meine Grundvermutung wäre, dass man durchaus für eine Stadt Frankfurt, die insgesamt ein sehr gutes ÖPNV-Angebot hat, vermutlich einen einheitlichen Satz anwenden dürfte. Aber das müsste eben noch im Detail geprüft werden.

Neukunden durch das 9-Euro-Ticket. Natürlich hat die Ferienzeit erst mal dazu geführt, dass es unterschiedliche Akzeptanz gab. Sie sehen im August ganz besonders viele Neukundengewinne. Die Gewöhnung kann es auch sein, wobei die mediale Aufmerksamkeit im Juni so hoch war, dass man eigentlich da wieder einen gewissen Schub sehen müsste. Es gibt eine ganze Menge verschiedener Treiber, die eine Rolle gespielt haben. Es gibt Effekte in alle möglichen Richtungen.

Wo waren Verkehrsmittel sehr voll? Das waren sie vor allem in Ferienregionen, am Wochenende, da, wo man Züge nicht verlängern konnte. Wir hatten bei uns in Hessen insgesamt relativ wenig Überfüllungen, bis auf ein paar Ausflugsstrecken am Wochenende. Wir hatten es im städtischen, kommunalen ÖPNV praktisch gar nicht. Das war an anderen Stellen anders. Da hat es Leute manchmal wieder abgeschreckt, ihn zu nutzen.

Gewöhnungseffekte spielen immer eine Rolle. Das ist einer der Gründe, warum der VDV jetzt gesagt hat, dass es bei der Einführung des Deutschlandtickets vermutlich noch ein paar Anlaufverluste geben wird.

Es gibt ganz, ganz viele verschiedene Effekte, die wir haben. Ich glaube, die entscheidende Botschaft ist eine doppelte. In der Kombination ist sie für den einen oder anderen vielleicht auch eine schmerzhaft, aber es ist eben eine doppelte. Das eine ist, natürlich realisieren Sie mit sehr günstigen Fahrpreisen zusätzliche Fahrgastgewinne. Ja. Aber leider nicht besonders viele. Nicht so viele, dass sich das in irgendeiner Form auch nur ansatzweise rechnen würde.

Sie brauchen nur ins Verhältnis zu setzen, wie viele Fahrgäste wir mehr hatten und um wie viel Prozent Sie auf der anderen Seite den Tarif abgesenkt haben. Dann haben Sie ein Verhältnis, dass kein Mensch, der kommerziell arbeiten würde, auch nur ansatzweise nachverfolgen würde. Wenn Sie zu einem Supermarkt gehen und sagen: „Ich habe die ganz tolle Idee, senk doch mal deine Preise um 90 %, und dann hast du 10 % mehr Kunden“, dann können Sie sich überlegen, was der Ihnen erzählt. Von daher haben wir mit dem 9-Euro-Ticket andere Ziele gehabt. Wir haben das ganz wichtige Ziel der Entlastung der Nutzerinnen und Nutzer. Das war vielleicht das politisch wichtigste Ziel hierbei; denn es war ja im Rahmen eines Gesamtpaketes verabschiedet worden, bei dem es auch ganz andere Entlastungsmaßnahmen gab. Es gab auch für die Autofahrer Entlastungsmaßnahmen. Das war eine gezielte Maßnahme, mit der die vorhandenen ÖPNV-Kunden entlastet wurden. Das war, glaube ich, das wichtigere Ziel als das verkehrspolitische Ziel, eine große Verlagerung zu haben. Eine kleine Verlagerung gab es durchaus.

Abg. **Katy Walther:** Danke für den erhellenden Vortrag. Ich finde es gut, sich auch mal mit den Alternativen zu beschäftigen. Bei der City-Maut habe ich aber noch einen anderen Gedanken. Mir ist diese Maut immer vor dem Hintergrund der Kostenbeteiligung des Autoverkehrs an den Infrastrukturkosten begegnet, die der Autoverkehr selbst zeitigt. Von daher war es mir ein bisschen zu kurz, das nur als Instrument zur ÖPNV-Finanzierung zu betiteln.

Zur Arbeitgeberabgabe habe ich noch eine Frage, wenn wir jetzt die Arbeitgeber dazu verpflichten, diese Abgabe zu leisten. Gäbe es auch eine Möglichkeit, das Deutschlandticket für die Arbeitgeber verpflichtend zu machen, indem sie es für ihre Arbeitnehmer ausgeben müssen und das als Form der ÖPNV-Finanzierung über die Arbeitgeber zu deklarieren?

Welchen Effekt sehen Sie überhaupt durch die Einführung des Deutschlandtickets auf die Jobtickets? Das würde mich interessieren. Wo kannibalisiert sich vielleicht das eine System mit dem anderen, und wo verlieren wir was, was wir über die Jobtickets mühsam erarbeitet haben?

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Das Zweite ist noch mal ein sehr komplexer Sachverhalt. Zur City-Maut habe ich mich bewusst nicht sehr viel ausführlicher äußern wollen, weil ich hier vor allem als ein Vertreter des kommunalen ÖPNV stehe. Da können sich andere noch mal zu äußern. Mit Sicherheit hat es eine sehr starke verkehrspolitische Komponente, eine lenkende Komponente. Es ist eine Form, bei der man bewusst Autofahrer an der Finanzierung des Verkehrs insgesamt beteiligen möchte. Es ist völlig unstrittig, was Sie gerade sagten. Das ist definitiv eine Motivation dazu, wenn man das denn möchte. Darüber wird es sicherlich noch weitere politische Diskussionen geben, in welcher Form man das will oder nicht will.

Eine Arbeitgeberabgabe oder das Deutschlandticket verpflichtend einzuführen, hätte Bestandteil des Gesetzes sein müssen. So, wie es jetzt verabschiedet wird, ist das nicht drin. Es gibt jetzt eine Logik, die besagt, dass das Deutschlandticket auch als Jobticket angeboten werden kann. Wenn Firmen es für mindestens zehn Arbeitnehmer abnehmen, bekommen sie 10 % Rabatt, und sie müssen arbeitgeberseitig mindestens 10 Euro dazuzahlen. Das ist die Logik, wie sie gerade drinsteht. Da alles noch nicht verabschiedet ist und alles noch nicht final ist, ist das heute ein kleines Stück weit noch Kaffeesatzleserei, ob es genauso kommt oder nicht. Dass es so kommt, ist eine Forderung, die vom VDV erhoben wurde. Nach meinem Wissen ist die in der aktuellen Planung enthalten. Wenn es so käme, wäre das, glaube ich, eine sinnvolle Maßnahme, gerade weil man diese Arbeitgeberbeteiligung hat, allerdings auf freiwilliger Basis. Arbeitgeber können natürlich mehr zahlen.

Die Jobtickets, die wir bei uns haben, sind Solidarmodelle. Es gibt in Deutschland ganz viele verschiedene Arten von Jobtickets. Grundsätzlich ist zu unterscheiden, ob Sie ein Solidarmodell haben, oder ob Sie letztlich nur ein Rabattmodell haben oder eines, wo der Arbeitgeber was zuschießt. Solidarmodell bedeutet eine ganz andere Kalkulation. Da muss ein Arbeitgeber das für sämtliche Mitarbeiter komplett übernehmen. Dann wird am Anfang kalkuliert, wie viel die heute schon mit dem ÖPNV fahren. Dadurch entsteht ein Rabatt, ein neuer Preis für dieses Jobticket, weil das auskömmlich sein muss. Dann profitiert letztlich eine Firma, bei der vorher sehr wenige Leute ÖPNV gefahren sind. Die kriegen einen sehr hohen Rabatt. Eine Firma, bei der schon sehr viele gefahren sind, kriegt einen niedrigeren. Da kann man sich fragen, wie gerecht das eigentlich ist. Aber es ist in Summe aufkommensneutral. So macht man es eben. Diese Tickets haben wir hier. Jetzt ist die Frage, In welcher Form wir die überführen werden. Das werden Gespräche der nächsten Wochen und Monate sein, die der RMV und wir dann mit Unternehmen führen. Bei den Unternehmen wird häufig ein Interesse bestehen, zu sagen, ich möchte als Kalkulationsbasis nicht mehr meine klassische RMV-Monatskarte, die 90 Euro gekostet hat, sondern ich hätte gerne dieses Deutschlandticket. Jetzt müssen wir gucken, wie wir die dahin überführen, so, wie wir auch normalen Kunden das Angebot machen werden: Ihr könnt euer Abo gerne in das Deutschlandticket-Abo überführen, wenn ihr das möchtet. Wenn ihr es nicht wollt, behaltet ihr es. – Wir werden keinen automatisch überführen, sondern es wird bei allen Kunden immer ein Angebot sein

Beim Jobticket werden wir das auch überlegen. Da ist es eine der kompliziertesten Sachen. Das hängt letztlich auch ein ganz kleines bisschen von den präzisen Ausformulierungen der ganzen Richtlinie ab. Wir müssen aufpassen, dass uns nicht das passiert, was wir jetzt in der Coronazeit hatten. Da haben wir mit dem Jobticket eine ganz, ganz unerfreuliche Erfahrung machen müssen.

Wir hatten eine Reihe von Kunden, die die Jobtickets gekündigt hätten. Sie können sich das vorstellen, gerade wenn Sie mal in den Flughafen gucken. Die Flughafengesellschaften selbst hatte irrsinnige Mengen von Mitarbeitenden im Homeoffice. Die haben das Jobticket in dieser Form so nicht mehr benötigt. Die hätten uns das alle gekündigt. Wir haben dann die Preise dort gesenkt, damit diese Jobtickets nicht gekündigt werden. Wir sind froh, dass wir die Kunden jetzt weiter im Vertrag haben. Allerdings hat das Land die Richtlinie zur Erstattung der Mittel so ausgelegt, dass man gesagt hat: Ihr habt eine Preissenkung gemacht. Das durftet ihr nicht. Wenn die Tickets gekündigt worden wären, dann hätten wir es euch ausgeglichen. So gleichen wir es nicht aus. – Das heißt, wir hatten einen finanziellen Verlust dadurch, dass wir das gemacht haben, was eigentlich alle gewollt haben, nämlich die Kunden zu halten und in den Verträgen zu halten. Dazu haben wir uns mit dem Land und dem Ministerium durchaus auseinandergesetzt. Aber das war eben dort die Interpretation der Förderrichtlinie. Dagegen konnten wir am Ende nichts sagen.

Das heißt, wir müssen sehr aufpassen, wie das in der Zukunft genau ausgestaltet werden wird; denn es wird so sein, dass die Einnahmeausfälle zum Deutschlandticket, die wir erstattet bekommen werden, auch wiederum auf den Einnahmen von 2019 für die nächsten zwei Jahren dynamisiert sein werden. Da müssen wir aufpassen, dass wir jetzt keine Maßnahmen ergreifen, die dort letztlich förderschädlich wären.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich habe zwei völlig gegensätzliche Fragen. Nach den 50 Jahren, die ich die Tarifentwicklungen im ÖPNV verfolge, hat sich bei der Frage: „Was ist die Schmerzgrenze für Fahrgäste?“ viel verschoben. Was würden Sie sagen, wo liegt die heute? Es gibt ja objektive und subjektive Werte davon.

Sie haben in Ihren Finanzierungskonzepten die politisch gefährlichste Variante gar nicht drin. Es gibt ja auch die Debatte über das Rundfunkbeitragsmodell, sage ich mal flapsig. Haben Sie eine Abschätzung, wie das funktionieren könnte?

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Die Frage, wie Fahrgäste auf Preismaßnahmen reagieren, ist in der Tat nicht trivial zu beantworten. Man weiß aus der klassischen Kenntnis heraus, dass Nachfrage im ÖPNV relativ unelastisch reagiert. Es gibt diese schöne Nachfrageelastizität. Da rechnet man im ÖPNV traditionell im Durchschnitt mit minus 0,3. Was heißt minus 0,3? Das heißt, wenn Sie den Preis um 10 % anheben, gehen Ihnen 3 % Kunden verloren, und wenn Sie den Preis um 10 % senken, gewinnen Sie 3 % Kunden. Das ist je nach Fahrtzweck, nach Gruppe unterschiedlich. Schüler und Senioren reagieren unelastischer, Freizeitverkehre reagieren elastischer.

Dieses 9-Euro-Ticket hat gezeigt, diese Grunddimension stimmt selbst bei sehr großen Entwicklungen. Wenn Sie den Preis um 90 % senken, hätten Sie nach der Logik ungefähr 30 % mehr Kunden erwarten können. Jetzt hatten Sie 10 bis 20 %. Aber das zeigt, es ist relativ unelastisch. Ich würde daraus nicht ableiten, dass Sie die Preise beliebig nach oben anpassten könnten und die Kunden das alle mitmachen. Das hielte ich für eine gefährliche Schlussfolgerung. Irgendwann

gibt es einfach immer Grenzen in die eine oder andere Richtung. Aber insgesamt reagiert Nachfrage im ÖPNV nach wie vor relativ unelastisch. Das gilt nach oben wie nach unten. Deshalb ist der Preiskorridor, wie wir ihn haben, durchaus ein bewährter.

Bürger allgemein zu beteiligen, durch Zwangsabgaben, durch ein Ticket, was jeder kaufen muss, das kann man tun. Sie können ja hochrechnen, wie viele Bürger Sie haben und wie viel Finanzierungsbedarf wir haben. Je nachdem, was Sie wie zusammenzählen, kommt dann ein Ticketpreis raus. Es ist ein kleines Stück wieder eine Frage der grundsätzlichen Gerechtigkeit und der Frage, wie sehr Sie als Politik lenken und steuern wollen. Sie können auch das politisch diskutieren. Aus der Branche heraus sind wir eigentlich eher ganz froh, wenn man die Sachen noch halbwegs zuordnen kann. Von daher würden wir davon eher abraten.

Abg. **Dirk Bamberger:** Herr Prof. Reinhold, vielen Dank für den sehr aufschlussreichen Vortrag. Da waren doch noch ein paar Aspekte dabei, die bei mir das eine oder andere verstärken konnten. Jetzt aber noch mal eine Frage zur City-Maut. Das interessiert mich doch sehr. Grundsätzlich würde ich es so einschätzen, und ich glaube, Sie haben es auch so gestreift, dass das Modell nicht für jede mittlere und kleinere Kommune geeignet ist, sondern wirklich nur in den Ballungsräumen zum Tragen käme. Der Aspekt, der mich in besonderer Weise interessiert, ist, ob es eine soziale Komponente ist. Ist es aus den Erfahrungswerten, die man in London oder Stockholm sammeln konnte, so, dass der motorisierte Individualverkehr am Ende nur noch ein Verkehr für die oberen gesellschaftlichen Schichten ist? Haben Menschen, die wirtschaftlich eher unterprivilegiert sind, keine Möglichkeit mehr, sich im motorisierten Individualverkehr zu bewegen? Ist das eine Fragestellung, die an irgendeiner Stelle erörtert wurde? Ich habe mich etwas kompliziert ausgedrückt. Verzeihen Sie bitte. Aber Sie wissen, was ich meine.

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Bei jeder Preismaßnahme haben Sie automatisch die Diskussion, ob das eine sozial gerechte Preismaßnahme ist, ob Sie sozial schwache Schichten besonders stark treffen und ob Sie für die einen Ausgleich schaffen müssten. Diese Diskussion haben Sie irgendwie immer. Auch, wenn ich persönlich immer empfehle, man möge doch bitte Verkehrspolitik und Sozialpolitik voneinander trennen, haben die Sachen im realen Leben natürlich trotzdem häufig was miteinander zu tun.

In London und Stockholm hat man nach meinem Wissen keine explizite Sozialpreisstaffelung oder so was gemacht. Man hat vielleicht sozial schwache Leute, die an anderer Stelle wieder Ausgleichszahlungen bekommen, aber hier war es erst mal generell pro Pkw. Natürlich kann man argumentieren, für jemand, der nicht viel Geld hat, wird es noch ein bisschen teurer. Man kann aber auch argumentieren, er hat offenbar trotzdem noch genug Geld für einen Pkw. Das Pkw-Fahren ist auch schon teuer. Das Pkw-Besitzen ist schon teuer. Infolgedessen ist das eine Diskussion, bei der ich immer ein bisschen zurückhaltend bin. Die Zahlungsbereitschaften auch teilweise von sozial eher schwachen Gruppen für einen Pkw sind trotzdem erstaunlich hoch, sei es, weil die Leute sagen, sie sind auf den Pkw angewiesen, sei es, weil sie sagen, sie möchten sehr

gern mit dem Pkw fahren. Da gibt es einfach Bereitschaft, was zu zahlen. Von daher habe ich in diese Betrachtung bewusst diese sozialpolitische Komponente nicht aufgenommen. Ich würde, wenn ich der Logik folgte, Verkehrspolitik und Sozialpolitik voneinander trennen und sagen, dann erhöht bitte die Hartz-IV-Sätze. Jetzt heißt es Bürgergeld. Gebt den Leuten direkt Geld, aber macht nicht die Verkehrspolitik damit. Macht es einfacher. Lasst uns trotzdem sagen, Autofahrende verursachen externe Kosten und benutzen knappen Raum. Wir haben gerade in Ballungsräumen vor allem das Problem des knappen Raums. Dann sind so was wie Knappheitspreise im Zweifelsfall ein ökonomisch sinnvolles Instrument. Man kann sich überlegen, wie man Knappheitspreise sozial abfedert. Trotzdem sind sie ökonomisch erst mal sinnvoll.

Vorsitzende: Ich habe keine weiteren Wortmeldungen. Herr Prof. Dr. Reinhold, vielen Dank für Ihre Ausführungen aus Sicht einer lokalen städtischen Nahverkehrsgesellschaft.

Ich unterbreche die Sitzung für 20 Minuten, sodass wir uns hier um 13 Uhr wieder treffen.

(Unterbrechung von 12:37 bis 13:02 Uhr)

Vorsitzende: Weil wir noch drei Sachverständige zu unterschiedlichen Themen haben, fahren wir in der Tagesordnung fort und nehmen die Sitzung wieder auf. Wir kommen nun zu dem Themenblock „Instrumente der Finanzierung“. Ich freue mich, dass Herr Prof. Dr. Bruns von der Hochschule RheinMain bei uns ist. Ich habe gelesen, Sie haben seit Oktober 2016 die Professur „Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung“ inne und sind seit 2015 auch Vertretungsprofessor für die Grundlagen des Mobilitätsmanagements, treffen also haargenau das, was wir in der Enquete-kommission bearbeiten wollen. Bitte schön.

Herr Prof. **Dr. Bruns:** Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren! Genau, ich war Vertretungsprofessor, jetzt bin ich seit 2016 ordentlicher. Aber das Thema hat sich nicht geändert. Ich bin hier, glaube ich, heute ein bisschen das bunte Huhn. Unter all diesen ausgewiesenen Finanzierungsexperten bin ich derjenige, der das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsplanung in die Diskussion einbringen möchte.

Präsentation Prof. Dr. Bruns siehe Anlage – Folie 1: „(Konstruktive) Instrumente für die Finanzierung des ÖPNV; Finanzierungsquellen erschließen und Gestaltungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilität schaffen“

Herzlich willkommen zu einem kleinen Input. Mein Diskussionsbeitrag entspricht dem Titel, den Sie hier sehen: Finanzierungsquellen erschließen und Gestaltungsmöglichkeiten für nachhaltige

Mobilität schaffen. – Das heißt, mir geht es vor allen Dingen darum, dass, wenn man einen Paradigmenwechsel zu neuen Finanzierungsinstrumenten durchführt, er den maximalen Nutzen für den einzelnen Menschen bringt. Es geht mir also ein bisschen um das Narrativ. Ich bin Ingenieur; mir liegt Esoterik relativ fern. Aber es geht doch auch um eine Erzählung, wenn wir den ÖPNV finanzieren, nämlich eine Erzählung, wie wir das zum Nutzen der Allgemeinheit tun. Schließlich ist der ÖPNV, und da bin ich so ein bisschen professionell deformiert, durchaus nicht nur ein Verkehrsmittel oder ein Verkehrssystem, was wir betreiben. Es ist die staatliche Aktivität, mit der wir Teilhabe in der Gesellschaft herstellen. Von daher tendiere ich dazu, den ÖPNV immer etwas weiter zu betrachten und nicht nur als denjenigen Teil unseres Systems, der Busse und Bahnen fahren lässt.

Der Fokus darauf, wie wir neue Finanzierungsinstrumente einführen können, sodass sie einen möglichst hohen Nutzen haben, hängt ganz eng mit meiner persönlichen fachlichen Herkunft zusammen. Ich bin Verkehrsplaner, wie gesagt, und kein Experte für Finanzierung, obwohl mich das Thema doch schon seit ungefähr 14 Jahren in meiner fachlichen Beschäftigung verfolgt hat. Von daher bin ich vielleicht ein Halbexperte.

Eigentlich beschäftige ich mich mit der Frage: Wie entsteht eigentlich Verhalten, also warum wählen wir welches Verkehrsmittel? Von welchen Faktoren hängt das ab? Wie kann man Menschen dabei helfen, ein anderes Verkehrsmittel zu wählen? Mit welcher Art von Planung kann man die Bedingungen schaffen? Wie kann man vor allen Dingen Verhaltensveränderungsprozesse motivieren? – In der Forschung beschäftige ich mich also mit den Determinanten und vor allen Dingen auch mit der Wirkung verschiedener Maßnahmen. Das ist das, was ich hier heute mit einbringen möchte.

Folie 2: „NACHHALTIGKEIT IN MOBILITÄT UND VERKEHR“

Sie kennen mehrere Kollegen von mir. Wir sind mittlerweile zu acht. 2015 war es nur einer. Volker Blees und Matthias Kowald durften hier vor der Kommission auch schon sprechen. Wie gesagt, wir sind mittlerweile acht. Einen Kollegen, einen Honorarprofessor, haben Sie eben schon gehört. Tom Reinhold ist vor einem Jahr zu uns gestoßen. Wir sind immer noch eine kleine Gruppe. An dieser Stelle herzlichen Dank für den ganzen bildungspolitischen Mut aus dem Landesparlament in Hessen, der dahinterstand, überhaupt solche Strukturentwicklungen zu ermöglichen. Ich denke, es ist angebracht, auch mal ganz kurz Danke zu sagen; denn seit 2015 bilden wir hier Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler sowie Praktikerinnen und Praktiker in Studiengängen aus, die Sie hier sehen: Mobilitätsmanagement, Master Nachhaltige Mobilität. Wir machen eine ganze Menge an Forschung in diesen Bereichen, unter anderem eben auch zu der Frage: Was bringen eigentlich verschiedene Instrumente, wenn wir die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger hier in Hessen betrachten?

Folie 3: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Hintergrund: Herausforderungen im Kontext nachhaltiger Mobilität“

Mein Ansatz zum Thema Finanzierung ist ein bisschen grundlegender. Deswegen mute ich Ihnen jetzt zweieinhalb Folien zu, um noch mal darauf einzugehen, was das Ziel dieser Finanzierungsinstrumente ist, bzw. warum der ÖPNV es durchaus verdient – das möchte ich an dieser Stelle schon mal sehr deutlich sagen –, dass man ihm mehr Mittel zuführt.

Ganz kurz zurück zu den großen Transformationsdebatten, die gerade geführt werden. Dies ist eine Grafik des Umweltbundesamtes, die Ihnen vermutlich nicht fremd ist. Sie stellt dar, wie sich die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich entwickelt haben. Das ist diese kleine grüne Linie. Ich hoffe, Sie haben die Unterlagen vorliegen. Vor allem geht es darum, wie sich die CO₂-Emissionen entwickeln werden, wenn die Maßnahmen, die aktuell getroffen sind, umgesetzt werden.

Vor allen Dingen sieht man schön, dass es noch eine relativ große Lücke gibt, um die politisch gesetzten Ziele in diesem Bereich – Nachhaltigkeit und Klimaschutz – zu erreichen. Diese Lücke hat es durchaus in sich; denn es ist aus wissenschaftlicher Sicht sehr klar, dass diese Lücke nicht mit rein technologischen Entwicklungen zu schließen sein wird. Das heißt also, die Dekarbonisierung von Antriebsarten wird nicht ausreichen, um diese politisch gesetzten Ziele zu erreichen. Man sieht auf der rechten Seite, dass ungefähr ein Drittel der Effekte, die wir erzielen müssen, um diese Ziele zu erreichen, durch Verhaltensänderungen zustande kommen müssen. Diese Verhaltensänderungen sind im Verkehrsbereich nun mal vor allen Dingen Veränderungen der Verkehrsmittelwahl. Das ist die Krux; denn diese Verkehrsmittelwahl bedeutet oft genug, wenn Sie nicht so nah an Ihren Arbeitsorten oder Ihren Schulen wohnen, dass Sie zu Fuß gehen oder das Fahrrad nehmen können, dass Sie den ÖPNV nutzen müssen oder sollten. Von daher möchte ich noch mal betonen, der ÖPNV ist nach wie vor das Rückgrat einer nachhaltigen Transformation im Bereich Mobilität und Verkehr. Von daher ist eben die Frage, wie man den ÖPNV stärken kann.

Folie 4: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Hintergrund: Einflussgrößen menschlichen Verhaltens“

Diese Verhaltensänderungen haben eine ganz unangenehme Komponente. Ich hatte eben in der Pause eine Diskussion mit Tom Reinhold dazu, der vollkommen zu Recht die Meinung vertritt, dass der Preis ein sehr guter Anreiz ist. Aber der Preis alleine ist nicht das Bestimmende, wenn wir darauf blicken, wie unsere Mobilität zustande kommt. Eines unserer Spezialgebiete ist eben das Herausschälen der unterschiedlichen Einflussfaktoren, weswegen Sie das Verkehrsmittel nutzen, das Sie nutzen.

Man sieht hier im Hintergrund eine Zusammenfassung verschiedener Studien aus dem Bereich der Verhaltenswissenschaften, die aufzeigt, welche Faktoren auf das Verhalten einwirken. Den ÖPNV finden Sie unter „Physical opportunity“. Sie sehen, das ist wichtig. Ohne dass es ein ÖPNV-Angebot gibt, können Sie ihn logischerweise nicht nutzen. Aber man muss im Hinterkopf behalten, dass es eben bei der Verkehrsmittelwahl auch darauf ankommt: Was glaube ich, was denken meine Nächsten, meine Nachbarn, meine Kolleginnen und Kollegen darüber, wenn ich

dieses Verkehrsmittel nutze? – Es hat also eine ganze Menge auch mit sozialer Norm zu tun. Das kann man sehr schön in Untersuchungen zeigen. Es hängt auch eine ganze Menge davon ab, welche Routinen wir ausgebildet haben usw. usf. Das heißt also, wenn wir möchten, dass Personen in die Lage versetzt werden, ihr Verhalten zu verändern, muss man an mehr denken als an reine Angebotsgestaltung.

Folie 5: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Hintergrund: Mobilität als Ergebnis komplexer Alltagspraktiken“

Das Ganze wird auch dadurch etwas kompliziert, weil Mobilität nicht allein von den Bedingungen, also vom Mobilitätsangebot an Ihrem Wohnort oder an Ihrem Arbeitsort abhängt, sondern eben von all den Bedingungen, die dazwischen herrschen. Hier ist eine kleine Grafik dazu. Wir erforschen dieses Entstehen von Pendlerverhalten gerade sehr intensiv, also wie Pendlerinnen und Pendler in der Region hier in Rhein-Main unterwegs sind, was dieses Pendeln betrifft und wie man sie dabei unterstützen kann, nachhaltiger unterwegs zu sein. Das ist ein Projekt, was wir zusammen mit dem Institut für sozial-ökologische Forschung der TU Dortmund, der ivm und dem Regionalverband hier in der Region machen. Das zeigt eben sehr schön auf, dass man, wenn man Verhalten nachhaltig verändern möchte, an verschiedenen Orten ansetzen muss. Das heißt, wenn man den ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende begreift, ist die Frage, wie man ein möglichst passgenaues ÖPNV-Angebot schafft. Aus meiner Perspektive als Mobilitätswissenschaftler ist das verhaltenswirksam zu gestalten und dann die Frage zu stellen: Wie finanzieren wir das? – Jetzt bin ich beim Thema des Vortrags. Im Nachgang ist aber auch zu fragen: Welche Rollen kommen bei der Gestaltung des ÖPNV der öffentlichen Hand und Privaten zu? – Da sind wir ganz nach bei der Frage der Nutznießerfinanzierung oder der kooperativen Finanzierung.

Folie 6: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Themen / Zielstellungen: Effektivität des Systems erhöhen“

Was sind aus meiner Sicht die Zielstellungen, wenn es darum geht, über die Finanzierung oder über ein effektives öffentliches Verkehrsangebot nachzudenken? Es geht für mich vor allen Dingen um die Frage, wie man Handlungsspielräume auf kommunaler Ebene schaffen kann. Eben ist in der Diskussion schon darauf hingewiesen worden, dass ein gutes ÖPNV-Angebot auf dem Land, in der Zwischenstadt, in der zentralen Stadt anders aussieht, sodass wir räumlich differenzieren müssen. Von daher kommt es aus meiner Sicht darauf an, auf der kommunalen Ebene Handlungsspielräume zu schaffen, damit man einen möglichst passgenauen ÖPNV kreieren kann.

Folie 7: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Säulen der ÖPNV-Finanzierung“

Dazu gehört auch die Erschließung neuer Finanzierungsquellen. Ich wurde gebeten, mich ganz besonders auf das Thema der Drittnutzerfinanzierung zu fokussieren, was ich gerne tue. Ich halte das auch für keine schlechte Idee. Ein Ansatz dieses Vortrags ist, ein bisschen die Angst zu nehmen. Man hat in der Diskussion vorhin durchaus gemerkt, dieses Thema führt dazu, dass der eine oder andere auch mal rumdruckst. Dann kommt man schnell in eine Ecke, dass man nicht

Nutzen abschöpft, sondern einen Dritten noch mal schröpfen möchte. Diese Reaktion kann ich gut nachvollziehen, aber ich werde Ihnen zeigen, dass man das ganz gut konstruktiv wenden kann und man daraus eine gute Erzählung im Sinne eines nachhaltigen ÖV generieren kann.

Das Nächste, was mir bei dieser ganzen Diskussion wichtig ist, ist, dass wir meines Erachtens gerade jetzt in Zeiten, in denen Energie teurer wird, immer noch eines staatlichen Instruments bedürfen, mit dem man gemeinwohlorientiert Mobilität sichert; denn Mobilität ist nichts anderes als Teilhabe. Ich denke, eine der großen Herausforderungen bei steigenden Energiepreisen wird es sein, Teilhabe weiterhin zu sichern, und zwar so, dass es nicht sozial selektiv ist.

Einen letzten Punkt finde ich in diesem Zusammenhang wichtig, wenn man über neue Finanzierungsmöglichkeiten nachdenkt: Was machen wir eigentlich mit denen, die uns außer dem ÖPNV noch bewegen wollen? Wie schaffen wir es, Verkehrsdienstleister, die immer mehr auf den Markt kommen – vorhin war schon von Mikromobilität die Rede –, in ein umfassendes Angebot einzubinden? Der ÖPNV versucht schon seit Längerem, sich zu einem Mobilitätsanbieter zu entwickeln. Ich finde, im Kontext dieser neuen Finanzierungsinstrumente macht es Sinn, sich zu überlegen, ob man das nicht hiermit erschlagen kann.

Das kennen Sie schon. Dazu muss ich nichts mehr sagen. Ich glaube nach wie vor, dass die Umgestaltung des ÖPNV, die Anpassung an die aktuellen Herausforderungen – Prof. Ringat hat es heute Morgen ausführlich referiert – eine Mammutaufgabe sein wird. Ich will gar nicht in Abrede stellen, dass das sicherlich eine Aufgabe in der Säule 1, der herkömmlichen öffentlichen Finanzierung durch Steuern usw., sein wird. Ich glaube auch, dass die Nutzendenfinanzierung bei den Fahrgelderlösen weiterhin in der Diskussion sein wird, wobei ich glaube, dass die Fahrgelderlöse keine ganz große Rolle spielen sollten, weil die nicht allzu stark in die Höhe getrieben werden sollten, um nicht falsche Nutzungsanreize zu setzen. Wir wollen ja, dass die Leute den ÖPNV nutzen. Von daher wäre es sinnvoll, die Preise für die Nutzung des ÖPNV moderat im Rahmen zu halten.

Folie 8: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Grundlagen Drittnutzendenfinanzierung“

Ich halte die Drittnutzerfinanzierung für einen sehr interessanten Aspekt. Tom Reinhold hat es eben schon beschrieben. Ich glaube, hier muss ich nicht weiter darauf eingehen, was darunter verstanden wird. Diese Nutznießerfinanzierung oder Drittnutzendenfinanzierung meint, dass ich einen latenten Nutzen – manchmal spricht auch von einem externen Nutzen – internalisiere, also einen Nutzen, den der ÖPNV in der Realität z. B. für ein Unternehmen durch eine verbesserte Erreichbarkeit konstituiert, mit irgendeinem Instrumentarium abschöpfe. Das ist wirklich ein furchtbarer Begriff, den ich gleich versuchen werde, noch mal zu moderieren. Darauf will ich jetzt nicht näher eingehen.

Folien 9 und 10: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Etablierte Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung“

Es gibt eine ganze Menge von Drittnutzerfinanzierungsmodellen, die heute schon gut funktionieren. Auch das wurde heute schon in Teilen referiert. Die Parkraumbewirtschaftung ist Realität. In Projekten wie der Lincoln-Siedlung in Darmstadt wird die Parkraumbewirtschaftung genutzt, um innovative Mobilitätskonzepte zu finanzieren. Solidarmodelle sind nicht zuletzt im Bereich unserer Studierenden üblich. Vertragsstädtebau erfolgt im Bereich formbezogener Bebauungspläne. Dort ist es auch keine Seltenheit, dass Investoren freiwillig Elemente des ÖPNV mitfinanzieren. Auch die Zufinanzierung, z. B. die Linienverstärkung zum LOOP5 oder sonstige Dinge, die in der Vergangenheit gelaufen sind und heute laufen, sind durchaus etabliert. Diese Liste liegt Ihnen vor. Ich würde auf die einzelnen Dinge hier nicht weiter eingehen wollen. Wichtig ist, es gibt schon heute Möglichkeiten, den Drittnutzen mit abzuschöpfen.

Folien 11 und 12: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Weitere Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung“

Dann gibt es eine ganze Menge an zusätzlichen neuen Instrumenten, die eben schon andiskutiert worden sind und die in verschiedenen Bundesländern sehr intensiv diskutiert worden sind, z. B. in Baden-Württemberg und in Nordrhein-Westfalen. Tom Reinhold hat die traffiQ-Studie von Berger angesprochen. Da gibt es also eine ganze Menge Dinge, die dort in der Diskussion sind. Vor allen Dingen sind das Beitragsmodelle, d. h. hier wird eine Abgabe angestrebt, die einen gewissen Sondernutzen abschöpft, ob bei Arbeitgebenden – das hat Tom Reinhold schon referiert –, ob man das allgemein in Form eines Bürgertickets oder in Form eines allgemeinen ÖPNV-Erschließungsbeitrags tut, ob man das durch einen Grundbeitrag für die Bürgerinnen und Bürger tut, oder ob man vielleicht sogar die Grundsteuer B anpasst, um einen gewissen Nutzen im ÖPNV abzuschöpfen.

Dann gibt es eine andere Klasse von Instrumenten, die auch schon angesprochen wurde, nämlich die nutzungsabhängige Erhebung im Rahmen der City-Maut von Straßenbenutzungsabgaben, wo man einen ganz klaren Konnex hat: Ich nutze etwas, also zahle ich dafür. – Das Ganze geht natürlich auch nutzungsunabhängig. Die Kfz-Nahverkehrsabgabe ist auch etwas, was schon intensiv diskutiert wurde und in verschiedenen Bundesländern in Erwägung gezogen wurde. Es geht mir gar nicht so sehr um diese Instrumente im Einzelnen, sondern vor allen Dingen um die Geschichte, die damit erzählt wird und wie die Erzählung mit der Einführung ist.

Folie 13: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Charakteristika der Möglichkeiten zur Drittnutzendenfinanzierung“

Zu den Modellen finden Sie in der Literatur sehr viel. Die werden einsortiert. Die werden geprüft, ob sie finanzverfassungsrechtlich möglich sind. In den meisten Fällen ist das mit kleinen Änderungen der Fall. Dann wird sehr häufig geschaut, welche Steuerungswirkung die haben. Das klang vorhin im Frankfurter Beispiel an. Diese Steuerungswirkung ist für mich als Verkehrsplaner mit der interessanteste Punkt; denn dieser Idee der Steuerung liegt ein Modell zugrunde, was ich

sehr strukturalistisch finde und bei dem ich als Mobilitätsforscher leichte Probleme habe, weil man sich damit ein wenig von der Lebensrealität der Menschen entfernt.

Um es klar zu sagen, haben diese Modelle alle ihre Berechtigung. Auch die City-Maut und andere Dinge machen von ihrer Steuerungswirkung her gesehen auf jeden Fall Sinn. Preisliche Anreize z. B. im Rahmen einer Maut oder im Rahmen eines kostengünstigen Tickets haben Verhaltenseffekte. Aber diese Verhaltenseffekte sind eher nach einem Reiz-Reaktions-Schema angelegt: Ich werfe ein verbessertes Angebot im ÖPNV hin und hoffe dann, dass die Bürger darauf reagieren. Ich werfe eine Preiserhöhung für einen Kilometer Fahrt im Auto hin. Der Bürger muss darauf in irgendeiner Form reagieren.

Folie 14: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Grundmodell einer kooperativen Planung und Finanzierung des ÖPNV“

Wenn Sie an die ersten Folien zurückdenken, lässt sich Mobilität nicht immer ganz so einfach ändern. Sie ist sehr stark in Alltagsroutinen eingebunden. Wenn man diese wohlbegründeten Strategieansätze zur Finanzierung so umsetzt, dann ist das gut. Aber wenn man sie alleine stehen lässt, dann bleibt man doch hinter dem verfügbaren Wissen zum Thema Mobilität zurück. Vor allen Dingen verfällt man in eine einseitig staatliche Steuerungslogik. Man lässt das ganze Potenzial liegen, was man in einem kooperativen Handeln mit privaten Akteuren hat. Man sollte das nicht unterschätzen. Das sehen wir in unseren Projekten. Aktuell haben wir das ganz große Projekt JOBWÄRTS in der Region Bonn/Rhein-Sieg, wo sich mittlerweile über 50 der größten Arbeitgeber in der Region mit weit über 100.000 Personen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements engagieren, um nachhaltigen Verkehr zu fördern. Da gibt es eine nicht zu unterschätzende Bereitschaft der Unternehmen, sich um nachhaltigen Verkehr zu kümmern.

Wenn man diese Instrumente der Finanzierung einführt, ist meine Idee, dieses Potenzial nicht zu nehmen, sondern eher in eine kooperative oder auch kokreative Finanzierung einzusteigen. Die Idee dahinter ist, dass man, wenn man den Zusatznutzen abschöpft, sehr genau deutlich macht: Welche Angebotsvorteile habe ich dadurch? Das ist bei Beitragsmodellen im Bereich der Drittnutzerfinanzierung sowieso notwendig, weil ich dort rechtlich immer einen gewissen Sondernutzen begründen muss. Die Kernidee ist, zu sagen, es wird zwar Geld durch den Nutzen abgeschöpft, aber wir nutzen das, um in einem kooperativen Gestaltungsprozess das Angebot passgenau zu machen, sodass es funktioniert. Auch hier ist die Idee, Instrumente zur Grundabschöpfung mit oder ohne Steuerungswirkung zu nehmen, sei es eine Arbeitgebendenabgabe oder was auch immer, aber auch darauf zu bauen, dass, wenn man ein besseres Angebot gestaltet, einen Sondernutzen konstituiert und es dann eine freiwillige Basis gibt, zuzufinanzieren.

Ein zentrales Element ist Ihnen vielleicht schon bekannt. Theo Janßen als Mitarbeiter des VHS und vor allen Dingen Gestalter des Mobilitätsmanagements in Nordrhein-Westfalen war auch schon Gast in dieser Kommission. In der Mitte steht hier „Mobilitätsmanagement“; denn das ist aus wissenschaftlicher Sicht gesehen genau dieses Instrument, was man braucht, um Mobilität zu gestalten und vor allen Dingen eine Brücke zwischen staatlichem Handeln und privatem Handeln zu schlagen.

Folie 15: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Instrument Mobilitätsmanagement“

Ein ganz kurzer Exkurs. Dazu ist das eigentlich gemacht. Das ist diese rechte Säule. Die hat einen Pfeil zu außerverkehrlichen Handlungsfeldern. Das ist genau die Idee dahinter, dass man State of the Art, nach dem Stand der Wissenschaft, heute die Verkehrsplanung eben nicht nur von staatlicher Seite betreibt, sondern dass man bewusst auf Private zugeht und deren Problemlösungskompetenzen nutzt, z. B. zusammen mit Unternehmen. Ich bringe gleich zwei Beispiele, wie das im Bereich der Finanzierung gelingen kann.

Das Mobilitätsmanagement ist auch der Bereich, der auf unsere ganzen Kenntnisse von diesen komplexen Alltagspraktiken eingeht, die unsere Mobilität bestimmen. Das ist im Grunde genommen das Gestaltungstool für nachhaltige Mobilität in Gänze. An dieser Stelle ein kleiner Einwurf: Die Länder, die eben gezeigt wurden, in denen Drittnutzerfinanzierung angewandt wird – Österreich, Schweden, Großbritannien –, sind zufällig auch Länder, die seit mittlerweile mehr als einem Jahrzehnt Mobilitätsmanagement systematisch zur Gestaltung von Mobilität einsetzen. Von daher ist es nicht ganz neu, was ich Ihnen hier vorschlage.

Folie 16: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Beispiel 1: Handlungsfeld Wirtschaft“

Ich gebe Ihnen zwei Beispiele, wie so etwas aussehen könnte, wie eine Geschichte zur Drittnutzerfinanzierung in einem Handlungsfeld aussehen kann, was sicherlich mit das Wichtigste ist, nämlich das Handlungsfeld Wirtschaft. Man würde sagen, die Aufgabenträger gestalten wie bisher im Rahmen der Nahverkehrsplanung ein Basisangebot, idealerweise inklusive ergänzender Angebotsformen. Sie fördern dann Unternehmen dabei, dass sie erheben, wie ihre Mitarbeitenden unterwegs sind und welche Potenziale hinsichtlich anderer Mobilität bestehen. Zusammen mit den Unternehmen erstellt man einen Mobilitätsplan, wie man die Bürgerinnen und Bürger in die Lage versetzen kann, nachhaltiger unterwegs zu sein, also sozusagen ein Problemlösungskonzept. Auf dieser Basis findet dann eine Vereinbarung der Drittnutzerfinanzierung z. B. über den Einkauf von Mobilitätsdienstleistungen statt. Dieses Interesse ist latent bei Unternehmen da. Auch hier in Wiesbaden. Die R+V-Versicherungen bemühen sich nachgewiesenermaßen schon des Längeren, in ein öffentliches Mietradsystem zu finanzieren zu können, was es in dieser Stadt im Moment nicht gibt.

Das Junktim dabei ist, dass das Unternehmen über eine Zusatzfinanzierung Leistungen einkauft, z. B. Shuttleservices als Mobilitätsgarantie für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Mieträder usw. Es finanziert also in den ÖPNV hinein. Es fördert aber auch im Rahmen des Mobilitätsmanagements z. B. durch Mobilitätsbudgets intern die Nutzung dieser Angebote. Das heißt, Sie haben eine sehr proaktive Steuerungswirkung, die nicht in diesem Reiz-Reaktions-Schema: „Ich mache es etwas teurer, und die Leute müssen darauf reagieren“ ist, sondern man versetzt Menschen in die Lage, ihr Verhalten zu verändern.

Ich mache es ganz kurz, bevor mich die Vorsitzende abmoderiert. Ich bitte um Entschuldigung für die leichte Verzögerung.

Folie 17: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Beispiel 2: Handlungsfeld Siedlungsentwicklung“

Das Gleiche funktioniert auch im Bereich der Siedlungsentwicklung. Das Schöne daran ist, dass das heute schon so in Hessen stattfindet, allerdings unter größeren Schwierigkeiten, weil diese Modelle nicht eingefahren sind, weil es sicherlich Bedarf gibt, das Ganze rechtlich in geordnete Bahnen zu bringen.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung können Kommunen die entsprechenden planungs- und bauordnungsrechtlichen Spielräume für nachhaltige Mobilität schaffen. In Hessen gelten seit Jahrzehnten Stellplatzsatzungen. Ich kann sagen, wenn ein Investor ein Mobilitätskonzept vorlegt, dann können weniger Stellplätze erstellt werden. Das ist mittlerweile auch in Nordrhein-Westfalen so. Hier in Hessen war es, glaube ich, bundesweit zuerst so. Der Aufgabenträger erstellt ein Angebot, und der Investor z. B. einer Liegenschaft erstellt dann ein Mobilitätsmanagementkonzept für die Bewohnerinnen und Bewohner und beauftragt auf diese Weise in Analogie zum eben gezeigten Beispiel z. B. Zusatzkontingente im Bereich Shuttleverkehre usw. Wie gesagt, das Schöne daran ist, dass diese Dinge schon existieren. Ich habe dort eine relativ hohe Steuerungswirkung, wenn ich im Wohnumfeld ansetze und dort Menschen in die Lage versetze, andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Damit bin ich schon am Ende. Es geht also darum – Sie haben es gesehen –, dieses Thema ein bisschen aus dieser finanzierungstechnischen Ecke herauszunehmen, sich noch mal zu fragen: „Warum mache ich das eigentlich?“ und eine positive Erzählung zu finden, indem ich sage: Ich führe neue Instrumente ein, die einen Nutzen abschöpfen, aber ich binde sie so ein, dass ich damit direkt proaktiv ein Angebot schaffe, und zwar ein möglichst passendes Angebot.

Folie 18: „(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV; Handlungsfelder auf Landesebene“

Damit das gelingen kann, gibt es gewisse Handlungsfelder auf der Landesebene, die sicherlich helfen würden. Einmal braucht es, wie von Tom Reinhold schon angesprochen, Grundlage für die Drittnutzerfinanzierung, in welcher Form auch immer. Es wäre sinnvoll, wie die Kolleginnen und Kollegen in Rheinland-Pfalz den Begriff des öffentlichen Verkehrs etwas zu weiten und per Landesgesetz zu ermöglichen, unter bestimmten Umständen Mietfahrradsysteme und vielleicht sogar andere Angebotsformen in den ÖPNV zu integrieren.

Es wäre sicherlich sinnvoll, die Nahverkehrsplanung noch etwas in ihrer Durchschlagskraft zu steigern; denn es ist leider der einzige verpflichtende strategische Plan im Bereich Mobilität, den wir haben. Verkehrsentwicklungspläne sind nicht verpflichtend. Es wäre aus verkehrsplanerischer Sicht schon schön, wenn man einen Nahverkehrsplan etwas weiter fassen könnte als auf diesen engen Bereich. Das wird in der Realität gemacht, nicht nur in anderen Bundesländern, sondern auch in Hessen.

Es wäre schön, wenn es weitere Ressourcen gäbe, um Mobilitätsmanagement betreiben zu können. Das wird in Hessen schon gemacht. Hessen war eines der ersten Bundesländer, die das

nach den Förderprogrammen dauerhaft eingeführt haben. Die ivm ist hier schon seit Längerem unterwegs. In Nordrhein-Westfalen hat man das Ganze noch mal auf eine ganz andere Ebene gehoben. Das haben Sie von Theo Janßen gehört.

Von Landesebene wäre es sicherlich gut, diese Schnittstellen zu schaffen, die ich eben beschrieben habe, d. h. abgesicherte Vertragsmodelle zu entwickeln. Die Akteure in Darmstadt haben gerade einen Preis für ihr Konzept in der Lincoln-Siedlung bekommen. Wenn Sie sie fragen, arbeitet man dort in einem relativ unbestimmten Bereich, gerade was die Klauseln einer langfristigen Verpflichtung von Bestandhaltern zu Mobilitätsmanagement anbetrifft. Das sind Dinge, die heute nicht so gut funktionieren. Es könnte durchaus helfen, von Landesebene nachzuhelfen und einen entsprechenden Rahmen zu schaffen. – Ich hoffe, ich habe nicht allzu viel überzogen. Damit bin ich durch. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Abg. **Katy Walther:** Ich habe mir drei Fragen aufgeschrieben. Die Einflussgrößen auf menschliches Verhalten würden mich interessieren. Sie haben gesagt, wir springen da im Moment zu kurz, man müsste es auch im Sinne dessen ein bisschen anders bewerten, was der Nachbar über mich denkt usw. Es würde mich interessieren, wo Sie da Einflussfaktoren sehen.

Im Bereich Siedlungsstruktur reden Sie von staatlicher planerischer Steuerungsmöglichkeit. Ich habe aber oft das Gefühl, dass im Bereich Siedlungsentwicklung die Weichen im Moment noch sehr herkömmlich gestellt werden, auch wenn man sie anders stellen könnte. In Regionalversammlungen usw. entscheiden wir uns halt doch eher dafür, entlang von Autobahnen Siedlungen zu entwickeln und nicht entlang von Schienenanbindungen. Solche Sachen meine ich. Gibt es Bundesländer, die das fester in ihren gesetzlichen Vorgaben regeln und hinterlegen?

Mobilität als Angebot der Arbeitgeber an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Den Ausdruck der Mobilitätsgarantie für Mitarbeitende, den Sie gebraucht haben, finde ich ganz spannend. Vielleicht könnten Sie noch ein Wort dazu sagen, wie so etwas aussehen könnte.

Herr Prof. **Dr. Bruns:** Sehr gerne. Die erste Frage bezog sich auf die Einflussgrößen. Mein Punkt war dabei, dass dieses System, in dem Verhalten entsteht, ein bisschen komplizierter ist. Es gibt andere Einflussfaktoren als rein den Preis oder das Vorhandensein. Selbst wenn Sie morgens ein anderes Verkehrsmittel nehmen möchten und dann irgendetwas in Ihrem Tagesablauf passiert – – Bei mir ist es meistens so, dass dann ein Kind krank ist. Dann greife ich doch wieder zu dem Verkehrsmittel, welches ich per Routine – quasi on default, wie man so schön sagt – nutzen kann, weil ich weiß, es funktioniert hervorragend. Das heißt also, selbst, wenn ich mein Verhalten ändern will, gibt es immer noch eine ganze Menge an Stolpersteinen. Das ist seit Langem bekannt, nicht erst seit den Neunzigerjahren, sondern schon davor. Es gibt seit spätestens Ende

der Neunzigerjahre Instrumente – in den USA schon etwas länger – unter dem Namen „Transportation Demand Management“, die eben genau diese Aspekte adressieren. Es gibt zahlreiche Modelle in Bereichen des Mobilitätsmanagements, wie man in einzelnen Schritten zu Verhaltensänderungen kommt.

Ich glaube, Ihre Frage war aber etwas anders. Sie wollten wissen, welche anderen Einflussgrößen es gibt. Ich hatte vorhin diese Social Opportunity angesprochen. Da steckt eine ganze Menge an Einstellungen dahinter, aber vor allen Dingen soziale Erwartungen. Wir sollten nicht unterschätzen, wie stark wir auf andere achten, wenn es um unser eigenes Verhalten geht. Das ist gerade in Firmen interessant: Wer kommt mit welchem Verkehrsmittel, und was denke ich, was die anderen über mich denken, wenn ich ein anderes Verkehrsmittel nehme? – Das kann man sehr schön zeigen. In Großbritannien gab es dazu recht weit gefasste Forschung. Wenn Sie so einen sozialen Prozess in einer Gemeinschaft haben, haben Sie eine sehr hohe Verhaltenswirksamkeit. Wenn wir beide uns angucken und sagen: „Es ist in Ordnung, wenn wir ein Mietfahrradsystem in Wiesbaden nutzen“, uns darauf vereinbaren und sicher sind, dass uns niemand auslacht, hat das eine hohe Verhaltenswirkung. Das haben wir sogar schon mal mit Studierenden hier in Wiesbaden am ganz konkreten Beispiel dieses ehemaligen Mietfahrradsystems erforscht. Es war tatsächlich so, dieser Faktor „soziale Erwartung“ hat über alle Gruppen, egal, ob Männlein oder Weiblein, alt oder jung, in den Modellen am besten gezogen. Natürlich muss ein System da sein. Das ist klar. Wenn es nicht da ist, kann ich es nicht nutzen.

Es gibt einmal dieses Thema der sozialen Erwartungen und Normen, was wichtig ist. Das Zweite, was ich angesprochen habe, sind diese Routinen, die uns im alltäglichen Leben bestimmen. Ganz holzschnittartig. Andere Spezialisten auf dem Gebiet würden hier wahrscheinlich noch viel länger ausführen. Ich würde es gerne dabei bewenden lassen.

Die zweite Frage betraf die Siedlungsstrukturen. Ich hatte hoffentlich nicht allzu viel über das generelle Thema der Siedlungsstrukturen gesagt, obwohl Sie da natürlich einen ganz, ganz wichtigen Punkt getroffen haben. Wenn wir Leute in Gegenden ziehen lassen, in denen sie von den Verkehrsmitteln her keine Wahl haben, dann haben wir natürlich ein Problem; denn diese Menschen sind irgendwann auf diese einzige Wahl, die sie haben, zurückgeworfen. Das merkt man jetzt. Wenn man nur ein Auto nutzen kann, dann wird man aktuell mit voller Wucht von der Erhöhung dieser Energiepreise getroffen. Da gibt es dann, vermute ich, auch aus wissenschaftlicher Sicht irgendwann keine großartigen Möglichkeiten mehr. Die Kosten fallen ja an. Von daher wäre es schon von öffentlicher Seite so, wie die Raumplanung eigentlich gedacht ist und wie sie in anderen Ländern – wie traditionell in den Niederlanden – sehr intensiv betrieben wird. Man sagt, wir möchten gerne, dass die Leute, wenn sie irgendwo wohnen, mehrere Optionen haben. Es geht bei dem Thema „nachhaltige Mobilität“ ganz viel um Wahlfreiheit. Wenn ich nur ein Auto zur Verfügung habe, dann habe ich eben keine Wahlfreiheit. Wenn ich mehrere Optionen zur Verfügung gestellt bekomme, dann habe ich die Wahl. Das ist ein Thema, was häufig bei dieser Diskussion um Wahlfreiheit vergessen wird.

Ich hatte eigentlich darauf abgehoben, dass man Siedlungsstrukturen auf der Mikroebene, also im Bereich eines Wohngebietes, möglichst so gestaltet, dass ich verschiedene Wahlmöglichkeiten habe, dass ich Mobilstationen habe – sie sind jetzt, wie ich gehört habe, auch in Frankfurt geplant –, an denen ich unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen kann, sodass ich dort, wo ich wohne, im Grunde genommen immer einen Plan B zur Verfügung gestellt bekomme. Da sehe ich durchaus den ÖV als den Akteur. Das ist auch in Nordrhein-Westfalen so. Beispiel Rheinisch-Bergischer Kreis. Wupsi heißt da die Kreisverkehrsgesellschaft, die beauftragt ist, diese Mobilstationen zu erstellen. Der ÖV hat einen ganz klaren Auftrag, diese Wahlmöglichkeiten auch in neuen Vierteln zu schaffen. Da kann man Private mit einbinden. Immobilienentwickler und Investoren haben schon in gewissem Maße ein Interesse daran, ihre Lage zu verbessern, indem sie eine bessere Erreichbarkeit erzielen, indem sie mehr Verkehrsmittel anbieten.

Der letzte Punkt war das Thema Mobilitätsgarantie. Das ist ein Thema, was man relativ häufig im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Firmen diskutiert. Man sagt, wenn jemand zu lange arbeitet, wenn man es ihm nicht mehr zumuten kann, dass er mit dem Auto nach Hause fährt, dann muss es eine Alternative geben. Bosch hat z. B. so eine Regelung. Wenn Führungskräfte oder andere zu lange arbeiten, dürfen sie nicht mehr mit dem Pkw fahren. Wenn jemand eine Fahrgemeinschaft wählt, ist auch immer die Frage: Was mache ich, wenn die Fahrgemeinschaft platzt, weil mein Fahrgemeinschaftskollege/meine -kollegin aufgrund eines erkrankten Kindes früher nach Hause fahren will? – Da greift diese Idee: Ich habe ein Kontingent an Shuttleleistungen oder Taxidienstleistungen, die ich über das Unternehmen abrufen kann, die mich dann trotzdem noch sicher nach Hause bringen. Das ist psychologisch gesehen diese Kontrollüberzeugung. Ich habe die Überzeugung, selbst wenn was schiefgeht, erreiche ich trotzdem noch mein Ziel und komme nach Hause.

Vorsitzende: Vielen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann würde ich die Frageunde schließen. Herr Prof. Dr. Bruns, Sie merken, Ihr Vortrag war so allumfassend und so konkret, dass keine weiteren Nachfragen mehr da sind. Vielen Dank dafür.

Wir werden nun digital nach Berlin zu Herrn Thomas Petersen von der Ramboll Group schalten. Herr Petersen, vielen Dank, dass Sie schon so lange auf uns gewartet haben. Ich habe gelesen, Ramboll ist eine internationale Ingenieur-, Architektur- und Managementberatung, die schon 1945 in Dänemark gegründet wurde. Das fand ich sehr interessant. Sie bieten unter anderem Lösungen in den Bereichen Energie und Umwelt an. Insofern ist es interessant, welche Ergebnisse Sie uns zu den Instrumenten der Finanzierung anbieten. Ich gebe Ihnen direkt das Wort.

Herr **Petersen:** Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Die einleitenden Worte waren schon zu hören. Sorry, dass ich nicht in Ihrer schönen Landeshauptstadt bin, sondern nur aus Berlin zugeschaltet bin. Ich denke, ich verdanke meine Einladung dem Umstand, dass wir gemeinsam mit BBH-Rechtsanwälten vor geraumer oder kürzerer Zeit zwei Studien für

Berlin und für Bremen gemacht haben, in denen wir verschiedene Drittnutzerfinanzierungsinstrumente detailliert juristisch und ökonomisch bewertet und durchgerechnet haben. Ich möchte Ihnen gerne einen kleinen Einblick in diese Werkstatt bringen, was wir an Hinweisen und Erläuterungen für die Enquetekommission mitgeben können.

Die ersten drei Folien sind zu unserem Unternehmen. Wenn Sie dazu Rückfragen haben, können Sie sich gerne an mich wenden.

Präsentation Herr Petersen siehe Anlage – Folie 4: „Neue Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV; Frage: Neue Instrumente wofür?“

Ich wollte eingangs die Frage stellen, warum wir uns eigentlich über diese neuen Finanzierungsinstrumente unterhalten. Da gibt es, glaube ich, vier wesentliche Blöcke. Der eine ist, wir wollen mehr Ausgaben im ÖPNV finanzieren. Viele Vorredner heute Vormittag und auch Herr Reinhold haben relativ deutlich dargelegt, dass die Kosten steigen. Aber warum die Idee, das mit so einem neuen Finanzierungsinstrument zu machen? Die bestehende Finanzierungsarchitektur besteht im Grunde genommen einmal aus Tarifeinnahmen und aus öffentlichen Zuschüssen. Das ist da und funktioniert. Es ist nicht in allen Punkten immer optimal. Ich glaube, der Grund ist, dass man mit solchen Drittfinanzierungsinstrumenten besonders auf kommunaler Ebene ein Instrumentarium haben kann, in dem man autark über die Einnahmehöhe im Bereich des öffentlichen Verkehrs und damit auch über Möglichkeiten, Verkehre zu finanzieren, bestimmen kann. Wir haben in Deutschland sehr überwiegend Gemeinschaftssteuern, die, wie beispielsweise die Mehrwertsteuer vom Bund, auf gut deutsch eingetrieben werden und dann über bestehende Schlüssel weiterverteilt werden. Es gibt wenige Instrumente, über die eine Stadt oder Gemeinde sagen kann: Da generiere ich Geld, mit dem ich mehr Busse oder mehr Bahnen fahren lasse. Ich habe es mal ein bisschen zugespitzt.

Höhere Ausgaben finanzieren. Ich möchte an der Stelle ein kleines Sternchen setzen. Wir dürfen bei allem Problematisieren über zusätzliche Kosten im ÖPNV nicht vergessen, Ausgaben im ÖPNV sind nicht per Definition immer effizient. Ich glaube, die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen müssen auch weiter daran arbeiten, dass die Verkehre ordentlich erbracht werden und ordentlich ausgeschrieben werden. Aber nur mit höheren Kosten zu argumentieren, die zu finanzieren sind, geht aus meiner persönlichen Sicht fehl. Da würde etwas helfen, was vorher schon angebracht wurde, nämlich das Thema Transparenz. Das werde ich gleich noch mal gesondert aufrufen.

Ein anderer Zweck ist, Nutznießer heranzuziehen. Das hat Kollege Bruns gerade schon ausgeführt. Ich will es mal ganz plastisch machen: Die Regionaltangente West soll z. B. Neu-Isenburg neu anschließen. Ein Grundstückseigentümer in Neu-Isenburg, dessen Grundstück jetzt 1 Million Euro wert ist, wird dadurch, dass mit viel öffentlichem Geld die Infrastruktur hergestellt und der Verkehr dorthin finanziert wird, irgendwann nicht nur 1 Million Euro, sondern 2 Millionen Euro für sein Grundstück bekommen. Das ist die Idee: Solche positiven externen Effekte im Gegensatz zu negativen externen Effekten wie Umweltschadstoffen zu internalisieren und versuchen, abzuschöpfen.

Auf der rechten Seite sehen Sie die Zweckbindung der Einnahmen. Das ist immer die Hoffnung der Fachpolitiker, dass man nicht über die große Umverteilungsmaschine der Steuereinnahmen und Nachsitzungen in Haushaltsausschüssen mehr Mittel für den Verkehrsbereich erstreiten muss, sondern eine klare Beziehung zwischen Erhebung und Verwendung der Mittel über solche Mittel fingieren kann. Das geht bei manchen besser und bei anderen weniger gut.

Als viertes Thema sind Anreizwirkungen ganz wichtig. Auch das hat Herr Bruns gerade schon angeführt. Das gilt gerade im Hinblick auf die Verkehrswende und auf die CO₂-Klimaziele, der sich die Bundesregierung und Deutschland im Klimaschutzgesetz verpflichtet haben. Das ist hier die Enquetekommission für die Mobilität der Zukunft. Es geht nicht nur darum, zu fragen: „Wie ist der Verkehr heute?“, sondern auch: Wie soll er morgen sein?

Man könnte weitere Kriterien dazu nehmen, aber an diesem Vierklang sollte man die Frage spiegeln, warum man solche Finanzierungsinstrumente überhaupt überlegt. Das will ich nachher tun.

Folie 5: „Neue Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV; Frage: Neue Instrumente wofür?“

Man sollte tunlichst vermeiden, diese Finanzierungsinstrumente nur deswegen vorzusehen, damit man auf der anderen Seite weitere Haushaltsmittel reduzieren kann. Diese Gefahr besteht immer. Dieses Junktim müsste jeweils im Einzelfall vorgenommen werden.

Folie 6: „Status quo ÖPNV-Finanzierung“

Das ist noch mal der Status quo der ÖPNV-Finanzierung. Ich glaube, Herr Reinhold hat vorhin viel besser auf einer Folie dargestellt, wie diese in Hessen ist. Wir hatten das mal im Frühjahr für die Strategiekommission in Sachsen erstellt. Das ist in Hessen ganz anders. Da gibt es eher Globalbudgets für die Verbünde. Herr Ringat hatte vorhin schon ausgeführt, wie lange er diese Finanzierungsstrukturen für jedes Land erklären müsste. Überall gleich ist, die finanziellen Mittel fließen von oben nach unten. Der Bund gibt Regionalisierungsmittel an die Länder. Die Länder verteilen es an die kommunalen Aufgabenträger oder an die SPNV-Aufgabenträger, und die verwenden das.

Vorhin wurde auch schon von Herrn Reinhold aufgeführt, der das mit den 200 Millionen Euro Frankfurt erwähnt hat: Es fehlt die Transparenz in dem ganzen Finanzierungsgeflecht.

Folie 7: „Status quo ÖPNV-Finanzierung“

Das hatten wir damals im Zuge der Strategiekommission in einem relativ langen Prozess erhoben, obwohl das nur relativ wenige Zahlen sind. Oben in dieser Tabelle sieht man, wo das Geld herkommt und weiter unten, wo das sehr aggregiert. Herr Reinhold hatte das sehr differenziert aufgeschlüsselt. Man sieht, wo die Finanzierung hinfließt: in den SPNV, den ÖSPV, Investitionsförderung. Man könnte auch noch die Schülerbeförderung hinzunehmen, die nicht unbedingt ÖPNV sein muss.

Hier wäre es schön, einen Quervergleich für die Länder oder auf Verbundebene zu haben, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit herzustellen und um besser nachvollziehen zu können, wenn die Branche sagt: Wir brauchen mehr Geld.

Ich will mich nicht an Ihnen abarbeiten, Herr Reinhold, aber Ihre Folie aus der „FAZ“, die ich ansonsten sehr schätze und deren Abonnent ich bin, würde ich nicht zur Grundlage für die Eigenmittel der Länder wählen. Die wurden meines Wissens gerade in Zusammenhang mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt erhoben. Das ist einfach ein Zahlenwerk, bei dem die Länder aufgeschrieben haben, was ihre Eigenanteile an der ÖPNV-Finanzierung sind. Die verschwinden jetzt irgendwo in Schubladen. Ich weiß nicht, ob geplant ist, dass das noch mal veröffentlicht wird. Als Bürger würde ich mich dafür interessieren und mich fragen, wie das mit den Mitteln aussieht.

Folie 8: „Status quo ÖPNV-Finanzierung“

In der Vorbereitung habe ich versucht, aufzuzeichnen und nachzuvollziehen, wie das mit den Regionalisierungsmitteln in den letzten Jahren gewesen ist. Unstrittig ist diese Revision 2016, die auf einen Schlag knapp 800 Millionen Euro mehr gebracht hat. Dann gab es irgendwann das Klimapakete. Hinzu kamen die Coronahilfen, die nicht wirklich was mit dem Sinn des Regionalisierungsgesetzes zu tun haben, aber letztendlich über die Einnahmefälle darüber gezogen werden. Das waren übrigens nicht 2,5, sondern 3,5 Milliarden Euro. Das ist ein kleiner Fehler in der Folie, also 2020 2,5 Milliarden Euro und 2021 1 Milliarde Euro.

Im vergangenen Monat gab es diesen MPK-Beschluss, dass die Mittel noch mal um 1 Milliarde Euro erhöht und um 3 % dynamisiert werden. Das ist formal noch nicht beschlossen. Das ist nur auf Ebene eines Gesetzentwurfs. Ein Fun Fact am Rande: Ich glaube, man hat vergessen, die zusätzliche Milliarde in den Länderbeiträgen zu berücksichtigen. Ich bin mir da relativ sicher, aber nicht ganz. Vielleicht vollziehen Sie das noch mal nach. Sicher ist das etwas, was man in einem Gesetzgebungsverfahren noch mal anbringen könnte.

Dessen ungeachtet, dass sich die Finanzierung ausgeweitet hat und wichtig ist, dass die Erwartungen an den Verkehr anders worden sind. Das hat mit der Feinstaubdiskussion begonnen und wird, glaube ich, in den nächsten Jahren mit dem Thema „CO₂-Ziele im Verkehr umzusetzen“ noch viel stärker werden. Auf der anderen Seite haben wir natürlich wahnsinnig schwierige Rahmenbedingungen. Energiepreise explodieren. Fachkräfte sind weg. Wir haben wahrscheinlich einen strukturellen Nachfragerückgang im ÖPNV, obwohl wir das auch nicht genau wissen, zumindest im Nahverkehr, durch Heimarbeit und die virtuelle Teilnahme an Enquetekommissionssitzungen. Darüber ist heute schon viel geredet worden. Es ist eine große Anspannung auch seitens der Länder da, die gegenüber dem Bund noch mehr Regionalisierungsmittel verlangen. Das wird wahrscheinlich nächstes Jahr wieder aufs Tablett kommen, und zwar unabhängig von dem Deutschlandticket.

Folie 9: „Bandbreite der Instrumente“

Wir haben verschiedene Instrumente aufgeführt, die wir im Zuge unserer Untersuchungen in Berlin und Bremen untersucht haben. Das fängt beim allgemeinen ÖPNV-Beitrag an. Das wurde

vorhin schon unter dem Rubrum Rundfunkbeitrag angeführt. Dann gibt es die ÖPNV-Taxe. Das richtet sich an Touristinnen und Touristen. Es gibt Arbeitnehmer- oder Pendlerabgaben. Das sind eigentlich eher Beiträge. Ich glaube, das ist das, was Tom Reinhold vorhin in den Ring geworfen hat. Es gibt verschiedene Steuern. Manche Länder und Kommunen haben auch eine City-Tax. Dadurch wird jetzt schon für Touristen eine Steuer erhoben, unter anderem für kulturelle Dinge. Für den ÖPNV könnte man das auch ausweisen. Man kann darüber nachdenken, dass man die Gewerbesteuer, die Grundsteuer erhöht. Das sind relativ einfache Umsetzungsmechanismen. Wir haben das Thema der Gebühren. Parkgebühren und City-Maut wurden vorhin schon erwähnt. Dieser dunkelblaue Block betrifft die Nutznießerfinanzierung, um bestehende positive Nutzen abzuschöpfen. Diese ganzen Instrumente gliedern sich letztlich in die drei Abgabenarten, die es gibt, nämlich Beiträge, Gebühren und Steuern. Steuern sind hier hellblau dargestellt, Gebühren grün. Dunkelblau und mittelblau sind die Beiträge dargestellt.

Bei den Beiträgen ist es wichtig, aus dem grundgesetzlichen Grundsatz der Belastungsgleichheit die Beitragspflicht immer mit einem Sondervorteil zu koppeln. Der in den ÖPNV übersetzte Rundfunkbeitrag wäre: Beispielsweise alle Frankfurter oder Wiesbadener werden beitragspflichtig für x Euro, bekommen dafür aber den Sondervorteil, dass sie den ÖPNV umsonst oder stark verbilligt nutzen dürfen oder den ÖPNV und das Taxi nutzen dürfen. Da gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie man solche Sondervorteile stricken kann.

In dem Fall, in dem es sich um einen schon bestehenden positiven Nutzen handelt – denken wir noch mal an den Grundstücksbesitzer in Neu-Isenburg –, muss die Beitragshöhe mit dem Sondervorteil korrespondieren. Jemand, dessen Grundstück – wenn man das ausrechnen könnte – eine Million Euro teurer wird, muss einen höheren Beitrag leisten als jemand, dessen Grundstück nur eine halbe Million Euro teurer wird. Es ist ganz wichtig, das im Hinterkopf zu behalten, dass es eine Dualität gibt zwischen Beitragshöhe und dem Sondervorteil, der dem durch die Kommune entgegensteht, die das initiiert.

Folie 10: „Zielkongruenz der Instrumente“

Die vier Punkte der ersten Folie sehen Sie auf der linken Seite: Höhere Ausgaben finanzieren, Zweckbindung, Nutznießer heranziehen und Verkehrswende. – Höhere Ausgaben lassen sich im Grunde durch alle Abgabenarten realisieren, auch durch eine saftige Grundsteuererhöhung, sofern sie noch im verfassungsmäßigen Rahmen ist. Die Verkehrswende unterstützen können theoretisch alle Instrumente. Eine höhere Kfz-Steuer würde das auch tun. Das ist natürlich nichts, was eine Kommune alleine umsetzen kann. Wichtig ist, dass eine Zweckbindung der Einnahmen, also das, was die Fachpolitikerinnen und -politiker gerne haben, nämlich die Verbindung zwischen Erhebung und Verwendung der Mittel, nur bei den Beitragsmodellen zu sehen ist. Diese Nutznießer heranzuziehen, ist eigentlich auch nur bei Beiträgen möglich.

Folie 11: „alternative Finanzierungsformen für den ÖPNV (Auswahl)“

Ich würde Sie gerne für diese drei Modelle Beiträge, Gebühren und Steuern in drei ausgewählte Instrumente entführen. Das ist einmal dieser Rundfunkbeitrag oder das Bürgerticket. Das ist noch ein anderes Beitragsmodell, nämlich diese Nutznießerfinanzierung. Es ist auch gedacht, es für

Grundstückseigentümer einzuführen und den positiven Nutzen abzuschöpfen. Hinzu kommt ein Gebührenmodell, nämlich die Parkraumbewirtschaftung. Die Steuern habe ich außen vor gelassen. Ich glaube, Sie als Parlamentarier haben genug Kenntnisse, um das einschätzen zu können.

Folie 12: „1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag“

Wir haben uns sowohl in Berlin als auch in Bremen überlegt, was passieren würde, wenn man solch einen ÖPNV-Beitrag erheben würde und im Ausgleich dafür die kostenlose Nutzung oder die vergünstigte Nutzung von Bussen und Bahnen nur im Stadtgebiet erlauben würde.

Wenn man das detailliert betrachtet, dann kommt man sehr stark und sehr schnell dazu, dass es immer Zwangspunkte gibt. Beispielsweise hatten wir in Berlin als Zwangspunkt relativ schnell, dass man, wenn man sich solch ein System überlegt, niemanden gegenüber dem heutigen Tarif benachteiligt. Schüler dürfen in Berlin beispielsweise kostenlos befördert werden. Rentner und Senioren haben einen irgendeiner Abos und Vergünstigungen. Darunter muss man bleiben. Man muss die Beiträge ordentlich differenzieren etc. pp.

Folie 13: „1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag“

Ich will nicht zu weit darauf eingehen. Im Vorfeld dieser Präsentation habe ich mich mit Kollegen noch mal darüber unterhalten. Ich glaube, dieses Instrument ist tatsächlich mit dem Deutschlandticket nicht mehr machbar. Wenn Sie es beispielsweise für Wiesbaden machen, würden Sie gegen den Beitrag sinnvollerweise nur in Wiesbaden eine freie Fahrt offerieren können. Das Deutschlandticket wird das Gleiche deutschlandweit haben. Gleichzeitig haben Sie über den Preis des Deutschlandtickets nach oben eine Referenz, mit der Sie erst mal umgehen müssen. Wenn es deutschlandweit 49 Euro kostet, dann kann man nicht sagen, man macht Wiesbaden für 45 Euro, wahrscheinlich nicht mal für 20 Euro. Man müsste auch erst mal gucken, wie diese Einnahmeaufteilungsverfahren für das Deutschlandticket geregelt werden. Wenn ich vorhin richtig zugehört habe, dann ist das noch alles offen. Meine Hypothese wäre im Moment, aber das müsste man noch mal diskutieren, diese allgemeinen Beitragsmodelle im ÖPNV sind damit eigentlich passé, weil es auf Tarifebene diesen neuen Hotspot gibt, der auf gut deutsch alles besser und schöner macht.

Ich hatte vorhin die Nahverkehrsabgabe, Mobilitätsguthaben für Kfz-Halter aufgeführt. Das ist etwas, was in Baden-Württemberg als Instrument relativ konkret diskutiert wird. Meines Erachtens wird es auch das verunmöglichen. Aber sehen Sie es mir nach, ich konnte das nicht mit der gesamten Fachwelt schon diskutieren. Insofern war das in Vorbereitung dieser Sitzung auch für mich erhellend und interessant, auf diese Erkenntnis zu kommen.

Folie 14: „1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag (Berlin)“

Wir haben das damals für Berlin durchgerechnet. Man kommt da schon auf ordentliche Werte. Das sind Millionen von Euro, die man darstellt. Man würde ein knappe Milliarde Euro erwirtschaften können. Wir hatten Berlin damals empfohlen, das nicht weiterzuverfolgen, weil man letztlich damit den Tarif als Steuerungsfunktion aus der Hand gibt. Wir hatten empfohlen, es zumindest

nicht in voller Ausprägung umzusetzen, indem man sagt, man kann den ÖPNV kostenlos und jederzeit nutzen.

Folie 15: „2. Nutznießerfinanzierung – Grundstückseigentümerbeitrag“

Das ist die Frage. Wie kriegt man einen Grundstückseigentümer – das muss kein privates Grundstück sein, es kann auch ein gewerbliches Grundstück sein – dazu, einen Beitrag zu leisten, der in Abhängigkeit vom finanziellen Vorteil steht, oder wo es zumindest eine Ähnlichkeit gibt?

Auch da würde ich im Moment eher sagen, das ist schwierig. Als wir das en détail angeguckt haben, haben wir uns damit beschäftigt. Je tiefer man sich damit beschäftigt, umso schwieriger erscheint das, und zwar weil es eben diese Äquivalenz zwischen tatsächlichem positivem Nutzen oder Sondervorteil und Beitragshöhe geben muss. Man müsste sich erst mal Kriterien überlegen, wie man diesen finanziellen Vorteil bemisst. Je weniger Kriterien das sind, umso eindeutiger könnte man das beschreiben. Je mehr Kriterien, desto schwieriger und anfechtbarer und ein desto höherer Verwaltungsaufwand bei der Umsetzung. Daher haben wir gesagt, das ist an sich eine schöne Sache, aber wahrscheinlich eher im Bereich von Erschließungsbeiträgen oder ähnlichem zu lösen, um im Moment der Erstellung einer Infrastruktur eine Zahlung zu bekommen, anstatt das über einen laufenden Beitrag zu machen.

Folie 16: „3. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung“

Ich hoffe, ich komme nicht zu pessimistisch rüber. Aber eine Sache möchten wir Ihnen gerne mitgeben, nämlich die Parkraumbewirtschaftung. Auch das hat Herr Bruns schon angeführt. Wenn Sie sich mit der Mobilität der Zukunft in Ballungsräumen beschäftigen, wird man nicht umhinkommen, mehr auf das Auto zu verzichten, Verkehre zu bündeln, sich in öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad fortzubewegen – auch aus ökonomischer Sicht. Wir haben das mal nachgerechnet. Wenn man eine Mietwohnung hat und den privaten Raum mit dem öffentlichen Straßenraum vergleicht, muss man sehen: Der öffentliche Straßenraum wurde mit öffentlichen Mitteln erstellt und wird mit öffentlichen Mitteln instandgehalten, gereinigt und entwässert. Dann wird der private Raum um den Faktor 50 höher bepreist als der öffentliche Straßenraum, den ich möglicherweise mit Anwohnerparken, wenn ich überhaupt etwas dafür zahle, für 20 Euro pro Jahr oder so etwas nutzen darf. Bis in die Sechzigerjahre hinein war Parken im öffentlichen Straßenraum in Deutschland verboten. Wir müssen inzwischen dazu kommen – warum, werde ich gleich noch darlegen –, dass wir mit weniger Pkw durch die Gegend fahren, weil wir die Klimaziele sonst nicht erreichen können. Das macht es noch attraktiver, die Parkraumbewirtschaftung als Finanzierungsinstrument in den Blick zu nehmen.

Die positive Nachricht ist, dass – ich glaube, das war 2019 – Gestaltungsspielräume seitens der Bundesregierung geschaffen wurden, um Parkgebühren, auch Anwohnerparken, zu erhöhen. Dafür gab es diese Restringierung auf diese besagten 220 Euro pro Jahr. Inzwischen ist da eine gewisse Freiheit eingetreten. Was wir immer noch haben, sind die restringierenden Faktoren aus der Straßenverkehrsordnung, insbesondere an die Anforderungen an die Parkraumbewirtschaftung, die man dringend noch mal überarbeiten müsste.

Wir haben das für Berlin mal gerechnet. Wir haben ein Preisgerüst von 240 Euro für Anwohnerparken und 4 Euro stündlich für Gelegenheitsparker angenommen. Da kommt einiges zusammen. Das ist in Berlin innerhalb des S-Bahn-Ringes. Das ist schon ein größerer Bereich von 88 oder 90 km² mit knapp 1 Million Fahrzeuge. Das wären Einnahmepotenziale von einer halben Milliarde Euro. Das ist ein Betrag, der den jährlichen RegG-Betrag für Berlin deutlich übersteigt. Das Problem in Berlin ist eher das Thema der Zuständigkeiten, weil die Bezirke für Parkraumbewirtschaftung zuständig sind und nicht das Land. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass das wirklich eine positive Anreizwirkung auf die Verkehrsmittelnutzung hat, würden wir Ihnen das als Instrument mitgeben.

Folie 17: „3. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung“

Wir haben gleichzeitig Einnahmemechanismen und diese Anreize, umzusteigen und öffentlichen Raum anders zu nutzen. Viele Städte merken inzwischen, dass sie da umsteuern müssen. Mir fallen gerade spontan Berlin, München und Mainz ein. Wiesbaden–Mainz wird von meinen Kollegen gerade ein Radschnellweg geplant. Das sind Themen, denen sich die Kommunen zunehmend annehmen müssen. Auch der Frage der Umverteilung des Verkehrsraums, der Nutzung des öffentlichen Straßenraums muss man sich einfach eher stellen.

Das große Aber an dem Instrument ist bei so viel Euphorie auch ein dringender Appell – aber nicht nur wegen dieses Drittfinanzierungsinstrumentes –, sich als Land in der VMK sehr stark für die letztlich auch im Koalitionsvertrag versprochene Novellierung der Straßenverkehrsordnung einzusetzen und da Verbesserungen zu ermöglichen, um Straßenräume neu zu planen und Straßenräume anders zu verteilen als immer nur an den in der StVO festgeschriebenen Maßgaben Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Das wäre ein großer Appell an Sie und ein großer Rat, den wir Ihnen an der Stelle geben können.

Was mit diesem Instrument ein inhärenter Zielkonflikt ist: Man mag sich über so viele Einnahmen freuen, wie ich gerade dargestellt habe. Aber das Problem ist, Erfolg frisst seine Kinder. Je mehr Menschen tatsächlich auf den ÖPNV oder auf Fahrrad etc. umsteigen würden, umso weniger Einnahmen hätte man. Das ist ein klassischer Zielkonflikt zwischen der Finanzierungsfunktion und der Verkehrslenkungsfunktion dieses Instrumentes.

Ich hatte vorhin schon darauf hingewiesen, das Thema Zweckbindung lässt sich bei Parkgebühren nicht so einfach konstruieren. Das muss auch politisch flankiert werden. Man muss quasi mit der Möglichkeit ins Rennen gehen, zu sagen: Wir erhöhen die Parkgebühren um so und so viel. – Dass das alles politisch nicht immer wahnsinnig gewollt ist und heikel ist, ist völlig klar. Am Ende ist es nur ein Instrument für Ballungsräume, leider nicht für den ländlichen Raum, aber ein sehr wirkungsvolles.

Folie 18: „Fazit“

Ich würde Ihnen gerne mitgeben, Finanzierung und Angebot sind notwendige Bedingungen, aber keine hinreichenden Bedingungen für Klimaziele und für Verkehrswende. Gerade die CO₂-Minderungsziele im Verkehr sind nur mit weniger – fossil betriebenen – Pkw erreichbar. Das wird uns

gerade in einem anderen Projekt relativ klar. Ich glaube, 95 bis 98 % aller Emissionen im Personennahverkehr werden durch Pkw emittiert, nicht durch den ÖPNV. Umgekehrt wird gerade in den ÖPNV viel Geld gelenkt – Stichwort Wasserstofffahrzeuge im Taunus –, um von einem höheren CO₂-Abdruck wegzukommen. Tatsächlich wäre aber weniger Autoverkehr sinnvoll. Deswegen ist dieses Instrument so interessant, in die Richtung ein Anreizwirkung zu implementieren.

Richtig ist, der ÖPNV-Markt steht unter hohem wirtschaftlichem Druck. Das haben wir heute alles schon gehört. Auch eine wichtige Erkenntnis ist, dass gerade die kommunalen Aufgabenträger am Ende der Nahrungskette sind, weil bei einer Finanzierung, die von oben nach unten träufelt, naturgemäß unten immer am wenigsten ankommt und man unten die geringste Steuerungswirkung hat. Umso interessanter sind die Instrumente, bei denen die kommunale Ebene sagen kann: Hier mache ich was, hier will ich was voranbringen, hier will ich auch mal ein paar Mittel beiseitelegen, um mehr Busse fahren zu lassen.

Eine zusätzliche Idee habe ich mir vorhin aufgeschrieben. Es wird tatsächlich interessant, wie das Deutschlandticket auf diese Instrumentarien wirkt. Ich bin eher pessimistisch, dass solche Beitragsmodelle gerade mit Verknüpfungen mit tariflichen Sondervorteilen überhaupt noch möglich oder sinnvoll sind. – Ich hoffe, ich habe nicht zu lange gebraucht. Ich danke für die Aufmerksamkeit und freue mich auf Fragen, wenn Sie welche haben.

(Beifall)

Abg. **Knut John:** Vielen Dank, Herr Petersen, für Ihren Vortrag. Allerdings kommt der ländliche Raum so gut wie gar nicht in Ihrem Vortrag vor. Es ist die Frage, warum das so ist. Allerdings muss ich sagen, ist das bei den anderen nicht viel besser gewesen. Im Gegenteil. Bei Ihnen ist sogar noch der Bürger oder die Bürgerin aus dem ländlichen Raum ein bisschen bestraft. Er pendelt mit dem Auto, weil er keinen ÖPNV hat und soll dann noch eine Pendlerabgabe leisten.

Wenn ich an die Grundsteuer denke, die Sie erhöhen wollen, frage ich mich, ob Sie dabei auch an den ländlichen Raum gedacht haben. Hier haben wir ganz andere Umstände als im städtischen Bereich, als im Ballungsgebiet. Hier ist es nicht so, dass Grundstücke gewinnen, sondern die verlieren eher mit der Zeit, weil wir eine sehr große Abwanderung haben. Insofern glaube ich schon, dass das Modell für den ländlichen Raum entweder noch erfunden werden muss oder zumindest daran gedacht werden muss, um es so spitzfindig zu sagen. Man hat den Eindruck, dass die Menschen in Deutschland überwiegend in Ballungsräumen wohnen. Es ist aber nicht so. Die meisten leben, soweit ich weiß, noch auf dem Land.

Herr **Petersen:** Vielen Dank für die Frage. Sie haben völlig recht. Hier aus meiner Berliner Blase ist das natürlich ein anderer Blickwinkel. In der Tat habe ich mich im Vorgriff dieses Termins gefragt: Was kann ich zum ländlichen Raum sagen? Welche Maßnahmen haben wir?

Die vorsichtig schlechte Nachricht ist, dass wir mit dem ÖPNV-Beitrag wahrscheinlich das wesentliche Element an der Stelle nicht mehr haben, was den Instrumentenkasten angeht, wenn das mit dem Deutschlandticket losgeht, weil es diese restringierende Funktion hat. Es gab verschiedene Untersuchungen landauf, landab. Wir haben Berlin und Bremen gemacht. Im VRS gab es eine Untersuchung. Es gab aber auch eine im MDV, also dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Das ist ein Verkehrsverbund zwischen Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt, sehr ländlich, aber auch mit Leipzig und, ich glaube, Halle als größeren Städten. Da wurden verschiedene Finanzierungsinstrumente durchdekliniert und nicht so richtig was gefunden, was man machen könnte, außer diesen allgemeinen ÖPNV-Beitrag und dazu ein Gästeticket, was sich eher auf Touristen bezieht, wovon wir im ländlichen Raum aber eben nicht so viele haben.

Bei diesem Instrument der Nutznießerfinanzierung mit den Grundstücken haben Sie völlig recht. Das könnte man alles völlig andersherum diskutieren, dass es nicht nur eine Wertsteigerung, sondern auch eine Wertminderung gibt. Andererseits betrifft das wahrscheinlich nicht die Gebiete, bei denen Sie beispielsweise noch einen Schienenanschluss haben. Bei einem Busanschluss ist es noch viel schwieriger. Das zeigt dieses Thema, was ich vorhin geschildert habe, nämlich dass man für ein Instrument wie die Nutznießerfinanzierung ein ordentliches Kriterienraster definieren muss, wie hoch diese Beiträge tatsächlich sein können. Es würde nicht reichen, zu sagen: „Da hast du eine Haltestelle“, sondern an der Haltestelle muss auch ab und zu mal ein Bus oder eine Bahn fahren. Wie man das letztendlich rechnerisch darstellt, wäre wahrscheinlich schwierig und würde sehr erhebliche Verwaltungsaufwendungen nach sich ziehen, weshalb wir diese Instrumentarien im Zweifel eher nicht empfehlen würden. Aber im Einzelfall können sie tatsächlich sinnvoll sein. Ich will die jetzt nicht generell abtun, sondern eher dazu ermutigen, sich den Instrumentenkasten im Einzelfall noch mal genauer anzugucken.

Sie sagten, dass Pendler aus dem ländlichen Raum benachteiligt würden. Das würden sie auf jeden Fall bei der City-Maut, wenn sie mit dem Auto in die Stadt fahren müssen. Solange es keine Möglichkeiten gibt, vorher in die Bahn zu steigen und das Auto stehen zu lassen, wäre das tatsächlich der Fall. Aber das sind Diskussionen, die Sie mit Fachpolitikern führen, wenn Sie die Instrumente im Detail mit denen durchgehen und argumentieren. Es gibt sehr starke Unterschiede. Da prallen in einer Partei Leute aufeinander, die ihren Wahlbezirk eher in Innenstadtlagen haben, Leute aus Außenstadtlagen und die, die aus dem ländlichen Raum kommen. Die können, obwohl sie aus einer Partei kommen, zu unterschiedlichen Bewertungen kommen. Das ist auch gut so.

Dass man sich für den ländlichen Raum mit diesen Drittfinanzierungsinstrumenten nicht beliebig was ausdenken kann, sehen Sie mir nach. Vielleicht muss da noch was gefunden werden. Im Zweifel ist es so, dass man dort stärker über die Besteuerung kommen muss oder Möglichkeiten schaffen muss, sich in der bestehenden Finanzierungsarchitektur am Land schadlos zu halten. Ein richtiges Instrument für den ländlichen Raum kann ich Ihnen leider nicht mitgeben. Leider.

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für den Vortrag. Erst mal ein Hinweis: Die Sonderverkehrsmi-
nisterkonferenz am 29.11 hat den Beschluss gefasst, das Bundesverkehrsministerium zur Ände-
rung der StVO und des StVG zu bewegen. Da ist also Bewegung drin.

Eine Sache hat mich interessiert, auf die Sie in Ihrem Vortrag nicht eingegangen sind, nämlich
die Aussage auf Ihrer Folie: Kommunale Angebotsträger profitieren unterdurchschnittlich von den
Budgeterhöhungen von Bund und Land. – Das würde ich gerne verstehen. Es ist eine sehr starke
Aussage. Heute habe ich eigentlich was anderes wahrgenommen, aber vielleicht habe ich es
nicht richtig verstanden.

Wäre das verpflichtende Deutschlandticket für die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber nicht auch
eine Möglichkeit, die Abgabe auf eine andere Art und Weise zu hinterlegen? Sie hatten gesagt,
dass allgemeine Beitragsmodelle mit dem Deutschlandticket passé sind. Das wäre vielleicht eine
Möglichkeit, einen allgemeinen Beitrag zu erheben.

Sie haben das Stichwort Parkraummanagement genannt. Ich fände den Ansatz, die unterschied-
liche Bepreisung von privatem Raum und öffentlichem Raum herauszustellen, sehr interessant.
Gibt es eine Studie, die diesen Vergleich aufgestellt hat? Haben Sie einen Literaturhinweis dazu?

Abg. **Oliver Stirböck:** Nutznießerfinanzierung hört sich erst mal irgendwie gut an, aber der Teufel
liegt dabei im Detail. Die Nutznießer sind schwierig zu definieren. Das hat auch Ihr Vortrag ein
Stück weit gezeigt. Teilen Sie meine Auffassung, dass das schon sehr willkürbehaftet ist, wen
man jeweils zu den Nutznießern rechnet und wen nicht? Der Vorredner hat die Abschöpfung des
latenten Nutzens eingebracht. Das klingt fast schön. Aber das bedeutet, dass mit diesem gesam-
ten Instrumentarium, das wir besprochen haben, die Bürger zur Kasse gebeten werden und es
letztendlich nichts anderes ist als zusätzliche kommunale Abgaben, Beiträge, Steuern. Vom Cha-
rakter her ist es also etwas, was letztendlich den Kommunen zufließt. Kommunalpolitiker können
sich freuen. Aber insgesamt steigt halt die Last für die Bürger. Wie beurteilen Sie das? Bringt das
in der aktuellen Situation, in der wir uns befinden, nicht auch große Schwierigkeiten mit sich?

Herr **Petersen:** Ich fange mit den letzten Fragen an. Ja, natürlich. Jede Erhöhung, sei das durch
ein Nutznießerfinanzierungsinstrument oder einen ÖPNV-Beitrag oder eine höhere Steuer, führt
dazu, dass die Leute mehr belastet sind. Ich glaube aber schon, dass ein neues Finanzierungs-
instrument bzw. Beitragsmodelle im Grunde genommen eher geeignet sind, zielgerichtet diejeni-
gen zur Finanzierung zu bringen, die von dem verbesserten ÖPNV – und das ist ja das Ziel –
profitieren. Man könnte natürlich sagen, man macht das nur über den Tarif, weil nur diejenigen,
die den ÖPNV in Anspruch nehmen, dann dafür zahlen. Es ist politisch auch nicht gewollt, Tarife
immer höher zu treiben. Deshalb versucht man, sich für ein Mittelding zu entscheiden, keine reine
Steuerfinanzierung und keine reine Tariffinanzierung zu machen, sondern irgendwas in der Mitte.

Zu Ihrer Frage, ob das willkürlich ist, solche Nutznießer oder positive Nutzen zu definieren. Das glaube ich, ehrlich gesagt, nicht. Im Grunde genommen kann man so was monetär in gewissen Bandbreiten wahrscheinlich schon darstellen. Wenn Sie sich beispielsweise Grundstücke Richtung Taunus angucken, sind diese in Bahnnähe mehr wert als 20 km weiter ohne Bahnanschluss. Natürlich ist das im Einzelfall schwierig. Das ist der Grund, weshalb ich sage, das juristisch waserdicht definieren zu können, ist wahrscheinlich – – Es gibt schon einen Effekt. Den wird auch jeder bestätigen. Die Schwierigkeit läge darin, dies rechtlich sauber rechnen zu können.

Zu den ersten Fragen. Warum profitieren kommunale Aufgabenträger unterdurchschnittlich von den RegG-Erhöhungen? Das ist relativ simpel. Ich muss gestehen, dass ich die ÖPNV-Finanzierung in Hessen nicht en détail kenne. Aber häufig ist es so: Der Bund gibt den Ländern mehr Geld, und die Länder verteilen nur einen Teil dieser zusätzlichen Mittel weiter. In Hessen habe ich es so verstanden, dass ein relativ guter Teil über die Verbünde an die kommunale Ebene weitergereicht wird. Das Geld geht einfach durch klebrige Hände. Im Zweifel ist den Ländern die Jacke näher als die Hose und werden SPNV-Bestellungen eher finanziert als es über Umlagen an die kommunalen Aufgabenträger weitergereicht wird. Das war eher ein genereller Einschub, den ich da gebracht habe.

Mir ist vorhin schon aufgefallen, dass Sie gefragt haben, ob man ein Beitragsmodell nicht auch mit dem Deutschlandticket machen könnte. Ja, natürlich. Das wäre möglich. Aber, und deswegen mein Hinweis auf das Einnahmeaufteilungsverfahren, was für das neue Deutschlandticket noch nicht ganz klar ist, üblicherweise würden Sie einen Beitrag beispielsweise nur für eine Freifahrt in Ihrer Gebietskörperschaft, in Ihrer Kommune gewähren. Beispielsweise würden Sie für alle Wiesbadener den ÖPNV in Wiesbaden umsonst machen. Sie müssten trotzdem das Verkehrsunternehmen bezahlen, weil es Kosten hat, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Sie müssten den Tarifeinnahmeausfall kompensieren. Das macht man vor allem nur in der eigenen Gebietskörperschaft. Wenn Sie die Fahrtberechtigung darüber hinaus ziehen würden, müssten Sie auch für alle anderen Verkehrsunternehmen den Tarifeinnahmeausfall verhandeln, berechnen und die Ausgleichsleistung zahlen. Ich glaube, so lange wir nicht wissen, wie dieser Ausgleichsmechanismus im Deutschlandticket tatsächlich stattfinden soll, können wir noch nicht sagen, ob das sinnvoll möglich ist. Grundsätzlich ist das möglich. Aber ich bin ein wenig pessimistisch, dass das geht.

Zu Ihrer letzten Frage der Differenzierung zwischen privatem und öffentlichem Raum. Nein, da gibt es keine Studie. Das habe ich einfach mal aus normalen Quadratmeterpreisen plus einem Stellplatz von 7 oder 7,5 m² Größe gerechnet. Sie wissen in etwa, was Sie für privaten Wohnraum zahlen. Beim Anwohnerparken habe ich 20 oder 25 Euro im Jahr angenommen, glaube ich. Dann kommen Sie auf den Betrag. Der ist tatsächlich frappierend und sagt viel darüber aus, wie wir als Gesellschaft uns da stellen.

Vorsitzende: Vielen Dank für Ihre Antworten. Ich sehe keine weiteren Nachfragen. Dann bedanken wir uns für Ihren Vortrag, Herr Petersen, und senden herzlichen Grüße nach Berlin.

Ich bitte nun Herrn Prof. Dr. Walther ans Mikrofon. Damit steigen wir in den vierten Themenblock der heutigen Sitzung der Enquetekommission ein: Integrierte Betrachtung Umwelt-/Klimaziele und Infrastrukturprojekte. – Herr Prof. Dr. Walther hat eine Professur für Verkehrssystemplanung an der Bauhaus-Universität Weimar. Sie sind heute auch für die PTV Group eingeladen. Sie sagen, Ihre Mission ist die Gestaltung von Mobilität und Logistik für eine intelligentere und saubere Zukunft. Insofern sind wir sehr gespannt, was Sie uns zu berichten haben. Vielen Dank, dass Sie hier sind.

Herr Prof. **Dr. Walther:** Sehr geehrte Vorsitzende! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Einführung. Ich berichte heute aus meinen zwei Standbeinen zu diesem Thema, das Sie mir gestellt haben. Wesentlicher Hintergrund meiner Arbeiten ist auch, dass ich von 2010 bis 2016 die wissenschaftliche Koordination für den Bundesverkehrswegeplan im Bundesverkehrsministerium in Berlin innehatte und seit 2015 einer der Koordinatoren für die wissenschaftliche Begleitung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung bin. Das heißt, wir führen in diesem Konsortium sämtliche Berechnungen durch, wie man die Klimaziele erreichen könnte. Dabei muss nicht jedes Instrument, das wir rechnen, gefallen. Natürlich haben wir auch das 49-Euro-Ticket durchgerechnet.

Das Thema, das Sie mir mitgegeben haben, ist „Integrierte Betrachtung Umwelt-/Klimaziele und Infrastrukturprojekte“. In vorauseilendem Gehorsam habe ich vermutet, dass Sie mit Betrachtung auch Bewertung meinen. Ich glaube, das Bundesverfassungsgericht hat ganz klar gesagt, wo die Priorität ist, nämlich bei den Umwelt- und Klimazielen. Dann ist die Frage: Sind Infrastrukturprojekte überhaupt geeignete Maßnahmen, um Klimaschutzziele zu erreichen? In diesem Spannungsfeld möchte ich mich mit Ihnen bewegen.

Präsentation Prof. Dr. Walther siehe Anlage – Folie 2: „Agenda“

Ich möchte ganz am Anfang ein bisschen professoral noch mal darauf eingehen, was eigentlich ein Bewertungsverfahren ist. Sonst reden wir gleich aneinander vorbei. Ich werde Ihnen dann das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung in ganz wesentlichen Zügen darlegen: Was leistet es schon in diesem Thema, und was leistet es nicht? Ich komme dann zu dem nie betrachteten Kind der Erhaltungsplanung, das in Fragen der Bewertung und Priorisierung eigentlich keine große Expertise aufweist und werde Ihnen erklären, woran das liegt. Dann komme ich gesondert zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das uns ganz klar mitgibt, was wir tun müssen, uns die Grundlagen der künftigen Generationen als essentiellen Abwägungsbestandteil vorgibt und damit als Bestandteil jeglichen Bewertungsverfahrens gerade auch im Verkehrssektor.

Vor dem Hintergrund müssen wir uns fragen: Wo ist der Weg vom Bundesverkehrswegeplan zum Bundesmobilitätsplan? Diesen Weg geht das Bundesministerium ganz mühsam. Ich gebe erste Anregungen mit, wie das passieren könnte. Dann schauen wir kurz auf das Klimaschutzprogramm, das klare Vorgaben bis 2030 hat, und stellen die Frage: Was können wir bis 2030 noch reißen? Welche Maßnahmen helfen uns dabei? Das Ganze mündet dann, wie es sich gehört, in ein Fazit.

Folie 3: „Was macht die Mobilität der Zukunft aus? Und wie bewertet man das?“

Ihre Enquetekommission heißt „Zukunft der Mobilität“. Mir ist diese Folie des Umweltbundesamtes in die Hand gefallen. Da steht so vieles über die Mobilität der Zukunft drauf: Mobilität für alle, sichere Mobilität, erreichbare Mobilität usw. Ich denke, Sie haben es in Ihren Unterlagen.

Ich möchte noch mal kurz darauf hinweisen, dass Mobilität und Verkehr zwei komplett verschiedene Schuhe sind. Sie werden zwar eins zu eins benutzt, aber Mobilität hat was mit Beweglichkeit, mit Bewegungsmustern und Wünschen zu tun. Mobilität messen wir auch in Wegen pro Tag, ohne zu sagen, wohin und woher. Den Verkehr messen wir in transportierten Einheiten. Das ist was ganz anderes. „Sichere Mobilität“ macht also wenig Sinn. Gemeint ist wahrscheinlich sicherer Verkehr. „Mobilität für alle“ ist wahrscheinlich richtig. Meine große Bitte ist, achten Sie bei allen Diskussionen immer darauf: Was ist Mobilität, und was ist Verkehr?

Interessanterweise ist das Wort Verkehrsmobilität richtig; denn es gibt drei Arten der Mobilität, die geistige, die soziale und die räumliche. Mit der räumlichen Mobilität beschäftigen wir uns, und für die existiert auch der Ausdruck Verkehrsmobilität. An der Stelle stimmt es.

Folie 5: „Bewertungsverfahren als Drei-Phasen-Modelle“

Bewertungsverfahren beruhen im Verkehr, weil wir in die Zukunft planen, immer auf Modellen, die uns was über die Zukunft sagen. Unsere Planungen sind also so gut wie die Modelle, die wir verwenden. Wir machen Ex-ante-Prognosen, und meistens modellgestützt.

Wie ist ein Bewertungsverfahren definiert? Das ist immer ein Vergleich von Mit- und Ohne-Fall, also mit einer Maßnahme und ohne Maßnahme. Es ist ex ante in die Zukunft für ein Referenzjahr mit allen Unsicherheiten. Ein Bewertungsverfahren besteht aus drei Phasen:

Einem Zielsystem, weil ich irgendwo mal aufschreiben muss, wohin ich will. Wenn Sie das nicht tun, ist jeder Weg recht. Das Zielsystem ist so kritisch, weil es die Messlatte des Erfolges ist. Wenn das Projekt realisiert ist, gibt es drei Fälle: Die Ziele sind erreicht worden, die Ziele sind nicht erreicht worden, oder die Ziele sind erreicht worden, aber die Maßnahme war nicht schuld daran. Die Varianten B und C sind in der Politik nicht beliebt. Deshalb haben wir – verzeihen Sie – mit Variante B und C oder überhaupt mit Ex-Post-Untersuchungen keine große Erfahrung in Deutschland.

Zielsystem: Wo will ich hin und wie messe ich nachher meinen Erfolg? Um ihn zu messen, habe ich Indikatoren. Mit denen messe ich das: eingesparte Tonnen CO₂. Das sind die Indikatoren. Ganz am Ende, wo Sie ganz viele einzelne Indikatoren haben – so und so viel Fläche verbraucht, so und so viel CO₂ gespart, und so viele Reisezeiten gespart –, versuche ich, diese Einzelaussagen irgendwie zusammenzubringen. Da sind die Wertsyntheseverfahren. Das berühmteste Verfahren ist die Nutzen-Kosten-Analyse. Damit ist en passant klar, die Nutzen-Kosten-Analyse ist kein Bewertungsverfahren, sie ist ein mögliches Wertsyntheseverfahren am Ende eines Bewertungsprozesses.

Folie 6: „Grundmuster von Zielsystemen im Verkehrssektor“

Wenn Sie als politische Gemeinschaft Ziele formulieren, dann haben Sie im Verkehrssektor eigentlich immer die gleiche Struktur. Das sind zwar nächtelange Sitzungen, aber Sie kommen am Ende immer auf die gleiche Struktur. Sie haben die drei Räume des Nachhaltigkeitsdreiecks: die Stadt als Lebensraum, als Wirtschaftsraum und die Umweltsituation. Die Umwelt wird die Priorität bekommen, und Sie gucken noch mal speziell auf den Verkehrsraum und spiegeln das mit der Finanzierung. Sie können sich Zielsysteme der letzten Jahrzehnte angucken; es ist immer das Gleiche. Sie müssen nur aufpassen, was Leistungsziele und was Wirkungsziele sind. Die Unterscheidung wird nie gemacht. Beliebtestes Ziel ist der Modal Split. Wir verbessern den Modal Split um 40 %. Was heißt das am Ende? Wie viel CO₂-Einsparung bedeutet das? Wenn Sie dieses Modal-Split-Ziel mit einer uralten Busflotte erreichen, ist das kein Gewinn. Erreichen Sie das nur mit extremen Infrastrukturinvestitionen, kann es auch kein Gewinn sein. Das sind Leistungsziele. Wir messen aber im Verkehr immer die Endziele, die Wirkungsziele. Das ist CO₂, das sind die eingesparten Reisezeiten, das sind die reduzierten räumlichen Trennungen usw. usf. Unterscheiden Sie das in den Prozessen. Das unterscheidet mich auch in meinem Vortrag. – Das war es schon zur grauen Theorie.

Folie 8: „Ziele des BVWP 2030“

Wir kommen zum Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan als Infrastrukturbedarfsplan ist in diesem Sinne und vor dem Hintergrund unserer Bemühungen, die Klimaschutzziele gesamtheitlich zu erreichen, ist das wahrscheinlich schon eher ein wenig historisch. Wenn man in das Zielsystem des Bundesverkehrswegeplans schaut, dann sieht man da etwas ganz Außerordentliches. Die zwei Hauptziele sind „Mobilität im Personenverkehr ermöglichen“ – das würden wir alle unterschreiben –, „Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen“. Alles Weitere sind im Prinzip Randbedingungen: Verkehrssicherheit, Reduktion der Emissionen, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft. Das sind im Prinzip lauter Nebenbedingungen. Sie haben sozusagen zwei Hauptziele. So wird es nicht mehr gehen. Sie haben ganz unten auch die Reduktion von Schadstoffen und Klimagasen. Das wird ganz nach oben kommen. Wir merken, hier im Zielsystem des BVWP werden die Nebenbedingungen zum Hauptziel, und die Hauptziele werden sich in den Gesamtblock einreihen. So was verändert Systeme immer grundlegend.

Folie 9: „Bundesverkehrswegeplan 2030 - Workflow“

Ich rufe nur noch mal kurz in Erinnerung, wir haben für den Bundesverkehrswegeplan unten, das hatte ich gesagt, immer ein großes prognostisches Verfahren, eine Zielprojektion, hier für 2030. Was wird die Nachfrage für gegebene Prämissen sein? Mit diesen Prämissen wird dann gerechnet. Wir werden, und das werde ich gleich noch ausführen, so nicht mehr arbeiten können, sondern wir werden ein Prämissensystem und eine Zielprojektion haben, die Klimaschutzziele erfüllen. Dann werden wir gucken, wie die Infrastrukturmaßnahmen da reinpassen. Das zu Ihrer Frage zur Integration der beiden Dinge.

Was man beim BVWP immer übersieht, ist, es wird zuerst eine Erhaltungsbedarfsprognose gemacht. Die Investitionsmittel für den Erhaltungsbedarf betragen, geplant zumindest, 70 %. Bei Neubau reden wir nur noch von 30 %. Das große Band durchzuschneiden, was so beliebt ist, umfasst 30 % von dem, was eigentlich auf der Agenda steht.

Es ist auch so, dass wir im Bundesverkehrswegeplan das Szenario geben. Die einzelnen Maßnahmen werden berechnet, und sie werden eben nicht nur nach einer Nutzen-Kosten-Analyse berechnet, sondern es gibt eine gesonderte Umweltbewertung, eine gesonderte Raumordnung und auch eine städtebauliche Beurteilung. Es ist allerdings ein politisches Geheimnis, wie die Teilergebnisse zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt werden.

Folie 10: „Bundesverkehrswegeplan 2030“

Dann ist noch kurz auf eines hinzuweisen. Ich sage immer, der Bundesverkehrswegeplan wird überbewertet. Er ist sozusagen das Dokument, das die Bundesregierung an das Parlament reicht. Das Parlament beschließt am Ende darüber, welche der Projekte darin bleiben. Die Projekte, die im Bedarfsplan stehen, können dann versuchen, Planungsrecht zu erlangen. Wenn sie das erlangt haben, dann geht es auch an die Bauausführung. Dafür müssen aber Mittel vorhanden sein. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis aus dem Bundesverkehrswegeplan entscheidet also mitnichten über die Baureihenfolge.

Folie 12: „Ausgangssituation“

Ich komme zur Erhaltungsplanung, in die so viel Geld geht, und zu den Schwierigkeiten, sie irgendwie zu organisieren. Meistens folgt sie der Not. Das kennen Sie von der A 45, wobei die A 45 nichts Neues ist. Ich habe vor 20 Jahren diese Brückenrichtlinie „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung an Brücken“ geschrieben. Da hatten wir nämlich das erste Drama auf der A 45. Da ging es um die Frage: Machen wir eine grundlegende Instandsetzung, oder bauen wir das Ding gleich neu? – Dafür haben wir eine Richtlinie geschrieben. Das ist 20 Jahre her. Jetzt ist das Problem so richtig virulent.

Folie 13: „Probleme der Erhaltungsplanung“

Das Problem bei der Erhaltungsplanung ist, es fällt etwas aus einem lebenden System aus. Wenn Sie einen Neubau nicht machen, merkt man das nicht sofort, und der laufende Betrieb ist nicht gestört. Aber wenn Sie eine Erhaltungsplanung machen, dann greifen Sie in ein System ein. Dann verdrängen Sie Verkehr auf andere Straßen, und dann schaffen Sie Probleme. Das zeigt dieses Bild, glaube ich, recht deutlich.

Die klassischen Rheinbrücken, die Sie auf der rechten Seite sehen, stellen nach der A 45 vielleicht das zweitgrößte Thema dar. Immer dann, wenn Sie eine Brücke machen, verdrängen Sie noch mehr Verkehr auf andere Brücken. Sie belasten Brücken, die ohnehin am Leistungslimit sind, mit zusätzlichem Lkw-Verkehr usw., um diese Baustellen durchführen zu können. Das sind die Extremprobleme, die wir haben.

In der Erhaltungsplanung ist es eben so, dass Schäden dynamisch sind. Was Sie heute nicht machen, ist morgen ein ganz anderer Schaden mit ganz anderen Maßnahmen, mit ganz anderen Bausituationen. Sie sind in einer komplexen dynamischen Betrachtung. Deswegen ist man so lange nicht an die Erhaltungsplanung gegangen, weil man die Modelle dafür einfach gar nicht hat. Klar ist aber, während der Bauphase habe ich Umwegfahrten. Damit habe ich zusätzliche Reisezeiten, zusätzliche Emissionen, andere Umweltsituationen etc. Ganz klar, gesamtwirtschaftliche Kosten entstehen auch bei nicht durchgeführten und bei durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen.

Folie 14: „Ansätze zur Bewertung in der Erhaltungsplanung (Straße)“

Wir sind dabei, ein solches Verfahren aufzusetzen, wo man eine gewisse Optimierung in Teilnetzen herbeiführen kann, indem man im Sinne eines Bewertungsverfahrens guckt: Was ist der Gewinn? Ist das Substanzerhalt oder die Substanzverbesserung von Brücken? Ich habe die Baukosten, und ich habe die gesamtwirtschaftlichen Kosten, eben die Nutzerkosten, während der Bauphase und während der Schädigungsphase. Dieses Modell wenden wir gerade in einem Pilotvorhaben im Raum Köln–Düsseldorf an.

Folie 16: „Verfassungsbeschwerde gegen das Klimaschutzgesetz“

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts ist sehr markant. Das Bundesverfassungsgericht hat beim Klimaschutzgesetz beanstandet, dass es keine Quantifizierung des Pfades gibt, um die Klimaziele 2050 zu erreichen – die Treibhausgasneutralität und die 1,5-Grad-Begrenzung. In diesem Teil hat das Bundesverfassungsgericht das Klimaschutzgesetz gerügt. Damit ist klar, der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen auch in Verantwortung für künftige Generationen ist jetzt eine justiziable Norm, die sowohl für den Gesetzgeber als auch für die Exekutive bei Ermessens- und Abwägungsentscheidungen relevant ist. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Verkehrswesen sind Abwägungsprozesse, und damit ist es relevant. Wir werden über kurz oder lang erleben, dass in der Straßenverkehrsordnung zwischen den zwei Säulen, die wir heute haben – flüssiger Verkehr und Verkehrssicherheit – dieses Generationengerechtigkeitsprinzip in kürzester Zeit Einzug halten wird.

Folie 18: „Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan“

Bundesmobilitätsplan. Ich habe schon dargelegt, dass wir zwischen Mobilität und Verkehr unterscheiden wollen oder unterscheiden müssen. Der Bundesverkehrswegeplan hat immer mit Angebot auf eine erwartete Nachfrage reagiert. Er hat ein Szenario gemacht und gesagt: So wird die Nachfrage sein, und dann muss ich das und das bauen. Die Maßnahmen wurden alle aus den verschiedenen Behörden, aus den Ländern, von der Bahn, von der Bundesschifffahrtsdirektion gemeldet, also sozusagen bottum up.

Ein Bundesmobilitätsplan wird wahrscheinlich gucken müssen, dass wir die Klimaschutzziele einhalten. Das heißt, er wird top down kommen müssen, und er wird versuchen müssen, die Nachfrage zu beeinflussen, und zwar gegebenenfalls auch mit preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen. Das heißt, das Maßnahmenspektrum eines Bundesmobilitätsplans wird sich verändern.

Folie 19: „Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan“

Am Ende werden wir nicht mehr ein Szenario haben, gegen das wir bewerten, sondern wir werden zunächst einmal ein Szenario schaffen, das inklusive Infrastruktur die Vorgaben des Klimaschutzplans einhalten will. Ich glaube, das ist der ganz große Unterschied. Das Wort Bundesmobilitätsplan ist, wenn wir an die Bedeutung von Mobilität denken, wahrscheinlich mehr ein Arbeitstitel. Wir können ja nicht massiv in die Mobilität eingreifen. Das ist in einem freiheitlichen System nicht möglich. Aber wir können klarmachen und mit sogenannten Pull-Maßnahmen fördern und die Dinge voranbringen, unter anderem das x-Euro-Ticket. Es wird im Zweifelsfalle auch Push-Maßnahmen geben müssen, damit wir die Klimaschutzziele erreichen, die uns auch durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts ganz klar aufgegeben sind und hier maßgebend sind.

Folie 21: „Anforderungen des Klimaschutzgesetzes“

Ich komme noch mal auf das Klimaschutzprogramm zu sprechen. Das haben wir heute schon ein bisschen gesehen. Wir sind nicht so ganz in line mit dem, was das Klimaschutzgesetz uns an Minderung abverlangt. Ich finde es gravierend, dass wir 2021 noch die Ziele verfehlt haben, obwohl im Prinzip noch ein halbes Jahr Coronabedingungen herrschten. Diese Zielverfehlung betrug in 2021 3 Millionen Tonnen CO₂. Wir sind gespannt, was in 2022 rauskommt. Es ist auch so, dass die 3 Millionen Tonnen, die Sie in 2021 nicht geschafft haben, auf 2022 draufgebuckelt werden. Das heißt, der Pfad verändert sich nicht dadurch, dass man das Ziel verfehlt. Da ist also eine ganze Menge los.

Folie 22: „Welche Maßnahmen werden noch wirksam bis 2030?“

Man muss gucken, welche Maßnahmen es dann noch sein dürften. Da müssen wir uns, glaube ich, ehrlich machen. Es gibt einen lang angelegten Bundesverkehrswegeplan mit einer Mittelausstattung, die nicht schlecht ist, aber nicht hinreichend ist. Großprojekte, die nicht schon laufen, werden bis 2030 nichts mehr beitragen. Es geht sozusagen um die Dinge, die schon laufen, um kleine Maßnahmen, um KV-Terminals. Die können im ÖPNV-Bereich Richtung Verlängerung von Straßenbahnlinien gehen. Sie müssen in Ladeinfrastrukturen, in Fahrradinfrastrukturen, in Digitalisierungsmaßnahmen investieren. Das geht noch. Aber große Infrastrukturmaßnahmen – Ihre Frage an mich betraf die Harmonisierung von beiden – kommen, glaube ich, langsam zu spät.

Es wird weitere Vorhaben geben, die wir in unsere Szenarienbewertung usw. integrieren. Das sind neue Technologien, ordnungspolitische Maßnahmen, Parkraummanagement, Mautsysteme. Als kleine Reminiszenz: Es gibt durchaus Studien zu diesen City-Maut-Systemen von Jonas Eliasson in Stockholm, der in seiner Studie mit einer sehr umfangreichen Erhebung darauf hinweist, dass es einfach einen sozialen Impact hatte. Diejenigen, die zahlen konnten, sind zu der Zeit, die sie wollten, nach Stockholm reingefahren; diejenigen, die nicht so viel Geld hatten, sind halt mit dem ÖPNV oder später gefahren. Sehr interessant.

Das Cluster der Maßnahmen, die noch wirksam werden, ist eingeschränkt. Es ist auch die Frage, wie wir bewerten. Bewerten wir nur noch die Kohlendioxidminderung? Ist das okay? Was sind die spezifischen Vermeidungskosten? Das wird die große Frage sein.

Folie 24: „Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung“

Ein Fazit, um in der Zeit zu bleiben: Der Bundesverkehrswegeplan dient der Bedarfsfeststellung für neuen Ausbau. Er ist aber immerhin ein multimodales Verfahren. Er berücksichtigt alle Verkehrsträger. Er hat zahlreiche Umweltindikatoren, z. B. auch zur CO₂-Gesamtbilanz von Infrastrukturen, aber er priorisiert davon nichts für sein Zielsystem. Wir haben die Diskussion um einen Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan. Das habe ich versucht aufzuzeigen.

Wir haben aber auch die Diskussion, ob der Bundesverkehrswegeplan insgesamt den Anforderungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts in dem Sinne standhält, dass der Gesamtplan am Ende einer Umweltprüfung unterzogen wird. Aber es werden in dem Sinne keine Alternativen mehr gerechnet. An dieser Stelle ist er im Zweifelsfall angreifbar.

Folie 25: „Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung“

Ich habe dargelegt, dass wir keine Bewertungsverfahren für die Erhaltungsplanung haben. Wir haben das Urteil des Bundesverfassungsgerichts in seinem Ausmaß, das ich skizziert habe. Wir müssen also im Prinzip für den Verkehrssektor Szenarien bauen, die die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes einhalten. Damit haben wir inhärent neue Maßnahmentypen zu betrachten. Digitalisierung der Verkehrssysteme, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen, Push- und Pull-Maßnahmen und Technologieentwicklung sind dabei die zentralen.

Folie 26: „Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung“

Unsere Bewertungsverfahren im Drei-Schritt-Verfahren liefert einen guten Rahmen für all diese Betrachtungen. Damit kommt man sehr weit, auch bei völlig veränderten Situationen. Daran kann man sich gut festhalten. Wir werden allerdings freier in der Gestaltung und in den Indikatoren werden, die wir definieren, um unsere Ziele zu erreichen oder die Zielerreichung zu messen. Wir werden am Ende bei diesen Wertsynthesen weit über eine Nutzen-Kosten-Analyse hinausgehen müssen. Nur Indikatoren, die man monetarisieren kann, werden uns nicht helfen.

Wir brauchen also insgesamt, und das ist die Herausforderung, würde ich sagen, eine maßnahmensensitive Gesamtbewertung von Klimaszenarien im Verkehrssektor mit Rückkopplung auf einzelne Entscheidungen. Das Verfahren haben wir noch nicht.

Wir brauchen Bewertungsansätze, mit denen alle Maßnahmentypen bewertet werden können. Kollege Bruns hat gesagt, das sind Maßnahmen, mit denen wir versuchen, das Verhalten im Rahmen eines demokratischen Systems zu beeinflussen. Auch da haben wir noch keine guten Bewertungsmöglichkeiten. Bei all dem werden wir eine durchgängige Priorisierung der Klimaschutz- bzw. Nachhaltigkeitsziele haben.

Die Integration von Infrastruktur- und Klimaschutzmaßnahmen ist insofern zwingend. Der Klimaschutz hat die Priorität, und wir müssen schauen, wie wir die Infrastrukturmaßnahmen in diese Klimaschutzbemühungen integrieren.

Da fällt mir noch ein, wir haben vor über 20 Jahren ein Projekt für das Umweltbundesamt gemacht. Das hieß „umweltorientierte Verfahren für Bundesfernwegebau“ usw. Da haben wir ein System entwickelt und gesagt, wir entwickeln erst mal ein ökologisch korrektes Szenario. Gibt es mehrere, dann nehmen wir das, was am Kostengünstigen ist. Wie schlaue. Dann bewerten wir, wenn wir Infrastrukturen bauen, mit den Kosten, die wir aufwenden müssen, um nach dem Infrastrukturausbau wieder den vorher ökologisch korrekten Zustand herzustellen. Das ist eine Art Opportunitätskostenprinzip. Dieses Projekt ist 24 Jahre alt. Wir haben in Deutschland keinen Forschungsbedarf, wir haben in Deutschland keinen Erkenntnisbedarf, wir haben in Deutschland Umsetzungsbedarf.

(Beifall)

Vorsitzende: Ihnen vielen Dank, Herr Prof. Dr. Walther. – Mir liegen direkt Wortmeldungen vor. Zunächst die Dame, die heute zusammen mit Herrn Reinhold unser Gast ist.

Frau **Dr. Kalleicher:** Entschuldigung, ich weiß gar nicht, ob ich hier auch reden darf. Ich wollte etwas zu Herrn Petersen sagen und hatte mich gemeldet als es darum ging, wie die kommunalen Mittel von den Regionalisierungsmitteln und den Landesmitteln profitieren. Ich weiß nicht, ob das von Interesse ist. Dann würde ich das kurz ausführen, wenn ich darf.

Vorsitzende: Wenn Bedarf dazu besteht, würden wir das am Ende machen. Jetzt würde ich sehr gerne Fragen direkt an Herrn Prof. Walther stellen lassen. – Als Nächstes Katy Walther, bitte.

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für den spannenden Vortrag. Ich wünschte, dass Ihre Planungen und das, was Sie vorgestellt haben, auch eine Ideengrundlage für das wären, was wir im Bereich des Bundesverkehrswegeplans machen. Allein mir fehlt der Glaube, dass es so ist. Alles, was ich im Moment mitbekomme, ist, dass wir bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans genauso weitermachen, wie wir es bisher wissen. Wir haben eine Kosten-Nutzen-Analyse und schreiben Projekte fort, egal, ob das auf die Klimaziele einzahlt oder nicht. Im Moment gibt es eine Bedarfsplanüberprüfung. Es soll ein Dialogprozess angestoßen werden. Das war auch Ausgangspunkt des Koalitionsvertrags mit den Umweltverbänden usw., um zu anderen Zielmaßnahmen zu kommen. Ich habe ein bisschen das Gefühl, dass das eher eine Chimäre ist und man versucht, sich um das Thema herumzuwursteln. Wann kommt dieses Umschwenken in dem, was wir im Bundesverkehrswegeplan machen, auf uns zu? Kommt es überhaupt?

Wird es vielleicht so kommen, dass wir nur über den Klageweg zu einer anderen Umstrukturierung des Bundesverkehrswegeplanes kommen, weil es endlich justiziabel ist, dass wir die Generationengerechtigkeit da erreichen wollen?

Sie haben im Zusammenhang mit der Mittelausstattung gesagt, kleinere Maßnahmen gehen, große aber nicht. Wir haben einen Haufen Geld in diesem Bundesverkehrswegeplan. Von daher halte ich diese Aussage für hinterfragenswert. Man müsste es einfach nur anders einsetzen. Ich frage mich, warum wir nicht zu einem Moratorium kommen, uns diese ganzen Geschichten mit einem bisschen Abstand angucken und eine völlig andere Planung aufsetzen. Ich sehe im Moment ein Weiter-So und kein Umlenken.

Herr Prof. **Dr. Walther**: Das sind alles sehr gute Fragen. Ich fange mit der letzten an. Ich bin vielleicht falsch verstanden worden. Ich habe nicht gesagt, dass die großen Projekte, die wir angeschoben haben, falsch sind. Ich habe nur gesagt, so langsam, wie sie kommen, tragen sie zu den zwingenden Zielen 2030 wahrscheinlich nicht mehr viel bei.

Man muss auch ehrlich sagen, wir alle haben noch ganz tief drin: Die Bahn ist das umweltfreundliche Verkehrsmittel. – Das ist sie auch. Aber die Definition der Umweltfreundlichkeit für die Bahn wird sich ändern. Je grüner die Straße ist, desto marginaler ist der Effekt der Verlagerung. Das muss man sich ehrlich sagen. Bis 2030 sind die Effekte durch Verlagerung bei der Schiene hoch. Je grüner die Straße wird, desto geringer sind die CO₂-Effekte.

Wieso investieren wir weiter in die Bahn, und zwar absolut zu Recht? Das ist einmal die Energieeffizienz. Stahl auf Stahl ist einfach besser als Gummi auf Asphalt. Faktor drei bis sechs. Das ist überhaupt keine Diskussion, dass wir in die Bahn investieren. Es geht um die optimale Ausnutzung bestehenden Verkehrsraums – was über die Bahn geht, würden wir gar nicht mehr auf die Straße kriegen –, und es ist die Daseinsvorsorge. Nur, je grüner die Straße wird – und sie muss grüner werden –, desto geringer ist der Effekt für die Schiene, was CO₂ angeht.

Ja, wir investieren in die Schiene. Wir brauchen auch noch hier und da im Straßennetz Entlastungen auf ganz großen Korridoren. Mir war wichtig zu sagen, wir haben bald 2023. Das heißt, wir haben noch sechs bis sieben Jahre bis 2030, und wir reden immer noch so, als wäre 2030 weit weg. Jetzt müssen wir uns überlegen, was wir in sechs bis sieben Jahren noch machen können. Deswegen habe ich Maßnahmen aufgezählt, die in sechs bis sieben Jahren noch was schaffen. Zum Beispiel die berühmte Südbahn auf der Schiene von Ulm nach Friedrichshafen ist jetzt endlich nach 20 Jahren elektrifiziert worden. Die Effekte können wir uns jetzt gutschreiben, aber weitere Elektrifizierungsprojekte, die so lange brauchen, brauchen wir uns nicht mehr bis 2030 gutschreiben.

Was ändert sich im Ministerium? Das eine ist, die Bedarfsplanüberprüfung findet jetzt vor einem angepassten Szenario statt. Sie wird keine Bedarfsplanüberprüfung auf Projektebene sein. Das zeigt aber auch, dass man die Bedarfsplanüberprüfung möglichst schlank hält, weil man weiß, es geht in eine andere Richtung. Es wird sogar zwei verschiedene Szenarien geben. Das hat es im Ministerium noch nicht gegeben, weil man sich damit natürlich für eine Diskussion offen macht, weil jedes Projekt vor jedem Szenario anders wirkt. Da tut sich was Erhebliches, indem man zwei Szenarien anfertigt. Das dauert deswegen auch ein bisschen länger.

Der Klageweg. Ich habe es skizziert. Ich will Sie nicht zu einer Klage motivieren, aber ja, das ist genau das, was vom letzten Bundesverkehrswegeplan – – Für den Gesamtplan ist diese SUP-Untersuchung durchgeführt worden. Aber es ist in dem Sinne keine Alternative mehr untersucht worden. Das entspricht sicher nicht den Anforderungen dessen, was nachträglich durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts reingekommen ist. Das ist sicherlich ein Weg, mit dem man die Diskussion noch mal aufmachen kann, würde ich sagen.

Die letzte Information ist, ja, es laufen Besprechungen im Ministerium, durchaus auch in der Vorbereitung des Verbändedialogs, den der Minister zu einem Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan angekündigt hat. Es ist genau dieser spannende Punkt, den ich versucht habe, hier darzustellen. An diesem Übergang von der Angebotsplanung zur nachfrageorientierten Planung mit komplett anderen Maßnahmen arbeitet sich das Ministerium schon ab. Das ist ein Methodenwechsel nach 40 bis 50 Jahren. Wenn ich das sagen darf, ich sitze da auch in dem einen oder anderen Projekt. Wir versuchen, das zu treiben.

SV Dieter Posch: Ich habe eine Verständnisfrage. Sie haben das Urteil des Bundesverfassungsgerichts erwähnt. Wenn ich das richtig sehe, sind nur Vollzugsmaßnahmen gerichtlich überprüfbar, der Bundesverkehrswegeplan selbst in toto nicht. Sehe ich das verkehrt? Ich habe es zumindest bisher so verstanden. Der Bundesverkehrswegeplan, sagen mir manche Leute boshaft, ist im Grunde nur eine Ansammlung von Wünschen, die von unterschiedlichen Aufgabenträgern weitergetragen werden. In Ihrem Vortrag hatte ich den Eindruck als sei dieser Bundesverkehrswegeplan, ob in alter oder neuer Form justizierbar. Vielleicht könnten Sie das noch mal erklären.

Sie haben für mich sehr interessant zwischen dem Bundesverkehrswegeplan und dem Erhaltungsplan vor dem Hintergrund der Brückenproblematik differenziert. Könnten Sie noch etwas mehr zu den Kriterien dieser Erhaltungsplanung sagen? Die Zahl der erneuerungsbedürftigen Brücken in der Bundesrepublik ist horrend, und zwar nicht nur derjenigen, die eins zu eins wieder aufgebaut werden können, sondern insbesondere derjenigen Brücken, die eine besondere Funktion haben und bei denen gleichzeitig häufig der Wunsch geäußert wird, z. B. eine zusätzliche Spur vorzusehen etc. Die Kriterien müssten sich ja außerhalb der Aufstellungskriterien des Bundesverkehrswegeplans bewegen.

Sie haben mehr als eine Etikettenänderung hin zum Mobilitätsplan genannt. Welche rechtliche Qualität sollte der denn haben?

Herr Prof. **Dr. Walther:** Ich habe nicht darüber befunden, ob der BVWP justizierbar ist oder nicht. Aber das Urteil des Bundesverfassungsgerichts sagt sehr klar, alle Abwägungsprozesse, und dazu gehört jede Projektentscheidung und der BVWP als Summe von Projektentscheidungen damit auch, müssen nachweisen, dass sie diesem Prinzip der Generationengerechtigkeit, das heißt der Einhaltung der Minderungsziele, genügen. Es ist die Aufgabe an den neuen Mobilitätsplan, das zu erarbeiten. Es ist auch ganz klar, dass wir das für jedes einzelne Projekt, das wir

jetzt angehen, nachweisen müssen. Ich sehe da auch noch größere Probleme. Was soll sozusagen die Ziellinie sein? Muss ich mit jedem Projekt 40 % CO₂ einsparen? In welchem Untersuchungsraum? Das hängt schon allein von dem Untersuchungsraum ab.

Ich habe nicht gesagt, dass die Durchführungsverordnungen zu diesem Thema alle schon in der Kiste sind. Aber es wird bei Themen evident werden, die Ihnen sehr geläufig sind. Die übliche Ortsumgehung beruht meistens darauf, dass der Weg länger wird, aber man schneller fahren kann. Je länger der Weg ist, desto mehr CO₂-Verbrauch. So lange unsere Flotte nicht schon ganz grün ist, werden Sie diese CO₂-Mengen – – In der standardisierten Bewertung von öffentlichem Nahverkehr ist der Preis pro Tonne CO₂ in Analogie zum European Trading System auf 670 Euro gesetzt worden. Wenn Sie solche Wertansätze haben, kann kriegen Sie keine Ortsumgehung mehr durch. Da ist der Kosten-Nutzen-Quotient einfach zu schlecht. Da wird es unmittelbar wirken, ohne dass man genau sagt, so und so viel Minderung wäre es, damit es den Normen des Gerichts entspricht. Bei den Durchführungsverordnungen ist man ganz am Anfang. Das Urteil ist jetzt eineinhalb Jahre alt oder so. Wie gesagt, viele, viele Dinge folgen daraus zur Straßenverkehrsordnung, zur Projektbewertung, zum Gesamtplan. Da ist viel zu tun. Der jetzige BVWP kann dem gar nicht entsprechen. Aber man muss nach und nach daran arbeiten, dass es in den Updates so berücksichtigt ist.

Die Zielvorstellungen, die wir im Ministerium diskutieren, ist, dass wir Szenarien entwickeln, die diesen Klimaschutzziele genügen. Für ein Gesamtszenario können Sie diesen Nachweis erbringen. Damit ist es dann im Prinzip auch justiziabel, wenn Sie die Minderungsziele im Sektor einhalten. Das ist die Aufgabe, sich den Mobilitätsplan so zu entwickeln, solche Szenarien zu entwickeln und im Zweifelsfall die Maßnahmen über den Infrastrukturhorizont hinaus zu erweitern, um diese Ziele zu erreichen.

Erhaltungsplanung, ja. Weil wir jahrelang nicht viel gemacht haben, haben wir inzwischen die Situation, dass wir arbeiten, wo es brennt. Momentan haben wir keine andere Chance. Obwohl es bremst, haben Sie noch sogenannte Eingreifzeiträume. Das sind durchaus zwischen zwei und drei Jahren. Sie können mit einfachen Erhaltungsmaßnahmen die Lebensdauer noch verlängern. Dann kann entsprechend früher oder später eingesetzt werden. Genau da setzen gerade die Optimierungen ein; denn es ist klar, wenn Sie ein Bauwerk machen und auch das Bauwerk auf der Alternativroute machen, dann bricht Ihnen der Verkehr zusammen. Unsere Netze sind komplex. Trotzdem will man möglichst viel auf einmal machen. Da setzen diese Optimierungsverfahren gerade an: Was kann ich bündeln, ohne dass der ganze Verkehr zusammenbricht, und das noch mit den Randbedingungen der Finanzierung, die ich habe, abgleichen? Das sind mehr Probleme aus dem Operation Research als dass es erst mal per se um eine Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen geht. Wir sind auf der Stufe, dass wir wissen, es ist ganz viel zu tun, und wir versuchen, Optimierungsmodelle zu fahren, sodass wir möglichst viel gleichzeitig tun können.

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Herr Professor, ich gratuliere. So geht ein wissenschaftlicher Vortrag. – Wenn Deutschland als viertgrößte Wirtschafts- und Industrienation der Welt die Klimaziele erreicht, um wie viel verändert das den globalen Ausstoß?

Herr Prof. **Dr. Walther:** Gute Frage. Das kann ich Ihnen jetzt natürlich nicht in Maß und Zahl sagen. Aber ich kann Ihnen meine Meinung sagen, warum wir sie erreichen müssen. Das ist schlichtweg die Vorbildfunktion, die Deutschland hat. Wenn Deutschland seine Ziele schon nicht reißt, dann haben ganz viele ein Argument, es auch nicht zu tun. Klar können wir das Rennen nur weltweit gewinnen. Aber wir brauchen trotzdem national ambitionierte Ziele. Deutschland hat noch eine Vorreiterrolle, und ich hielte es international und für die ganze Entwicklung für eine Katastrophe, wenn wir es nicht schaffen.

(Beifall Abg. Dirk Bamberger und Abg. Katy Walther)

Abg. **Katy Walther:** Ich finde den Gedanken mit der Erhaltungsplanung sehr gut nachvollziehbar. Wir haben in Hessen auch den Erhalt von Neubau. Wie ist es, wenn man die Bestrebungen des Bundes ansieht? Sind wir bei den 70 %, die in den Erhalt gehen, und 30 % in den Neubau, oder gibt es diese Aufschlüsselung für das, was der Bund macht?

Herr Prof. **Dr. Walther:** Die Bilanz ist noch nicht gezogen. Ich kann Ihnen auch das nicht in Maß und Zahl sagen. Aber Sie sehen, was bei der Bahn passiert. Wir schimpfen alle, aber da wird echt Erhaltung angegangen. Nächstes Jahr Frankfurt–Mannheim mit dollsten Nebenwirkungen. Der Nahverkehr wird auf 60 km per Bus geregelt. Es gibt erhöhte Finanzierungszusagen von Minister Wissing für die Erhaltung der Bahn. Das hat ganz klar Priorität. Wir haben ein sehr gut ausgebautes Netz. Es ist sicher nicht so, dass wir am Hungertuch nagen. Wir können viel, viel mehr bewirken, wenn wir unser Netz wieder in einen guten Zustand bringen. Verzeihen Sie mir, wenn ich sage, in der politischen Diskussion beginnt jede Rede mit: Eine stabile Infrastruktur ist das Rückgrat unserer Wirtschaft. – Das setzt manchmal eine Monokausalität voraus: Haben wir die richtige Infrastruktur, dann läuft es schon. – Das ist natürlich nicht so. Wir brauchen noch die Absatzmärkte, die Fachkräfte usw. usf. Aber bei der Erhaltungsplanung stimmt es. Meistens ist es bei der Erhaltungsplanung so, dass genau aus einem funktionierenden Set von Faktoren für die Produktion einer rausfällt. Das ist der Verkehr oder die Infrastruktur. Ich kann riesige Wirkung erzeugen, wenn ich den letzten fehlenden Produktionsfaktor wieder in die richtige Größenordnung bringe. Es ist absolut richtig und unzweifelhaft, dass man die Erhaltung priorisiert. Das wird in großem Maße gemacht. Wo am Ende 70 rauskommt, weiß ich nicht. Aber diese ganz große Unsitte, dass da reichlich Erhaltungsmittel in Neubau umgewidmet wurden, ist schon deutlich gestoppt.

SV **Dieter Posch:** Wir diskutieren ja auch über die künftige Struktur einer Klimaverträglichkeitsprüfung. Wird diese Klimaverträglichkeitsprüfung auch Gegenstand der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans sein oder eine Klimaverträglichkeitsprüfung parallel zur UVP heute im jeweiligen Einzelfall?

Herr Prof. **Dr. Walther:** Beides. Die wird sicher für die einzelnen Infrastrukturen durchgeführt werden müssen, und sie wird auch umfangreich sein. Es ist ja nicht nur, was der Verkehr an Umwelt- und Klimaeffekten hat. Es ist allein schon der Bau von Infrastrukturen. Beton ist hoch CO₂-emittierend in seiner Herstellung und Verarbeitung. Das wird integriert betrachtet werden. Ich denke, wie auch immer sich ein Mobilitätsplan auch aus Maßnahmen der Infrastruktur zusammensetzen wird, wird es integrativ nach oben zu verfolgen sein.

Vorsitzende: Ich sehe keine weiteren Nachfragen. Dann bedanke ich mich bei Ihnen, Herr Prof. Dr. Walther, für den spannenden Vortrag. Ich frage meine Kolleginnen und Kollegen. Wir hatten das Angebot eines kurzen Nachschlages. – Bitte schön, ich gebe Ihnen das Wort.

Frau **Dr. Kalleicher:** Vielen Dank. Ich darf mich kurz vorstellen. Mein Name ist Dorothea Kalleicher. Ich bin Prokuristin bei der traffiQ und leite die Geschäftsstelle der LAG ÖPNV Hessen. Herr Petersen hat eben in seinem Vortrag ausgeführt, dass die lokale Ebene unterproportional von den steigenden Mitteln von Bund und Land profitiert hat. Ich möchte gerne für Hessen ergänzen, dass man das wirklich bestätigen kann. Die Zuwendungen für den lokalen Verkehr sind quasi seit der Gründung nicht mehr erhöht worden. Seit über 15 Jahren wurde auch in der absoluten Höhe kein Inflationsausgleich gewährt, sondern ein konstanter Betrag wurde an die einzelnen Kommunen verteilt.

Wir haben natürlich die Coronahilfen bekommen. 100 % Auffüllung. Dafür sind wir sehr dankbar. Wir haben dank Ihrer Initiativen im Landtag zusätzliche Mittel für das Schülerticket Hessen bekommen, nämlich die 20 Millionen Euro pro Jahr. Wir haben seit 2019 auch einen Hessenindexausgleich bekommen. Diese beiden Positionen sind aber jetzt in die Finanzierungsvereinbarung der Verbände eingeflossen und sind noch nicht für die lokale Ebene gesichert. Mein Hinweis wäre, dafür Sorge zu tragen, dass das, was Sie gewünscht haben, nämlich dass das an die lokale Ebene weitergeleitet wird, auch dort ankommt.

Ein weiterer Vorschlag war auch eine Frage von Ihnen. Wie kann man das mit dem Deutschlandticket gegebenenfalls über die Tarifschiene sattelfest machen, und zwar auch für die ländlichen Regionen, die heute von der Einnahmeverteilung profitieren? Da müsste man zwei Aspekte beachten. Zum einen muss eine Alteinnehmersicherung garantiert werden, damit das, was an Fahrgeleinnahmen heute auf der lokalen Ebene landet, auch zukünftig dynamisiert dort verbleibt. Das wäre das eine.

Eine zweite Idee wäre, man könnte das PBefG erweitern. So, wie man dort früher die 45a-Mittel für die Schüler als Ausgleichszahlung etabliert hat, könnte man heute eine Auffüllung der Preisentgelte für das Deutschlandticket auf die heutigen Preisniveaus bei der heutigen Einnahmeaufteilung vornehmen. Das wäre eine Möglichkeit, die vielleicht zur Diskussion kommen könnte. – Ich bedanke mich recht herzlich, gratuliere Ihnen zur 25. Sitzung und bedanke mich, dass der ÖPNV so rege bei Ihnen diskutiert wird.

(Beifall)

Vorsitzende: Danke schön, auch für Ihre Initiativen, die Sie an uns weitergegeben haben. Vielen Dank. – Wir sind jetzt am Ende des öffentlichen Teils und steigen nun in den nicht öffentlichen Teil ein.

Wiesbaden, 18. Januar 2023

Protokollführung:

Vorsitz:

Swetlana Franz

Sabine Bächle-Scholz