

Stenografischer Bericht

– ohne Beschlussprotokoll –

öffentliche Anhörung

20. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

19. August 2020, 14:08 bis 15:13 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Janine Wissler (DIE LINKE)

CDU

Dirk Bamberger
Jürgen Banzer
Birgit Heitland
Andreas Hofmeister
Heiko Kasseckert
Markus Meysner
J. Michael Müller (Lahn-Dill)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vanessa Gronemann
Markus Hofmann (Fulda)
Kaya Kinkel
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Stephan Grüger
Knut John
Marius Weiß

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel
Andreas Lichert

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas
Oliver Stirböck

DIE LINKE

Janine Wissler (Vorsitz)

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Christian Richter-Ferenczi / Ilka Heil
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 SPD: Milena Stuhlmann
 AfD: Meysam Ehtemai / Alexander Fries
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
AL-WAZIR, TAREK	JA	HMWEVW
Holmann, Felix	RD'in	HMWEVW
Gerschütz, Verena	Regierungs-	HMWEVW
Sochs, Frank	TA	HMWEVW
Muthmann, Thilo	RD'in	HMWEVW
Bellen, Jörg	BDin	HMWEVW
Dr. Roland Frank	MR	HMdF
Uhl, Carsten	VA	HMWEVW
Xnapp, Kirsten	RD'in	"
Friedländer, Pascal	MR'in	HMWEVW

Teilnehmerliste:

Institution	Name	Teilnehmer
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main		
Hessischer Städtetag Wiesbaden	Geschäftsf. Direktor Dr. Jürgen Dieter	teilgenommen
HEAG mobilo GmbH Darmstadt		
HEAG mobilo GmbH Darmstadt	Geschäftsführer Matthias Kalbfuss	
Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-Gesellschaft AG (KVG) Kassel (vertritt auch NVV)	Dr. Thorsten Ebert	teilgenommen
LAG ÖPNV Hessen Frankfurt	Stellv. Vorsitzender Uwe Koch	teilgenommen
PRO BAHN Landesverband Hessen e. V. Frankfurt	Landesvorsitzender Thomas Kraft	
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Hofheim am Taunus	Geschäftsführer Prof. Knut Ringat	
RTW Planungsgesellschaft Frankfurt	Geschäftsführer Horst Amann	
Stadt Frankfurt Dezernat VI - Verkehr Frankfurt	Stadtrat Klaus Oesterling	teilgenommen
Stadt Kassel – Magistrat/Rathaus Kassel	Oberbürgermeister Christian Geselle	
Stadt Wiesbaden Dezernat V - Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr Wiesbaden	Dr. Jakob Hebsaker	teilgenommen
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Lan- desgruppe Hessen Frankfurt	Geschäftsführer Bernhard Gässl	teilgenommen
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) Frankfurt		
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Hessen e. V. Kassel	Politischer Geschäftsführer Heiko Nickel	
Absagen/entschuldigt		
Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V. Wiesbaden		entschuldigt
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		entschuldigt
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV Kassel	Geschäftsführer Steffen Müller	entschuldigt (vertr. durch Dr. Ebert, KVG)
Regionalverband FrankfurtRheinMain Frankfurt	1. Beigeordneter Rouven Kötter Verbandsdirektor Thomas Horn	entschuldigt
Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) Frankfurt		entschuldigt

Institution	Name	Teilnehmer
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) Mannheim	Volkhard Malik	entschuldigt
Wissenschaftsstadt Darmstadt - Dezernat I Darmstadt	Katharina Metzker Amtsleiterin	entschuldigt

Protokollführung: Sonja Samulowitz
Heike Schnier

Öffentliche Anhörung zu dem

Gesetzentwurf

Fraktion der SPD

Zweites Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes

– Drucks. [20/1628](#) –

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA 20/10 –

(verteilt: Teil 1 am 11.08.2020)

Vorsitzende: Meine Damen und Herren! Ich darf Sie alle ganz herzlich zur 20. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen begrüßen. Für die Verspätung bitte ich um Entschuldigung. Sie ist der Tatsache geschuldet, dass die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses gemeinsam mit denen des Umweltausschusses an einem runden Tisch zum Thema Tourismus – was auch gerade ein drängendes Thema ist – teilgenommen haben. Der runde Tisch ging um 14 Uhr zu Ende; daher kam es zu ein paar Minuten Verspätung.

Ganz besonders begrüße ich die Anzuhörenden. Herzlichen Dank, dass Sie hierhergekommen sind, und ganz herzlichen Dank für Ihre schriftlichen Stellungnahmen. Ich begrüße die Abgeordneten – ich hoffe, Sie hatten eine erholsame Sommerpause –, und ich begrüße Herrn Staatsminister Al-Wazir.

Wir beginnen mit der Anhörung. Angesichts der Zahl von sechs anwesenden Anzuhörenden schlage ich vor, dass wir diese im Zusammenhang vortragen lassen und dann in die Fragerunde einsteigen. – Dem widerspricht keiner. Dann können wir das so machen.

Wir haben Ihre schriftlichen Stellungnahmen gelesen. Es gibt keine strikte Redezeitbegrenzung, aber es wäre gut, wenn Sie mit drei bis vier Minuten Redezeit hinkämen. – Als Erstem gebe ich Herrn Dr. Dieter für den Hessischen Städtetag das Wort.

Herr **Dr. Dieter:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Es freut mich sehr, dass ich hier als Vertreter des einzigen Straßenbahnen betreibenden Spitzenverbands sprechen darf. Die übrigen Kollegen sind wohl deswegen nicht anwesend, weil es bei ihnen keine Straßenbahnen gibt.

Die Position ist klar. Es ist eine schöne Koinzidenz; denn das, was in diesem Antrag steht, dem Beschluss des zuständigen Fachausschusses des Hessischen Städtetags entspricht, der eine breite Zustimmung erfahren hat.

Die Gründe sind auch klar. Wir erwarten, dass dem Umbau unserer Städte in Richtung Straßenbahn nicht nur durch den Bau neuer Linien, sondern auch durch die Instandhaltung, also die Erneuerung der alten Linien Rechnung getragen wird. Das ist in dem vorliegenden Gesetzentwurf zutreffend begründet: dass Straßenbahnen besonders effiziente Verkehrsmittel sind, aber vor allen Dingen auch ökologisch günstige Bedingungen vorfinden. Der schienengebundene Verkehr ist, auch unter den Aspekten eines klimafreundlichen und stauvermeidenden Verkehrs, das richtige Verkehrsmittel. Bisher ist es

nicht möglich, solche Erneuerungsarbeiten vorzunehmen; das Gesetz erlaubt es nicht. Das haben wir schon in einer früheren Anhörung kritisch angemerkt. Deswegen sind wir froh darüber, wenn diesem Gesetzentwurf Folge geleistet wird.

Wir freuen uns natürlich, wenn die Mittel insgesamt sukzessive ausgebaut werden und damit auch den Städten, die selbst keine Straßenbahnen haben, mittelbar Rechnung getragen wird; denn dann hat der Herr Minister die Möglichkeit, Mittel auch an die Städte zu vergeben, die keine Straßenbahnen haben, und sie so mit weiteren Zuweisungen für die Veränderungen ihrer Verkehrsbedingungen im Sinne der Verkehrswende zu unterstützen.

All das steht weitgehend in unserer Stellungnahme. Ich bin gern bereit, Ihre Fragen und kritischen Anmerkungen entgegenzunehmen.

Herr **Dr. Ebert**: Sehr geehrte Vorsitzende, Herr Minister, meine Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank, dass wir zu dem Thema Stellung nehmen dürfen. Heute Morgen ist eine Studie veröffentlicht worden, in der steht, dass die Menschen mehr Angst vor den Folgen des Klimawandels hätten als vor Corona. Das fand ich sehr interessant; denn wir haben gerade eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Menschen während der Pandemie durchgeführt. Viele Menschen haben aus eben dem Grund – um das Thema Klimawandel bzw. Klimaschutz nach vorne zu bringen – sehr deutlich gesagt: Wenn die Pandemie zu Ende ist, werden wir häufiger Bus und Bahn fahren als vor Corona.

Sämtliche Ziele, die man sich in Hessen oder anderswo in Bezug auf das Thema Klimaschutz gesetzt hat, sind nur über eine deutliche Mobilitätswende zu erreichen. Zu einer Mobilitätswende gehört ganz sicher der Ausbau des ÖPNV. Zum Ausbau des ÖPNV wiederum gehören mehr Fahrzeuge. Verzeihen Sie mir, dass ich diese einfachen Zusammenhänge hier so darstelle, aber so einfach ist die Lage.

Hinzu kommt der Aspekt – wir haben es eben schon von Dr. Dieter gehört –, dass wir kontinuierlich Ersatzinvestitionen tätigen müssen. Um das am Beispiel der Kasseler Verkehrsgesellschaft darzustellen: Wir stehen vor der Ersatzbeschaffung von 32 Straßenbahnen; das ist ein Investitionsvolumen von ungefähr 100 Millionen €. Wir ersetzen dadurch Straßenbahnen, die wir vor ca. 20 Jahren gekauft haben. Wenn wir sie ersetzen – bis dahin gehen noch fünf Jahre ins Land; Beschaffungsprozesse dauern in dem Bereich so lange –, ersetzen wir alte Fahrzeuge, die noch gefördert wurden und seinerzeit halb so teuer waren.

Jetzt bezahlen wir 3 Millionen €; damals waren es 1,5 Millionen €. Das heißt, uns fehlt dann bei der Ersatzbeschaffung nicht nur die Förderung, sondern wir dürfen auch noch doppelt so viel bezahlen wie vor 20 Jahren. Man kann absehen, dass das die Städte und die Kommunen – ich rede besonders von denen, die Straßenbahnen haben – langfristig überfordern wird, schon was den Erhalt des Systems betrifft. Deswegen sind wir sehr froh, dass diese Diskussion wieder aufkommt.

Den gleichen Anlass hatten wir vor zwei oder drei Jahren, als wir erstmals über das MobiFÖG geredet haben. Damals ging es um das Thema Infrastruktur. Auch da war die Aussage des Hessischen Städtetags und unseres Verbandes: Wenn wir keine Förderung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur bekommen – ich habe mich damals für Kassel sehr deutlich positioniert –, wird es in zehn Jahren keine Straßenbahnen in Kassel mehr geben. – Wir haben da einen sehr großen Schritt gemacht. Dafür sind wir dem Land

Hessen sehr dankbar. Inzwischen sind die ersten Förderungen daraus bewilligt. Das hilft uns sehr. Aber es ist nur ein Teil dessen, was wir brauchen. Der zweite Teil ist, dass wir für die Sicherung des ÖPNV in den Städten auch die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen brauchen – auf welchem Weg auch immer. Der Weg, der hier vorgeschlagen wird, ist ein sehr praktikabler und guter. Deswegen unterstützen wir das.

Wir haben dann natürlich zusätzliche Finanzbedarfe. Sie können es sich anhand des Kasseler Beispiels ausrechnen. Herr Oesterling – und auch die Kollegen aus Darmstadt, für die zu äußern ich mir jetzt erlaube –, ich glaube, es wird keine große Geschichte sein, den Finanzbedarf der nächsten zehn oder auch 20 Jahre darzustellen. Den bekommt man relativ schnell heraus.

Ein Hinweis: Mit Bezug auf das MobiFöG kamen zusätzliche Finanzbedarfe wegen der Förderung der Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur. Es gab aber inzwischen auch eine deutliche Weiterentwicklung beim GVFG des Bundes. Zunächst einmal wurden die Beträge von 330 Millionen € auf 2 Milliarden € ab dem Jahr 2025 angehoben. Es ist jetzt auch gelungen, dass nahezu alle Maßnahmen der Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur – wir stehen, sagen wir einmal, sehr kurz davor; das Ministerium unter Herrn Al-Wazir hat sehr intensiv daran gearbeitet – aus Bundesmitteln, nämlich aus den angehobenen GVFG-Mitteln, gefördert werden. Daher würden wir uns freuen, wenn die freien Budgetmittel für die Fahrzeugförderung verwendet würden. Natürlich freuen wir uns auch, wenn die Mittel insgesamt weiter angehoben werden. Wir haben jetzt mindestens 100 Millionen €. Alles Weitere steht in unserer Stellungnahme.

Herr **Koch**: Frau Vorsitzende, Herr Staatsminister! Vielen Dank für die Einladung. Ich komme aus einem Landkreis; in einer Kleinstadt gibt es andere Themen. Trotzdem ist das, was heute vorgeschlagen wird, sehr wichtig; denn unser Kreis ist ein Teil der Region Kassel, und wir begreifen uns auch als solchen. Insofern sind auch Straßenbahnen wichtig. Wir müssen es erst einmal hinbekommen – das ist auch ein Petitum –, dass die Mittel insgesamt aufgestockt werden.

Es gibt noch andere Themenfelder. Meine beiden Vorredner haben viel zu Straßenbahnen gesagt. Mir ist es wichtig, dass man aus kleineren Orten in größere kommt und dass man Mobilitätsketten bildet, auch über Verbindungen z. B. mit dem Radverkehr. Wir sind froh, dass wir auch mit einigen Vertretern Ihres Hauses darüber im Austausch sind; denn es ist aus unserer Sicht wichtig, Ihnen die Erfahrungen an der Basis übermitteln zu können, und es ist auch notwendig, diese Praxisanteile einzubringen, um Ihnen das Gefühl zu geben, die richtigen Entscheidungen zu treffen. In den Gesprächen, die ich mit Vertretern Ihres Hauses haben durfte – mit dem Herrn Staatsminister und anderen –, ist immer das Feedback gekommen, dass das die richtige Entwicklung ist.

Ich möchte ein Themenfeld beleuchten: alternative Antriebe. Zurzeit ist es so, dass es in vielen kleineren Kommunen und auch in unserem Kreis aufgrund der Pandemie und sonstigen Haushaltslagen nicht möglich sein wird, sich mehr zu engagieren. Deswegen würden wir uns freuen, wenn es, neben den Themen, die hier schon genannt worden sind, auch da noch weitergehen könnte.

Aber erst einmal zu dem, was heute gesagt wurde: Straßenbahnen. Die RegioTram und dergleichen werden nur funktionieren, wenn es eine entsprechende Ersatzbeschaffung gibt. Es ist mir sehr wichtig – das können Sie ebenfalls unserer Stellungnahme entnehmen –, dass man auch bei der Unterhaltung etwas auf die Reihe bringt; denn da geht es, wie mein Vorredner Ihnen bestätigen kann, um ganz viele Sachen, nicht nur um das

rollende Material. Schauen Sie sich an, was der DB bei Brückenbauwerken und anderen Bauwerken passiert ist. Das darf einfach nicht sein, ist aber passiert. Das müssen wir schleunigst nachholen. Alles Weitere kann unserer schriftlichen Stellungnahme entnommen werden.

Herr **Oesterling**: Frau Vorsitzende, Herr Minister! Auch ich bedanke mich für die Einladung zu der Anhörung in diesem schönen, kühlen Plenarsaal. Die Stadt Frankfurt am Main ist in der Situation, dass sie schon heute etwas mehr als 80 % des innerstädtischen Verkehrs elektromobil abwickelt: mit E-Bussen und E-Straßenbahnen. Der Busverkehr hat bei uns eine nachrangige Bedeutung. Aber es ist natürlich notwendig, dass die E-Busse gefördert werden, damit wir auch in Frankfurt-Harheim und in Frankfurt-Nieder-Erlenbach die Luftqualität verbessern können. Aber die Verbesserung der Luftqualität im Stadtkern können wir nur mit schienengebundenen Fahrzeugen hinbekommen, sowohl was die Ersatzbeschaffung als auch was den Ausbau des Systems angeht. Wir beschaffen im Moment 22 U-Bahn-Wagen und 45 Straßenbahnwagen. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 180-Millionen €. Das ist ein ziemlicher Brocken, den wir allein stemmen müssen.

Wie sieht es in anderen Bundesländern aus? In Bayern werden Straßenbahnen und U-Bahnen bis zu 50 % durch den Freistaat gefördert; bei verkehrspolitischer Bedeutung steigt der Anteil auf bis zu 80 %. Ein praktisches Beispiel: Die Stadt Nürnberg beschafft im Moment zwölf Straßenbahnwagen und fünf U-Bahn-Wagen. Die Straßenbahnen werden mit 40 % des Anschaffungspreises vom Freistaat gefördert, die U-Bahnen mit 25 %. Das Investitionsvolumen insgesamt beträgt 25 Millionen €.

In Rheinland-Pfalz – es gibt dort zwei Verkehrsbetriebe, die Straßenbahnen haben: Mainz und Ludwigshafen – fördert die Landesregierung die Beschaffung von Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten, höchstens jedoch mit 1 Million € je Fahrzeug. Da die beiden Verkehrsbetriebe in Rheinland-Pfalz Schmalspurbahnen haben, wodurch die Fahrzeuge etwas kostengünstiger in der Anschaffung sind, wird ein Drittel der Anschaffungskosten abgedeckt, wenn die Landesregierung 1 Million € dazugibt.

In Sachsen beschafft Leipzig zurzeit 20 Niederflurfahrzeuge für die Straßenbahn. Der Freistaat Sachsen – bekanntlich nicht eines der reichsten Bundesländer – bezuschusst die Beschaffung der 20 Niederflurfahrzeuge mit insgesamt 34 Millionen €, was 60 % der zu schussfähigen Kosten entspricht.

In Niedersachsen ist das Finanzierungssystem ein bisschen anders. Jedes Land macht das – das ist historisch gewachsen – etwas anders. Das Land Niedersachsen bedient sich bei der Finanzierung der Fahrzeuge der Landesnahverkehrsgesellschaft. Die Landesnahverkehrsgesellschaft ist eine 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen. Um die beiden Enden der Entwicklung aufzuzeigen: Für Braunschweig werden sieben Straßenbahnfahrzeuge mit 18,9 Millionen € gefördert, was 50 % der zuwendungsfähigen Kosten entspricht; Hannover hat im letzten Jahrzehnt insgesamt 146 Straßenbahnwagen beschafft, was durch die Landesnahverkehrsgesellschaft jeweils mit der Übernahme von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert worden ist.

Sie sehen, in anderen Bundesländern gibt es eine sehr viel großzügigere Förderkulisse. Wir würden es begrüßen, wenn wir seitens des Landes – es sind im Moment drei Betriebe, die schienengebundene Verkehrsangebote machen; ich hoffe, dass es in Zukunft vier sind – eine Unterstützung bekämen.

Das ist auch beim Ausbau schwierig. Wir bauen nicht nur die Straßenbahn in Frankfurt aus, sondern wir sind auch in guten Gesprächen mit Dreieich, Neu-Isenburg und Bad Vilbel darüber, die Straßenbahnstrecken über die Stadtgrenze hinaus zu verlängern. Dadurch entsteht natürlich auch in der Region ein erheblicher Bedarf an Fahrzeugen. Indirekt betrifft das auch Gemeinden und Städte im Umland.

Abschließend weise ich darauf hin, dass durch die unterschiedliche Förderpraxis eine Wettbewerbsverzerrung entsteht. Wenn E-Busse gefördert werden, was die zusätzlichen Kosten betrifft, die Schienenfahrzeuge aber nicht, verschiebt sich die Wirtschaftlichkeitsgrenze zuungunsten des Schienenverkehrs, was aber eigentlich nicht gewollt ist. Deshalb halten wir es für nicht akzeptabel, wenn auf die Dauer nur die „Gummibahn“ gefördert wird, die „Schienenbahn“ aber nicht. Daher unterstützen wir den Gesetzentwurf, der nach unserer Auffassung in die richtige Richtung geht.

Herr **Dr. Hebsaker**: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Wundern Sie sich nicht, dass ich hier sitze: Herr Stadtrat Kowol hatte leider kurzfristig einen wichtigen Termin und konnte darum nicht an der Anhörung teilnehmen.

Was wir zu sagen haben: Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden und die ESWE Verkehrsgesellschaft als lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt begrüßen den Entwurf zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes, wonach das Mobilitätsfördergesetz um die Förderung der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs ergänzt werden soll. Wir sind guter Dinge, dass die Stadt Wiesbaden in Zukunft davon profitieren wird. Auch die allgemeine Mittelaufstockung um jährlich zusätzliche 20 Millionen € bis zum Jahr 2024 empfinden wir als sehr begrüßenswert.

Allerdings sehen wir Schwierigkeiten bei der Wortwahl: so ähnlich ist es auch in der schriftlichen Stellungnahme des Rhein-Main-Verkehrsverbunds thematisiert. Wir halten es für zwingend notwendig, klarzustellen, dass der gewählte Begriff „Schienenpersonennahverkehr“, abgekürzt: SPNV, formal weder Straßen- noch Stadtbahnen umfasst. Diese gelten formal als „Öffentlicher Straßenpersonenverkehr“, kurz: ÖSPV. Wie bereits aus der Begründung des Gesetzentwurfs hervorgeht, besteht sein Ziel aber genau darin, eine Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und vermutlich auch von Stadtbahnen im Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes zu ermöglichen. Wenn wir diese klassische Definition von SPNV zugrunde legen, stellen wir fest, dass genau diese Intention in dem Änderungsantrag nicht gegeben ist. Um eine rechtlich vorbehaltlos mögliche Ersatzbeschaffung von Straßen- und Stadtbahnen im Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes zu gewährleisten, empfehlen wir darum dringend, die verwendete Terminologie zu präzisieren und auch die Förderung der Beschaffung von Stadt- und Straßenbahnen in den Gesetzestext zu integrieren.

Herr **Gässl**: Frau Vorsitzende, Herr Staatsminister Al-Wazir, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, Herr Stadtrat Oesterling! Wir möchten uns zunächst dafür bedanken, dass Sie uns heute hier eingeladen haben. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um klarzustellen, dass in der Gesamtheit des Mobilitätssystems der ÖPNV weiterhin ein wichtiges Thema sein wird; Herr Dr. Ebert hat die Herausforderung durch den Klimawandel angesprochen. Ganz aktuell haben wir als Branchenverband mit dem Bund und den Bundesländern – auch unter Beteiligung des Landes Hessen, Danke dafür – unter der Überschrift „BesserWeiter“ eine Kampagne gestartet, um ein klares Signal zu setzen,

dass sich die Bevölkerung nicht nur während der Pandemie, sondern auch in Zukunft auf einen sicheren, modernen ÖPNV verlassen kann.

Für das Mobilitätsfördergesetz, das seit 2018 in Kraft ist, möchten wir nach wie vor Danke sagen, und wir möchten auch unterstreichen, dass das MobiFöG ein wichtiger Baustein der Verkehrsfinanzierung ist. An dieser grundsätzlichen Zielsetzung sollte man weiter festhalten. An unserer positiven Bewertung hat sich seitdem nichts geändert. Im Gegenteil, wir sind der Meinung, dass, wie schon angesprochen wurde, vor dem Hintergrund des hohen Sanierungs- und Finanzierungsbedarfs aufgrund der Notwendigkeiten des Ausbaus, der Reaktivierung und der Elektrifizierung im Schienenbereich sowie – ein wichtiger Punkt für Mobilitätseingeschränkte – der Barrierefreiheit und der Digitalisierung, die ein immer wichtigeres Thema ist, weiterhin ein hoher Investitionsbedarf besteht und weitere Anpassungen in der Mitteldotierung notwendig sind.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf das im Gesetzentwurf angestrebte jährliche Hochlaufen der Mittel hin. Das unterstützen wir, auch vor dem Hintergrund – Herr Dr. Ebert hat es angesprochen – des zugleich erfolgenden Hochlaufs im GVFG des Bundes von in diesem Jahr 670 Millionen € auf 2 Milliarden €.

Zu dem von den anderen Anzuhörenden angesprochenen Fördertatbestand der Erst- und Ersatzbeschaffung der Schienenfahrzeuge: Auch das unterstützen wir, weisen aber in diesem Zusammenhang auf den sehr umfangreich gestalteten Förderkatalog in § 3 des Mobilitätsfördergesetzes hin. Das erklärt auch unser Insistieren darauf, eine weitere Ausweitung des Förderkatalogs mit einem weiteren Mittelhochlauf in Höhe der angesprochenen 20 Millionen € einhergehen zu lassen.

Zusammenfassend: Wir halten die Ergänzung des Gesetzes in der Sache für gerechtfertigt. Sie passt - umgangssprachlich gesagt – in die Zeit, auch nach der Pandemie, und ist aus unserer Sicht ein wichtiger Baustein zur Gestaltung der Verkehrswende in Hessen.

Vorsitzende: Herzlichen Dank an alle Anzuhörenden. – Herr Oesterling, ich gebe Ihnen noch einmal das Wort.

Herr **Oesterling:** Das ist eine protokollarische Pflicht: Es ist auch Herr Amann, der Geschäftsführer der RTW Planungsgesellschaft mbH, eingeladen worden. Herr Amann bittet, sein Fehlen zu entschuldigen, Er befindet sich seit gestern in Quarantäne.

Vorsitzende: Das ist eine plausible Entschuldigung. Wir wünschen ihm alles Gute. – Wir steigen in die Fragerunde ein. Als Erstem gebe ich Herrn Abg. Eckert das Wort.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank an alle Anzuhörenden: für ihre mündlichen Stellungnahmen und auch für ihre schriftlichen Eingaben; für die durchweg positive und unterstützende Sicht unseres Gesetzentwurfs, die mich darin bestätigt, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben; auch für die Hinweise bezüglich der formaljuristischen Betrachtung in den Details. Unsere Fraktion gehört zu den wenigen, die ihre Gesetzentwürfe selbst schreiben müssen und sie nicht von den Ministerien vorgeschrieben bekommen. Von daher herzlichen Dank. Wir wollen das gern mit aufgreifen.

Erstens. Ich habe eine Nachfrage zur Fahrzeugförderung. Auch in der ersten Lesung des Gesetzentwurfs im Plenum wurde immer wieder deutlich gemacht, dass das aufgrund des Wettbewerbsmodells in Hessen nicht förderfähig sein könnte und man deswegen diesen Weg nicht beschreiten könnte. Ich habe in Ihren schriftlichen Stellungnahmen gelesen, dass Sie die Förderung sehr wohl für möglich halten. Wenn Sie dazu noch etwas sagen könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

Zweite Frage. Wir haben eine Untergrenze im Gesamtfördervolumen, und der Haushaltsgesetzgeber legt jährlich fest, wie viel gefördert werden kann. Habe ich es richtig verstanden, dass Sie sagen, es ist wichtig, dass man auch über die gesetzgeberische Komponente eine Verlässlichkeit festschreibt, um Planungen ordentlich hochfahren und vorbereiten zu können, damit Sie wissen, in welchen Jahren wie viele Gelder zur Verfügung stehen, die dann tatsächlich für den Investitionsbedarf verausgabt werden? – Das sind meine zwei konkreten Nachfragen.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Auch ich möchte mich zunächst einmal bei allen Anzuhörenden sehr herzlich bedanken. Das waren überwiegend positive Stellungnahmen. Wir, die Freien Demokraten, haben schon in der Debatte zur ersten Lesung den Gesetzentwurf der SPD-Fraktion sehr positiv bewertet. Er ist sozusagen auch eine Folge unserer Initiative, die Seilbahn mit aufzunehmen. Dies ist die zweite Novellierung des Gesetzes an dieser Stelle.

Meine Fragen beschäftigen sich ein bisschen mit derselben Problematik, über die wir damals im Zusammenhang mit den Seilbahnen diskutiert haben. Die erste Frage richtet sich vor allem an die Vertreter der Verbände: Wie ist die Fördermöglichkeit bisher? Damals gab es nämlich den Hinweis, dass es bei konkreten, sehr guten Projekten in Sachen Seilbahn bereits die Möglichkeit der Förderung gebe. Wir alle wollen das auch. Einen solchen Einwand könnte man hier auch erheben. Das ist also eine Frage nach der bisherigen Praxis.

Die zweite Frage, die sich mir stellt, ist folgende: Gibt es von Ihrer Seite irgendwelche Hochrechnungen in Bezug auf den akuten Bedarf, den Sie haben, wenn diese Änderung kommt und damit der Run der Verbände auf die Fördermöglichkeit einsetzt? Die SPD spricht von einer Aufstockung um 20 Millionen €. Die Frage wäre dann: Wer greift darauf zu? Welches Volumen muss man sich vorstellen? Es wird dort zwar eine Perspektive genannt, aber gibt es von Ihnen irgendwelche Schätzungen, was Sie – auch mit Blick in Ihre Abschreibungstabellen – brauchen, um hier zu einer gerechten Förderung zu kommen, sodass am Ende kein Windhunderennen daraus wird, sondern wirklich eine institutionelle Förderung, die hilft?

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Auch von meiner Seite vielen Dank an die Anzuhörenden. Wir haben über das Thema auch schon im Zusammenhang mit dem Entwurf für das Mobilitätsfördergesetz, den die Landesregierung eingebracht hat, diskutiert. Da ging es im Kern darum, dass es in Hessen zwar 422 Städte und Gemeinden gibt, unter denen aber nur wenige Straßenbahnstädte sind, dass das Gesetz eigentlich dafür vorgesehen ist, die Mobilitätsverhältnisse zu verbessern, und dass eine reine Ersatzbeschaffung den Tatbestand nicht erfüllt.

Deswegen richtet sich meine erste Frage an Herrn Dr. Dieter, der alle Städte und Gemeinden vertritt

(Zuruf Herr Dr. Dieter)

– nicht ganz, aber einen Großteil; der Hessische Landkreistag hat eine eigene Stellungnahme abgegeben –, und an Herrn Gässl; denn Sie alle begrüßen, dass es mehr Geld geben soll. Wir haben im Jahr 2014 erstmalig die Verteilung geändert. Vorher waren 70 % des Geldes für den kommunalen Straßenbau vorgesehen, und 30 % gingen an den ÖPNV; jetzt ist das Verhältnis 50 : 50. Die Frage ist: Gibt es beim ÖPNV Bedarfe, die in den letzten Jahren nicht befriedigt werden konnten?

An Herrn Dr. Ebert habe ich folgende Frage: Sie haben gesagt, dass die Beschaffung von Straßenbahnen bisher aus Zuschüssen finanziert worden ist, die Ersatzbeschaffung jetzt aber nicht bezuschusst wird, und dass aufgrund des Zuschusses keine Rücklagen gebildet wurden und keine Abschreibungen erfolgt sind, weil das haushalterisch nicht möglich war. So habe ich das verstanden. Meine Frage ist: Wird das in Zukunft gemacht, sodass man, wenn es aus diesem Topf oder aus anderen Töpfen keine Förderung gibt, für die Zukunft gerüstet ist?

Die nächste Frage richtet sich an Herrn Oesterling, der die Fördermöglichkeiten der Länder aufgeführt hat: Wissen Sie, ob das jeweils eine landeseigene Förderung ist oder ob z. B. Sachsen das Geld aus den Regionalisierungsmitteln vorab abzieht und dann einzelne Förderungen vornimmt?

Abg. **Klaus Gagel**: Vielen Dank an die Anzuhörenden, die hier Bericht erstattet haben. Dennoch muss ich sagen, ich bin ein bisschen enttäuscht von den Stellungnahmen. Mir kommt der Gesetzentwurf der SPD-Fraktion so vor: Wir machen einen Gesetzentwurf nach dem Motto „Freibier für alle“, und alle stimmen zu, und das relativ unkritisch.

Mir fehlt – diese Frage geht an alle anwesenden Anzuhörenden – einfach eine vernünftige Kostenbetrachtung. Letztendlich muss es der Steuerzahler bezahlen. Wir haben bei Straßenbahnen wesentlich höhere Betriebskosten als bei Bussen. Der Rhein-Ruhr-Verkehrsverband hat das 2013 untersuchen lassen: Beim Straßenbahnverkehr ergaben sich 13 € pro Betriebskilometer gegenüber 5 € pro Betriebskilometer beim Busverkehr.

Wir haben beim Neubau von Straßenbahnstrecken – in Wiesbaden haben wir das Thema bei der CityBahn – einen geschätzten Wert von 10 bis 20 Millionen € Baukosten pro Kilometer. Die Planungen für die CityBahn zeigen das. Wir reden bei der CityBahn über ein Gesamtinvestitionsvolumen von fast einer halben Milliarde Euro. Man muss auch bedenken, dass eine Straßenbahn letztendlich unflexibel ist, weil sie auf Schienen fährt. Der Busverkehr ist flexibel; man kann ihn an- und ausschalten, wann man will, und man kann es auch sagen, wenn man eine andere Route oder eine andere Streckenführung braucht. Das ist jederzeit möglich.

Die Beleuchtung des letzten Themas, die mir hier fehlt: Das Thema Corona, das hier angesprochen wurde, wird uns langfristig begleiten. Auch die Landesregierung erklärt, dass wir es hier mit einer länger dauernden Problematik zu tun haben werden. Man hat sich jüngst im Landtag einen Haushalt über mehrere Jahre genehmigt.

Ich kann Ihre komplett undifferenzierte Stellungnahme nicht verstehen, weil Sie überhaupt nicht darauf eingehen, ob der ÖPNV so, wie wir ihn kennen, nicht in Zukunft neu gedacht werden muss; denn die Zeiten, in denen man sich in Straßenbahnen, U-Bahnen oder Bussen nah war und sich gegenseitig angehustet hat, sind definitiv vorbei. Das bedeutet, dass, wenn man auch in Zukunft Abstandsregeln konsequent einhal-

ten muss – wir wollen das nicht hoffen, aber es kann durchaus so sein; wir reden hier über Zukunftsinvestitionen –, der ÖPNV, der sowieso hoch defizitär ist und dessen Defizit vom Steuerzahler mit zu tragen ist, noch defizitärer wird. Als Parlamentarier, also als Verantwortliche, müssten wir bei der Vergabe der knappen Mittel letztendlich auch diese Thematik mit betrachten; denn wir wägen folgendermaßen ab: Ist diese Investition langfristig wirtschaftlich und für unsere hessische Bevölkerung sinnvoll? Deswegen richtet sich diese Frage an alle Anzuhörenden und auch an den Herrn Minister: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einerseits, Corona-Thematik andererseits.

Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen aus den Reihen der Abgeordneten vor. Ich schlage vor, dass die Anzuhörenden die Fragen in der Reihenfolge beantworten, in der sie ihre Stellungnahmen abgegeben haben. Den Anfang macht demnach Herr Dr. Dieter.

Herr **Dr. Dieter:** Vielen Dank, dass ich auch in der zweiten Runde anfangen darf. – Die Grundsatzfragen, die sich hier stellen, haben wir, der Hessische Städtetag, eigentlich sehr klar beantwortet: Wir stehen zu einer Weiterentwicklung der Mobilität – um nicht den Begriff „Verkehrswende“ zu benutzen –; denn wir brauchen einen noch stärker ökologisch ausgerichteten Verkehr. Dazu gehören alle öffentlichen Verkehrsmittel; dazu gehören also auch die Straßenbahnen, die sinnvollerweise nur – das ist logisch – in besonderen Gebieten eingesetzt werden können. Straßenbahnen sind das richtige Verkehrsmittel für verdichtete Räume, für große Städte. Aber – Herr Oesterling hat es schon angedeutet – die Straßenbahnstrecken führen auch über die Stadtgrenzen der großen Städte hinaus, und es ist sinnvoll, sie einzusetzen, um das Umland zu bedienen. In Hessen ist das noch gar nicht so stark entwickelt. Ich glaube, in anderen Bundesländern gibt es dafür schon Beispiele.

Über die Frage, ob Straßenbahnen, Busse oder welche Verkehrsmittel auch immer besser funktionieren, ist schon so viel geschrieben worden, dass es Bibliotheken füllt. Das alles kann ich hier nicht referieren. Ich weiß auch nicht, was alles schon darüber geschrieben worden ist. Fest steht aber, dass die Straßenbahn, was die Möglichkeit betrifft, große Menschenmengen in die Städte zu bringen und von dort wieder wegzutransportieren, einmalig ist. Sie können – wie Sie auch feststellen, wenn Sie nach Wiesbaden schauen, das sich auf ein bewährtes Bussystem stützt – große Menschenmassen auch mit einer noch so starken Frequenz von Bussen nicht im gleichen Maß bedienen, wie das mit einer einzigen Straßenbahn möglich ist. Sie ist durch die Verknüpfung mit der Schiene – es ist klar, die Schiene ist immer ein Kompromiss, weil sie die Beweglichkeit eines individuellen Fahrzeugs nicht ermöglicht – in der Lage, diese großen Menschenmassen ökologisch verträglich, nämlich ohne fossile Antriebe, zu bewegen. Das ist, selbst wenn beim Busverkehr jetzt auf Elektrobusse umgestellt wird, immer noch eine einmalige, ökologisch optimale Leistungsfähigkeit. Deshalb hat der Hessische Städtetag auch keine Prioritätenliste, auf der steht, welche Verkehrsmittel er bevorzugt. Aber wir bekennen uns klar dazu, dass die Schiene dort, wo sie ist, und dort, wohin sie kommen soll, zu unterstützen ist.

Das ist auch in der Gesamtschau ein Thema. Wenn wir gefragt werden – auch der Herr Minister hat mich eingangs gefragt –, wie viele Mitglieder wir eigentlich haben, antwortete ich, wir haben nicht alle Städte und Gemeinden als Mitglieder. Ich sage aber auch, wir würden sie gern alle nehmen. Wir müssten unsere Geschäftsstelle etwas ausweiten, aber wir würden sie gern alle nehmen. Wir haben im Moment 80 Mitglieder. Diese Städte haben zusammen etwa 3,3 Millionen Einwohner – also gut die Hälfte der hessischen

Einwohner. Es sind alle großen Städte dabei. Im Übrigen sind die kleineren Städte und Gemeinden Mitglied der Organisation unserer Kollegen in Mühlheim.

Die Mitglieder, die wir haben – es ist schon richtig, wenn man uns darauf hinweist –, sind in ihrer Verkehrspolitik natürlich nicht durchweg auf Straßenbahnen ausgerichtet. Deswegen verstehe ich auch den Gesetzentwurf so, dass er nicht beabsichtigt, zulasten anderer Förderungsmöglichkeiten zu gehen, sondern dass die Mittel erhöht werden sollen, damit man für mehr Förderung für Straßenbahnen Platz hat. Das halte ich auch für wichtig; denn damit umgeht man den Konflikt, dass die Förderung der Straßenbahn zulasten anderer Förderungsmöglichkeiten erfolgt.

Zur Bedarfsrechnung: Es ist sehr schwierig, Bedarfe auf diesem Feld zu errechnen. Wenn wir uns bemühen, den Verkehr mit Blick auf die Verkehrswende umzubauen, stellen wir fest, der Bedarf ist kaum zu limitieren. – Ich schaue zu den Fachleuten hinüber und sehe dort Kopfnicken. – Sie können das nicht limitieren, sondern nur sagen, dass es da eine Obergrenze gibt. Ich will auch nicht, zumal hier schon das Stichwort „Freibier“ gefallen ist, den Eindruck vermitteln, hier sei ein Feld der Beliebigkeit gegeben. Das ist natürlich nicht der Fall. Aber wenn Sie intensiv in den Verkehr investieren, haben Sie keine vernünftigen Obergrenzen. Selbst wenn Sie die Mittel ausweiten, wie es in diesem Gesetzentwurf vorgesehen ist, müssen Sie immer noch mit begrenzten Ressourcen auskommen, und selbst diese Mittelerweiterung würde nicht dazu führen, dass man alle Probleme in kürzester Frist löst.

Was die Bedarfsrechnung betrifft, sehe ich also keine Hochrechnung mit einer Obergrenze. Die Kollegen, die unmittelbar mit den Verkehrsfragen befasst sind, können ihnen genauere Zahlen nennen, was die Bedarfe für einzelne Elemente betrifft. Aber auch sie werden nicht zu einem Limit in dieser Bedarfsrechnung kommen.

Klar ist auch aufgrund der Struktur des Gesetzgebungsverfahrens, dass Sie mit solchen Fördergesetzen, wie das Mobilitätsfördergesetz eines ist, durchaus denen zu Hilfe kommen, die, wie der Hessische Städtetag, eine gewisse Verlässlichkeit haben wollen. Das ist schon in der Anlage des Gesetzes begründet. Man bräuchte – ich habe oft genug in diesem Haus gegessen, wenn auch nicht in diesem schönen Saal – solche Gesetze nicht. Fördergesetze bräuchten Sie nicht. Trotzdem ist unser Verband froh, dass es sie gibt; denn sie bringen ein gewisses Maß an Verlässlichkeit. Es ist besser, Sie haben solche Fördergesetze, als dass Sie alles dem Haushalt entnehmen, was von der Betrachtungsweise, der Transparenz und selbst der politischen Steuerungsfähigkeit her aus Verbands-sicht schwieriger ist. Wir sind froh, dass es dieses Fördergesetz gibt, und wir sind froh, wenn es als Basis dafür verwendet wird, das ganze Thema mit verlässlichen Zahlen weiterzuentwickeln.

Jetzt habe ich zwar vielleicht nicht alle Fragen beantwortet, aber hinreichend lange geredet. Daher beende ich jetzt meinen Vortrag.

Herr **Dr. Ebert**: Ich versuche, die Fragen der Reihe nach zu behandeln. Vorweg noch einmal der Hinweis: Die Klimaschutzziele – oder gar die Klimaneutralität – sind ohne einen deutlichen Ausbau des ÖPNV-Systems nicht zu erreichen. Wir haben seit 1990 keine einzige CO₂-Einsparung im Verkehr. Die Finanzierungssituation des ÖPNV vergleiche ich gern mit dem, was wir bei der Energiewende machen: Die Energiewende im Bereich Strom wird über die EEG-Umlage finanziert. Ich mache diesen Schwenk nur ganz kurz; aber er macht es immer deutlich. Das ist alles sehr schön; es ist ein sehr gutes Instrument. Über dieses Instrument finanzieren wir als Gesellschaft die Energiewende im Strombe-

reich im Moment mit 24 Milliarden € pro Jahr. Das ist das, was über die EEG-Umlage für die Förderung der erneuerbaren Energien verwendet wird. Der komplette ÖPNV bekommt für das Bestandssystem, wie wir es heute haben – ohne Mobilitätswende –, aus Regionalisierungsmitteln und aus dem GVFG 10 Milliarden €. Daran sieht man die Dimensionen, über die wir reden, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen. Wir müssen, was den Verkehr betrifft, etwas tun. Ohne das wird es nicht gehen.

(Zuruf: Falsche Rechnung!)

– Die Rechnung ist nicht falsch. Wir können uns hinterher gern dazu austauschen. – Wir finanzieren zusätzlich das Grundsystem des Strommarkts über die Strompreise. Das ist auch alles richtig; ich will das nicht kritisieren. Sie wissen selbst, dass ich viel Windenergieausbau betrieben habe. – Das ist der Rahmen, über den wir hier reden.

Zum Thema Leistungsfähigkeit möchte ich den Hinweis geben: Bei einem Kostenvergleich muss man auch immer einen Leistungsvergleich machen, und dann ist es ein spezifischer Kostenvergleich: pro Fahrgast, pro verbrauchten Platz, pro CO₂-Ausstoß. Dann stellt man fest, es gibt kein leistungsfähigeres Verkehrsmittel als die schienengebundenen Fahrzeuge.

Zum Thema Wettbewerbsmodell: Das ist ein sehr wichtiger Punkt. Die Förderung ist aufgrund der Einführung des hessischen Wettbewerbsmodells abgeschafft worden. Das ist im ersten Schritt auch völlig nachvollziehbar; denn wenn die öffentlichen Unternehmen bei der Anschaffung von Bussen gefördert worden wären, die privaten aber nicht, hätte es eine Wettbewerbsverzerrung gegeben. Der Schritt ist in der Logik des hessischen Wettbewerbsmodells – wie auch immer man es findet – konsequent.

Wir haben aber bei der Beschaffung von Straßenbahnen noch nie einen Wettbewerb gehabt, und es wird auch keinen geben, weil das keinen Sinn ergibt. Noch dazu führen wir in den drei hessischen Straßenbahnstädten und auch in vielen Busstädten Direktvergaben durch. Das läuft in der Regel über 22,5 Jahre. Das heißt, die Frage nach der Wettbewerbsverzerrung stellt sich inzwischen definitiv nicht mehr. Sie hat sich auch damals eigentlich nicht gestellt, aber jetzt ist sie komplett weg.

Sie haben das Thema einer Untergrenze von mindestens 100 Millionen € erwähnt. Für uns war es wichtig, dass dort mindestens 100 Millionen € enthalten sind. Es geht da um die Verlässlichkeit. Bisher hat es funktioniert. Von Frau Abg. Müller kam auch noch die Frage, wie weit das ausgeschöpft worden ist. Wir haben damals für die Städte Kassel, Frankfurt und Darmstadt Prognosen abgegeben, insbesondere was die Schieneninfrastruktur betrifft. Es gibt Projektskizzen dazu, welche Maßnahmen in den nächsten zehn Jahren anstehen. Man kann sehen, was da passiert.

Was die Mittel betrifft: Die Frage ist inzwischen eine andere geworden. Ich habe es kurz angedeutet: Inzwischen ist es uns durch die Aufstockung der Mittel für das GVFG des Bundes gelungen, unsere Ersatzinvestitionen weitgehend – aller Voraussicht nach, aber inzwischen ist es ziemlich klar – aus dem GVFG des Bundes zu finanzieren. Es ist schwierig, einen Jahresvergleich vorzunehmen; denn das System musste anlaufen. Es hat noch ein bisschen gedauert, bis die Fördermodalitäten – wie müssen z. B. Anträge aussehen? – geklärt waren.

Aber nahezu alle Maßnahmen, die ab 2019 in Kassel und, wie ich vermute, auch in Darmstadt und in Frankfurt gestartet worden sind, laufen über den Fördermechanismus MobiFÖG – jetzt mit dem neuen Budget aus dem Bundes-GVFG, aber es läuft trotzdem

über das Ministerium von Herrn Al-Wazir –; das sind die eingeschwungenen Verfahren. Das heißt, wir erreichen jetzt die Dimensionen, die wir damals prognostiziert haben. Natürlich baut sich das von Jahr zu Jahr auf. Im ersten Jahr haben wir die Mittel wahrscheinlich noch nicht vollständig ausgeschöpft, zumal die Baumaßnahmen erst einmal laufen müssen. Die Abrechnung erfolgt erst jetzt; aber die Dimensionen entsprechen eigentlich dem, was wir damals prognostiziert haben.

Zu der Frage, ob es andere Fördermöglichkeiten gibt: Nein, es gibt im Moment keine Möglichkeiten der Straßenbahnförderung in Hessen. Das MobiFöG wäre vielleicht nicht die einzige Möglichkeit; es ist aber eine, die das ganze System sehr transparent macht. Wir haben einen eingeschwungenen Zustand über das Antragsverfahren, das ich gerade geschildert habe. Das Verfahren ließe sich schnell etablieren. Es gäbe wahrscheinlich auch andere Möglichkeiten; bisher sind die aber nicht in Sicht.

Zu der Höhe der Summe: Die Zahlen sind genannt worden. Herr Oesterling wird es vielleicht selbst noch einmal sagen; ich habe den Betrag von 180 Millionen € in den nächsten acht bis zehn Jahren nennen gehört.

(Herr Oesterling: In den nächsten drei Jahren!)

– In den nächsten drei Jahren; gut. – Den Prozess der Beschaffung der 32 Fahrzeuge werden wir jetzt starten; die Auslieferung wird – um die 100 Millionen €, wie ich erwähnt habe – in den Jahren 2025 bis 2028 erfolgen. Das ist aber alles Teil der Bestandssicherung. Wenn wir den Ausbau betreiben, kommt etwas hinzu. Wir planen gerade eine Ausbaumaßnahme. Das kennen Sie alle: Wir lassen gerade eine Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenbahnstrecke in Kassel anfertigen. Die Inbetriebnahme wird in diesem Jahrzehnt nicht mehr erfolgen – das wäre wahrscheinlich auch dann nicht der Fall, wenn am heutigen Tag der Stadtverordnetenbeschluss vorläge –; denn Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse dauern lange. Das ist ein separates Thema.

Kurz etwas zu dem Thema Abschreibung – Entschuldigung, das kommt immer wieder; an der Stelle hätte ich jeweils gern ein Flipchart –: Die Antwort ist – um es kurz zu machen –, dass wir natürlich Abschreibungen für Straßenbahnen bilden. Aber als Betrieb, der einen Zuschussbedarf hat, können wir unsere Abschreibungen nicht komplett finanzieren. Über welchen Finanzierungsweg würde das gehen? Über die Ticketverkäufe. Selbst wenn wir wieder den gegenteiligen Weg einschlagen und die Ticketpreise massiv nach oben treiben würden, würden wir es nicht komplett finanzieren können, weil uns dann die Leute wegliefen. Wie bei Schwimmbädern und Bibliotheken ist eine komplette Finanzierung durch die Nutzer nicht möglich. Das heißt, dass man immer ein Defizit hat, das es einem nicht erlaubt, die Abschreibungen zu 100 % zu refinanzieren. Da, wo es geht, machen wir das selbstverständlich. Das war aber schon immer so.

An der Stelle möchte ich noch einen kurzen Bezug zum Thema Finanzierung allgemein herstellen; denn wir reden hier über grundlegende Finanzierungsfragen. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist Anfang der Siebzigerjahre in Kraft getreten. Was hatten wir damals für eine Situation? – Auch damals hatten wir eine Mobilitätswende, allerdings eine in eine andere Richtung weisende als die, über die wir heute reden. Damals ging es bei der Mobilitätswende nämlich um Folgendes: Die Städte müssen autogerecht werden, die Straßen müssen breit sein, man braucht eine große Verkehrsinfrastruktur. Schon damals gab es U-Bahnen in Frankfurt; Straßenbahnen gab es in anderen Städten. Es war klar, dass die kommunalen Verkehrswege, die man damals – In der Wirtschaftswunderzeit, Ende der Fünfziger- bis Mitte oder Ende der Sechzigerjahre – brauchte, nicht allein von den Kommunen finanziert werden konnten. So ist das Gemeindever-

kehrfinanzierungsgesetz entstanden: eine bis zu 85-prozentige Förderung des kommunalen Straßenbaus, der U-Bahn und der Straßenbahnen.

Genau die gleiche Situation haben wir jetzt: Wir kommen jetzt zu einer Reinvestition in das System. Eine Reinvestition ist letztlich genauso teuer wie eine Neuinvestition. Wir kommen aber nicht nur zu einer Reinvestition, sondern auch – ich glaube, ich habe das hinreichend in einen Zusammenhang mit dem Klimaschutz gestellt – zu einer systematischen Veränderung unseres Verkehrssystems. Unser Verkehrssystem wird in 20, 30 oder 40 Jahren deutlich anders aussehen als heute – wie immer es dann auch aussehen wird. Der Umbau kostet Geld, und dazu gehören auch – jetzt komme ich auf den Punkt zurück – die Straßenbahnen.

Herr **Koch**: Ich möchte das etwas emotionalisieren. Wir haben Erfolgsgeschichten in dem Bereich, in dem ich wohne – da kenne ich mich am besten aus –, nämlich im Landkreis Kassel. Da gibt es Straßenbahnlinien, die nach Vellmar, nach Kaufungen und nach Baunatal führen. Ich will Ihnen nur sagen – das ist auch an Sie gerichtet, Herr Gagel –: Wenn diese Straßenbahnen nicht mehr fahren würden, wäre es schwierig.

Die Frage ist, wie man das refinanzieren soll. Die täglichen Probleme, die ich als kleiner Mitarbeiter einer Kreisverwaltung habe, bestehen darin, dass ich Bürgermeister motivieren soll, barrierefreie Haltestellen zu bauen, am besten in jedem kleinen Ortsteil eine, weil die Bundesgesetzgebung das hergibt. Das ist sehr schwierig für die, weil die sich zwar gern mit dem Thema beschäftigen wollen, aber nicht wissen, wie sie den Bau dieser Haltestellen finanzieren sollen. Insofern ist jeder Cent, den man in das System ÖPNV investiert, wichtig, auch vor dem Hintergrund – ich möchte das nicht weiter ausführen – heißer Sommer und des ausbleibenden Regens. Das brauche ich nicht auszuführen; das wissen Sie alles selbst. Ich glaube, da haben wir etwas zu tun. Dass wir das allein schaffen können, bezweifle ich, aber wir müssen es machen.

Was Barrierefreiheit und Tarife betrifft – da wir gerade dabei sind, sage ich auch etwas dazu –: Herr Staatsminister, das Schülerticket Hessen finde ich wirklich super. Das ist eine super Erfolgsgeschichte; denn damit können Schüler, die bisher nur im Landkreis von A nach B fahren konnten, jetzt nach A, B, C, D und sogar nach Frankfurt fahren. Damit und auch mit dem Seniorenticket Hessen sind Erwartungen geweckt worden.

Herr Gagel – das richtet sich auch an die anderen Damen und Herren –, stellen Sie sich vor, man würde jetzt nicht genügend Kapazitäten schaffen, auch bezogen auf die Pandemie. Wir haben im NVV entschieden – zusammen mit den Geschäftsführern aller Gebietskörperschaften –, dass wir alles am Laufen halten, damit wir der Situation, die durch die Pandemie eingetreten ist, gerecht werden. Ich kann Ihnen sagen, da gab es teilweise sogar Kritik. Aus dem ländlichen Raum haben mich Leute angerufen und gefragt, warum der Bus denn so leer ist. Da habe ich die Frage gestellt, was denn wäre, wenn es keinen Bus gäbe und keiner die Frau oder den Mann zum nächsten Krankenhaus fahren könnte und ob daher der Bus nicht doch ganz gut wäre. Das ist ein Spannungsbogen, der auch emotional aufgebaut ist. In diesem Zusammenhang muss ich sagen: Kapazitäten brauchen wir immer.

Zum Thema Straßenbahnen: Betriebswirtschaftlich kann ich das nicht so gut abbilden, weil ich nicht direkt etwas mit dem System zu tun habe. Herr Dr. Ebert und Herr Oesterling können eher etwas dazu sagen; Herr Gässl kann vielleicht noch mehr dazu sagen – oder alle zusammen. Auf jeden Fall ist es so, dass wir größere Transportgefäße brauchen. Ich glaube nicht, dass die Zukunft der Mobilität darin besteht – das wird zwar

auch notwendig sein –, kleine Google-Autos zu fahren, die dann alle die Straßen verstopfen. Wir brauchen auch große Gefäße: Wir brauchen Gelenkbusse, wir brauchen Straßenbahnen, wir brauchen auch die Standardbusse, und wir brauchen, wie ich vorhin schon sagte, da ich im ländlichen Raum unterwegs bin, kleine Verbindungslinien, die die Menschen zu den größeren Gefäßen bringen.

Ich kann nur auf die Erfolgsgeschichte RegioTram verweisen; ich stehe voll zu unseren Straßenbahnen. Ich glaube, das war wirklich wichtig für unsere Region, da das etwas zusammengebracht hat. Wir brauchen – ich betone es – jeden Cent für dieses System. Sonst kann es nicht ausgebaut werden; denn einzelne Kommunen können die Belastungen zwar tragen, andere jedoch nicht. Dann haben wir wieder eine Situation, in der es nach Kassenlage geht. Das wird immer so sein. Ich bin auch kein Träumer. Aber wenn wir ein System nach Kassenlage haben wollen, es also nur nach der Kassenlage vor Ort geht, werden wir aus meiner Sicht dem Auftrag des Landes und der gesamten Republik nicht gerecht. Deswegen habe ich die Bitte an Sie, diese Fördermittel freizugeben.

Zum Thema Verlässlichkeit: Frau Vorsitzende, Herr Staatsminister, meine Damen und Herren, wenn man mehr Verlässlichkeit hat, freut man sich; denn dann kann man besser planen. Wenn man immer nur von Tag zu Tag oder von Jahr zu Jahr schauen muss, ist es nicht so einfach, etwas anzuschieben und Leute zu motivieren. Wie ich Ihnen vorhin mehrfach gesagt habe, muss man Leute auch motivieren, bei der Verkehrswende mitzumachen. Gerade die Bürgermeister – von Ihnen sind bestimmt auch einige kommunalpolitisch unterwegs; ich weiß das nicht – haben noch viele andere Aufgaben zu übernehmen. Diese Aufgabe ist wichtig, und die Bürgermeister würden sie gern voranbringen, Es gibt da auch viel Bewegung, aber man muss helfen. Das ist durch einen Fördertatbestand Straßenbahn – oder sonstige, die wir beschrieben haben – gut zu leisten.

Herr **Oesterling**: Die Corona-Pandemie hat uns alle sicherlich vor eine neue Situation gestellt, die natürlich auch kurzfristig Auswirkungen haben wird. Keiner der von uns jetzt Lebenden hat Erfahrungen mit so etwas – auch die Virologen nicht. Die sind sich ebenfalls nicht immer ganz einig. Eigentlich wissen wir nicht, was in einem halben Jahr oder in einem Jahr sein wird. Das ist leider so. Das wird sicherlich auch auf den ÖPNV und auf die Beschaffung Auswirkungen haben.

Was die Fragen angeht, die Sie angesprochen haben: Straßen- und U-Bahn-Wagen haben eine wirtschaftliche Lebensdauer von 30 Jahren. Es entspricht eigentlich nicht meinem Weltbild, dass wir uns in 25 Jahren hier noch mit der Pandemie herumschlagen müssen. Wenn das zur Dauererscheinung wird, brauchen wir uns eigentlich überhaupt nicht über den ÖPNV zu unterhalten. Damit mag ich jetzt gar nicht rechnen. Ich glaube, das sollten wir auch nicht machen.

Was die wirtschaftliche Lebensdauer von Straßenbahnwagen und U-Bahn-Wagen angeht: Das sind die Zeiträume der wirtschaftlichen Nutzung unter unseren bundesrepublikanischen Rahmenbedingungen. Die werden zum Teil durch die Gesetzgebung verkürzt, indem uns gesagt wird, nicht barrierefreie Fahrzeuge dürften wir ab einem bestimmten Zeitpunkt – der jetzt relativ nahe ist – nicht mehr einsetzen. Wir hatten eigentlich keine Fahrzeuge mehr, um den zunehmenden Bedarf zu befriedigen. Es gibt Städte, z. B. Ludwigshafen und Mannheim, die Fahrzeuge aus den Sechzigerjahren reaktiviert haben. Wir haben sieben Fahrzeuge aus den Siebzigerjahren reaktiviert, die wir wieder aus dem Betrieb müssen – oder dürfen –, wenn die Straßenbahnwagen kommen, die

wir bestellt haben. Die haben wir bei Alstom in Spanien bestellt. Das Werk war ebenfalls geschlossen; die Auslieferung verschiebt sich jetzt mindestens um ein halbes Jahr. Bei der Gelegenheit haben wir auch gelernt, dass die Fahrzeuge von Alstom zwar in Spanien montiert werden, es aber 16 Zulieferer gibt. Die Drehgestelle kommen aus Siegen, der Wagenkasten kommt aus der Türkei, und die Achsen stammen aus China. Auch das sind Fragen, über die man sich einmal unterhalten muss; denn sie betreffen auch die Ersatzbeschaffung.

Es gibt auf der Welt eine Reihe von Betrieben, deren Schienenfahrzeuge – Straßenbahnen und U-Bahnen – durchaus auch nach 60 oder 80 Jahren noch im Betrieb sind, wenn es keine willkürlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz gibt. Ob das erstrebenswert ist, weiß ich nicht. Aber das ist dann ein Spezifikum. Das, was hier fährt, kann woanders noch sehr viel länger fahren.

Was Ihre Bemerkungen zur Wirtschaftlichkeit angeht: Es ist zutreffend, dass Straßenbahnen teurer sind. Die Frage ist aber, ob sie deshalb unwirtschaftlicher sind. Wir alle haben die Erfahrung gemacht – ich schaue nach links, wo die Vertreter des Großraums Kassel sitzen –, dass wir, wenn wir Buslinien durch Straßenbahnen ersetzen bzw. allgemein die „Gummibahn“ durch Schienenverkehrsmittel, eine große Steigerung bei der Verkehrsnachfrage haben. Das können 40 bis 60 % sein; es kann auch eine Versechsfachung oder Verachtffachung der Nachfrage geben, weil Schienenverkehrsmittel als attraktiver betrachtet werden als der Bus. Der Bus schaukelt, und dann kann man nicht so gut lesen – was für Punkte auch immer es da gibt. Das gilt im Übrigen auch für den Ersatz von Straßenbahnen durch U-Bahnen und Ähnliches. Es gibt dann eine stärkere Verkehrsnachfrage, die wir wollen: Wir wollen, dass sich die Nachfrage vom Autoverkehr auf den schienengebundenen Verkehr verlagert.

Zur Privatisierung: Im Prinzip hat sich das erledigt. Vor zwölf, 13 oder 15 Jahren, als der Neoliberalismus auf dem Höhepunkt war, wollten einige hier alles privatisieren, auch den Schienenverkehr. Das ist dann sehr schnell im Sande verlaufen. Ich kenne in Hessen – und auch deutschlandweit – keinen Schienenverkehrsbetrieb, der privatisiert worden ist. Aber auch für den Fall, dass es doch noch einige gibt – ich will es neutral ausdrücken, ich will nicht „Unverbesserliche“ sagen –, die unbedingt den Schienenverkehr privatisieren wollen, gibt es Lösungen. Ich habe hier von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gesprochen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen – sie ist auch im schienengebundenen Verkehr aktiv, d. h. im DB-Regionalverkehr – als 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen beschafft die Fahrzeuge und nimmt dann auch die Zuschüsse entgegen. Dann wird das entweder vermietet oder verpachtet an denjenigen, der das im Wettbewerb gewinnt. Wenn also jemand jetzt unbedingt privatisieren will – ich gehöre nicht dazu –, gäbe es auch dafür einen Weg.

Es wurde noch die Frage gestellt, woher die Länder eigentlich das Geld nehmen. Ich interpretiere Ihre Frage so, dass Sie sich schon vorbereitet haben. Sachsen macht das in der Tat über die Regionalisierungsmittel. Jeder macht das ein bisschen anders, und es hat sich auch unterschiedlich entwickelt. Meistens sind die Regionalisierungsmittel erhalten, und dann geben die Länder, wenn sie es können, etwas hinzu – worüber wir uns natürlich besonders freuen.

Herr **Dr. Hebsaker**: Ich möchte mich erst einmal den vielen richtigen und wichtigen Antworten meiner Vorredner anschließen, um dann noch etwas allgemeiner auf das Thema einzugehen. Ich denke, wenn wir die Zentralität unserer Städte erhalten und gleichzeitig keiner weiteren Zersiedelung Vorschub leisten wollen, haben wir im Moment

keine bessere Alternative als den schienengebundenen Nahverkehr. Das sage ich aus der Perspektive der Stadt Wiesbaden, die, wie eben erwähnt, eine sehr lange Tradition im Busverkehr hat.

Auch wir haben gemerkt, dass wir mit unseren Bussen einfach an eine Grenze gestoßen sind. Wir sehen keine andere Alternative, als jetzt einen schienengebundenen Nahverkehr einzuführen. Wir haben geprüft, ob man das mit sogenannten Bus Rapid Transit-Systemen machen kann. Sie sind weniger leistungsfähig und haben gleichzeitig eine größere Flächenversiegelung und sind weniger attraktiv als eine Straßenbahn. Das lässt sich auch empirisch feststellen. Das heißt, auch wir würden den Gesetzentwurf sehr begrüßen. Wir sehen im momentan keine Alternative dazu, weiterhin auf die Straßenbahn oder die Stadtbahn zu bauen.

Noch ein kleiner ketzerischer Kommentar zu Corona: Wenn wir über Corona sprechen, sind wir hier an der richtigen Stelle. Im ÖPNV gibt es momentan Probleme, die Sicherheitsabstände einzuhalten. Wie kann man diese Probleme besser beheben als mit einem Gesetz, das zusätzliche Gelder für den ÖPNV bereitstellt, um zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen und damit diese Corona-Abstände besser einhalten zu können?

Herr **Gässl**: Herr Abg. Eckert hat zu dem Thema der rechtlichen Rahmenbedingungen gefragt. Ich verweise – Herr Oesterling hat dazu ausgeführt – auf die Förderkulisse, die in den übrigen Bundesländern bereits besteht. Insofern ist die Frage nach der rechtlichen Gestaltbarkeit aus unserer Sicht beantwortet.

Herr Eckert, Ihre zweite Frage bezog sich auf den Mittelaufwuchs. Die möchte ich jetzt verbinden mit der Frage von Herrn Dr. Naas zu den Schätzungen des zukünftigen Bedarfs und mit der Frage von Frau Abg. Müller zu dem Thema, wo mögliche Bedarfe nicht befriedigt wurden. Solange wir, auch vom Volumen dieses Gesetzes her, nicht in die Grenzbereiche vorgestoßen sind, in denen man in einer Abwägungsentscheidung darüber spricht, ob man noch investieren soll, ist die Frage nach dem konkreten Bedarf eine völlig berechnete. Aber sie ist noch nicht so brennend; denn auch, Frau Abg. Müller, die einen hälftigen Anteil festlegende Quotierungsregelung – die wir begrüßen und sehr unterstützen – spricht dafür, dass es zusätzliche Bedarfe gibt. Ich habe in dem Zusammenhang auf den umfangreichen, auch sehr begrüßenswerten Förderkatalog hingewiesen.

Ich möchte auch noch auf die Frage von Herrn Dr. Naas zu den bisherigen Möglichkeiten abstellen. Herr Dr. Ebert hat darauf schon dahin gehend geantwortet, dass eine Förderung im Sinne einer Zuschuss-zur-Kapitaldienst-Abschreibung und den Zinsen nicht möglich war.

Dann steht noch die Frage zu dem Thema Wirtschaftlichkeit im Raum. Da möchte ich mich den Ausführungen von Herrn Stadtrat Oesterling anschließen, der gesagt hat, dass ein zusätzliches attraktives Angebot eine signifikante Zunahme bei der Nachfrage auslöst. Das hat mit der überregionalen Bedeutung von schienengebundenen Verkehren zu tun.

Zur Frage nach der Pandemie: Ja, sie wird uns in der Tat langfristig begleiten. Das hat auch zur Folge, dass unsere Branche in vielfältigsten Aktivitäten, seien es Hygieneaktivitäten oder Investitionen in zusätzliche Sicherheit, unterwegs ist und diese Themen absolut ernst nimmt, um der Bevölkerung auch nach der Pandemie ein verlässliches Ver-

kehrsangebot zu machen, das – das ist das Entscheidende; so hat Herr Dr. Ebert begonnen – die Klimakrise mit bewältigen hilft.

Vorsitzende: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann darf ich mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie den Weg nach Wiesbaden gefunden haben und bei uns waren. Auch für die schriftlichen Stellungnahmen darf ich mich bedanken. Damit schließe ich die 20. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.