

27.05.2014

2. Neudruck

## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

### **Einrichtung einer Enquete-Kommission zu Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV).**

Die einzurichtende Enquete-Kommission ermittelt unter Einbeziehung sowohl der Bereitstellung, des Erhalts und der Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur als auch des bedarfs- und versorgungsgerechten Betriebs Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen (NRW). Dabei berücksichtigt und evaluiert sie die aktuellen und prognostizierten gesellschaftlichen, sozio-demografischen und technischen Entwicklungen.

Die Enquete-Kommission soll als Schwerpunkt alternative Finanzierungsmodelle erörtern, entwickeln und für die Ableitung politischer Entscheidungen vorbereiten. Hierunter fallen nicht nur Fondsmodelle unterschiedlicher Ausgestaltung, sondern auch die Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb über eine allgemeine Umlage. Es sollen ferner technische und organisatorische Innovationen sowie Änderungen im Nutzungsverhalten thematisiert und untersucht werden. Die Kurzform der Enquete-Kommission lautet daher "Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs".

#### **I. Ausgangslage**

Zuletzt wurde in drei Studien auf Bundes- und Landesebene – Daehre-Kommission, Boddewig-Kommission und ÖPNV-Zukunftskommission – ein enormes Finanzierungsdefizit in Bezug auf die Sanierung und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur festgestellt. Das attestierte Defizit liegt demnach verkehrsträgerübergreifend im hohen Milliardenbereich. Jährlich müssten über die zur Verfügung stehenden Budgets hinaus Milliardenbeträge bereitgestellt werden, nur um die akut erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu finanzieren. Die Daehre-Kommission spricht von 7,2 Mrd. Euro in den nächsten 15 Jahren – jährlich und zusätzlich. Auch ältere Untersuchungen kommen zu ähnlichen Befunden: Schon 1997 konstituierte sich unter dem Vorsitz des heutigen Umweltministers Rimmel im Landtag NRW eine Enquete-Kommission zum Thema „Zukunft der Mobilität“; im April 2000 berichtete sie über ihre Arbeit. Kurze Zeit später, im September 2000, legte die Pällmann-Kommission der Bundesregierung ihren Bericht vor, der eine massive Unterfinanzierung, eine Instandhaltungskrise und be-

Datum des Originals: 27.05.2014/Ausgegeben: 26.06.2014 (04.06.2014)(03.06.2014)

trächtliche Engpässe durch Infrastrukturüberlastungen (wie es Karl-Hans Hartwig formuliert) feststellte. Gleichwohl – das Problembewusstsein entsteht erst allmählich.

In den letzten Monaten und Jahren haben sich alle im Landtag vertretenen Fraktionen darauf verständigt und fraktionsübergreifende Einigkeit darüber hergestellt, dass der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur im Besonderen im öffentlichen Interesse liegt. Weiterhin besteht fraktionsübergreifend Einigkeit dahingehend, dass Mobilität in einer modernen Gesellschaft eine Grundvoraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Dafür müssen jedoch nicht nur die erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt und gepflegt werden, es müssen vor allem auch attraktive verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote gemacht werden.

Insbesondere die ÖPNV-Zukunftskommission kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass eine zukunftsfähige Mobilität den Erhalt, die Entwicklung und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV voraussetzt und erfordert. Sie macht in ihrem Endbericht unter Einbeziehung der Finanzierungsbedingungen sehr differenzierte Vorschläge, wie die Leistungsfähigkeit des ÖPNV gesteigert werden kann. In diesem Zusammenhang werden die Möglichkeit eines umlagefinanzierten ÖPNV und auch die Frage des Drittnutzens unter besonderer Berücksichtigung der Bedingungen einer Nutznießerfinanzierung (z.B. über eine Nahverkehrsabgabe) erörtert (siehe hierzu vor allem das Fachgutachten „Neue Finanzierungsinstrumente für die ÖPNV-Infrastruktur“, das im Auftrag der ÖPNV-Zukunftskommission erstellt wurde). Auch in einer neueren Studie des DIFU mit dem Titel „Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge“ vom Januar 2014 wird ganz explizit das „Beitragsmodell als Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs“ (Untertitel der Studie) diskutiert.

Während die Kosten der Infrastruktur inzwischen in Politik und Öffentlichkeit angekommen sind, werden die Kosten für den Betrieb noch weitgehend ausgeblendet, obwohl sie in den zuletzt genannten Studien explizit benannt wurden. Ein attraktives Angebot umfasst zwingend sowohl eine funktionstüchtige und gut ausgebaute Infrastruktur als auch einen bedarfsangemessenen Betrieb, also Mobilitätsdienstleistungen, die von den Menschen genutzt werden können.

Sofern in diesen Untersuchungen die öffentlichen Verkehre und ihre Finanzierung thematisiert werden, was regelmäßig der Fall ist, findet implizit oder auftragsgemäß eine Beschränkung auf den ÖPNV statt. Der öffentliche Fernverkehr – wesentlich der Schienenfernverkehr – wird aus den weiteren Betrachtungen entweder ausgeschlossen oder jedenfalls nicht gleichrangig behandelt.

In der hier beantragten Enquete-Kommission sollen folgende Themen der Finanzierung behandelt werden: die Kosten für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur und die Kosten des Betriebs des ÖPNV im Konkreten und des ÖPV insgesamt. Vor allem aber soll nach Wegen der langfristigen Finanzierung und dauerhaften Sicherung der Angebote gesucht werden, die es politisch zu bewerten und umzusetzen gilt.

## **II. Problembeschreibung:**

Die Situation vieler Städte in NRW ist von einer erheblichen Haushaltsproblematik geprägt: Gerade in den alt-industriellen Städten des Ruhrgebiets droht mehr oder weniger jedes Jahr erneut die Haushaltssicherung. Einnahmen und Ausgaben in diesen Städten entwickeln sich auseinander. Dafür gibt es viele Gründe, die hier nicht im Zentrum des Interesses stehen. Fest steht jedoch, dass die knappen Kassen nicht nur vorübergehend bestehen. Es muss noch für einen beträchtlichen und letztlich unabsehbaren Zeitraum davon ausgegangen werden, dass die Haushaltslage prekär bleibt, vielleicht sogar noch prekärer wird. Unter dieser Voraussetzung gerät die Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV zu einem Kraftakt, der kei-

nesfalls immer geleistet werden kann. Inzwischen haben mehrere Kommunen ihr ÖPNV-Angebot ausgedünnt, um Kosten zu sparen. Mal geschieht dies spektakulär über den angeordneten Totalausstieg aus dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr (SPNV) wie in Mülheim (Ruhr), mal geschieht dies versteckter über die Ersetzung von Straßen- oder Stadtbahnlinien durch Busse, durch das Ausdünnen des Netzes oder des Taktes, durch die Verbindung mehrerer Linien oder andere Maßnahmen. In Duisburg ist die Stadtbahnlinie nach Düsseldorf akut gefährdet, weil der Stadt die Mittel für die notwendige Sanierung fehlen; in Essen häufen sich die Ausfälle infolge einer massiv überalterten Infrastruktur und maroder Fahrzeuge, die durchschnittlich seit weit über 20 Jahren im Dauerbetrieb sind. Der VDV empfiehlt ein „technisch-wirtschaftliches“ Durchschnittsalter der Flotte nicht über 15 Jahre; 178 von 1.407 U- und Straßenbahnfahrzeugen in NRW haben nach Aussage des VDV sogar die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 30 Jahren überschritten. In Wuppertal, Oberhausen und Mülheim (Ruhr) werden Strecken verkürzt bzw. Äste gekappt und in praktisch allen Städten werden die Kernbetriebszeiten immer weiter beschnitten.

Gerade auch die stets neu auszuhandelnde Verteilung von Einnahmen einerseits, aber vor allem der Ausgaben andererseits zwischen Bund, Ländern und Kommunen macht die freiwillige Aufgabe eines funktionierenden und attraktiven ÖPNV auf kommunaler Ebene im Zweifelsfall zu einer verzichtbaren Leistung, mit der sich beträchtliche Kosten sparen lassen. Die kommunale Haushaltslage wird so zu einer Bedingung für die Qualität des ÖPNV. Die prosperierenden Städte der Rheinschiene haben weniger Mühe, ihren ÖPNV zu erhalten und sogar auszubauen und so ihre Attraktivität zu steigern. Den ökonomisch und demografisch schwieriger aufgestellten Städten hingegen droht der Anschlussverlust. Die Qualität und Attraktivität des ÖP(N)V muss in diesen Städten und zwischen den Ballungsräumen auch in Zukunft erhalten werden. Andernfalls droht die große Gefahr, dass sich regionale Disparitäten verhärten und vertiefen. Aus dieser Gegenüberstellung wird deutlich, dass ein funktionierender und attraktiver ÖPNV auch als bedeutsames Element der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit eines Wirtschaftsstandortes gelten muss. Wenn mit dem Argument der (absolut oder relativ) schlechten öffentlichen Verkehre Unternehmen abwandern, vertieft sich die regionale und kommunale Kluft und führt im schlimmsten Fall zu einer sich selbst verstärkenden Dynamik aus mangelnder und weiter sinkender Attraktivität. Die so entstehende strukturelle regionale und kommunale Ungleichheit muss dann wieder politisch über den Auftrag, gleichwertige Lebensverhältnisse herzustellen und zu wahren (ROG), gelöst werden.

Nicht nur ökonomische Aspekte sind zu bedenken. Das Umweltbundesamt sieht in einem massiv ausgebauten ÖPNV-Angebot einen wesentlichen Pfeiler zur Reduzierung der hohen Feinstaubbelastung in den Städten. Der Feinstaub ist demnach für bis zu 70.000 Todesfälle pro Jahr in Deutschland verantwortlich; in den Städten ist dafür nicht zuletzt der motorisierte Straßenverkehr die Ursache.

Wird selbst in den tendenziell schrumpfenden Städten des Ruhrgebiets noch leicht eine für einen attraktiven ÖPNV erforderliche Dichte erreicht, ist dies für manchen ländlichen Raum inzwischen oder absehbar nicht mehr der Fall. Das zeigt die besondere Herausforderung öffentlicher Verkehre unter Schrumpfungsbedingungen. Vor allem aber zeigt dies auch die Notwendigkeit, Fragen der Mobilität mit Fragen der Raumplanung zu verbinden.

In diesem Zusammenhang ist die Unterscheidung von Nah- und Fernverkehr in die Debatte aufzunehmen. In den vernetzten Räumen des Rhein-Ruhr-Metropolraums ist die kategorische Trennung unbegründet und kontraproduktiv. Doch auch (und vielleicht gerade) in den ländlichen Räumen führt diese Unterscheidung zu vielen ungewünschten Effekten, allen voran das Abkoppeln ganzer Regionen vom Fernverkehrsnetz. Deshalb sind alle Elemente der öffentlichen Verkehre zusammen zu denken: Die kommunalen Bus-, Stadt- und Straßenbahnsysteme (ÖSPV, SPNV), die regionalisierten Nahverkehre und die Fernverkehre (ÖPV).

Sämtliche Teile der öffentlich bereitgestellten Verkehrsinfrastruktur (seien es die technischen Systeme oder der Betrieb, sei es der Nah- oder der Fernverkehr, sei es der schienengebundene oder der straßenbezogene Verkehr) sind heute mindestens auch, häufig überwiegend steuerfinanziert. Über die jährlich von den Parlamenten zu verabschiedenden Haushalte werden die erforderlichen Mittel generiert. Der bei weitem größte Teil der Mittel wird über den Bundeshaushalt bereitgestellt. Damit stehen Ausgaben für die öffentlichen Verkehre aber stets in Konkurrenz zu anderen Ressorts und müssen zwischen Bund und Ländern sowie zwischen den Ländern ausgehandelt werden, wodurch falsche oder jedenfalls nicht gewollte Ergebnisse produziert werden (können). „Das strukturelle Problem der überregionalen Verkehrsplanung besteht in der Tatsache, dass die Aufnahme der Projekte in den Bundesverkehrswegeplan und die Reihenfolge ihrer Realisierung nicht von kardinal messbaren Nutzen-Kosten-Effekten, sondern von den politischen Aushandlungsprozessen zwischen Bund und Ländern abhängig ist“ (Kopper 2013: Defizite bei der Verkehrsinfrastruktur? In: Wirtschaftsdienst Nr. 10; S. 662). Darüber hinaus belohnt das System eher konsumtive statt investive Ausgaben. Infrastrukturfonds können hier helfen, weil sie eine mögliche Lösung dieses Dilemmas sind. Mit ihnen würden Diskontinuität und die „ausgeprägte Präferenz für Gegenwartskonsum“ (K.-H. Hartwig) überwunden werden können. Ungelöst bliebe damit aber weiterhin die Frage der Betriebskosten, und damit die Frage des Mobilitätsangebots selbst.

### III. Grundsätze und Aufgaben:

Unter vielen weiteren Gesichtspunkten – von den Klimaschutzzielen der Landesregierung über die Aufwertung öffentlicher Räume, den Gesundheitsschutz und die alternsgerechte Struktur unserer Städte und Dörfer bis hin zur sozial gerechten Mobilitätsgewährleistung usw. – spielt ein attraktiver ÖP(N)V eine herausragende Rolle. Es ist die Aufgabe der politischen Akteure, entsprechende Angebote zu entwickeln bzw. zu ermöglichen. Vor allem muss politisch dafür gesorgt werden, dass alle Menschen in Nordrhein-Westfalen unabhängig von ihrem Wohnort und unabhängig von ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit diese Angebote auch tatsächlich nutzen können.

Es ist also höchste Zeit, nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Die o.g. Studien verweisen auf die Möglichkeit einer Fonds-Finanzierung, d.h. einer Finanzierung außerhalb von der Jährigkeit unterliegenden Haushalten. Ob ein Fonds über Steuern oder andere Mittel gefüllt wird, bleibt zunächst genauso unbestimmt, wie die Frage, ob es sich um einen generellen „Verkehrsfonds“ handelt – also einen Fonds, der unter der Prämisse „Verkehr zahlt Verkehr“ steht – oder um einen verkehrsträgerbezogenen, also einen Fonds, für den lediglich „Straße zahlt Straße“ und „Schiene zahlt Schiene“ gilt. Es bleibt auch die Frage zunächst unbeantwortet, wer einen solchen Fonds kontrolliert, wie er sich demokratisch legitimiert und wie er mit sich gegebenenfalls widersprechenden Interessen umgeht.

Eine Fondsfinanzierung muss daher unbedingt sowohl die Errichtung, den Erhalt und die Entwicklung der Netze als auch die Sicherung und Attraktivierung des Angebots, somit des Betriebs, berücksichtigen. Ein Fonds, der sich nur auf Teile dieses Geflechts bezieht, ein Fonds, der auf einem eng verstandenen Nutzerbegriff aufbaut, kann nicht als Lösung begriffen werden. In jedem Fall sollen in der beantragten Enquete-Kommission weitere Finanzierungsoptionen mindestens gleichwertig behandelt werden.

Die Enquete-Kommission berücksichtigt und evaluiert die aktuellen und prognostizierten Entwicklungen in der Gesellschaft und den technischen Fortschritt hinsichtlich ihres möglichen Einflusses auf Mobilität und den ÖP(N)V. Nicht nur in der Finanzierung des ÖP(N)V und der gesamten Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und NRW werden neue Lösungen

gesucht, weil alte Konzepte versagen oder nicht weiter finanzierbar sind. Auch die Nutzung der Verkehrssysteme und des ÖP(N)V wandelt sich.

Handlungsdruck erzeugt dabei einerseits die generelle demografische Entwicklung, die sowohl eine stärkere Konzentration auf städtische Lebensräume und damit eine geringere Nachfrage in einigen ländlichen Gebieten als auch eine verstärkte Nutzung des ÖP(N)V aus Altersgründen zur Folge hat. Andererseits ändert sich auf Basis gesellschaftlicher Entwicklungen das Mobilitätsverhalten aller Altersgruppen. Gerade jüngere Menschen sind zunehmend intermodal und technisch vernetzt mobil. Ältere Menschen sind länger und intensiver mobil als früher. Neue technische Entwicklungen unterstützen dies, die bessere gesundheitliche Verfassung älterer Menschen und ihre größere Vitalität bis ins hohe Alter sind Grundlage und Folge persistenter Mobilität.

Ein teilweise lückenhaftes oder oft nicht ausreichend attraktives und mittlerweile gar gefährdetes ÖPNV-Angebot trifft auf neue sowie bislang unerfüllte Anforderungen und veränderte Erwartungen. Die Politik muss neben den finanziellen Möglichkeiten die veränderten Erwartungen der Menschen an Mobilität berücksichtigen und die eigenen Ziele zu Klima- und Umweltschutz im Blick behalten. Darüber hinaus ist die Innovationsfähigkeit der Öffentlichen Verkehre zu stärken, um sie auch künftig attraktiv und wettbewerbsfähig zu machen.

Auch die öffentliche Förderpolitik im Verkehrsbereich soll von der Enquete-Kommission in Hinblick auf die Zukunft des ÖP(N)V in den Blick genommen werden, weil mit ihr womöglich negative Wirkungen auf die Öffentlichen Verkehre entstehen, die im Widerspruch zu den formulierten Zielen stehen. Dazu zählen auch Forschungsförderungen im Bereich Elektromobilität und autonomer Systeme.

Mit aktuellen und absehbaren technischen und nicht-technischen Entwicklungen werden die Grundlagen für eine neu gedachte Mobilität und für eine Verkehrswende gelegt. Viele Konzepte, die noch vor wenigen Jahren undenkbar waren, lassen sich jetzt mit verfügbaren und verbreiteten Technologien wie beispielsweise Smartphones umsetzen. Entwicklungen im Bereich der Telematik, des autonomen Fahrens und neuer Antriebs- und Speichertechniken versprechen eine Umwälzung im Mobilitätsmarkt ähnlich der in der Kommunikations- und Informationsbranche. Der Politik kommt hier eine zentrale Bedeutung zu, weil sie Themen wie Innovationskraft, Wirtschaftlichkeit, Nutzerfreundlichkeit usw. zusammenführen und landesweit die erforderlichen Rahmenbedingungen für den ÖP(N)V setzen kann.

Neue Anbieter im Mobilitätsmarkt verdeutlichen, dass es nicht um ferne Visionen, sondern um konkrete Aufgaben geht, aus denen Handlungsaufträge an die politischen Akteure entstehen. Aus den unterschiedlichsten Branchen (Energieversorger, Automobilhersteller, Elektroindustrie, Autovermieter) heraus entstehen neue Mobilitätsanbieter und Konsortien mit innovativen Mobilitätsangeboten, die jedoch weder den ÖP(N)V ersetzen noch Mobilität für alle garantieren.

Die Enquete-Kommission soll die Chancen, Risiken und Perspektiven für den ÖP(N)V hinsichtlich neuer, auch bisher ungenutzter Möglichkeiten untersuchen. Dazu zählen ein flexibler ÖP(N)V, Intermodalität und ganz neue Systembestandteile des ÖP(N)V. Dies erfordert eine neue Gesamtverkehrsbetrachtung mit dem Fokus auf virtuelle Schnittstellen (Verbreitung und Vernetzung von Mobilitätsinformationen) und physische Schnittstellen, die zur Vernetzung und Verbesserung von Umsteigepunkten gegebenenfalls bauliche Veränderungen verlangen.

#### IV. Ziele der Enquete-Kommission:

Mit der vom Landtag einzurichtenden Enquete-Kommission "Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs" wird das allgemeine Ziel verfolgt, die Bedingungen für einen attraktiven und zukunftsfähigen Öffentlichen Personenverkehr zu ermitteln und so die Grundlagen für den politisch gewollten leistungsfähigen, bedarfs- und prognosefesten ÖP(N)V zu legen. Dafür wird davon ausgegangen, dass alle im Landtag vertretenen Fraktionen sich darin einig sind, dass die Bereitstellung öffentlicher Verkehre zentral für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes ist.

Es geht also um die Ermöglichung eines attraktiven, sozial gerechten, leistbaren und im umfänglichsten Sinn nachhaltigen Öffentlichen Personenverkehrs. Wenn im vorliegenden Antrag von „bedarfsgerechtem ÖP(N)V“ die Rede ist, wird genau dies darunter verstanden. Keineswegs kann sich ein vermuteter bzw. künftiger Bedarf auf eine gegebene Nachfrage beschränken. Auch wird eine die demografischen Prognosen positiv aufnehmende Finanzierung (wie im ÖPNVG NRW geschehen) als nicht sachgerecht zurückgewiesen. Vielmehr wird der ÖP(N)V als Mittel gesehen, mit dem ungewünschten räumlichen Entwicklungen (z.B. infolge von ökonomischen oder demografischen Prozessen) entgegengewirkt werden kann.

Unter der gegebenen Bedingung der Unterscheidung von Öffentlichen Fern- und Nahverkehren soll eine Schwerpunktsetzung auf den ÖPNV erfolgen. Diese Schwerpunktsetzung soll aber nicht die zugrunde liegende kategorische Trennung als richtig und als nicht zu hinterfragen perpetuieren. Vielmehr wird es als weiteres Ziel der Enquete-Kommission betrachtet, diese Unterscheidung zu problematisieren, auf ihre Tauglichkeit hin zu prüfen und gegebenenfalls Vorschläge zur Überwindung dieser Trennung zu machen.

Da die Gewährleistung eines den formulierten Ansprüchen genügenden ÖP(N)V letztlich an den dafür bereitzustellenden Finanzmitteln hängt, ist es ein Kernelement der Enquete-Kommission genau diesen Aspekt intensiv zu prüfen. Vor allem sollen alternative Finanzierungsmodelle und Einnahmequellen ermittelt und geprüft werden. Hier sind Fondsmodelle genauso in den Blick zu nehmen wie „Bürgertickets“, Nahverkehrsabgaben, allgemeine Umlagen oder andere Finanzierungsformen außerhalb jährlicher Haushalte.

Der Nutzen des ÖP(N)V ergibt sich nicht nur für die Fahrgäste selbst, auch wenn hier der Nutzen am direktesten zu erfahren ist. Weiteren Nutzen stiftet der ÖP(N)V auch für alle Organisationen (private Unternehmen, öffentliche Ämter, Anbieter von Freizeitdienstleistungen, Einzelhandelsgeschäfte, Autofahrer und Autofahrerinnen, andere Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrsinfrastrukturen usw.), selbst wenn sie (oder ihre Mitglieder) nicht selbst Fahrgäste des ÖP(N)V sind. So lassen sich Drittnutzen bzw. Drittnutzer identifizieren. Die Quantifizierung des Nutzens bleibt der Enquete-Kommission vorbehalten.

Es wird angestrebt, passende Modellregionen oder Modellkommunen zu identifizieren, in denen im Rahmen eines hinreichend langen Pilotprojekts Praxiserfahrungen gesammelt werden können. Dafür sind Erfahrungen anderer Kommunen in NRW, Deutschland und Europa einzubeziehen. In diesem Pilotprojekt sollen verkehrsträgerübergreifende innovative Lösungen mit einem zu entwickelnden alternativen Finanzierungsmodell angewendet werden.

Die Enquete-Kommission folgt in ihrer Arbeit dem Leitbild eines attraktiven ÖP(N)V und benennt die dafür im umfänglichsten und konkretesten Sinn erforderlichen Bedingungen. Es sind Handlungsempfehlungen, Prüfaufträge und politische Leitlinien zu formulieren und zu adressieren. Unmittelbarer Adressat ist die Landespolitik, mittelbare Adressaten sind Kommunal-, Bundes- und Europapolitik und die jeweiligen legislativen und exekutiven Ebenen.

## V. Der Landtag beschließt:

Der Landtag setzt zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Enquete-Kommission nach § 61 der Geschäftsordnung des Landtags ein, in der die Fraktionen nach Maßgabe von § 61 Abs. 2 GO vertreten sind.

Die Enquete-Kommission mit dem Kurztitel "Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs" (FINÖPV) soll so konkret wie möglich Modelle zur dauerhaften Finanzierung der Öffentlichen Verkehre erarbeiten. Sie enthält die folgenden Themenbereiche:

1. Erörterung bestehender Modelle und gegebenenfalls Erarbeitung neuer Modelle, mit denen die technischen Infrastrukturen dauerhaft finanziell gesichert werden können.
2. Erörterung bestehender Modelle und gegebenenfalls Erarbeitung neuer Modelle, mit denen der laufende Betrieb erhalten und sowohl bedarfs- als auch versorgungsgerecht entwickelt werden kann.
3. Erörterung bestehender Modelle und gegebenenfalls Erarbeitung neuer Modelle, die den Nutzen für Nutzer und Drittnutzer qualifizieren und quantifizieren.
4. Erörterung bestehender Modelle und gegebenenfalls Erarbeitung neuer Modelle, die mittelbare Nutzen und Kosten öffentlicher Verkehre (absolut und relativ) in weiterem Sinn qualifizieren und quantifizieren.
5. Untersuchung und politische Bewertung von Pendlerströmen und Verkehrsschwerpunkten in NRW unter Einbeziehung aktueller und zukünftiger Kapazitätsbedarfe sowie Stauprognosen.
6. Analyse und politische Bewertung des Zusammenhangs zwischen Verkehrsträgern und Siedlungs- und Arbeitsformen – auch unter Berücksichtigung der Landesplanung.
7. Erarbeitung und politische Bewertung von Modellen zur Fördermittelverteilung und von Anforderungen zur Sicherung derzeit bestehender Mittel.
8. Analyse und politische Bewertung der aktuellen Förderungen im Verkehrsbereich auf Landes-, Bundes und EU-Ebene. Darunter fällt auch die entsprechende Forschungsförderung.
9. Analyse und politische Bewertung der Effekte der Trennung von öffentlichem Nah- und öffentlichem Fernverkehr.
10. Analyse und Erstellung möglicher Szenarien zur sukzessiven Entwicklung der Tarifsysteme und Zusammenschlüsse beim ÖPNV in NRW.
11. Prüfung, inwieweit eine Finanzierung unabhängig von der konkreten Nutzung über eine allgemeine Umlage (z.B. in Form von Pflichtbeiträgen) juristisch möglich ist.
12. Modellhafte Erarbeitung entstehender finanzieller Konsequenzen bei einem Ausstieg aus dem Fahrscheinverkauf unter der Berücksichtigung sowohl der Mindereinnahmen als auch der Minderausgaben.
13. Identifizierung und Entwicklung von Vorschlägen passender Modellregionen oder Modellkommunen in NRW für entsprechende Pilotprojekte.
14. Aus allen Punkten werden Handlungsempfehlungen für den Gesetzgeber bzw., sofern es sich um nicht auf Landesebene angesiedelte Rechtskompetenzen handelt, Leitlinien für die je zuständige Ebene formuliert.

Der Enquete-Kommission werden für die Dauer ihrer Tätigkeit sowie für ihre angemessenen Vor- und Nacharbeiten je eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter des höheren und des gehobenen Dienstes und eine Schreibkraft zur Verfügung gestellt.

Den Fraktionen werden die Kosten für eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter des höheren Dienstes und die Kosten in halber Höhe für eine Schreibkraft erstattet und entsprechende

technische Ausstattungen und Büroräume zur Verfügung gestellt. Wahlweise ist eine Abrechnung des tatsächlich entstehenden Personalaufwandes oder die Gewährung eines Pauschbetrages je angefangenen Monat der Tätigkeit der Kommission möglich.

Die Enquete-Kommission hört Expertinnen und Experten an, kann Forschungsaufträge erteilen und Studienfahrten bzw. Ortsbesichtigungen oder Projektforschungen durchführen. Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen sind im Haushalt zu schaffen.

Dr. Joachim Paul  
Marc Olejak  
Oliver Bayer  
Stefan Fricke

und Fraktion