



Verkehrsausschuss

63. Sitzung (öffentlich)

10. November 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:43 Uhr bis 18:13 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 6 „Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio“ als neuen Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln.

Der Ausschuss kommt überein, Tagesordnungspunkt 5 „Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen“ heute nicht zu behandeln.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022) **6**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14700

Vorlage 17/5543
Einzelplan 09

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5959 (Landesstraßenbauprogramm)

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

Der Verkehrsausschuss stellt sein Benehmen zum Landesstraßenbauprogramm mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN her.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD, den Gesetzentwurf anzunehmen.

2 Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen **11**
(Bericht beantragt von den Fraktionen von CDU und FDP [s. Anlage 1])

Bericht
der Verkehrsverbände durch
José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Michael Vogel, Verkehrsverbund Rhein-Sieg und
Matthias Hehl, WestfalenTarif GmbH

- Wortbeiträge

- 3 Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 15**
- Bericht
der Landesregierung
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 4 Mobilität der dritten Dimension: Die Möglichkeiten von Urban Air Mobility für ein Zukunftsbild Flughäfen nutzen 21**
- Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/12761
- Ausschussprotokoll 17/1545 (Anhörung am 15.09.2021)
- Wortbeiträge
- Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD bei Enthaltung der SPD-Fraktion zu.
- 5 Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen 22**
- Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455
- wird nicht behandelt

6 Mehr Fachkräfte für die Planung des Infrastrukturausbaus gewinnen 23

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 17/13774

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses

Stellungnahme 17/4430

Stellungnahme 17/4423

Stellungnahme 17/4418

Stellungnahme 17/4416

Stellungnahme 17/4415

Stellungnahme 17/4414

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

7 Verschiedenes 25

– keine Wortbeiträge

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, Professor Dr. Michael Schreckenber**g** betone, er sei in der vorangegangenen Anhörung von Arndt Klocke mit einem Gutachten in Verbindung gebracht worden, das er aber gar nicht geschrieben habe.

Arndt Klocke (GRÜNE) erwidert, er habe sich mit Professor Dr. Schreckenber**g** im Nachgang der Anhörung ausgetauscht. Im Ergebnis meine man dasselbe Schriftstück, aber er nehme zur Kenntnis, dass es sich dabei nicht um ein Gutachten handele, was er deshalb auch zukünftig nicht mehr behaupten werde.

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 6 „Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio“ als neuen Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln.

Der Ausschuss kommt überein, Tagesordnungspunkt 5 „Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen“ heute nicht zu behandeln.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14700

Vorlage 17/5543

Einzelplan 09

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5959 (Landesstraßenbauprogramm)

(Der Gesetzentwurf wurde am 08.09.2021 nach der ersten Lesung einstimmig an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse mit der Maßgabe überwiesen, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgt.)

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Gegenstand der abschließenden Beratung des Haushaltsentwurfs ist auch die Vorlage des Entwurfs für das Landesstraßenbauprogramm für das kommende Jahr; es hat ein Volumen von insgesamt 72 Millionen Euro. Das Ziel der Landesregierung ist es, den Investitionsstau der letzten Jahre insbesondere bei den Landesstraßen aufzulösen und verstärkt in Sanierung und Modernisierung zu investieren. Deshalb haben wir auch im kommenden Jahr erneut eine Steigerung um 10 Millionen Euro vorgesehen.

Der Programmentwurf, der Ihnen vorliegt, enthält eine Neuaufnahme für eine weitere Landesstraßenbedarfsplanmaßnahme. Insgesamt gibt es 21 Einzelprojekte sowie vier Ausgabengruppen für Tunnelnachrüstungen, Anteile an Kreuzungsmaßnahmen in der Baulast Dritter, Kostenbeteiligung des Bundes, vorbereitenden Grunderwerb und Restabwicklung. Zu den Details für die Einzelprojekte darf ich auf den vorliegenden Entwurf verweisen.

Klaus Vossemer (CDU) betont, wieder einmal könne man Rekordinvestitionen in alle Verkehrsträger verzeichnen, zuallererst mit fast 2 Milliarden Euro in den massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur. Ronald Profalla teile mit, dass die mittelfristige Finanzplanung in Zukunft sogar auf 2,4 Milliarden Euro aufwachsen werde, was er als dringend notwendig bezeichnet; sei die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahrzehnten doch auf Verschleiß gefahren worden.

Die Koalition stärke den ÖPNV, der insbesondere durch die Coronapandemie Unterstützung brauche, um wieder zu alter Stärke zu gelangen, aber auch zu wachsen und besser, sauberer und sicherer zu werden, um die Mobilitätswende zu erreichen. Bereits seit 2017 arbeite das Verkehrsministerium die aufgesetzten Landesprogramme kontinuierlich ab, was vor Ort wirke, um den ÖPNV aus dem Blickwinkel des Fahrgastes immer besser zu machen.

In die Sanierung der Landesstraßen investiere die Koalition ebenfalls Rekordsummen. Der Landesrechnungshof habe bereits zu Beginn des letzten Jahrzehnts der rot-grünen Vorgängerregierung vorgehalten, es bedürfe mindestens 200 Millionen Euro, um das Landesstraßennetz instand zu halten. Schwarz-Gelb habe nun eine bedarfsgerechte Finanzausstattung für die notwendigen Sanierungen durch den Landesbetrieb bereitgestellt.

Beim Landesstraßenbauprogramm bestehe mit Blick auf die Versäumnisse der Vergangenheit wie insbesondere fehlender Planungsvorrat und fehlende Planungskapazitäten noch Luft nach oben. Die Koalition behalte Ortsumfahrung, Ortsumgehungen oder die Beseitigung von Engpässen auch weiterhin im Blick.

Mit Blick auf das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz werde der Ansatz für die Nahmobilität auf insgesamt 102 Millionen Euro verdoppelt, um den Fahrrad- und Fußverkehr sicherer zu machen und die Ziele des Gesetzes zu erreichen. Er betont erneut die Schaffung von 580 km Radwegen seit 2017.

Insgesamt halte er den Haushaltsentwurf für schlüssig, mit dem alle Ansätze wenigstens gehalten, zu weiten Teilen aber sogar hätten erhöht werden können. Auch der Strukturwandel im Rheinischen Revier nehme nun mit konkreten Maßnahmen endlich Fahrt auf. Die Finanzierung der Westspange stelle ein wichtiges Schienenausbauprojekt für das ganze Rheinland dar.

Carsten Löcker (SPD) meint, es reiche nicht aus, einfach nur Geld zu verteilen und Pressemitteilungen zu veröffentlichen, denn die Mittel müssten auch tatsächliche Wirkung entfalten. Mit 150 zusätzlichen Stellen könne Schwarz-Gelb zwar selbstverständlich mehr Straßen bauen und auch die Investitionen steigern, breche aber das Wahlkampfversprechen, für weniger Staus zu sorgen, was belege, dass der Bauhochlauf eben nicht die versprochene Wirkung entfalte.

Auch auf der Schiene stau sich der Verkehr. Es bestünden große Zweifel, dass das nordrhein-westfälische Schienensystem so funktioniere, wie es die Fahrgäste erwarten könnten. Tatsächlich erlebten sie keine zuverlässigen Bahnanbindungen und keine Pünktlichkeit, sondern fehlende Triebwagen und an sich vertraglich sichergestellte Dienstleistungen, die aber nicht erbracht würden.

Er wirft die Frage auf, was die Landesregierung in den vergangenen Jahren dafür getan habe, diese Probleme im ÖPNV abzustellen. Tatsächlich sei das Ministerium überhaupt nicht bereit gewesen, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen schon vor einigen Jahren vorgetragenen Probleme anzugehen. Sollte es nicht zu einer Notvergabe kommen, stünde Nordrhein-Westfalen vor einem GAU. Möglicherweise könne

am Ende sogar nur die DB einspringen, was vielleicht der Plan sei. Auch die Fahrgäste blieben im Ungewissen.

Die Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge liege bei der Landesregierung, die sich nicht mit der Übertragung der Aufgaben auf die Zweckverbände aus der Verantwortung stehlen dürfe. Dabei gehe es nicht nur um Geld, sondern auch um Organisation und Verantwortung, die die Landesregierung aber vermissen lasse. Zwar halte er Initiativen wie das robuste Netz für richtig, die aber nicht die bekannten Probleme lösten, weil sich die Menschen nach wie vor weder im Fernverkehr noch erst recht im Regionalverkehr auf die Pünktlichkeit der Bahn verlassen könnten.

Dass niemand wisse, wie es im SPNV im nächsten Jahr weitergehe, bezeichnet er als von der Landesregierung verantwortungslos. Sie müsse nun dafür sorgen, die Probleme kurzfristig zu lösen, denn so würden die mit dem neuen Modell angestrebten Ziele wie mehr Leistung, mehr Qualität und mehr Verkehr nicht erreicht. Mit Blick auf die Verkehrswende habe die Landesregierung vier Jahre vergeudet.

Auch beim straßengebundenen ÖPNV gebe es große Baustellen, wenn er auch den guten Investitionshochlauf anerkennen müsse. Neben Ertüchtigung und Ausbau solle es zukünftig auch zusätzliche Betriebsleistungen geben, wobei die Landesregierung die Antwort schuldig bleibe, wie dies zu finanzieren sei. Zwar stamme der größte Teil der Regionalisierungsmittel aus Berlin, aber es liege in der Verantwortung der Landesregierung, die zusätzlichen Kilometerleistungen zu sichern, die alle wollten. Offensichtlich habe die Landesregierung keinen Plan zur Umsetzung der Verkehrswende.

Zwar seien 580 km neue Radwege gebaut worden, aber man komme auch von einem sehr niedrigen Stand. Nicht einmal die Hälfte der 13.000 km Landesstraßen verfüge über einen Radweg; Schwarz-Gelb habe nur 120 km gebaut. Von den acht angedachten Radschnellwegen seien bislang sieben noch nicht einmal geplant. Auch hier habe die Landesregierung die letzten vier Jahre vergeudet und sich am RS1 abgemüht, wobei es in der Tat sehr schwierig sei, Grundstücke und Strukturen zu finden, die es erlaubten, Geschwindigkeit aufzunehmen. Allerdings seien diese Probleme lange bekannt.

Zudem müssten die Radschnellwege auch gut angebunden werden, um Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg zu bewegen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz enthalte zwar viele Absichtserklärungen, aber nur wenig Konkretes. Er vermisse Impulse der Landesregierung, die bereits konkrete Wirkungen entfaltet hätten. Keinesfalls könne Schwarz-Gelb die gebauten 6,5 km beim Radschnellweg als Erfolg verbuchen. Stattdessen hätten viele Menschen nicht den Eindruck, dass es die Landesregierung mit klimaneutralen Verkehrsmitteln, weniger Flächenverbrauch und besserer Luftqualität wirklich ernst meine, die viel bereitgestelltes Geld überhaupt nicht ausbebe. Tatsächlich sei Nordrhein-Westfalen sogar erheblich zurückgefallen. Er kündigt weitere konkrete Hinweise sowie Änderungsanträge für die Plenarsitzung an.

Ulrich Reuter (FDP) sieht im Haushaltsentwurf eine Verstetigung der 2017 begonnenen Politik. Bei der Personalgewinnung befinde sich die öffentliche Hand in einem harten Konkurrenzkampf. Jedenfalls stünden die finanziellen Mittel zur Verfügung, mit

denen die Koalition signalisiere, dass sie wirklich handeln und die Versäumnisse der Vergangenheit auch in der nächsten Legislaturperiode aufholen wolle.

In Bahn und ÖPNV investiere die Koalition mit über 2,2 Milliarden Euro sehr viel, wenn sie damit auch noch nicht alle Probleme lösen könne, denn die erforderlichen Baumaßnahmen brauchten bei allen Verkehrsträgern ihre Zeit, zumal es alle politisch Verantwortlichen in der Vergangenheit versäumt hätten, im erforderlichen Umfang in die Infrastruktur zu investieren.

Eventuell könnten auch die 100 Millionen Euro für den Radverkehr nicht verbaut werden; gleichwohl müssten auch hier erst einmal die Voraussetzungen für den bestehenden Bedarf geschaffen werden. Gleiches gelte für den Straßenbau, bei dem die Koalition gerade in Instandsetzung und Erhaltung investiere. Er resümiert, es stünden also hinreichend Mittel zur Verfügung, und das Personal werde aufgestockt, was ganz erheblich am stetigen Einsatz des Ministeriums in Berlin liege.

Arndt Klocke (GRÜNE) erinnert an den Etatansatz für die Sanierung an Landesstraßen von 50 Millionen Euro im Jahr 2010, den Rot-Grün trotz des Zwangs der Haushaltssanierung angesichts der von der schwarz-gelben Vorgängerregierung überlassenen enormen Schulden auf 130 Millionen Euro erhöht habe. Die seinerzeitigen Verkehrsminister Wittke und Lienenkämper hätten bei Straßen.NRW mit 680 Vollzeitstellen überdurchschnittlich viele Stellen abgebaut, die anschließend gefehlt hätten.

Sodann kritisiert er den Aufwuchs für den Straßenneubau; offensichtlich meine die Landesregierung immer noch, Natur und Lebensräume zu zerstören. Auch fehle der Aufbau einer Planungsabteilung für den Radverkehr bei Straßen.NRW. Die grünen Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker meldeten jedenfalls zurück, dass beim Radwegebau von Straßen.NRW nichts komme. Er verweist auf entsprechende Änderungsanträge seiner Fraktion, die selbstverständlich auch Deckungsvorschläge enthielten.

Beim Radwegebau an Brücken fehle es sowohl an Mitteln als auch an Planungsprojekten, obwohl es sehr viele sanierungsbedürftige Brücken gebe. Wie er aus Gesprächen mit den Verkehrsverbänden wisse, hielten sie den Etatansatz für das Sozialticket für nicht kostendeckend, wenn es auch überhaupt noch einen gebe; habe doch der heutige Ministerpräsident die Mittel für das Sozialticket zu Beginn der Legislaturperiode noch zugunsten des Straßenneubaus einsparen wollen. Seine Fraktion fordere 5 Millionen Euro zusätzlich.

Andreas Keith (AfD) erkennt ein Muster, indem die Regierung auf die Zeit vor 2017 und die Opposition auf die Versäumnisse danach verweise. Die Menschen erwarteten aber keine Schuldzuweisung, sondern die Lösung der ursächlichen Probleme beim Verkehr. Es gebe viel zu wenig Straßenbauingenieure, Baufirmen und erheblichen Baustoffmangel, was sich in den kommenden Jahren noch verstärken werde. Er appelliert, den Menschen die Wahrheit zu sagen, dass sich nämlich an der Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen in den kommenden vier bis fünf Jahren nichts ändern werde. Gerade darin, dass das nicht geschehe, sehe er einen großen Anteil für die Politikverdrossenheit.

Zwar nehme Schwarz-Gelb mehr Geld in die Hand und rufe die Bundesmittel permanent ab; trotzdem würden immer neue Baustellen eingerichtet, auf denen sich anschließend wochenlang gar nichts tue, die aber die Autofahrer massiv behinderten.

Wer den ÖPNV stärken wolle, müsse für die anständige Bezahlung der Triebfahrzeugführer und der Zugbegleiter sorgen, die zudem auch geschützt werden müssten, ohne Angst zu haben, abends zu kontrollieren. Auch die Gleisarbeiter und diejenigen, die mit ihrer harten Arbeit auch im Winter dafür sorgten, dass die Züge wenigstens einigermaßen fahren könnten, müssten anständig entlohnt werden.

Stattdessen gebe es Showprojekte wie Radwege, was bei einer Anreise von Essen oder Leverkusen nach Düsseldorf im Winter bei Schnee und Regen nichts bringe. Er bezeichne es als hanebüchen, wie Steuergelder verplempert würden. Solange der ÖPNV in Nordrhein-Westfalen so darbe, müssten Straßen gebaut werden. Stattdessen verspreche die Politik den Menschen vor der Wahl das Blaue vom Himmel, um nach der Wahl nur heiße Luft zu liefern.

Klaus Vossemer (CDU) stimmt Carsten Löcker zu, tatsächlich baue man auf einem sehr niedrigen Niveau auf, das Rot-Grün hinterlassen habe. Infrastrukturprojekte brauchten leider nun einmal ihre Zeit. Zudem führten Baustellen zu Staus, die Schwarz-Gelb aber angehe. Er hält es für völlig richtig, dass der ÖPNV kommunal über Aufgabenträger organisiert werde, dort die Verantwortung liege und das Land dafür Geld zur Verfügung stelle. Carsten Löcker fordere aber einen Systemwechsel, was er als Affront gegen die Verkehrsverbände wertete, zumal ein Systemwechsel den Betrieb lähmen würde.

Ortsumgehungen, Lückenschlüsse und Engpassbeseitigungen entlasteten die Menschen und die Umwelt ebenso wie der Ausbau des Kanalnetzes und des Schienennetzes, um Güter von der Straße zu holen. Der von der alten Landesregierung torpedierte Lückenschluss der A1 führe täglich zur Vergeudung von vielen Tonnen CO₂, weil man 60 km Umweg fahren müsse, um auf die Autobahn zu kommen. Abschließend fordert er Carsten Löcker auf, seinen Einfluss in Berlin geltend zu machen, damit die Forderungen der Grünen am besten gar nicht umgesetzt würden.

Der Verkehrsausschuss stellt sein Benehmen zum Landesstraßenbauprogramm mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN her.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD, den Gesetzentwurf anzunehmen.

2 Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen *(Bericht beantragt von den Fraktionen von CDU und FDP [s. Anlage 1])*

Bericht der Verkehrsverbände durch
José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr,
Michael Vogel, Verkehrsverbund Rhein-Sieg und
Matthias Hehl, WestfalenTarif GmbH

Michael Vogel (VRS) berichtet:

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, die beteiligten Projektleiter zu Wort kommen zu lassen. Die Kompetenzzentren werden durch das Land gefördert, um übergreifende Themen fachlich und grenzüberschreitend und damit einheitliche Systeme und ihre Umsetzung voranzutreiben.

Eduard Rollmann (Kompetenzcenter Marketing NRW) führt aus:

Wir sind die Geschäftsstelle für den NRW-Tarif und werden durch das Verkehrsministerium finanziert. Wir treiben insbesondere landesweite tarifliche und vertriebliche Themen voran wie etwa das landesweite Azubiticket oder das landesweite Jobticket ab dem 1. Januar 2022. Zusätzlich sind wir für die Kooperation und die weitere Förderung der Akteure und ihrer Zusammenarbeit in Nordrhein-Westfalen verantwortlich. Mit dem LAK Nahverkehr haben wir ein landesweites Arbeitsgremium, in dem wir Themen vorbereiten und Beschlüsse für landesweite Themen fassen.

Der eTarif hat das Niveau der Zusammenarbeit auf ein neues Level gehoben: Die Art und Weise der Zusammenarbeit war mit Sicherheit eine Pionierleistung.

(Sodann trägt der Redner anhand der Präsentation „Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen“ vor, die sich als Anlage 2 zum Protokoll findet. Seine Ausführungen werden wiedergegeben, sofern sie über die Präsentation hinausgehen.)

(Folie 3)

Beim Aussteigen muss ich mich aktuell noch aktiv auschecken; zukünftig wird dieser Prozess automatisiert sein. Im Vordergrund stand immer ein aus Kundensicht einfaches System. Unser Fokus liegt auf Gelegenheitskunden, die nicht schon am Automaten scheitern dürfen, weil sie die Tarifwelt nicht verstehen. Damit leisten wir auch einen kleinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele, indem der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV besser gelingen kann.

(Folie 4)

Die Kunden halten die Abrechnung nach Luftlinie für am gerechtesten, wenn sie auch wie jede Tarifstrukturreform zu Gewinnern und Verlierern führen wird. Über die Preisobergrenze innerhalb von 24 Stunden in NRW wird es auch zusätzliche Preisobergrenzen innerhalb der Verbände geben, was zu einem maximalen Preisvertrauen der Kunden führt. Um es nicht zu komplex zu machen, wird es keine

Differenzierung nach Personengruppen geben; Kinder zahlen 50 %. Dies erforderte eine hohe Kompromissbereitschaft bei allen Beteiligten.

Auf Nachfrage von **Gordan Dudas (SPD)** erläutert **Eduard Rollmann (Kompetenzcenter Marketing NRW)**, es werde immer nur die direkte Luftlinie zwischen Start- und Endpunkt zugrunde gelegt. Eventuelle Missbräuche in der Startphase wolle man kulant behandeln, um erst einmal Erfahrungen zum Mobilitätsverhalten zu sammeln.

Louis Castrillo (VRR) hält es für am gerechtesten, wenn der Fahrgast immer die kürzeste Strecke bezahle, auch wenn man zum Beispiel wegen Baustellen Umwege fahren müsse. Dieses Modell sei wirtschaftlich abbildbar und stelle auch den bundesweiten Trend dar.

Dr. Maximilian Müller (Kompetenzcenter Digitalisierung NRW) setzt anhand der Präsentation fort. Seine Ausführungen werden wiedergegeben, sofern sie über die Präsentation hinausgehen.

(Folie 6)

Das Kompetenzcenter Digitalisierung unterstützt die Mobilitätslandschaft bei der Digitalisierung und Vernetzung ihrer Systeme mit besonderem Fokus auf E-Ticketing, Fahrgastinformation und Service. Zudem ist es Koordinator der Digitalisierungsoffensive des Landes und damit auch des Lenkungszweckes Digitalisierungsoffensive.

Beim CIBO-Hintergrundsystem handelt es sich um das System hinter der App zur Erfassung des Ein- und Ausstiegs des Kunden, wobei der Kunde nur die App wahrnimmt, die darauf zurückgreift. Herzstücke sind die Tarifmodule, die die gefahrene Strecke mit einem Preis verbinden. Das CIBO-Hintergrundsystem haben die SPNV-Aufgabenträger nach einer EU-Vergabe beauftragt. Das System läuft schon seit einigen Monaten und ist validiert. Die Tarifmodule befinden sich in der intensiven finalen Testphase aller Verkehrsverbünde; das wird rechtzeitig abgeschlossen sein.

(Folie 7)

Insbesondere zu Beginn soll der Kunde mit dem, was im Hintergrund passiert, nicht alleingelassen werden, sondern ganz aktiv den Beginn sowie das Ende seiner Fahrt mit einem Klick in der App bestätigen. Das halten wir für einen ganz wichtigen Baustein, um das Vertrauen der Fahrgäste zu gewinnen, dass sie auch nur für die Leistung bezahlen, die sie tatsächlich in Anspruch genommen haben. In einer zweiten Stufe vielleicht nach einem Jahr kann dieser Prozess automatisiert werden, sodass die App den Fahrgast automatisch auscheckt.

Louis Castrillo (VRR) resümiert, die Branche nutze die Digitalisierung, um insbesondere Gelegenheitskunden zu gewinnen. Die Fahrgäste sollten landesweit unabhängig von Verbundgrenzen fahren können. Es handele sich um ein deutschlandweit einmaliges Projekt, das technisch stabil funktioniere und alle Datenschutznormen einhalte.

Klaus Vossemer (CDU) begrüßt das E-Ticket als folgerichtigen Schritt hin zu einem modernen, digitalisierten, kundenorientierten und kundenfreundlichen ÖPNV. Er möchte wissen, ob es noch irgendwelche Hürden gebe, die das gesamte Projekt infrage stellen könnten.

Carsten Löcker (SPD) lobt die für Nordrhein-Westfalen so wichtige Initiative und fragt nach den bisher angefallenen sowie den zukünftigen Kosten. Auch möchte er wissen, ob es sich um einen gemeinsamen Tarif der Zweckverbände oder um einen Tarif des Landes handle und ob er einen finanziellen Mehrwert biete, oder lediglich die bestehenden Tarife abbilde.

Ulrich Reuter (FDP) begrüßt das Projekt ebenfalls und fragt, ob es sich um eine Abrechnung nach dem besten Preis für den Kunden handle. Er möchte wissen, was genau mit den dargestellten Landesmitteln in Höhe von 100 Millionen Euro gefördert werde.

Louis Castrillo (VRR) spricht von einem leistungsgerechten Preis, der zwar gedeckelt sei, bei dem es sich aber nicht automatisch um den besten Preis, sondern vielmehr um einen parallelen Tarif handle. Die App stelle beide Preise transparent dar, sodass sich der Kunde entscheiden könne.

Er antwortet Ulrich Reuter, die für die Einführung gedachten 100 Millionen Euro stünden für zehn Jahre bereit, wobei die Einführung gewiss nicht so lange dauern werde.

Auf die Frage von Klaus Vossemer führt er aus, die Gutachten der Beratungsgesellschaften lägen vor. Zwar sei jeder Vertragspartner eigenständig in seiner Entscheidung, den Vertrag zu unterzeichnen; er zeigt sich aber zuversichtlich, da alle Strukturen vereinbart hätten, den Vertrag zu unterzeichnen.

Michael Vogel (VRS) setzt fort, die Projektkosten machten nur einen geringen Teil der Landesförderung von 100 Millionen Euro aus, ließen sich aber nicht genau quantifizieren. Dazu zählten die Kosten für die Kommunikation, die vertrieblichen Umsetzungskosten, die Anpassung der Verkaufssysteme der Verkehrsunternehmen, die Erstellung der Apps, die Datenbanken im Hintergrund, neue Module sowie Durchtarifizierungsverluste, weil der neue Tarif die alten teilweise unterlaufe. Auch würden die bisherigen Kragentarife abgeschafft und ebenfalls kompensiert. Das genaue Volumen werde sich erst im laufenden Betrieb ergeben. Der eTarif basiere zwar auf den Tarifen der Verkehrsverbände, stelle aber wie der NRW-Tarif einen Landestarif dar.

Matthias Hehl (WestfalenTarif GmbH) unterstreicht, die bestehenden Tarife würden nicht abgeschafft, träten für den Kunden aber völlig in den Hintergrund, für den nur noch die Luftlinie zähle. Schon heute nutzten viele Kunden die App in der Regel des größten Verkehrsunternehmens in der Region, die ihre Apps spätestens bis Ende März ertüchtigen, um den eTarif landesweit anbieten zu können. Die Möglichkeit der Buchung des eTarifs werde höchstwahrscheinlich direkt über die App mobil.nrw und des VRR möglich sein.

Zu Anfang gehe es insbesondere um den Gelegenheitsverkehr; Abos, Zeitkarten und Jobtickets blieben in der Regel günstiger. Allerdings wollten die Verkehrsverbünde Schritt für Schritt weiter in den digitalen Bereich einsteigen und weitere Angebote entwickeln.

3 Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Ich habe diesen Bericht letzte Woche angemeldet, weil sich die Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und Abellio in der Endphase befinden. Ich möchte Sie gerne gemeinsam mit den Aufgabenträgern über den aktuellen Stand informieren. Heute hat es noch einmal Gespräche zwischen Abellio und den Aufgabenträger gegeben. Wenn Sie erlauben, Herr Vorsitzender, wird Herr Lünser unmittelbar anschließend zum aktuellen Stand der Verhandlungen ausführen.

Wie Sie wissen, sprechen die Aufgabenträger bereits seit geraumer Zeit mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Anpassung der bestehenden Verkehrsverträge. Die Gründe, weshalb diese Verträge heute nicht mehr auskömmlich sind, sind uns allen bekannt: Gestiegene Personalkosten werden vom vereinbarten Index nur unzureichend abgebildet. Auch gibt es erhöhte Baustellenfolgekosten aufgrund eines deutlichen Anstiegs von Baustellen im Netz.

Wir haben in der letzten Ausschusssitzung das Einvernehmen zur Erhöhung der SPNV-Pauschale hergestellt. Mit dieser Erhöhung wollen wir mehr Leistungen ermöglichen, Sicherheitspersonal einstellen und die Baustellenkommunikation sowie Baustellenkoordination verbessern. Die Erhöhung dient außerdem der Finanzierung des Verkehrsvertrags 2.0.

Abellio hat bereits im Frühjahr erklärt, dass ihnen die Anpassung durch den Verkehrsvertrag 2.0 nicht ausreicht. Über den Verkehrsvertrag 2.0 können Kostensteigerungen aber eben nur in einem sehr engen rechtlichen Rahmen ausgeglichen werden. Aus beihilferechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Gründen können nur solche Kostensteigerungen ausgeglichen werden, die unvorhergesehen erfolgten und außerhalb der Risikosphäre der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Gerade Personalkostenentwicklungen liegen aber innerhalb der Risikosphäre. Abellio hat daher entschieden, über ein Insolvenzverfahren einen weitergehenden Kostenausgleich erzielen zu wollen; zum aktuellen Stand des Verfahrens wird Herr Lünser gleich etwas sagen.

Klar ist, dass in allen denkbaren Lösungsversuchen weitere Kosten auf die Aufgabenträger zukommen werden. Sie sind daher vergangenen Freitag auf Arbeitsebene auf uns zugekommen, um mit uns über eine Kostenbeteiligung zu sprechen. Die Gespräche sind auf einem guten Weg, werden aber sicherlich noch einige Tage in Anspruch nehmen. Selbstverständlich werden wir Sie auch hier zeitnah und umfassend über die Ergebnisse informieren.

Ronald Lünser (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) setzt fort:

Sie wissen, dass mit gerichtlichem Beschluss vom 30. Juni über das Vermögen der Abellio die vorläufige Eigenverwaltung im Schutzschirmverfahren angeordnet wurde – eine Sonderform, die einem Insolvenzverfahren mit dem Ziel vorgeschaltet ist, über die frühzeitige Vorlage eines Insolvenzplans eine Sanierung des Verkehrs-

unternehmens zu erleichtern. Das Ziel – das muss man so klar formulieren – konnte in der dafür vorgesehenen Zeit von drei Monaten bis zum 30. September nicht erreicht werden.

Das hatte ganz unterschiedliche Gründe, die von organisatorischen und strukturellen bis hin zu wirtschaftlichen Kennzahlen reichten, denn insbesondere waren der Abellio zunächst die eigenen Defizite aus den Verkehrsverträgen nicht genau bekannt, änderten sich wöchentlich und immer nur in eine Richtung, nämlich nach oben. Damit fehlte eigentlich eine substanzielle Basis für einen Sanierungsplan.

Infolgedessen wurde nach dem Auslaufen des Schutzschirmverfahrens am 1. Oktober das Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung eröffnet. Auch das ist eine Sonderform, die dem Regelverfahren vorgeschaltet ist. Grundlage dafür bildet im Augenblick eine Fortführungsvereinbarung, die vom 1. Oktober bis zum 31. Januar läuft: Abellio und die SPNV-Aufgabenträger teilen sich die Verluste, sodass für diese vier Monate die Liquidität des Eisenbahnverkehrsunternehmens sichergestellt wird.

Grund für diesen Weg war einerseits, die Eröffnung des Hauptverfahrens nach ergebnislosem Schutzschirmverfahren zu verhindern, und zwar insbesondere mit Blick auf das damit zusammenhängende Risiko der Betriebseinstellung. Andererseits eröffnet der Weg der Fortführungsvereinbarung die Chance, eine Sanierungsmöglichkeit und eine langfristige Perspektive weitergehen prüfen zu können, denn dafür reichte die Zeit dem Schutzschirmverfahren nicht aus. Dies eröffnet die Möglichkeit einer Sanierung, den sogenannten Plan A.

Derzeit agieren wir genau unter den Prämissen dieser Fortführungsvereinbarung, in der sich beide Seiten verpflichtet haben, mit einem harten Anschlag – so muss man das formulieren – bis zum 31. Oktober Klarheit darüber zu erlangen, ob eine langfristige Perspektive für die Zeit nach dem Auslaufen der Fortführungsvereinbarung gefunden werden kann und möglich ist. Kann es also eine Antwort auf die Frage geben, ob es nach dem 1. Februar 2022 mit Abellio als Vertragspartner eine langfristige Fortführung der Verträge gibt?

Den Kern kann man sehr einfach zusammenfassen: Bei dieser Sanierung geht es um ein Modell, bei dem Abellio zunächst alle fünf Verkehrsverträge für 24 Monate, also bis Ende 2023, fortführt und danach zwei Verkehrsverträge vorzeitig zurückgibt. Ich glaube, das ist durchaus bekannt: Es handelt sich um die S-Bahn Rhein-Ruhr und den Rhein-Ruhr-Express. Die drei verbleibenden Verkehrsverträge sollen bis zum jeweiligen Vertragsende fortgeführt werden; das wären die Jahre 2028 und 2033.

Falls es nicht gelingt, bis zum 31. Oktober unter diesem Modell eine Fortführung zu erreichen, haben wir mit Abellio in der Fortführungsvereinbarung ebenfalls vereinbart, bis Ende November 2021 eine sichere und geordnete Überleitung der Arbeitsplätze und des Betriebes in einer Überleitungsverfügung zu fixieren, um die Verkehrsleistung gemeinsam auf die übernehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übertragen; das wäre sozusagen Plan B.

Die Aufgabenträger haben im Oktober insgesamt sechs Verhandlungstermine eingerichtet, um mit Abellio über die Konditionen zu diesem skizzierten Modell, also

Plan A, zu verhandeln, in deren Mittelpunkt drei Kernthemen standen, nämlich zunächst der Defizitausgleich für die fünf Verkehrsverträge bis 2023 und der Defizitausgleich für die drei dann fortzuführenden Verträge.

Ein weiterer wesentlicher Punkt waren die Sicherheiten für eine Fortführung, denn wir brauchen eine Sicherheit dafür, dass wir in drei Jahren nicht wieder hier sitzen und dieselbe Diskussion führen, nur unter anderen Vorzeichen. Der dritte Punkt war eine signifikante Abstandszahlung für die zu erwartenden wirtschaftlichen Belastungen, die mit der vorzeitigen Auflösung von zwei Verkehrsverträgen auf die Aufgabenträger zukommen.

Gleich mit Einstieg in die Verhandlungen Anfang Oktober haben wir unsere Erwartungshaltung dargelegt und unsere Mindestanforderungen mehrfach verschriftlicht. Wir haben über die Verhandlungstermine verteilt insgesamt drei unterschiedliche Angebote von Abellio vorgelegt bekommen. Zu jedem dieser Angebote kann man sagen, dass es trotz mehrfacher Aufforderungen, an wichtigen Stellen nachzubessern, – ich betone: weit – hinter den Erwartungen der Aufgabenträger zurückblieb.

Insofern passt es an dieser Stelle ganz gut, einen Punkt aus der medialen Berichterstattung aufzugreifen und hier ausdrücklich zu betonen, dass Abellio eben ausdrücklich keinen dreistelligen Millionenbetrag zur Kompensation der wirtschaftlichen Schäden angeboten hat. Zutreffend ist, dass das Angebot von Abellio in Summe bisher einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag umfasst, der aber ausgerichtet am Gesamtschaden der Aufgabenträger lediglich einen Beitrag von 13 % zur Kompensation darstellt.

Wir haben Abellio deshalb auch nicht im Unklaren darüber gelassen, dass es für uns nur schwer vorstellbar ist, für dieses Angebot eine einheitliche Zustimmung in den politischen Gremien der Aufgabenträger zu erhalten. Sie haben es der Presse sicherlich schon entnehmen können: Am 5. November war die Beschlussfassung der politischen Gremien vorgesehen, aber eine einheitliche Beschlussfassung konnte nicht erreicht werden.

Insofern haben wir Abellio in dieser Woche noch einmal zu Nachverhandlungen eingeladen, die wir heute geführt haben. Insgesamt haben wir noch einmal sehr konkrete Nachbesserungen zu fünf bis sechs Punkten eingefordert und auch erläutert, dass wir insbesondere das Fortbestehen des Eisenbahnverkehrsunternehmens im Plan A auch davon abhängig machen müssen, ob es einen signifikanten Beitrag des niederländischen Gesellschafters gibt, der eine spürbare Kompensation für die dann zusätzlichen wirtschaftlichen Belastungen der Aufgabenträger darstellt. Heute stehen wir in dieser Frage bei null Euro; das will ich betonen. Damit sind wir am weitesten von einem annehmbaren Angebot entfernt.

Wir sind jetzt so verblieben, dass uns Abellio bis Freitagnachmittag ein erneutes Angebot zukommen lassen will. Abellio hat aber heute völlig offengelassen, ob sie bereit sind, allen Forderungen, die wir heute noch einmal konkret gestellt haben, nachzukommen. Wir werden das von Abellio für Freitag angekündigte Angebot mit einer Beschlussvorlage erneut in die politischen Gremien tragen. Derzeit ist die finale Beschlussfassung zwischen dem 19. und 26. November geplant; das kann

man jetzt noch nicht genauer sagen, weil wir uns noch in den Terminabstimmungen befinden.

Lassen Sie mich an der Stelle noch einen kurzen Blick auf Plan B werfen, denn „hoffe das Beste, und sei auf das Schlimmste vorbereitet“ gilt hier insbesondere. Seit Anfang Oktober sind wir gleichermaßen in die Vorbereitung der Notmaßnahmen als parallel laufenden Handlungsstrang eingestiegen. Das ist schon allein deshalb wichtig, weil wir insgesamt über ca. 21 Millionen Zugkilometer verteilt auf fünf Verkehrsverträge sprechen und kein anderes EVU in Nordrhein-Westfalen in der Lage wäre, ein so großes Leistungsvolumen allein und in so kurzer Zeit zu übernehmen.

Deshalb befinden wir uns schon seit Längerem mit verschiedenen Unternehmen in guten Gesprächen. Die EVU haben Bereitschaft und Interesse bekundet, SPNV-Leistungen im Zuge von Notmaßnahmen zu übernehmen. Sie haben der öffentlichen Berichterstattung sicherlich entnehmen können, dass wir am 18. Oktober mit einer Ex-ante-Transparentbekanntmachung die beabsichtigten Notvergaben im EU-Amtsblatt bereits angekündigt haben. Die Unternehmen wurden aufgefordert, uns für eine erste Stufe indikative Angebote vorzulegen. Bis auf eine Ausnahme ist das inzwischen auch vollzogen worden.

Für Ende November planen wir dann, die letztverbindlichen Angebote in Stufe 2 zu erhalten. Für Mitte Dezember wollen wir mit diesen letztverbindlichen Angeboten auch die Beschlussfassung in den politischen Gremien vorbereiten, sodass wir unmittelbar danach auch die rechtsverbindlichen Zuschläge an die übernehmenden EVU erteilen können.

Man muss deutlich betonen, dass wir in guter Abstimmung mit dem Verkehrsministerium stehen. Gemeinsam entwickeln wir derzeit eine Projektstruktur, die ein geordnetes und reibungsloses Miteinander aller Protagonisten bis zum 31. Januar sicherstellt, denn Sie können sich vorstellen, dass es nicht trivial ist, ein so großes Verkehrsnetz und die damit zusammenhängenden Spezialitäten auf viele Unternehmen zu verteilen.

Den Fahrgästen sage ich: Wir sind gut vorbereitet und zuversichtlich, dass es bei Plan B zu keinem Betriebsstillstand kommt; das muss man deutlich sagen. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass am Anfang sicherlich mit der einen oder anderen temporären Einschränkung zu rechnen ist, bevor sich das Ganze so einschleift, dass es reibungslos läuft, weil es für so etwas keine Blaupause gibt.

Der Belegschaft will ich deutlich sagen: Niemand muss existenzielle Ängste haben, denn wir bestellen keine Leistung ab, sondern hängen sie gewissermaßen nur um; die Arbeitsplätze bleiben also allesamt erhalten. Natürlich ist es für den einen oder anderen bedauerlich, der sich bislang gerne für Abellio engagiert und künftig eine andere Mütze aufhat, aber der Arbeitsplatz bleibt erhalten.

Abschließend möchte ich für die finanzielle Unterstützung des Landes werben. Frau Ministerin hatte darauf hingewiesen, dass wir derzeit gute Gespräche mit Blick auf die finanziellen Mehrbelastungen der kommunalen Gewährträger führen, denn in

beiden Fällen ist durchaus mit erheblichen zusätzlichen Kosten zu rechnen, die die kommunalen Gewährträger nicht stemmen können.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) ergänzt:

Alle drei Aufgabenträger gehen diesen Weg Hand in Hand. Wir verfolgen Plan B bewusst weiter, auch wenn es noch eine Einigung mit dem Unternehmen geben sollte, weil bestimmte Dinge nachträglich zu klären sind. In jedem Fall müssten wir eine Vereinbarung nach Plan A der EU-Kommission vorlegen. Für den Fall, dass sie in Brüssel scheitern sollte, hätten wir Plan B, um nicht wieder von vorne anfangen zu müssen.

Carsten Löcker (SPD) dankt für die offenen Worte, denn es handele sich um kein triviales Problem. Mit Blick auf die Art, in der Nordrhein-Westfalen die Verkehre betreibe, sei es das Land den Zweckverbänden schuldig, das Problem zu lösen. Plan B setze voraus, dass es auch interessierte EVU gebe. Mit Blick auf die Daseinsvorsorge wünsche man sich ein EVU, das immer da sei. Von der Erwartung, mehr Qualität und Leistung für weniger staatliche Mittel zu bekommen, könne heute keine Rede mehr sein. Möglicherweise seien Marktveränderungen üblich, wobei es hier eben um die Daseinsvorsorge gehe.

Unabhängig von der Einschätzung der EU-Kommission setze die Notvergabe auch das Personal und verantwortliche Betriebsleiter voraus. Auch könne es durch die Umstellung offenbar zu Leistungsverlusten kommen, wobei es schon bei der ersten Umstellung nicht gelungen sei, das komplette Leistungsvolumen auf die Schiene zu bringen, was erhebliche Auswirkungen auf die Fahrgäste und ihre Erwartungshaltung erzeuge. Er möchte wissen, ob sichergestellt werde, dass die übernehmenden EVU, zu denen möglicherweise auch Abellio selbst gehöre, tatsächlich die Leistungen erbringen könnten, welche EVU sich für die Netze interessierten und wie ihre Leistung vergütet werde, zumal Abellio mit der Vergütung nicht ausgekommen sei.

Arndt Klocke (GRÜNE) bittet eingangs um ein kurzes Update der Landesregierung etwa in einer Obleuterunde schon vor der nächsten Ausschusssitzung. Sodann bittet er Ronald Lünser, die Chancen für Plan A oder Plan B einzuschätzen. Die Kommunen befänden sich allgemein in schlechter finanzieller Situation, sodass sie die Kosten nicht übernehmen könnten, sondern die Landesregierung einspringen müsse, um die Verkehre zu gewährleisten.

Ronald Lünser (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) erläutert, die Aufgabenträger hätten die Möglichkeit in Erwägung gezogen, Abellio die Fortführung des Betriebs durch hoheitlichen Akt aufzuerlegen, die aber an der objektiven Unmöglichkeit scheitere, denn ein in der Insolvenz befindliches Unternehmen verliere seine Mitarbeiter, die ein Sonderkündigungsrecht hätten. Deshalb sei die Überleitung der Verkehre auf andere Verkehrsunternehmen als Notmaßnahme mit Blick auf die Fahrgäste und die Daseinsvorsorge der deutlich bessere Weg.

Die interessierten, bereits auf dem nordrhein-westfälischen Markt aktiven EVU möchte er mit Blick auf die laufenden Gespräche nicht namentlich benennen.

Die Notmaßnahme würde nicht zu Betriebseinstellungen, wohl aber zu vorübergehenden Betriebseinschränkungen führen. Er erinnert an die Notmaßnahme im Herbst 2019, als zwölf Wochen vor der Betriebsaufnahme der Vertrag mit Keolis aus wichtigem Grund habe gekündigt werden müssen. Trotzdem sei es nur zu minimalen Einschränkungen für 14 Tage gekommen. Hier werde es sich anders verhalten, weil das Netz nicht wie bei Keolis 5 Millionen Zugkilometer, sondern 21 Millionen Zugkilometer umfasse.

Eine Antwort auf die Frage von Arndt Klocke wäre seiner Ansicht nach „Lesen in der Glaskugel“. Nach sechs teilweise sehr langen Verhandlungsterminen gebe es bislang noch nichts Annehmbares. Von der Verbandspolitik komme der klare Auftrag, nicht hinter bestimmte Linien zurückzuweichen. Insofern würde es ihn überraschen, wenn die Forderungen bis Freitag doch noch erfüllt würden.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) unterstreicht, bei einer Notvergabe gehe es um alle fünf von Abellio betriebene Netze, die kein Unternehmen in dieser kurzen Zeit allein übernehmen könnte. Man führe deshalb Gespräche mit Unternehmen, die bereits auf dem Markt arbeiteten und den Betrieb grundsätzlich übernehmen könnten.

Klaus Vossemer (CDU) begrüßt die Unterstützung des Verkehrsministeriums, zumal man mitunter über die wichtigsten Streckenverbindungen in Nordrhein-Westfalen spreche. Er betont, hinter Abellio stecke immerhin der niederländische Staatsbetrieb, dem eine gewisse Verantwortung zukomme. Zudem würde er bei einer Insolvenz aus dem deutschen oder gar aus dem europäischen Markt austreten.

Da man über einen Wettbewerb verschiedener EVU spreche, könne das Land die Aufgabenträger bzw. Abellio nicht unbegrenzt unterstützen, um keine Wettbewerbsverzerrung auszulösen. Jedenfalls müsse Abellio mehr anbieten als nur eine Kompensation in Höhe von 13 %. Ein Betriebsstillstand müsse im Sinne der Fahrgäste auf jeden Fall vermieden werden. Auch er bittet darum, die Obleute fortlaufend zu informieren.

Ulrich Reuter (FDP) möchte wissen, ob bei einem Plan B zu befürchten stehe, dass Abellio oder sein Mutterkonzern über die Hintertür wieder auf den nordrhein-westfälischen Markt komme.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) meint, da es sich dabei um die Regelinsolvenz handeln würde, gehe er nicht davon aus. Insofern müsste es zumindest ein neu gegründetes Unternehmen der niederländischen Staatsbahn sein.

Thomas Nückel (FDP) hält diese Variante angesichts der innenpolitischen Diskussion in den Niederlanden über dieses Thema für wenig wahrscheinlich.

4 Mobilität der dritten Dimension: Die Möglichkeiten von Urban Air Mobility für ein Zukunftsbild Flughäfen nutzen

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/12761

Ausschussprotokoll 17/1545 (*Anhörung am 15.09.2021*)

(Der Antrag wurde nach Beratung am 04.03.2021 einstimmig an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Klaus Vossemer (CDU) spricht von einem sehr zukunftsgerichteten Thema der Mobilitätspolitik, für das Forschung und Flughäfen sehr gute Chancen für eine Vorreiterrolle Nordrhein-Westfalens sähen. Am Ende werde ein neues Mobilitätsprodukt entstehen, für das sich die beste Lösung durchsetzen werde. Insbesondere Genehmigungs- und Zertifizierungsfragen lägen nicht in der Hand des Landes. Seine Fraktion freue sich auf Pilotversuche.

Ulrich Reuter (FDP) betont, seine Fraktion setze sich stets für Technologieoffenheit ein. Es handele sich um ein Zukunftsthema insbesondere für die nordrhein-westfälischen Flughäfen, das man verfolgen solle.

Carsten Löcker (SPD) spricht dem Thema insbesondere mit Blick auf die alltäglichen Pendlerströme die Dynamik und die Bedeutung ab, die ihm die Koalition beimesse, wenn sich seine Fraktion auch grundsätzlich offen zeige.

Andreas Keith (AfD) mahnt Technologieoffenheit an, den Güterverkehr und den privaten Sektor im Blick zu behalten und die Innovation der Unternehmen zu unterstützen, damit die neue Technologie möglicherweise Fuß fasse.

Arndt Klocke (GRÜNE) geht eher von einer Randerscheinung als von einer flächendeckenden Mobilitätsform aus, die er aber für technisch interessant hält.

Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD bei Enthaltung der SPD-Fraktion zu.

(Wird heute nicht behandelt, s. „Vor Eintritt in die Tagesordnung“.)

5 Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455

6 Mehr Fachkräfte für die Planung des Infrastrukturausbaus gewinnen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/13774

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 17/4430
Stellungnahme 17/4423
Stellungnahme 17/4418
Stellungnahme 17/4416
Stellungnahme 17/4415
Stellungnahme 17/4414

(Der Antrag wurde nach Beratung am 19.05.2021 einstimmig an den Verkehrsausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Wissenschaftsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Arndt Klocke (GRÜNE) sieht die Notwendigkeit, das Defizit an Planerinnen und Planer abzubauen, bestätigt. Wohl alle Fraktionen wollten genug Kapazitäten für die Projekte im Land. Dafür müsse man jungen Menschen gewinnen und ausreichende Ausbildungskapazitäten sowie Weiterbildungsmöglichkeiten schaffen, zumal es sich um krisensichere Jobs handele. In diesem Zusammenhang werde das Zukunftsnetz Mobilität NRW sehr nachgefragt, weshalb seine Fraktion die Erhöhung der Landesinvestitionen und die Schaffung von mehr Stellen sehr begrüße. Auch brauche es eine stärkere Verzahnung von Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung. Er bezeichnet das Thema als Handlungsauftrag für die nächste Landesregierung unabhängig von ihrer Couleur.

Klaus Vossemer (CDU) spricht von einem bekannten Problem, dem die Landesregierung bereits mit Maßnahmen begegne, um den Fachkräftemangel abzumildern. Dabei dürfe man sich das wenige vorhandene Personal nicht gegenseitig abspenstig machen. Die hohe Abbrecherquote bei den Bauingenieurstudiengängen hält er für problematisch, sodass es einer besseren Betreuung, einer attraktiveren Gestaltung der Studiengänge sowie einer engeren Verzahnung mit der Praxis bedürfe. So setze der Landesbetrieb bereits verstärkt auf die duale Ausbildung und fahre Marketingkampagnen, um junge Menschen für diese Aufgabe zu begeistern. Er resümiert, der Antrag beschreibe zwar zutreffend das Problem, biete aber zu wenig Substanz und konkrete Maßnahmen, um es zu lösen.

Ulrich Reuter (FDP) schließt sich Klaus Vossemer an und betont, die MINT-Fächer seien in den Hintergrund geraten, was die Landesregierung schon seit Längerem zu

ändern versuche. Aufgrund des Zeitgeistes hätten die Sozialwissenschaften gegenwärtig eine höhere Bedeutung. Über die duale Ausbildung wolle Straßen.NRW auch die jungen Menschen erreichen, die kein reines Studium absolvieren wollten. Auch er hält den Antrag für zu kurz gegriffen.

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

7 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

2 Anlagen

22.12.2021/28.12.2021

10



Ulrich Reuter MdL
Verkehrspolitischer Sprecher



Klaus Vossemer MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Klaus Vossemer MdB/CDU-Landtagsfraktion NRW
Ulrich Reuter MdL, FDP-Landtagsfraktion

06. Oktober 2021

An den
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses
Herrn Thomas Nüchel MdL

– im Hause –

Beantragung eines Tagesordnungspunktes für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.10.2021

Sehr geehrter Herr Nüchel,

für die o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses beantragen wir im Namen der CDU- und FDP-Fraktionen folgenden Tagesordnungspunkt:

Bericht zum Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen von den Vertretern der Verkehrsverbände

Am 16.12.2020 wurde von allen Landtagsfraktionen die Einführung eines landesweit einheitlichen und verständlichen Tarifsystems beschlossen. Mit der Einführung des eTarifs NRWs wird das klare Ziel verfolgt, den Zugang zum ÖPNV in Nordrhein-Westfalen einfacher und flexibler zu gestalten: mit dem neuen eTarif NRW gibt es für den Nutzer keine spürbaren Tarifgrenzen mehr. Vereinbart wurden die Implementierung des Vorhabens bis spätestens Ende 2021 und Bereitstellung eines entsprechenden Angebotes. Das Land NRW hat hierfür die Förderung von 100 Millionen Euro bis 2031 zugesagt. Der Aachener Verkehrsverbund, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die WestfalenTarif GmbH, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium hatten sich verständigt, den neuen eTarif NRW gemeinsam umzusetzen.

In der Ausschusssitzung des Verkehrsausschusses vom 23.06.2021 wurde deutlich, dass die ersten Schritte zur Umsetzung bereits erfolgt sind: Formale Beschlüsse wie tarifliche Details seien

beschlossen, das tarifliche Modul in der Entwicklung. Bis Ende dieses Jahres sollten Kooperationsverträge erarbeitet werden, über die Einnahmeverteilung wurde sich bereits geeinigt. Die Umsetzung des Projektes wurde bis zum Jahresende in Aussicht gestellt.

Den Vorschlag aus der Ausschusssitzung, einen erneuten Bericht zum Umsetzungsstand vorzutragen begrüßen wir. Deshalb würden wir hiermit gerne je einen Vertreter der Verkehrsverbände mit Bitte um einen aktuellen Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen in die Ausschusssitzung am 27.10.2021 einladen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Vossemer MdL



Ulrich Reuter MdL



ÖPNV
Digitalisierungsoffensive
Nordrhein-Westfalen

Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen

Luis Castrillo (VRR), Odilo Enkel (WT), Hans-Peter Geulen (AVV),
Matthias Hehl (WT), Joachim Künzel (NWL), Michael Vogel (VRS)

Eduard Rollmann Leiter Kompetenzzentrum Marketing NRW

Dr. Maximilian Müller Leiter Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW

10. November 2021

1

Die Projekte CIBO und eTarif in NRW

- **Landesweites Gemeinschaftsprojekt** - Breite Beteiligung und Zusammenarbeit in verschiedenen Gremien auf Landesebene und in den Kooperationsräumen
- Alle arbeiten am gemeinsamen Ziel!
 - Verkehrsministerium NRW
 - SPNV-Aufgabenträger
 - Tariforganisationen
 - Verkehrsunternehmen
 - Kompetenzzenter Marketing und Digitalisierung

Die Projekte CIBO und eTarif in NRW

▪ Ziele

- Landesweiter, einfacher und gleichberechtigter Zugang zum ÖPNV-System über mobil.nrw sowie die Apps der Verkehrsunternehmen und Verbünde
- Fahrtberechtigung mit nur einem Klick und losfahren ohne Tarifkenntnis
- Tarifliche Vereinheitlichung (u.a. Reduktion von Preissprüngen und damit keine Wahrnehmung mehr von Tarifraumgrenzen)
- Schaffung von Preis- und Systemvertrauen

Grundzüge der eTarife in NRW



Eckpfeiler des eTarif NRW

Fördervolumen
des Landes NRW
100 Mio. €
bis 2031

Einheitliche Tarifbildung
in ganz NRW: Luftlinie
nach km; GP + AP

Wegfall Kragenregelung im
eTarif

Keine Anerkennung der
BahnCard

Zusätzliche, regionale
Regelung möglich

24-Stunden-Preisobergrenze
für NRW bei 30 €

Preisbandbreiten für NRW

Zubuchung für Kinder,
Fahrräder, weitere
Personen und 1. Klasse

Aktueller Projektstand

- Beschlussempfehlung zum Start im Dezember 2021 wurde am 05.11.2021 im Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW gefasst
- Rechtliche Voraussetzungen sind erfüllt: Allgemeine Vorschrift und erforderliche Verträge zum gegenseitigen Vertrieb und Kooperationsvertrag NRW-Tarif unter Beachtung der DSGVO gehen in den Zeichnungslauf
- Technische Voraussetzungen sind erfüllt: CIBO-Hintergrundsysteme und Tarifmodule sind fertiggestellt und befinden sich im finalen Testlauf



Aktueller Projektstand – Vertriebliche Umsetzung

- Implementierung in den Apps der Verkehrsunternehmen im vollen Gange
- **Ab Dezember 2021 landesweiter Vertriebsstart** mit der neuen **mobil.nrw-App**
 - Alle Tarife: NRW-eTarif (eezy.nrw) und eTarife der Verbünde (eezy.avv, eezy.vrr, eezy.vrs, eezy.westfalen)
 - Fahrgäste können landesweit im eTarif reisen



Weitere Vorgehensweise

- Umsetzung Stufenkonzept
 - Apps der Verbünde und Verkehrsunternehmen kommen kontinuierlich hinzu
 - stufenweises Hochfahren der Kommunikationskampagnen, zunächst auf Landesebene, ab Anfang 2022 auch regionale Kampagnen
- Überführung in den Regelbetrieb
 - Kontinuierliche Evaluierung
 - eezy-Tarifweiterentwicklung
 - Weiterentwicklung der Funktionalitäten von CIBO





ÖPNV
Digitalisierungsoffensive
Nordrhein-Westfalen

Vielen Dank!