



Prof. Dr.-Ing. Felix Huber
FB-D Bauingenieurwesen

Umweltverträgliche Infrastrukturplanung,
Stadtbauwesen

Pauluskirchstr. 7, 42285 Wuppertal

RAUM HD 34
TELEFON +49 (0)202 439 4112

FAX +49 (0)202 439 4220
MAIL huber@uni-wuppertal.de
WWW luis.uni-wuppertal.de

DATUM 6. Juli 2015

Bergische Universität Wuppertal, Prof. Dr.-Ing. Felix Huber, Pauluskirchstr. 7,
42285 Wuppertal

Frau
Dr.-Ing. Friederike Maus
Die Präsidentin des Landtags NRW
Referat I.1 – Plenum, Ausschüsse
Platz des Landtags 1,
40211 Düsseldorf

Ihr Schreiben vom 26. Mai 2015 - hier Anhörung als Sachverständiger, Block A

Sehr geehrte Frau Kowol,

die Präsidentin des Landtages NRW hat mich in o.a. Schreiben um meine Expertise als Sachverständiger zu Block a) gebeten. Ich antworte wie folgt:

zu Frage 1:

Wenn die Politik den Klimaschutz und die Energiewende wirklich ernst nimmt, muss sie den ÖPNV als Rückgrat des Verkehrs-(infrastruktur)-angebotes massiv ausbauen. Die Leistungsangebote müssen in der Regel bis 2050 verdoppelt werden, damit der Verkehrssektor seinen Beitrag zu den Klimaschutzzielen (-80% bezogen auf 1990 und 2 Grad-Ziel) leisten kann. Eine Finanzierung der Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen und die Beseitigung des Nachholbedarfs werden hier nicht ausreichen. Wir benötigen die Fortführung des GVFG mit einer Neuausrichtung der Förderkulisse auf die Zukunftsziele (Postfossiler Verkehr, Barrierefreiheit, Baukultur, qualifizierte Planungsprozesse / Partizipation).

zu Frage 2:

Der ÖPNV hat bisher sehr gut von der Quersubvention gelebt; dies ist geübte Praxis, funktioniert aber mit der Energiewende nicht mehr. Die Nutzung der Citymaut zum Ausbau des ÖPNV als integrierter „Push“ & „Pull“-Ansatz funktioniert in London und in Singapur.

Bei Ideen wie Gästeticket oder Kurtaxe muss man aufpassen, dass die eingesammelten Mittel kein „Tropfen auf den heißen Stein“ sind und den damit verbundenen Ärger rechtfertigen.



Für mich erscheinen da spürbare Parkgebühren zum Ausbau des ÖPNV als integrierter „Push“ & „Pull“-Ansatz sehr viel erfolgversprechender. Auch sollten Ablösemittel für den Stellplatznachweis in den ÖPNV fließen.

Generell wären Finanzierungssysteme, die die wahren Kosten dem jeweiligen Verkehrssystem anlasten a la long zu bevorzugen (vgl. Ansatz Udo Becker, Dresden), da hierdurch ein sich selbst regelndes System entsteht.

zu Frage 3:

Generell sind Lösungen zu bevorzugen, die finanzielle Mengeneffekte zeitigen und einen logischen Bezug zum ÖPNV aufweisen. Diese sähe ich bei Gästeticket oder Kurtaxe nicht.

zu Frage 4:

Man sollte versuchen, die Finanzierungssysteme so zu stricken, dass Ursache/ Kosten und Abgaben von den Bürgern noch in einen logischen Kontext zueinander gebracht werden können. Der ÖPNV sollte für mich aus Steuermitteln bezahlt werden, da alle von ihm profitieren und seine Finanzierung aus der Mitte der Gesellschaft kommen sollte. Drittnutzerfinanzierungsmodelle wirken für mich oft sehr konstruiert und diejenigen, die zu Zahlungen herangezogen werden, verstehen das eher als Strafabgabe.

Hierbei sind sich selbst regulierende Systeme zu bevorzugen. Daher ist für mich der Ansatz von Kollegen Udo Becker so bestechend.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Felix Huber