

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, begrüßte die Geschäftsführer der VRS GmbH, Herrn Dr. Reinkober und Herrn Vogel und bat darum, die „ÖPNV-Finanzierung im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ vorzustellen.

Nähere Einzelheiten können der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Abg. Krauß führte aus, die Politik müsse sich jetzt damit auseinandersetzen, wie der ÖPNV zukünftig finanziert werden solle. Die aktuelle Debatte zur Verkehrswende und zum Klimawandel beinhalte auch eine Chance, die genutzt werden müsse. Er dankte Herrn Vogel und Herrn Dr. Reinkober für die sachliche und an einigen Punkten auch kritische Darstellung. Er habe mitgenommen, dass Angebot und Qualität ganz entscheidende Kriterien für die ÖPNV-Nutzung seien und der Kunde auch bereit sei, dafür zu zahlen. Hier im Ausschuss sei schon mehrmals über unterschiedliche Modelle wie Bürgerticket oder kostenloser ÖPNV diskutiert worden. Das Problem sei aber immer wieder die fehlende Infrastruktur. Hier müssten Versäumnisse der Vergangenheit aufgeholt werden. Fachkräftemangel und eine adäquate Bezahlung des Fahrpersonals führten ebenfalls noch zu einer Verschärfung der Situation. Investitionen in Ausbau und Betrieb seien aber wichtig. Kostensteigerungen müssten daher anderweitig, wie z.B. durch eine Arbeitgeber-Abgabe wie in Wien aufgefangen werden. Wenn man sich dazu entscheide, ein Tarifsysteem beizubehalten, dann müsse man zumindest für ein gerechteres System sorgen. Die jetzige Einteilung der Tarifzonen führe zu überfüllten Park & Ride-Plätzen an den Stadtgrenzen und damit zu einem weiteren Infrastrukturproblem.

Gerechter werde das System z.B. durch den eTarif, bei dem nur die Strecke bezahlt werde, die auch tatsächlich zurückgelegt wurde. Das führe, anders als bei einem kostenlosen ÖPNV, auch zu mehr Wertschätzung beim Kunden. Berücksichtigt werden müsse auch, dass der Rhein-Sieg-Kreis, anders als Wien, mehr ländlich strukturiert sei. Man habe einen Punkt erreicht, wo die Preisakzeptanz, zumindest im Barticketbereich, schwierig sei. Daher müsse man sich entscheiden, ob man weiter auf dem nutzerfinanzierten Weg vorangehen oder ein steuerfinanziertes System implementieren wolle.

Abg. Tendler dankte den beiden Referenten ebenfalls für die ausführliche Darstellung dieses sehr komplexen Themas. In der Vergangenheit sei zwar die Tarifgestaltung auch zwischen den Beteiligten kontrovers diskutiert worden, aber in der öffentlichen Wahrnehmung war das Thema kaum noch vorhanden. Die festgelegten Tarife wurden einfach akzeptiert. Jetzt sei das Thema immer mehr in der breiten Öffentlichkeit angekommen. Der Vortrag habe aber auch gezeigt, dass die Bürger trotz der höheren Tarife bereit seien, auf den ÖPNV umzusteigen, weil sie täglich im Stau stehen. Ziel müsse es sein, noch mehr Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen. Dabei spiele Klimaschutz und Radverkehr ebenfalls eine große Rolle. Das Mobilitätsverhalten der Menschen habe sich in den letzten Jahren verändert. Während die Menschen früher dort wohnten, wo sie gearbeitet haben, müssen sie heute zu ihrem Arbeitsplatz hinfahren, weil sie dort, wo sie arbeiten, den Wohnraum nicht mehr finanzieren können. Kernaufgabe der Politik müsse es daher in den nächsten Jahren sein, die Mobilitätsangebote zu verbessern. Auch wenn der Preis nicht das einzige Kriterium sei, seien die Tarife dennoch zu hoch und nicht transparent genug. Die Finanzierung werde künftig nicht mehr so weiterlaufen können wie bisher. Es müssten neue Wege gefunden werden. Herr Vogel habe das „Nutznießerfinanzierungsmodell“ angesprochen, d.h. die Einbindung von Handel, Immobilienwirtschaft und Arbeitgebern. Mit dem Programm JOBWÄRTS sei erstmals der Versuch unternommen worden, mit 50 Arbeitgebern aus der Region zu überlegen, was man als Arbeitgeber machen könne, um die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen besser zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen. Das könne man z.B. über eine Arbeitgeber-Abgabe analog zum Wiener Modell, aber auch durch flexiblere Arbeitszeiten und andere Maßnahmen erreichen. Eins stehe auf jeden Fall fest: Der ÖPNV benötige mehr Mittel, um die Stausituation zu verbessern. Die Kommunen könnten dies nicht leisten. Hier seien auch Bund und Land gefragt.

Abg. Kemper nahm Bezug auf das Wiener Modell, bei dem die Stadt als Zuschuss zum ÖPNV ca. 500 Mio. €/Jahr leisten müsse. Zum Vergleich bitte er, die entsprechenden Zahlen von Köln und Hamburg nachzureichen. Wieviel Geld bringen die Städte einschließlich der Zuschüsse von Bund und Land für den ÖPNV auf? Für einen kostenlosen ÖPNV im VRS-Verbundraum müsste nach den Angaben von Herrn Vogel mit Kosten von knapp 1 Mrd. Euro pro Jahr gerechnet werden. Das VRS-Gebiet habe 3,3 Mio. Einwohner. Kostenloser ÖPNV bedeute also 300 €/EW/Jahr bzw. 25 €/EW/Monat. Das höre sich gar nicht mehr so unrealistisch an, sondern sei mit Hilfe von Nutznießerabgaben oder Steuern ein durchaus erreichbares Ziel. In der Präsentation sei aufgeführt worden, dass in den Gesamtkosten von 1.011 Mio. € Gesamtkosten bisher Zuschüsse in Höhe von 211 Mio. € enthalten seien. Er wollte wissen, ob diese im Falle eines kostenlosen ÖPNV automatisch entfallen oder ob dies eine politische Entscheidung sei. Laut ADAC sei der VRS-Tarif bundesweit einer der teuersten Tarife. Das werde in der heutigen Zeit nicht mehr akzeptiert. Natürlich sei es richtig, dass wir im ÖPNV auch eine höhere Zuverlässigkeit, eine bessere Taktung und mehr Flexibilität brauchen und auch das finanziert werden müsse. Er sei dankbar, dass heute erste Zahlen vorgestellt worden seien, damit diese Diskussion geführt werden könne. Seine Fraktion sei aber auch der Auffassung, dass man auf Dauer an einem kostenlosen ÖPNV nicht vorbeikomme. Ein 365,- €-Ticket könne dabei nur eine Zwischenlösung sein.

SkB Schroerlücke äußerte, die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, sei noch nie so groß gewesen, als jetzt im Zeichen von Klimawandel und Mobilitätswende. Leider sei der ÖPNV nach wie vor unzuverlässig. Es gebe kurzfristige Engpässe, Fahrzeugmängel und Personalmangel. Gleichzeitig werde der Nahverkehr immer teurer. Darüber hinaus sei es das Ziel, den ÖPNV weiter auszubauen. Dies alles müsse natürlich finanziert werden. Eine weitere Erhöhung der Fahrpreise sei nicht tragbar, auch wenn die Akzeptanz der Kunden vorrangig von der Zuverlässigkeit und nicht von dem Preis abhängt. Höhere Zuschüsse könnten von den Kommunen auch nicht unbegrenzt geleistet werden. Also müsse die Finanzierung des ÖPNV auf eine breitere Basis gestellt werden. Hier seien bereits einige Vorschläge gemacht worden, z.B. Verwendung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung, Nutznießerfinanzierung, City-Maut. Die Entscheidung über die Finanzierung sollte so schnell wie möglich getroffen werden, da der ÖPNV zeitnah ausgebaut werden müsse. Eine Preiserhöhung über der Inflationsrate werde nur dann zu mehr Akzeptanz führen, wenn der ÖPNV zuverlässiger und qualitativ besser werde. Seine Fraktion werde daher einer weiteren Tarifierhöhung nicht zustimmen.

Abg. Dr. Kuhlmann betonte, die zukünftige Finanzierung des ÖPNV sei ein ganz wichtiges politisches Thema und gehöre ganz oben auf die Agenda. Die FDP diskutiere zurzeit sehr intensiv über dieses Thema. Insofern sei der heutige Vortrag sehr hilfreich. Er bitte deshalb darum, die Präsentation noch vor der Niederschrift zur Verfügung zu stellen. Die kommunalen Haushalte seien heute schon sehr stark durch die ÖPNV-Umlage belastet. Die Kosten des ÖPNV werden durch den notwendigen Ausbau noch weiter steigen. Vor diesem Hintergrund halte seine Fraktion Vorschläge für einen kostenlosen ÖPNV oder auch das 365,- €-Ticket für unrealistisch; zumindest könnten die Kommunen dies ohne die Unterstützung von Bund und Land nicht leisten. Der Ticketpreis sei sicherlich eine wichtige Einflussgröße, aber die Qualität des ÖPNV sei viel wichtiger. Alternative Finanzierungsquellen, wie z.B. die genannte Parkraumbewirtschaftung helfe im ländlichen Raum nicht weiter. Auch die Arbeitgeberabgabe halte er verfassungsrechtlich für bedenklich.

Anmerkung der Schriftführerin:

Die Präsentation zur ÖPNV-Finanzierung wurde am 29.01.2020 im Kreistagsinformationssystem zur Verfügung gestellt. Die verkehrspolitischen Sprecher

und der Vorsitzende wurden hierüber per Mail informiert.

Der Vorsitzende ergänzte, der Vortrag habe gezeigt, dass nur die Übernahme eines Bausteins aus dem „Wiener Modell“ nicht die Lösung sein könne, und dass das 365,- €-Ticket, so attraktiv es auch sein möge, nicht die Probleme des ÖPNV lösen könne. Die bisherige Finanzierung (Nutzer, Kommune, Verkehrsunternehmen/Verlustausschleich durch Kommune) müsse geändert werden. Es müsse Geld von außen kommen, sei es durch Zuschüsse vom Bund oder durch Abgaben. Die rechtliche Grundlage für eine Abgabe müsse aber erst noch geschaffen werden. Auch bei den Arbeitgebern müssten noch die Voraussetzungen zur (Mit-)Finanzierung eines günstigen Angebotes für die Arbeitnehmer verbessert werden (z.B. eTarif mit monatlicher Deckelung). Wenn man den ÖPNV stärken wolle, müsse er noch mehr ausgebaut werden. Gleichzeitig müsse man weg von einer Nutzerfinanzierung und hin zu einer breiteren Finanzierung kommen.

SkB Kurth wies darauf hin, nach seiner Auffassung könnten die Staus in der Hauptverkehrszeit nur dadurch verringert werden, dass der SPNV in Verbindung mit Park & Ride-Plätzen prioritär ausgebaut werde.

Herr Vogel, Geschäftsführer der VRS GmbH, nahm noch einmal Bezug auf das „Wiener Modell“ und stellte klar, dass die 500 Mio.€ Zuschuss/Jahr durch die Stadt Wien nicht nur für das 365,- €-Ticket fließen, sondern darin enthalten seien auch die Betriebskostenzuschüsse und Investitionsmittel. Diese Zahl sei vergleichbar mit dem von der KVB ausgewiesenen Defizit in Höhe von 90 Mio.€. Die heute fließenden Zuschüsse von 211 Mio.€ (s. Präsentation, Anlage 1, Folie 8) würden bei einem kostenlosen ÖPNV auch weiterhin fließen. Die 680 Mio.€ Fahrgeldeinnahmen würden entfallen und die 120 Mio.€ für kurzfristige Entlastungsmaßnahmen würden zusätzlich entstehen.

Zu dem Statement von Herrn Abg. Kemper „VRS – teuerster Verbund“ erklärte er, der VRS verfolge eine Tarifstrategie, die darauf ausgerichtet sei, Kundenbindung herzustellen. Extrem günstige Angebote gebe es im JobTicket-Segment, bei den SemesterTickets und im SchülerTicket-Bereich. Darüber hinaus gebe es noch günstige SozialTickets, d.h. überall dort, wo der Kunde sich binde, wo Solidargemeinschaften gegründet werden können oder wo Teilhabe geschaffen werden müsse, sei das Tarifangebot, auch im bundesweiten Vergleich, sehr günstig. Die Untersuchung des ADAC stütze sich nur auf die EinzelTickets und unterscheide dabei noch nicht einmal zwischen Verkehrsverbünden und Nicht-Verkehrsverbünden. Natürlich werden die günstigen Zeittickets durch teurere Tickets im Bartarifbereich quer finanziert.

Herr Dr. Reinkober, Geschäftsführer der VRS GmbH, ergänzte, bei allen Überlegungen zur Finanzierung müsse immer der gesamte Verbundraum betrachtet werden. Die Politik müsse entscheiden, wie gut der jeweilige Wirtschaftsraum aufgestellt sei. Ein schlechtes Verkehrsangebot führe letztlich auch dazu, dass Wirtschaftsunternehmen abwandern. Auch wenn im ländlichen Raum eine Parkraumbewirtschaftung nicht vorstellbar sei, müsse jedes einzelne Tarifsegment geprüft und eine Gesamtfinanzierung für den ganzen Verbundraum aufgestellt werden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schlug der Vorsitzende aufgrund der fortgeschrittenen Zeit vor, auf die in der letzten Sitzung ebenfalls gewünschte Vorstellung der ersten Erkenntnisse aus dem Kundenakzeptanztest zum VRS-eTarif-Pilotprojekt zu verzichten, den Vortrag der Niederschrift beizufügen und eventuelle Fragen in der nächsten Sitzung am 23.03.2020 zu beantworten.

Hiergegen bestanden keine Einwendungen.

Hinweis der Schriftführerin:

Der Vortrag zum VRS-eTarif-Pilotprojekt ist der Niederschrift als Anlage 2 beigefügt.