

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

6. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

5. Juli 2021, 10:01 bis 15:09 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Markus Meysner (CDU)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Heiko Kasseckert
J. Michael Müller (Lahn-Dill)

stellvertretende Mitglieder:

CDU

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frank-Peter Kaufmann
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Knut John

SPD

Gernot Grumbach

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

DIE LINKE

Jan Schalauske

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Ilka Heil
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Sven Bingel
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Staatskanzlei

RDirin Barbara Gehne

RORin Sandra Paffe

RRin Stefanie Rauner

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Dr. Jutta Deffner

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Brigitte Hißnauer (Referentin)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	teilgenommen
LAG ÖPNV Hessen	Dr. Tom Reinhold	teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Steffen Müller (Geschäftsführer)	teilgenommen
	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	teilgenommen
Zweckverband Raum Kassel	Kai Georg Bachmann (Verbandsdirektor)	entschuldigt

Impulsvorträge:

Prof. Knut Ringat (RMV)

Steffen Müller (NVV)

Sachverständige:

Patrick Kunkel

Dr.-Ing. Melanie Herget

Rüdiger Holschuh

Dipl.-Ing. Hinrich Brümmer

Prof. Dr. Heiner Monheim

Wissenschaftliche Beratung: Stephanie Mayer

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Herbert Tauer

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren“

Impulsvorträge (ca. 10 Min. je Vortrag)

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) **S. 6**

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) **S. 13**

Anzuhörende: (ca. 20 Min. je Vortrag)

Patrick Kunkel **S. 21**
Bürgermeister der Stadt Eltville

Dr.-Ing. Melanie Herget **S. 25**
Wiss. Mitarbeiterin am
Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel

Rüdiger Holschuh **S. 60**
MdL a. D.
Regionalmanager der
Interessengemeinschaft Odenwald (IGO e. V.)

Dipl.-Ing. Hinrich Brümmer **S. 70**
Business Development Manager
Mobility & Rail, Ramboll, Berlin

Prof. Dr. Heiner Monheim **S. 77**
Verkehrswissenschaftler

Weitere Teilnehmer:

Ständige Sachverständige der Fraktionen
Ständige Mitglieder des Beratungsgremiums

2. Verschiedenes

siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren“

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie zur heutigen Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ herzlich begrüßen. Ich hoffe, Sie sind alle guter Laune, und wir können loslegen.

Wir haben, wie Sie der Einladung entnehmen können, wieder ein schönes Programm. Es gibt zwei Impulsvorträge: Zunächst der Vertreter des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und dann der Vertreter des Nordhessischen Verkehrsverbunds werden uns kurz über das Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum, in den Regionen und in deren Mittelzentren informieren. Im Anschluss daran kommen die Anzuhörenden an die Reihe: Patrick Kunkel, Melanie Herget, Rüdiger Holschuh, Hinrich Brümmer und Heiner Monheim. Herr Wickmann lässt sich entschuldigen.

Wir können einsteigen und halten uns an das gleiche Prozedere wie beim letzten Mal. Wir beginnen mit dem Impulsvortrag des RMV. Herr Prof. Ringat, das Mikrofon gehört Ihnen.

Herr Prof. **Ringat:** Einen wunderschönen guten Morgen Ihnen allen! Mir ist es, nachdem wir sozusagen gutachterlich dabei sein und mitreden dürfen, eine große Freude, dass ich heute kurz etwas vortragen kann. „Mobilitätsverhalten und ÖPNV-Entwicklung im ländlichen Raum“ ist das Thema.

Präsentation Herr Prof. Ringat siehe Anlage – Folie 2: „Der RMV – der Kunde im Mittelpunkt: vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund“

Kurz zum Rhein-Main-Verkehrsbund: Man geht häufig davon aus, dass dieser im Wesentlichen den Ballungsraum umfasst. Nein, es ist der ländliche Raum, der im Vergleich zum Ballungsraum im Rhein-Main-Verkehrsbund eine wesentliche Rolle spielt. Mein Vorgänger im Amt hat immer gesagt: Der Rhein wäre nicht so breit, wenn er nicht so viele Nebenflüsse hätte. – Diese Verkehrsströme zusammenzubringen ist das, was uns im Rhein-Main-Verkehrsverbund jeden Tag von Neuem gelingen muss. Es ist unser Business, unser Job, auf große Entfernungen viele Menschen zu befördern.

Wir befinden uns, wie wir immer so schön sagen, mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund auf dem Weg von einem Verkehrsverbund zu einem Mobilitätsverbund, der in der Perspektive der Menschen als ein Bestandteil ihrer Wegeketten erscheint. Im Einzugsbereich des RMVs leben, einschließlich der Übergangstarifgebiete, immerhin 7 Millionen Menschen. Im Rhein-Main-Verkehrsverbund sind derzeit 160 Verkehrsunternehmen und 23 lokale Nahverkehrsorganisationen organisiert; die traffiQ ist eine davon. 27 Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bestimmen nach dem hessischen ÖPNV-Gesetz im Aufsichtsrat des RMVs, was im RMV passiert.

Folie 3: „Erwartung vor und nach Corona“

Was ist den vergangenen Jahren passiert? In den vergangenen drei bis vier Jahren hat es einen ganz deutlichen Perspektivwechsel gegeben, nicht nur beim Blick der Kunden auf den ÖPNV und auf die Mobilität, sondern auch in der Politik. Aufgrund der Feinstaubproblematik, und der Dieselfahrverbote, vor allem aber aufgrund der Erreichung der Klimaziele hat der Öffentliche Personennahverkehr politisch, insbesondere bundespolitisch, einen völlig neuen Stellenwert bekommen. Ich will es ein bisschen überspitzt formulieren: Wir sind im Bereich der Mobilität plötzlich vom Kostenfaktor zum Retter geworden, was die Erreichung der Klimaziele betrifft. Dazu ist es erst in den vergangenen drei bis vier Jahren gekommen.

Was heißt „Verkehrswende“? Was heißt „Erreichung der Klimaziele“? Es bedeutet, sehr viel mehr Öffentlichen Personennahverkehr auf die Straße und auf die Schiene zu bringen. Dabei haben wir natürlich auch unsere Themen und unsere Schwierigkeiten: steigende Kosten, Personalmangel und Kapazitätsengpässe auf der Schiene. Warum ist das so? – Insbesondere das Rückgrat der Region, der Knoten Frankfurt/Rhein-Main, ist aus heutiger Sicht völlig überlastet, und wir können auf diese Schienen keine zusätzlichen Leistungen mehr bringen, vor allem nicht in einer guten Qualität. Das heißt, je mehr wir auf die Schiene bringen, desto mehr haben wir es mit dem Problem von Qualitätseinschränkungen zu tun.

Dennoch sind in den vergangenen drei, vier oder fünf Jahren, über die ich gerade spreche, deutlich mehr Menschen zum ÖPNV gekommen, als es früher über viele Jahre hinweg der Fall war. Seit 2016 oder 2017 haben wir trotz unserer Qualitätsprobleme von Jahr zu Jahr sprunghafte Anstiege bei der Nutzung des ÖPNVs zu verzeichnen. Die Menschen wünschen sich ein wachsendes, flexibles Mobilitätsangebot. Sie wollen die Digitalisierungsangebote nutzen. In der Corona-Pandemie haben wir bei sehr viel weniger Kunden – im Schnitt 40 % weniger über die gesamten 15, 16 Monate hinweg – einen um ein Drittel gestiegenen Bedarf bei der Nutzung unserer digitalen Kanäle. Es kommen neue Wettbewerber auf den Markt: Sharing-Produkte, On-Demand-Produkte. Wir haben im Ballungsraum ein Bevölkerungswachstum, während im ländlichen Raum eher eine Stagnation oder ein leichter Rückgang festzustellen ist.

Wir haben in der vergangenen Sitzung über den Ballungsraum gesprochen; heute sprechen wir über den ländlichen Raum. Unsere Erkenntnis ist, dass man darüber nicht getrennt voneinander sprechen kann. Ballungsraum und ländlicher Raum sind gemeinsam zu denken und gemeinsam zu entwickeln. Das ist eine unserer wesentlichen Erkenntnisse.

Folie 4: „Unsere Leitlinie: RMV-Strategie *Mobilität 2035*“

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat 2016/2017 in seinem Aufsichtsrat Leitlinien für die Verkehrswende entwickelt, sowohl für den Ballungsraum als auch für den ländlichen Raum und dabei gleichzeitig die Klimaziele in den Fokus nehmend. Wir befinden uns seitdem in der Umsetzung dieser Leitlinien.

Da geht es um den Tarif: die Vision von einem einfachen Tarif. Wir machen bereits 50 % unserer Bevölkerung ein Flatrateangebot. In den nächsten zwei bis drei Jahren soll das auch für alle anderen gelten.

Thema Infrastruktur: Wir brauchen eine höhere Schlagzahl bei der Umsetzung der bisherigen Maßnahmen zur infrastrukturellen Entwicklung, und wir brauchen neue Infrastrukturentwicklungen, wenn wir über das Paket Frankfurt Rhein-Main plus, das sich in den Zwanzigerjahren in der Planfeststellung und Umsetzung befindet, hinausschauen wollen. Was passiert nach 2030?

Ich habe es schon angesprochen: Wir brauchen überhaupt erst einmal eine adäquate Qualität. Eine 1A-Qualität ist das, was die Menschen motiviert, auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen, auch im Sinne der Erreichung der Klimaziele. Eine solche Qualität haben wir heute noch nicht.

Wenn wir innovativ sind, soll das in zwei Richtungen gehen: Zum einen soll das System für die Nutzer vereinfacht werden, zum anderen sollen unsere Systeme effektiver gemacht werden.

Die Emissionsreduktion steht auch im Öffentlichen Personennahverkehr, obwohl dessen ökologischer Fußabdruck schon positiv zu bewerten ist, auf der Tagesordnung. Bis 2040 soll im RMV Klimaneutralität hergestellt werden.

Die Menschen wollen eine generelle Mobilitätsplattform haben. Sie wollen nicht viele verschiedene Plattformen haben, sondern es soll alles aus einer Hand sein. Informieren, Buchen, Zahlen aus einer Hand – all das sind Schlagwörter, die keine Zukunftsmusik sein dürfen, sondern das muss den Menschen heute geboten werden.

Landes- und Verbundraumgrenzen dürfen im Sinne heutiger Mobilität keine Grenzen mehr sein. Hier müssen wir zusammenarbeiten. In der Zusammenarbeit brauchen wir heutzutage keine Staatsverträge mehr. Wenn ich daran denke, dass sich der RMV mit Gebieten wie dem Raum Aschaffenburg, dem Raum Alzey oder dem Raum Worms zusammenschließt: Viele Menschen wollen zum Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main gehören. Das müssen wir heute digital hinbekommen.

Das ist zwar heute nicht das Thema, aber es ist ganz entscheidend, dass es für diese Entwicklung eine dauerhaft gesicherte Finanzierung gibt.

Folie 5: „Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum bis 2035“

Schauen wir uns die Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum an: Die Bevölkerungszahl im ländlichen Raum wird bis 2035 – das sind Daten der Hessen Agentur – stagnierend bis rückläufig sein. In Oberzentren und Mittelzentren ist mit Zuwächsen zu rechnen; in der Fläche ist die Bevölkerungszahl eher rückläufig. Was heißt das für unser Verkehrsangebot im ländlichen Raum? Das bestehende ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen mit Bus und Bahn muss gestärkt und durch kleinteilige, intelligente Angebote flexibel ergänzt werden. Wir brauchen durchgängig hohe Be-

dienungsstandards. Wir sind uns da mit den anderen Verkehrsverbänden sehr einig. Beispielsweise ist der 1-Stunden-Takt auch im ländlichen Raum das Minimum. Egal ob es sich um die Straße oder um die Schiene handelt, wir müssen das durchgängig erreichen.

Folie 6: „Verkehrsnachfrage: Die Region richtet sich stärker auf die Zentren aus“

Was heißt das für die Verkehrsnachfrage? Die Region richtet sich stärker auf die Zentren aus. So würde ich es umschreiben wollen. Die Verkehrsnachfrage im RMV-Gebiet bedeutet, dass wir bis zum Jahr 2030 30 % mehr Menschen in Bus und Bahn befördern können, müssen und dürfen. Das ist auch der Anlass für die Leitlinien aus dem RMV-Paket „Mobilität 2035“, die ich eben vorgetragen habe. Der Nachfragezuwachs im ländlichen Raum fällt weniger stark aus; er liegt aber auch noch bei 7 %. Die Verkehrsbeziehungen zwischen ländlichem Raum und Kernraum werden um 42 % wachsen, die zwischen ländlichem Raum und Oberzentren um 15 %.

Folie 7: „Angebotsentwicklung im ländlichen Raum – Bsp. Mittelhessen“

Hier wird am Beispiel Mittelhessen gezeigt, wie ein mehrstufiges Konzept für die Verkehrerschließung des ländlichen Raums aussieht, auch im Hinblick auf die Verkehrswende. Das Rückgrat ist und bleibt die Schiene. Auch der Ausbau der Schiene gehört dazu. Das wird hier am Beispiel unserer Vogelsbergbahn gezeigt, die Gießen, Alsfeld und Fulda verbindet. Wenn wir keine Schiene haben und uns auch den Bau einer weiteren Strecke nicht leisten können, ergänzen wir diese mit den neu eingeführten Expressbussen. Die fahren beispielsweise nach Bad Hersfeld oder nach Treysa. Ab dem kommenden Fahrplanwechsel fahren die X-Busse vom Anschlussstern Alsfeld aus auch in Richtung Marburg. Schiene und X-Bus bilden also im ländlichen Raum das Rückgrat für die Bedienung im Stundentakt. Die flächige Erschließung soll des Weiteren über innovative Angebote erfolgen, beispielsweise über neu einzuführende On-Demand-Angebote.

Folie 8: „Der X-Bus“

Ein Wort zu den X-Bussen: Sie sind direkt, schnell und bequem. 2014 haben wir im Landkreis Offenbach den ersten Pilotversuch durchgeführt. Er war so erfolgreich, dass wir ab 2017 in der Umsetzung dieses Konzeptes bereits 22 Linien eingesetzt haben. Die hellgrünen Striche stellen die Eisenbahnstrecken dar, die roten Striche die schon eingeführten X-Bus-Linien und die blauen Striche die, die noch hinzukommen sollen. Unser gerade vom Land bestätigter Nahverkehrsplan sieht in den nächsten drei bis vier Jahren 20 weitere X-Bus-Linien vor.

Die X-Bus-Linien sind mit einem hohen Qualitätsstandard versehen. Sie verkehren zwischen 6 und 22 Uhr stündlich. Vor allem handelt es sich um schnelle Direktverbindungen. Sie fahren also nicht mehr in jede kleine Ecke. Es sind moderne Fahrzeuge, die durchgängig über WLAN verfügen.

Dieses X-Bus-Linien-Konzept wird inzwischen in Deutschland vielfach nachgeahmt. Die Namen unterscheiden sich, aber unsere X-Bus-Linien, mit denen wir 2014 angefangen haben, haben inzwischen nicht nur in unserem Raum, sondern in der gesamten Branche in Deutschland einen

Siegeszug angetreten. Sie erkennen an der Karte, dass sie nicht nur im Ballungsraum fahren, sondern vor allem der Erschließung des ländlichen Raums dienen. Diese Linien sind ausgelastet; es fahren mit ihnen 1.000 bis 1.500 Personen pro Tag und Richtung. Als ehemaliger Sachse sage ich: In Sachen hätte ich früher dafür Eisenbahnstrecken geplant. Es sind eisenbahnwürdige Strecken, auf denen wir heute die X-Busse im Einsatz haben. Das ist nicht einfach ein Bus, den man da zusätzlich einsetzt, sondern es ist ein komfortables und wichtiges System.

Folie 9: „Entwicklung des Leistungsangebots im SPNV“

Wie sieht die Entwicklung des Leistungsangebots aus seit der Gründung des Verbunds vor etwa 25 Jahren? Wir haben damit angefangen – wir sind auch ein Aufgabenträgerverbund –, 32 Millionen Zugkilometer zu bestellen. Wo sind wir heute? Wir sind heute bereits bei etwa 47 Millionen Zugkilometern, die wir bestellen. Im Rahmen des Konzepts „Mobilität 2035“ ist in den vergangenen vier Jahren schon unheimlich viel passiert: Taktverdichtungen, zusätzliche Züge im S-Bahn-Verkehr, die Verlängerung der Züge, bei Regionalbahnen zusätzliche Züge in den Frühstunden und zusätzliche Züge in den Abendstunden sowie die Einführung des Nachtverkehrs an den Wochenenden. Eine erste Infrastrukturmaßnahme ist der S-Bahnhof Gateway Gardens, der neu ans Netz gegangen ist.

Aber das, was in Richtung Verkehrswende noch zu erwarten ist, um die 30 % mehr Fahrgäste aufnehmen zu können, erfolgt bis 2030. Dann haben wir mit 60 Millionen Zugkilometern quasi eine Verdopplung der Bestelleistungen im Vergleich zu der Zeit vor 25, 26 Jahren zu verzeichnen, also seit der Gründung des Verbunds.

Folie 10: „Infrastrukturausbau in Frankfurt/Rhein-Main“

Das funktioniert aber nur zusammen mit der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen. Frankfurt RheinMain plus ist ein richtiges und wichtiges Paket, das wir in dieser Region schon vor 15 oder 20 Jahren hätten umsetzen müssen. Leider hat man die Infrastrukturentwicklung doch über eine lange Zeit verschlafen – wenn ich das so offen sagen darf. In den Zehnerjahren dieses Jahrhunderts haben wir im Wesentlichen die Planungen durchgeführt – die Machbarkeitsstudien und die Planfeststellungen –, und auch jetzt wird noch planfestgestellt. In den Dreißigerjahren wird gebaut. Aus Zeitgründen kann ich Ihnen hier nicht berichten, was da gerade alles passiert.

Aber im ländlichen Raum geht es um Kapazitätsausbauten, nicht nur bei der S 6, sondern auch bei der Odenwaldbahn. Dazu gehören auch Elektrifizierungen und die Verlängerung der S-Bahn-Strecke in den Taunus. Es ist die Niddertalbahn, die elektrifiziert wird. Es gehören auch Reaktivierungen dazu, z. B. die Reaktivierungen der Horloffalbahn und der Lumdatabahn.

Ab 2030 – vor wenigen Tagen sind wir da eingestiegen – beginnen wir mit der direkten Planung des Fernbahntunnels Frankfurt. Was verschafft er uns? Er verschafft uns auf den bisherigen Gleisen an der Oberfläche einen gewissen Freiheitsgrad; denn wenn wir ländliche Regionen mit dem Ballungsraum verbinden wollen, ist es unbedingt erforderlich, möglichst viele Direktfahrten zu haben. Jeder will zum Frankfurter Hauptbahnhof fahren. Heute haben wir dort keine Slots mehr:

keine Slots mehr auf der Schiene und keine Slots mehr an den Bahnsteigen. Diese Gleise werden dafür frei.

Wir denken auch an den S-Bahn-Ring um Frankfurt herum. Andere Städte in Deutschland haben uns das schon vor vielen Jahren vorgemacht. Wenn der Frankfurter Südbahnhof frei ist, weil nicht mehr so viele Fernbahnzüge durchfahren, gibt es dort auch genügend Platz, um neben der Regionaltangente West eine Regionaltangente Süd und nachfolgend eine Regionaltangente Ost als S-Bahn-Ring um Frankfurt herum zu führen. Das ist nicht nur eine Maßnahme für den Ballungsraum, sondern es ist auch eine Maßnahme für den ländlichen Raum, damit es eine hohe Verbindungsgeschwindigkeit gibt.

Folie 11: „Alternative Antriebe: RMV ist Vorreiter“

Noch ein Wort zu den alternativen Antrieben; denn auch das hat im ländlichen Raum eine besondere Bedeutung für uns: Wir werden Ende des nächsten Jahres auf der Taunusbahn – auf vier Linien mit 27 Fahrzeugen – die weltweit größte Brennstoffzellenzugflotte zum Einsatz bringen. Die Fahrzeuge sind gerade im Bau; die Tankstelle wird bei Infraserb Höchst gebaut. Das sieht alles sehr gut aus.

Wir betrachten die Nutzung von Wasserstoff auch im Hinblick auf den regionalen Busverkehr; denn die Reichweiten sind größer als die, die wir heute mit einem batterieelektrischen Antrieb erreichen. Deswegen ist der Wasserstoff da durchaus hin und wieder im Vorteil.

Wir richten eine Lernwerkstatt im Landkreis Gießen ein: In zwei Phasen werden dort die Brennstoffzellenbusse erst erprobt und dann in einem ersten, wettbewerblich vergebenen Linienbündel zum Einsatz gebracht.

Parallel führen wir technologieoffene Machbarkeitsuntersuchungen zur Dekarbonisierung bisher nicht elektrifizierter SPNV-Netze und Buslinienbündel durch, um festzustellen, welches auch nach einer wirtschaftlichen Bewertung die besten Antriebskonzepte für uns sind. Es wird nicht ein Antriebskonzept für alles geben, sondern in den Linienbündeln der Busse und des SPNV werden ganz spezifische Antriebe eingesetzt werden.

Folie 12: „Mit On-Demand-Mobilität Lücken schließen“

Darüber hinaus sind wir mit zehn lokalen Partnern in das größte deutsche On-Demand-Projekt eingestiegen, das vom Bund immerhin mit 27 Millionen € gefördert wird. Wir wollen die flexible Bedienung im Ballungsraum vor allem als Ergänzung in Schwachlastzeiten und im ländlichen Raum als neues System testen und einführen. Überlegen wir uns einmal, dass wir in Zukunft vielleicht auch autonom fahren können: Wir haben dann ein neues System insbesondere für den ländlichen Raum, bei dem wir den großen Bus zum Teil nicht mehr benötigen, sondern wir können uns dann, autonom fahrende Fahrzeuge nutzend, mit On-Demand-Angeboten 24/7 sehr flexibel bewegen.

Folie 13: „Perspektivisch: On-Demand-Verkehr mit autonomen Fahrzeugen“

Das autonome Fahren habe ich gerade angesprochen: Wir testen das im RMV mit den schon antiquierten Fahrzeugen, die Sie kennen. In Bad Soden-Salmünster sind wir damit sogar – erstmalig in Deutschland – seit wenigen Tagen im ganz normalen Straßenverkehr unterwegs, nicht auf einer extra gesperrten Strecke wie die, auf der wir das autonome Fahren sonst getestet haben. Wir sind im Moment in Kloster Eberbach. Wir testen auch höhere Geschwindigkeiten und das Fahren ohne Operator. Hier passiert viel.

Was uns noch fehlt, sind die entsprechenden Fahrzeuge. Wir sind zusammen mit unseren Spitzenverbänden im Gespräch mit der gesamten Automobilindustrie, von Tesla bis Daimler, um für uns die entsprechenden Fahrzeuge zu bekommen, die dann nicht mehr so aussehen wie das Fahrzeug, das hier noch abgebildet ist. Wir haben gemerkt, dass es keine richtig guten Fahrzeuge – die natürlich elektrisch angetrieben sein sollen – für unsere On-Demand-Verkehre gibt. Es gibt nur ein oder zwei Fahrzeuge, die man überhaupt dafür nutzen kann. Hier muss natürlich etwas entwickelt werden. Aber da passiert etwas.

Folie 14: „Mehr Komfort durch digitale Angebote – Mobilität von Haustür zu Haustür: Informieren – Buchen – Zahlen aus einer Hand“

Die Kunden wollen natürlich – das habe ich vorhin gesagt – die digitalen Angebote nutzen. Wir sind deswegen dabei, die RMV-App völlig neu aufzulegen. Der Relaunch wird im September dieses Jahres gestartet, und zwar mithilfe einer digitalen Vernetzung multimodal: Informieren, Buchen und Zahlen aus einer Hand. „Single Sign-on“ ist dann kein Schlagwort mehr, sondern das wird umgesetzt, indem auch alle On-Demand-Produkte und alle Sharing-Produkte dort einbezogen sind.

Von Frankfurt aus wird von der Tochtergesellschaft des RMVs, der rms GmbH, Mobility inside für ganz Deutschland bearbeitet. Es handelt sich also um eine Vernetzung aller unserer Apps. Man kann dann über die RMV auch den Fernverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr überall in Deutschland nutzen. Auch das wird in die RMV-App Einzug halten.

Es geht um viele funktionale Weiterentwicklungen für unsere Kunden, die diese sich im Dialog mit uns wünschen. Dazu gehören „Einsteigen und Losfahren“, also die Einführung eines In-out-Systems, oder die digitale Reisebegleitung. Es gehören aber auch Tarifangebote wie unser neuer PrepaidRabatt dazu, der jetzt erweitert wird. Auch der Verkauf von teuren Produkten ist möglich, sodass ich nicht mehr zum Kundenzentrum muss, wie das bei einer durchaus mehrere Tausend Euro teuren Jahreskarte durchaus der Fall ist. Es wird auch eine völlig neue Tarifstrategie auf der Grundlage eines Basiskartenmodells eingeführt: Ich zahle einen Betrag ein und fahre dafür entsprechend rabattiert weiter. Grundpreis und Arbeitspreis – das ist der neue Ansatz.

Folie 15: „Fazit“

Kurzes Fazit: Was sagt mir das für die Zukunft der Mobilität gerade im ländlichen Raum? Es sind insbesondere die Hauptachsen, die zum ländlichen Raum hin- und vom ländlichen Raum weg-führen, die wir weiterentwickeln werden und bei denen wir mit steigenden Fahrgastzahlen rechnen.

Das Rückgrat bleibt die Schiene, zu der sich zunehmend der X-Bus gesellt.

Die Verbindungen zwischen Kernregion und Oberzentren werden mit neuer Infrastruktur und einem verlässlichen Takt gestärkt, der wiederum zu dem führt, was ich vorhin schon einmal angesprochen habe: zu einer 1A-Qualität. Diese brauchen wir nämlich. Die Verkehrswende ist das eine. Ich kann so viele Züge und Busse auf die Schiene bzw. auf die Straße stellen, wie ich will. Sie sind hier häufig voll, aber auch nicht an jeder Stelle. Wenn ich wirklich will, dass sie vollbesetzt fahren, muss ich die Menschen motivieren. Das ist für mich die Mobilitätswende: die Menschen zu motivieren, dieses Angebot zu nutzen. Dafür brauche ich eine 1A-Qualität, und für diese wiederum brauche ich vor allem die entsprechende Infrastruktur.

Es müssen mehr Komfort und Flexibilität durch digitale Angebote und Flatrates beim Tarif geschaffen werden.

Die Klimaneutralität muss bis 2040 erreicht werden.

Wenn es dann die Technologie und die Fahrzeuge gibt, soll durch autonomes Fahren mehr Effizienz erreicht werden. – Vielen herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Herr Prof. Ringat, vielen Dank. – Das, was Sie gesagt haben, ist sehr wichtig. Der Direktor des Deutschen Museums, ein Freund von mir, hat einmal gesagt, es kommt nicht darauf an, was man anbietet, sondern darauf, was die Leute wollen. Insofern haben Sie recht. Sie haben auf die Qualität hingewiesen. Ich glaube, auch das ist ein wichtiges Merkmal, das wir uns merken müssen. Dass man irgendwo mitfahren will, wo es einem Spaß macht, wo man alles hat, wo es angenehm ist – ich glaube, das ist ganz wichtig.

Wir machen gleich weiter. Es gibt auch einen Nordhessischen Verkehrsverbund, und ich freue mich, Herr Steffen Müller, dass Sie gekommen sind, um uns die nordhessische Sicht zu zeigen. Das Mikrofon gehört nun Ihnen.

Herr **Müller:** Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Es ist schön, dass wir heute in dieser Runde zusammengekommen sind. Wir wollen über den ländlichen Raum sprechen und darüber, wie wir ihn in ganz Hessen verkehrlich entwickeln können. Herr Ringat und ich

sind darüber dauerhaft im Gespräch. Ich will Ihnen einen Überblick über das geben, was im oberen Drittel des Landes Hessen passiert, wie wir mit dem ländlichen Raum umgehen und was der NVV dazu beiträgt.

Fangen wir hiermit an: 1 Million Einwohner leben auf einem Drittel der Landesfläche. Das macht unsere wesentliche Arbeitsaufgabe deutlich. In Südhessen leben 5 Millionen Menschen. Wir haben 100 Bahnhöfe und Bahnstationen und knapp 4.300 Haltestellen. Die Frage, was die Menschen für ihre Mobilität im ländlichen Raum brauchen, ist das, was uns hier umtreibt.

Präsentation Müller siehe Anlage – Folie 5

Ich zeige Ihnen hier unsere Karte. Dort ist sozusagen das obere Drittel Hessens zu sehen. Ich möchte Ihnen anhand dessen deutlich machen, wie der NVV diese Entwicklung vorantreibt. Oben sehen Sie Bad Karlshafen, am unteren Ende Kassel.

Folie 6

Ich gehe einmal ganz nah an Hofgeismar heran, die Hessentagsstadt im Jahr 2017, woran sich viele noch erinnern werden. Das ist der aktuelle Status. So haben der NVV als regionaler Aufgabenträger und die lokale Nahverkehrsorganisation als lokaler Aufgabenträger die Region erschlossen. Was wir Ihnen hier deutlich machen wollen: Unsere gemeinsame Aufgabe, also die des NVV und die der lokalen Nahverkehrsorganisation, ist die Anbindung: jedes Dorf, jede Stunde. Als übergeordneter Aufgabenträger haben wir die übergeordneten Linien – die Hauptachsen, wie es eben hieß – zu bedienen. Wir kümmern uns um das, was im Schienenpersonennahverkehr passiert. Sie sehen hier die Anbindungen aus NRW und auch das, was mit der RegioTram in Hofgeismar nördlich von Kassel passiert. Sie sehen hier auch die Verbindung: Jedes Dorf wird in der Planung gemeinsam betrachtet.

Ich habe vor Kurzem die Berichterstattung des VCD zur Kenntnis genommen. Dort heißt es ganz deutlich, dass die stündliche Anbindung im Grunde das Mindeste ist, was für die Fläche verkehrlich notwendig ist. Wir setzen das gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsorganisation um: jedes Dorf, jede Stunde. Das ist der aktuelle Plan. Im Dezember werden die letzten Lücken geschlossen, die es jetzt noch gibt. Sie sehen hier nicht, wie der Takt ist. An einigen Ecken funktioniert das im Moment noch auf einer 2-Stunden-Basis. Wir werden ihn flächendeckend auf einen Stundentakt umstellen und haben die Landkreise in Nordhessen und alle lokalen Aufgabenträger dafür gewinnen können, in ihren Haushalten mehr Geld bereitzustellen und mit uns in eine integrierte Planung einzusteigen. Wir haben fast in der Mitte die kreisfreie Stadt Kassel als Oberzentrum, um das herum die fünf nordhessischen Landkreise angeordnet sind.

Wir gehen jetzt einmal 27 Jahre zurück und schauen uns die Zeit an, als in Deutschland über die Regionalisierungsmittel diskutiert wurde. In Hessen wurde die Entscheidung getroffen, zwei Verkehrsverbünde zu gründen, den NVV und den RMV. Für die Bergstraße wurde die Anbindung an den VRN vorgesehen. Wenn wir uns das anschauen, sehen wir, dass sich das für uns in Hessen als absoluter Erfolg herausgestellt hat. Aus welchem Grund? – Das können Sie, die Sie auch in den anderen Flächenländern unterwegs sind, erkennen: Bei uns wird aus einem Guss geplant.

Wir denken lokale und regionale Angebote gemeinsam. Der NVV, der nur ein Drittel der Landesfläche und nur ein Sechstel der Einwohner gemeinsam zu betrachten hat, hat von Anfang an Wert darauf gelegt.

Noch einmal etwas zum Status quo: Ich glaube, das ist in der Zeit der großen Pandemie auch eine Frage. Natürlich sind wir gerade auch im ländlichen Raum zurückgeworfen worden. Wir vergleichen immer die Messwerte in den Fahrzeugen von NVV und RMV. NVV und RMV sind ziemlich genau auf demselben Stand. Von einer 35- oder 40-prozentigen Auslastungen kommend liegen wir jetzt bei 55 % im Schnitt. Es geht vielleicht in Richtung 60 %. Aber man sieht die große Lücke, wenn man diese Zahlen mit denen für 2019 vergleicht. Diese große Lücke ist immer noch da.

Das ist der aktuelle Status: Wir müssen an die Rückgewinnung gehen. Wir werden alle Kanäle dafür nutzen. Die Kanäle sind insbesondere der Tarif und die Flexibilisierung. Aber es geht auch darum, dem Kunden klarzumachen, dass der ÖPNV sicher ist. Das ist auch eine Botschaft, die jedem mitgeteilt werden muss. Es gibt in den Fahrzeugen keine erhöhte Gefahr, sich mit Covid-19 anzustecken. Diese Befürchtung ist auch eine Weile herumgeistert. Das ist der Status quo: Wir greifen wieder an, und wir wollen das in den nächsten Jahren insbesondere bei uns in Nordhessen mit dem flächenmäßigen Ausrollen des Stundentakts umsetzen. Wir wollen die Weiterentwicklung der Konzepte auch im digitalen Bereich. Dazu komme ich gleich.

Was haben wir schon getan? Was sind unsere Gedanken? Wir haben Strecken reaktiviert. Diese Diskussion wird aktuell auch in Südhessen geführt. Das RegioTram-Konzept haben wir umgesetzt. Warum spreche ich jetzt von Südhessen? Wir haben in Nordhessen Glück mit unserer Infrastruktur. Wir haben sie in den letzten Jahren so weit ertüchtigen können, dass die Flaschenhälse, die es auch in Nordhessen gab, abgebaut wurden und wir die vorhandenen Lücken geschlossen haben. Auch da gab es große Diskussionen. Aber am Ende ist festzuhalten – das ist eine wichtige Botschaft auch für Sie –, dass es bei allen Reaktivierungsprojekten deutlich mehr Fahrgäste gibt, als am Anfang prognostiziert worden ist. Überall sind deutlich mehr Fahrgäste zu verzeichnen, sei es bei der RegioTram oder auf der Strecke zwischen Korbach und Frankenberg.

Das Taktangebot des NVVs sieht so aus: jedes Dorf, jede Stunde. Neben dem Ausbau des Nahverkehrs haben wir insbesondere eine Komfortoffensive angestoßen. Das ist etwas, was wir an den Kundenrückmeldungen der letzten zehn Jahre deutlich gemerkt haben: Unsere Fahrzeuge mussten sich verändern. Wir haben nicht nur am Äußeren deutliche Änderungen vorgenommen – wir haben unsere NVV-Farben flächendeckend angebracht, auch zusammen mit den Lokalen –, sondern wir haben auch innen etwas verändert. Wir haben ganz andere Lichtkonzepte eingeführt, damit – ganz banale Probleme des Alltags – die Kunden wirklich durch den ganzen Bus gehen und alle Sitzplätze nutzen. In den Bussen, die auch in der Fläche unterwegs sind, haben wir überall sogenannte Komfortbereiche eingerichtet, in denen die Sitze deutlich hochwertiger sind. Das sind am Ende auch Kostenfragen. Aber wir sind absolut überzeugt, dass es sich auszahlt. Dieses Konzept ist seit ungefähr einem Jahr in der Umsetzung, und wir haben nur positive Rückmeldungen. Uns wird gesagt, das Reisen auch im Überlandbereich sei attraktiver geworden.

Auch das Thema Barrierefreiheit wird von uns mitgedacht. Hier geht es z. B. auch darum, Fahrräder und Rollatoren mitzunehmen. Wir haben die Quadratmeterzahl der Mitnahmefläche erhöht. Dafür haben wir, wie gesagt, sehr positive Rückmeldungen erhalten. Nordhessen bezeichnet sich als „GrimmHeimat NordHessen“; denn die Gebrüder Grimm stammen von hier. Deswegen finden sich auf unseren Bussen auch all diese Figuren.

Zugangshemmnisse: Wir haben, wie ich eben schon sagte, knapp 100 Bahnhöfe und 4.300 Haltestellen. Das ist das Entree. Das ist das physische Portal, das man braucht, um den Nahverkehr zu nutzen. Deswegen haben wir seit der Gründung des NVV vor 25 Jahren den Bahnhof in Melsungen neu gedacht und den Bahnhof der Kreisstadt Eschwege neu ans Netz gebracht. Die Verknüpfungen sind ganz eng. Bahn und Bus sind nah beieinander. Immer wieder organisieren wir das gemeinsam mit den Städten, den Gemeinden und den Landkreisen.

Wir haben auch immer versucht, die Dinge des Alltags, nämlich die Fahrradnutzung, das Einkufen und das Besorgen von Fahrkarten, zusammenzubekommen. Ich würde sagen, das ist unser Doppelkonzept, das mir sehr wichtig ist: Wir wollen auch stark in der Digitalisierung sein. Wir werden jetzt auch gemeinsam bei Mobility inside arbeiten. Der RMV ist da ganz stark, aber der NVV steigt jetzt auch als Kommanditist bei der Gesellschaft mit ein. Das ist ein tolles Signal für Hessen. Wir werden uns da sehr stark vernetzen. Ob eure App, ob unsere App: Wenn jemand in Deutschland unterwegs ist, kann er überall damit arbeiten.

Aber wir haben auch im ländlichen Bereich die Notwendigkeit, Menschen mitzunehmen – im wahrsten Sinne des Wortes –, die kein Handy haben und sich vielleicht auch schwer damit tun. Deswegen werden wir neben unserer App weiterhin stark auf die Menschen setzen, sozusagen auf die Kommunikation von Mensch zu Mensch. Das heißt auch, dass wir in den Fahrzeugen die sogenannte Zugbegleitquote auf 100 % erhöhen werden – Zugbegleitquote, das ist so ein schöner Begriff aus dem Verkehr –, sodass, vereinfacht gesagt, in jedem Zug ein Zugbegleiter ist, der auch im Hinblick auf das Thema Sicherheit als Ansprechpartner zur Verfügung steht. „Schaffner“ ist die alte Bezeichnung dafür. Wir haben das jetzt auch im Netz der Kurhessenbahn Richtung Korbach flächendeckend umgesetzt. Wir spüren eine deutlich höhere Akzeptanz bei den Kunden. Es ist immer klar, dass ein Ansprechpartner da ist. Im Zusammenhang mit dem Thema Finanzierung komme ich gleich noch dazu. Zugbegleiter sorgen, wie gesagt, für Information, Kontakt und Sicherheit.

Wie geht es mit dem ländlichen Raum in den nächsten Jahren weiter? Wir müssen, wie ich eben sagte, die Corona-Krise im Blick behalten und Fahrgäste zurückgewinnen. Dann müssen wir das Thema Verkehrswende intermodal denkend in den Blick nehmen. Das erreichen wir ganz konkret mit unserer App – das ist sozusagen unsere Internetseite und die App –, die das zentrale Medium für das Verschalten aller Angebote ist. Wir nutzen in den Verbänden jetzt auch die Chance, den verschiedenen Sharing-Anbietern Angebote zu machen, sodass die nicht alle eigene Portale aufbauen, die dann parallel zu unserem laufen, sondern dass das in einem funktioniert.

Aber wir sollten darüber nachdenken, wie wir auch den Offlinern diese Angebote nahebringen. Das heißt, das Thema Telefonieren wird eine große Rolle spielen. Die Angebote werden also

nicht nur auf der App, sondern auch am Servicetelefon zur Verfügung gestellt. Ich glaube, dass wir in den nächsten Jahren deutlich mehr Angebote in der Fläche machen, die Qualität und den Komfort erhöhen und die digitalen Zugangsmöglichkeiten erweitern. Das wird die Antwort in einem klassisch ländlichen Raum wie Nordhessen sein.

Es gibt auch in Zukunft viel zu tun. Ich möchte mit dem deutlichen Statement enden, das Sie vorhin schon gehört haben: Dafür brauchen wir auch den Gesetzgeber; denn wir werden die Verkehrswende nur umsetzen können, wenn wir dauerhaft eine verlässliche Finanzierung haben. Man kann es klar sagen: Geld, das in all das gesteckt wird, was wir hier machen, ist gut investiertes Geld, aber wir brauchen auch von der Politik das deutliche Signal, dass die Mittel erhöht werden. Damit sind wir bei einer wesentlichen Diskussion angelangt, auf die auch in den Unterlagen Bezug genommen wird: Wie finanzieren wir unser System zukünftig? – Wir leisten Daseinsvorsorge, und da ist das Geld gut investiert. Vielen Dank! In Nordhessen ist die Fläche gut versorgt.

Vorsitzender: Herr Müller, vielen Dank für Ihre Ausführungen. – Wir sehen, dass es um unsere Verkehrsverbünde gut bestellt ist, dass sie innovativ sind und dass man bei ihnen in die Zukunft schaut, was ganz wichtig ist. Wir hoffen, dass wir in dieser Enquetekommission auch noch Anregungen für die Gestaltung des Verkehrs 2030 bekommen: Was müssen wir alles tun, damit es noch besser wird?

Ich eröffne eine kurze Fragerunde. Gibt es Fragen zu diesen beiden Vorträgen? Ansonsten machen wir weiter. Im Anschluss an die nächsten beiden Vortragenden gibt es die große Fragerunde. – Herr Posch.

SV Dieter Posch: Ich habe eine Frage an Herrn Ringat, die sich aber genauso an Herrn Müller richtet; denn sie ist grundsätzlicher Natur. Sie haben den schönen Satz gesagt: Der ländliche Raum und der Ballungsraum sind gemeinsam zu denken. – Es ist mit Sicherheit nichts dagegen einzuwenden, dass man gemeinsam denkt. Aber ich habe im Laufe der Zeit die Erfahrung gemacht, dass sich die Voraussetzungen zur Gestaltung des ÖPNV im ländlichen Raum fundamental von denen im Ballungsraum unterscheiden. Deswegen reicht es nicht mehr, gemeinsam zu denken.

Herr Ringat, Sie haben so schön gesagt – ich teile das alles –: „Wir brauchen Ergänzungen“, und haben auf das Programm vom Bund verwiesen, über das 27 Millionen € für On-Demand-Verkehre bereitgestellt werden. Wir haben unterschiedliche Möglichkeiten, den ÖPNV zu gestalten: Schiene, Bus, Taxi, Minicar, On-Demand-Dienste usw. Für meine Begriffe ist es ganz wichtig, da zu differenzieren: Wie wird der Schwerpunkt für den Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel definiert? – Ich komme nämlich zu dem Ergebnis – ich wiederhole das –, dass der ländliche Raum ganz andere Voraussetzungen hat. Ich will mich nicht unbeliebt machen, aber selbst, wenn wir den Takt verbessern, gibt es, anders als im Ballungsraum, zum Teil keine ausreichende Zahl von

Fahrgästen, um diese entsprechend ihren individuellen Möglichkeiten zum Arbeitsplatz oder wohin auch immer zu fahren.

Deswegen stellt sich für mich nach 30 Jahren ÖPNV-Politik sehr wohl die Frage, welcher Verkehrsträger für welchen Bereich prioritär einzusetzen ist. Im Ballungsraum haben sie zig Leute, die in eine ähnliche Richtung fahren, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Sammeln Sie einmal die Arbeitnehmer in Nordhessen ein, die nach Kassel fahren. Wenn Sie die alle in einem einzigen Bus durch die Gegend fahren wollen, ist der zwei Stunden unterwegs, bis er am Arbeitsplatz ist. Ich glaube, wir brauchen im ländlichen Raum viel mehr individuelle Fahrmöglichkeiten, um das Fahrgastpotenzial zu bedienen. Wir werden das nachher bei den einzelnen Vorträgen noch einmal hören. Aber grundsätzlich ist die Frage: Welche Verkehrsmittel werden prioritär eingesetzt, und welchen Schwerpunkt gibt es im ländlichen Raum?

Es mag verrückt sein, aber ich glaube, dass wir im ländlichen Raum On-Demand-Verkehre in gleicher Weise wie im Ballungsraum benötigen, vielleicht noch intensiver; denn im Ballungsraum ist die Zahl derer, die befördert werden müssen, eine ganz andere als im ländlichen Raum. Schauen Sie sich einmal den ländlichen Raum an: Wir haben die Schülerverkehre, wir haben die Berufsverkehre – bei denen wir das Problem des Einsammelns der einzelnen Arbeitnehmer haben, um sie in adäquater Weise an die Arbeitsplätze zu bringen –, und wir haben die Generation derer, die zwischen 60 und 100 Jahre alt sind. Der Anteil derer, die zwischen 60 und 100 Jahre alt sind, beträgt in den Dörfern maximal 25 %. Wir sehen, das ist kein hinreichendes Potenzial, um en masse Linienverkehre einzurichten. Deswegen sage ich, auf bestimmten Linien sollte der Takt verbessert werden; denn dort gibt es genügend Fahrgäste. Aber ansonsten sollte das nicht gemacht werden.

Deswegen ist meine Frage: Wo zieht man da die Grenze? – Eine Grenze kann man ziehen – das ist aber wahrscheinlich nicht sachgerecht –, indem man die Kosten problematisiert und sagt: Unterhalb eines bestimmten Kostendeckungsgrades können wir uns einen Bus nicht mehr leisten. – Hinzu kommt – Herr Müller, wir kennen das –, dass wir manche Linien haben, die einfach ineffektiv sind. Nicht zu Unrecht ist der Satz geprägt worden: „Hier wird heiße Luft durch die Gegend gefahren“; denn es gibt da keine Fahrgäste. Mir geht es um eine Verbesserung, sowohl für den Ballungsraum als auch für den ländlichen Raum. Deshalb ist meine Frage: Welches sind die Kriterien, um zu entscheiden, welches Beförderungsmittel man prioritär und welches Beförderungsmittel man ergänzend einsetzt – wahrscheinlich wird vieles nur ergänzend sein –, um die besonderen Beförderungsbedarfe im ländlichen Raum zu befriedigen?

Noch einmal: Von den 25 % derjenigen, die zwischen 60 und 100 Jahre alt sind, ist die Hälfte bettlägerig oder krank. Das sage ich, damit wir einmal wissen, über was wir im ländlichen Raum reden und welchen Beförderungsbedarf es gibt. Ich teile das alles und bin dafür, dass solche On-Demand-Versuche jetzt gemacht werden. Aber irgendwann müssen wir die Frage beantworten, welches das richtige Verkehrsmittel ist. Dass das im Ballungsraum der Bus und die Bahn sind, ist völlig unstrittig. Aber dort ist – ich brauche mich nicht zu wiederholen – die Situation der Fahrgäste eine völlig andere als im ländlichen Raum.

Vorsitzender: Herr Posch, das war eine sehr lange Frage. Aber ich glaube, Herr Prof. Ringat hat darauf hingewiesen, dass es bei der Machbarkeitsprüfung, an der der RMV im Moment stark dran ist, genau darum geht, diese Problematik anzudenken. – Herr Ringat, haben Sie eine kurze Ergänzung dazu?

Herr Prof. **Ringat:** Ganz kurz. – Erster Punkt. Was sind die Kriterien? Ein Kriterium ist natürlich die erreichbare Zahl der Personen, die befördert werden können. Wichtig ist, dass gerade im ländlichen Raum das Plus an Mobilität, das in den nächsten Jahren zu verzeichnen sein wird, möglichst mit dem öffentlichen Verkehr aufgefangen wird, um den Anteil des Individualverkehrs ungefähr in seiner jetzigen Größe zu halten oder ihn vielleicht sogar zu verkleinern. Anders ist die Erreichung der Klimaziele nicht möglich.

Zweiter Punkt. Ich habe vorhin die Entwicklung der Verkehrsnachfrage angesprochen. Wir gehen davon aus, dass die Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum bis 2030 um 7 % steigt. In Richtung der Oberzentren im ländlichen Raum wird sie um 15 % zunehmen und vom ländlichen Raum in Richtung Ballungsraum um 42 %. Daraus determiniert sich für mich ganz klar, was wir in diesen drei Abschnitten mehrstufig zu tun haben. Wir brauchen die feingliedrige Erschließung des ländlichen Raums mit On-Demand-Verkehren, von mir aus in Zukunft auch mit autonom fahrenden Autos, damit es effektiv ist.

Wir brauchen die Verbindungsachsen – das, was ich vorhin im Zusammenhang mit Regional-schienenleistungen und X-Bussen dargestellt habe – zu den Oberzentren und zu den Mittelzentren im Ballungsraum. Außerdem muss die schwere Schiene in dem Bereich zwischen ländlichem Raum und Ballungsraum deutlich stärker ausgebaut werden, als sie es heute bereits ist; denn diese zusätzlichen 42 % an Verkehr in den nächsten acht oder neun Jahren aufzufangen ist eine riesengroße Aufgabe. Das muss man erst einmal hinbekommen.

Ich halte die On-Demand-Verkehre für wirklich wichtig – deswegen haben wir uns um ein so großes Projekt bemüht –, weil wir hier einen Standard schaffen, den die Menschen dann kennen. Wenn sie ihn an der einen Stelle kennen, können sie ihn auch an der anderen Stelle nutzen. Das ist heute nicht so. Wir haben im Rhein-Main-Verkehrsverbund sage und schreibe 27 sogenannte alternative Bedienformen: Bürgerbus, Linientaxi, Anrufsammeltaxi usw. Das nutzt nur der, der vor Ort wohnt und genau weiß, wie es geht; denn jedes Mal hat man einen anderen Service, eine andere Telefonnummer oder eine andere App. Das muss eine Plattform für alle sein, und es muss systemoffen sein. Für die Kunden muss es heute so sein – ich habe es vorhin schon einmal gesagt: Single Sign-on –: Wenn sie sich auf ihrer Wegestrecke eine Fahrt von Haustür zu Haustür und nicht etwa von Haltestelle zu Haltestelle herausuchen und sie das Angebot eines Sharers oder ein On-Demand-Angebot bekommen, bei dem sie nicht angemeldet sind, muss das automatisch funktionieren, indem sie in der App ihr Häkchen setzen.

Herr **Müller**: Herr Posch, vielen Dank für die lange Frage. Ich versuche, sie kurz zu beantworten, damit wir auch in die Diskussion einsteigen können.

Das ist der interessante Unterschied zwischen der Region Frankfurt/Rhein-Main mit den starken Linien, die auf Frankfurt zulaufen, und der wirklich sehr ländlichen, flächigen Region Nordhessen. Ich sehe bei uns den Bedarf – das muss man auch anerkennen –, an den Finanzen entlang zu schauen, was das bessere System ist. Wir haben seit vielen Jahren Erfahrungen mit den Ausschreibungen von Busverkehren. Man muss anerkennen, dass die einfach günstig sind. Es spricht nichts dagegen, die Fläche über den Busverkehr zu erschließen.

Wir haben im Rahmen von Mobilfakt Meldungen – auch gemeinsam mit Ihnen, Herr Posch – das neue MEGmobil umgesetzt. Das ist ein On-Demand-Verkehr in Kombination mit einem starken, in der Stadt halbstündigen fahrenden Kleinbus. Das ist eine starke Kleinbusachse. Es ist genau diese Kombination, also die Mischung aus ganz klarer Verlässlichkeit – der Bus fährt immer – und der Möglichkeit, dies an das Taxigewerbe angedockt umzusetzen: von einem Taxiunternehmer im Ort organisiert, der Lust auf dieses Digitalisierungsprojekt hatte. Spannend ist der Unterschied zwischen Ihrem Herangehen – auch wenn ich mir das ganz große Ausrollen im Landkreis Offenbach anschau – und unserem Herangehen. Bei uns sind die Einwohnerzahl pro Quadratmeter und auch die Alterszusammensetzung deutlich anders.

Spannend ist es, zu schauen, wie wir die Bereitstellungskosten so niedrig halten können, dass eine Flächenausrollung weiter möglich ist; denn wir sehen – Herr Posch und ich kennen die Detailzahlen –, welche Bereitstellungskosten ein ausgerollter On-Demand-Verkehr mit sich bringt. Das muss in den nächsten Jahren in unseren Plänen enthalten sein. Ich sage, das, was wir nutzen können, ist am Ende eine Frage der Regionen und der finanziellen Möglichkeiten. Ich breche hier auch noch einmal eine Lanze für das Taxigewerbe; denn die wollen und werden im ländlichen Bereich bleiben. Sie haben ein Hintergrundsystem, eine kleine Leitstelle. Das wollen wir z. B. gemeinsam denken, um diese Synergien zu erzielen. Ich glaube, dass es neben Bahn und Bus und der klugen Beimischung von On-Demand-Angeboten ganz viele Möglichkeiten gibt, um diese Potenziale zu heben. Aber wir müssen ehrlich sein: Am Ende werden die Finanzen unseren Möglichkeiten Grenzen setzen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Müller. – Wir haben um 10:30 Uhr den Vortrag von Herrn Kunkel vorgesehen, aber mir liegen noch Wortmeldungen vor. – Herr Dr. Naas und Frau Prof. Lenz stellen ihre Fragen zurück. – Herr Prof. Monheim.

Herr Prof. **Dr. Monheim**: Ich möchte darauf hinweisen, dass der ländliche Raum die bevorzugte Zielkulisse der touristischen Verkehre ist. Am Wochenende haben wir im ländlichen Raum massenhaft Staus durch Touristen, die heute ganz überwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Ich will auch darauf hinweisen, dass es neben den Großraum-Gelenkbussen auf der einen Seite, mit denen der normale Linienverkehr im ländlichen Raum oft genug bestritten wird, und den On-

Demand-Verkehren auf der anderen Seite auch Midibusse und Minibusse gibt, die in Deutschland aber viel zu selten auf den Straßen zu finden sind. Südtirol und Vorarlberg leisten sich Hunderte von Dorfbussystemen, bei denen Minibusse im Taktverkehr fahren.

Letzte Anmerkung: Der Studententakt reicht nicht aus, um klimaneutral zu werden. Das ist zu wenig. Viele andere europäische Länder haben als Basis den Halbstundentakt. Wenn wir den Autoverkehr wirklich ersetzen wollen, brauchen wir dichtere Takte.

Vorsitzender: Wir werden Prof. Monheim noch hören. Er hält nachher noch einen Vortrag. Insofern beenden wir jetzt diese Runde. Ihnen beiden noch einmal einen herzlichen Dank für die Ausführungen!

Wir kommen jetzt zu den weiteren Anzuhörenden. Hier haben wir Vorträge von ca. 20 Minuten vorgesehen. Der Erste ist Patrick Kunkel aus Eltville am Rhein, seit 2006 Bürgermeister dieser schönen Stadt. Das Mikrofon gehört Ihnen.

Herr **Kunkel:** Guten Morgen in die Runde! Ich nehme Sie mit auf eine kleine Reise nach Eltville am Rhein, das Sie alle hoffentlich kennen, und versuche, die Mobilität im ländlichen Raum – wobei dieser Begriff auch noch zu definieren wäre – mit Blick auf eine Kleinstadt und mit dem Herzen eines Bürgermeisters darzustellen. Ich werde keine 20 Minuten brauchen, aber dann haben Sie vielleicht in der Fragerunde ein bisschen mehr Luft.

Zur Ausgangslage: Eltville ist eine Randstadt der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Ich sage das sehr selbstbewusst. Wir sehen uns als zum großen Rhein-Main-Gebiet gehörend; wir leben und profitieren davon. Aber es ist, wie für viele Städte, Segen und Fluch zugleich. Eltville am Rhein, eine immer attraktiver werdende Kleinstadt – das sage ich nicht nur als Bürgermeister – mit knapp 18 Einwohnern und fünf Stadtteilen, wächst. Eltville wächst an Bevölkerung, an Gästen, an Verkehrsteilnehmern und an Anspruchsdenken. Aber Eltville wächst eben nicht an Platz.

Wo früher vereinzelt Kutschen in den Straßen fahren, bewegen sich heute viele Fußgänger, immer mehr Radfahrer, noch mehr Pkws und dazu große Busse und der Schwerlastverkehr. Menschen bewegen sich. Das ist einfach so. Mobilität wird von vielen Menschen als Freiheit verstanden, wobei es nicht nur um das Brausen nach Kalifornien über die Route 66 geht, sondern darum, dass man sich unabhängig bewegen kann – wann immer und wohin immer man will. Wir alle bewegen uns: Kinder und Jugendliche müssen zur Schule, Pendler müssen zur Arbeit – meist ins Rhein-Main-Gebiet –, und Seniorinnen und Senioren wollen aktiv sein, wobei ihnen das Auto oft ein letztes Stückchen Beweglichkeit ermöglicht. Mobilität in all ihren Formen garantiert uns auch Freizeitvergnügen. Alle Menschen bewegen sich, und es werden immer mehr: mehr Menschen, mehr Bewegungen und mehr Fahrzeuge.

Bei allen Themen der Stadtentwicklung heißt es zu Beginn einer jeden Diskussion: Herr Bürgermeister, was machen wir denn dann mit dem Verkehr? – Das Thema Mobilität ist eine der großen

Herausforderungen für eine Stadt wie Eltville am Rhein. Wir wissen, dass die Verkehrswende alternativlos ist – sonst gäbe es auch diese Enquetekommission nicht –, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, und zwar so bald wie möglich. Die Zeit ist knapp.

Es muss uns dabei darum gehen, das Gleichgewicht zwischen Städten und ländlichem Raum zu erhalten. Gerade in der Pandemiezeit haben die Menschen ihren ländlichen Raum wiederentdeckt. Der Großteil der Menschen wohnt in ländlichen Räumen. Der Übergang zwischen Stadt und Land ist dabei fließend. Die Stadt Eltville am Rhein ist eine Kleinstadt, die an einem solchen Übergang liegt. Eltville ist eine Schnittstelle, auch was die Fragen der Mobilität betrifft. In Städten wie Eltville wird es sich entscheiden, ob wir in der Lage sind, unserer gemeinsamen Verantwortung gerecht zu werden. Davon bin ich fest überzeugt.

Ich bin als Bürgermeister davon überzeugt, dass es jetzt eine komplette Transformation braucht. Es braucht ein grundlegendes Umdenken. Mobilität – der tägliche Verkehr – darf nicht länger ein dauerhaftes Ärgernis sein; sie darf nicht länger eine große, tagtäglich entstehende Frustration sein. Das Auto soll nicht das letzte Stückchen Freiheit für ältere Menschen sein müssen.

In Eltville denken wir über das Thema „Mobilität in unserer Stadt und in den Köpfen unserer Bürgerschaft“ nach – Mobilität findet nicht nur auf der Straße, sondern auch im Kopf statt –, und wir befassen uns schon seit einigen Jahren intensiv mit unseren Herausforderungen bei diesem Themenfeld. Eltville ist aktuell die nachhaltigste Kleinstadt Deutschlands. Den DNP, den Deutschen Nachhaltigkeitspreis, haben wir unter anderem dafür erhalten, dass wir uns in unserer Stadtverwaltung ämter- und themenübergreifend aktiv und kreativ Gedanken machen – vor allem auch zu diesem Themenfeld. Gedanken machen wir uns auch darüber, wie wir die Bürgerschaft hierbei mitnehmen; denn Partizipation ist sehr wichtig, aber Partizipation ist immer auch eine besondere Herausforderung. Wichtig ist hier aus meiner Sicht eine ganz ehrliche Bestands- und Bedarfsermittlung. Sie muss komplett ideologiefrei sein, und sie muss mit Respekt für alle Verkehrsteilnehmer erfolgen.

Die mobile Stadt der Zukunft braucht eine fließende Vernetzung. Das betrifft vor allem die Städte an den Schnittstellen zwischen Land und Stadt wie Eltville. Wir stehen vor einer Herausforderung: Die notwendige Transformation – dazu auch das Mindset – muss so erfolgen, dass die Menschen alle Veränderungen als Verbesserungen wahrnehmen und akzeptieren.

Aktuelle Hemmschuhe aus meiner bürgermeisterlichen Sicht: Als Erstes nenne ich die unflexible Deutsche Bahn. Der Umbau des Eltviller Bahnhofs zieht sich wie Kaugummi, obwohl Barrierefreiheit gesetzlich vorgeschrieben ist. Man muss wirklich sagen, dass allein der RMV und die Stadt derzeit ihre Hausaufgaben machen und das finanzieren.

Zweitens. Hessen Mobil ist kommunikativ schlecht und in der Umsetzung immer allein auf weiter Flur. Wir werden in der Kommune vor vollendete Tatsachen gestellt und müssen eigentlich immer nacharbeiten. Das ist uns gegenüber respektlos. Aktuelles Beispiel: Die Straße nach Kloster Eberbach wurde saniert. Ein paar Tage später haben wir gesehen, dass der Absatz 20 cm hoch war. Wir teeren den Rest, damit die Leute wieder fahren können. Hessen Mobil ist das völlig egal; es sagt auch keiner etwas vorher.

Drittens. Die Abstimmung im so wichtigen ÖPNV ist zumindest bei uns schlecht. Unsere Gremien und wir in der Verwaltung müssen ein jahrelanges Zerren zwischen ESWE, den Stadtwerken Wiesbaden, und der RTV, der Verkehrsgesellschaft unseres Kreises, konstatieren. Die Kommune ist die Leidtragende. Man kann sich seit vielen Monaten oder sogar Jahren nicht auf die vernünftige Verbesserung einer Buslinie einigen, die Stadt und Land verbindet: die sagenhafte Linie 5. Die Linie 5 hätte eine riesengroße Signalwirkung für Stadt und Land.

Was wir in der Stadt aktuell machen und was wir brauchen: Wir haben viel in eine verbesserte Radinfrastruktur investiert und dabei die Aufwertung des Radfahrens und die Schulwege immer im Blick behalten.

Eltville hat, gestützt auf einen guten Vertrag mit dem RMV, auf eigene Kosten für alle Mitarbeiter Jobtickets gekauft.

Unser Einwirken auf Geschäftsleute dahin gehend, dass sie ihren Angestellten Parkplätze auf einem Parkdeck spendieren, um die Innenstadt vom Parkverkehr zu entlasten, trägt Früchte. Geschäftsleute, die sich darüber beschwerten, dass ihre Gäste nicht zu ihnen kommen, aber vor ihrem eigenen Laden parken, sind nämlich für die Verkehrswende irgendwie ungeeignet.

Das autofreie Rheinufer ist schon 2016 mithilfe versenkbarer Poller umgesetzt worden. Das war ein riesengroßer Skandal damals; es hat sich aber durchgesetzt. Ich würde sagen, es war ein mutiger Schritt. Mittlerweile sind alle dafür.

Wichtig ist für uns die Planung der „Mobilen Mitte“: das von mir angesprochene Bahnhofsgelände und sein Umfeld, der Ausbau der Park-and-ride-Möglichkeiten, Fahrradgaragen, zentraler Busbahnhof. Da sind wir mit dem RMV auf dem Weg; die Bahn hält sich jedoch sehr bedeckt.

Einige Beispiele für unsere Planung: Damit wir die Innenstadt entlasten können und hier für Bewohner, Gäste und Handel gleichermaßen eine verbesserte Situation entsteht, planen wir am Ortseingang neben unserem Freibad ein großes Parkdeck. Ein weiteres Parkdeck planen wir auf einem vorhandenen Parkplatz am anderen Stadteingang, aus Richtung Walluf. Diese Parkdecks, vor allem das Parkdeck am Schwimmbad, sind die Voraussetzung für die Beruhigung unserer Innenstadt. Dann haben wir eine Herausforderung zu bewältigen, die durch den On-Demand-Verkehr entsteht: Möglicherweise werden ein Tourismushuttle und eine Fahrradverleihstation eingerichtet. Dieses Parkdeck wäre gewissermaßen der Mobility-Hub am Eingang nicht nur der Stadt Eltville, sondern des gesamten Rheingaus. Vor allem Radtouristen, die dort ihr Auto abstellen können, haben wir im Blick. Die Parkraumbewirtschaftung soll durch die Stadtwerke erfolgen. Hier sehen wir, was die Stadt Wiesbaden bei den Parkdecks verpasst. Wir wollen das gleich richtig machen.

Wir wünschen uns für Pendler und Touristen weitere Park-and-ride-Parkplätze auf der großen Ausgleichsfläche entlang der B 42. Sie kennen sie: Das ist die Straße, die in den Rheingau führt. Unter der Woche könnten dort die Pendler parken, am Wochenende die Touristen. Dann könnten sie mit kleinen Bussen in die Stadt fahren. Es ist derzeit noch eine ökologische Ausgleichsfläche – Sie sehen, wo das Problem liegt –, aber der Naturschutz signalisiert schon, dass man hier auf

die Stadt zugehen könnte; denn durch die Verkehrsberuhigung betreiben wir im Gegenzug auch Umweltschutz.

Wir schaffen auf dem Leinpfad zwischen Walluf und Eltville aktuell wahrscheinlich eine Schutzzone für Fußgänger. Dort werden – müssen – wir das Radfahren verbieten. Das E-Bike-Fahren wird zum Abenteuer: All die Leute, die nicht Fahrrad fahren können, kaufen E-Bikes – ich sage das einmal sehr pauschal und ungeschützt – und werden dann bei uns zum Risiko.

Wichtig ist auch, dass wir uns ganzheitlich Gedanken machen. Wir planen in unserer Kommune im ländlichen Raum Umsteigemöglichkeiten gezielt dort ein – das war auch eine der an mich gerichteten Fragen –, wo Leute ihr Auto abstellen und wo Leute mit der Bahn ankommen können. Wir müssen schauen, wo die Schaltstellen sind, wo wir also die Leute vom Auto in die Bahn oder umgekehrt umsteigen lassen können. Außerdem arbeiten wir proaktiv über unsere Wirtschaftsförderung daran, dass es an den Plätzen, die man mit dem ÖPNV erreicht, auch alles Wichtige zur Daseinsvorsorge gibt. Aktuell entsteht ein Ärztezentrum. Wir wollen natürlich, dass das Ärztezentrum dort entsteht, wo es ein ÖPNV-Angebot gibt. Solche Dinge muss eine Stadtverwaltung im Blick behalten.

Meine Wünsche: Kommunen, vor allem Schnittstellenstädte und Mittelzentren wie Eltville, brauchen Expertenwissen. Hier können Land und Bund helfen. Wir können das nicht ohne die Hilfe von Experten machen, die uns erklären, wie das geht. Wir können nur den Missstand und unsere Wünsche beschreiben.

Die Kommunen brauchen für ihre zielgerichteten Projekte die Verkehrswende: Wir benötigen für Parkhäuser, für Fahrradgaragen, für spezielle Park-and-ride-Anlagen und für Schulwege spezielle Förderkulissen.

Wichtig ist mir auch die Botschaft, dass wir nicht auf irgendjemanden warten, sondern dass wir in der Stadt schon aktiv sind. Wir haben schon ein Portfolio, das Punkte enthält, die wir umsetzen würden, wenn wir es eben könnten. Wir haben bereits vorgeplant und sind vorbereitet. Was wir benötigen, ist eine Unterstützung bei der Finanzierung der Projekte. Ich denke, das gilt nicht nur für Eltville.

Dazu wird es das große Ziel sein müssen – ich weiß, das ist vielleicht ein Traum, aber es ist für mich ein riesengroßes Ziel –, dass der komplette ÖPNV kostenfrei ist. Das ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und für mich eigentlich die Grundvoraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende.

Wir in den Kommunen sind, wie immer, die erste Umsetzungsebene in unserer Demokratie. Wir sind der Gradmesser für Akzeptanz und Erfolge, und wir sind auch der Gradmesser für Ablehnung und Misserfolge.

Die Stadt Eltville muss unbedingt Mittelzentrum bleiben – verzeihen Sie mir das; das möchte ich heute im Landtag sagen, denn die Entscheidung steht an –, damit wir wenigstens einen finanzi-

ellen Grundstock für unsere Aktivitäten haben, die auch den umliegenden Gemeinden zugutekommen. Ich darf für Eltville am Rhein versprechen: Wir stehen bereit, gern auch für (Mobilitäts-)Versuche. Wir werden vor Ort mit großem Einsatz dabei sein; das kann ich versprechen. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Herr Kunkel. vielen Dank für die Einblicke in die Situation im ländlichen Raum am Beispiel der Stadt Eltville. In der Fragerunde werden wir sicherlich noch das eine oder andere erörtern.

Wir fahren fort mit der Stellungnahme der nächsten Anzuhörenden: Frau Dr. Melanie Herget, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme. Aktuell befassen Sie sich mit der Begleitforschung der 40 LandMobil-Modellprojekte des BMEL. Insofern passt das perfekt zu diesem Thema. Herzlich willkommen bei uns! Das Mikrofon gehört Ihnen.

Frau **Dr.-Ing. Herget:** Vielen herzlichen Dank! „Zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen“ ist ein sehr wichtiges Thema. Ich freue mich, dass ich heute aus der Sicht unseres Fachgebiets ein paar Einblicke in dieses Thema geben kann.

Präsentation Frau Dr.-Ing. Herget siehe Anlage – Folie 3: „Entwicklung der THG-Emissionen (Deutschland)“

Zunächst einmal: Warum ist das Thema „Zukunftsfähige Mobilität“ so wichtig? Es wurde schon von vielen gesagt, aber hier wird es noch einmal auf den Punkt gebracht: Seit 1990 ist der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz schuldig geblieben – die rote Linie auf dieser Grafik macht das deutlich –, während in den anderen Sektoren nennenswerte Reduktionen stattgefunden haben. Das Dramatische ist, dass man im Verkehrssektor von dem Ziel, die THG-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 40 % zu reduzieren, sehr weit entfernt ist. Es bleiben noch neun Jahre. Das heißt, wir stehen unter Zeitdruck, auch angesichts dessen, dass wir mit nennenswerten Strafzahlungen zu rechnen haben. Es ist aber schwierig, unter Zeitdruck Verhaltensänderungen zu bewirken.

Folie 4: „Verkehrskenngrößen 2002 – 2008 – 2017“

Auch das ist Ihnen bekannt, weswegen ich nur sehr kurz darauf eingehe: Das ist eine komplexe Grafik. Ich will damit zeigen, man kann feststellen, dass es in allen Raumtypen über die letzten Jahrzehnte hinweg eine Zunahme der Verkehrsleistung gegeben hat: Sowohl die Tagesstrecken als auch die Reisezeiten haben sich verlängert.

Folie 5: „Veränderungsbedarf bis 2050 – nach Raumtypen“

Deshalb kommen verschiedene Studien, z. B. auch diese Studie von KCW, zu dem Ergebnis, dass alle Raumtypen einen Beitrag leisten müssen, indem Verkehrsleistungen vom Motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund verlagert werden. Da die Möglichkeiten unterschiedlich sind, sollten allerdings auch die Anteile unterschiedlich sein.

Folie 6: „Fahrradnutzung 2002 – 2017“

Auch besorgniserregend ist – das wurde hier vielleicht bereits thematisiert –, dass, wie wir anhand der MiD-Daten sehen, in den Metropolen zwar die Fahrradnutzung bei Menschen aller Altersgruppen zugenommen hat, ausgerechnet in den kleinstädtisch-dörflichen Räumen aber bei der Gruppe der Jugendlichen und auch bei der Gruppe der Erwachsenen zwischen 40 und 60 Jahren deutlich zurückgegangen ist.

Folie 7: „Ländliche Räume sind heterogen – Beispiele in Hessen“

Ländliche Räume bilden allerdings keinen homogenen Raumtyp. Hier sind einige Beispiele zu sehen, die das illustrieren. Verkehrsplanerisch hat das große Auswirkungen. Manche ländlichen Räume sind schön achsenförmig strukturiert, z. B. das Kinzigtal.

Folie 8: „Ländliche Räume sind heterogen – Beispiele in Hessen“

Wir haben aber durchaus einige Streusiedlungen, etwa in der Rhön, die ganz andere Herausforderungen mit sich bringen.

Folie 9: „Ländliche Räume sind heterogen – Beispiele in Hessen“

Zum Teil haben wir auch naturräumliche Barrieren mit Trennungswirkungen.

Folie 10: „Ländliche Räume sind heterogen – Beispiele in Hessen“

Es gibt auch Orte, beispielsweise den kleinen Ort Machtlos, östlich von Bebra, die sich, da sie in einem Tal gelegen sind, quasi in einer Sackgassensituation befinden. Das alles führt dazu, dass man über ländliche Räume eigentlich nur im Plural sprechen kann und man auf der Ebene der feinräumlichen Erschließung oft nicht eine Lösung für alle Fälle präsentieren kann.

Folie 11: „Radwege an überörtlichen Straßen“

Unterschiede gibt es auch bei der Ausstattung mit Radwegen an überörtlichen Straßen. In Deutschland ist nach einer ACE-Studie, Stand 2013, etwa ein Viertel aller überörtlichen Straßen mit einem Radweg versehen. In Hessen sind es, zumindest nach dieser Studie, lediglich 13 %; in Schleswig-Holstein dagegen sind es 55 %. Es leuchtet ein, dass die Ausstattung mit Radwegen Einfluss auf die Zahl der Personen hat, die überhaupt bereit sind, für das Zurücklegen kurzer Wege aufs Fahrrad zu steigen. Auch in ländlichen Räumen gibt es viele kurze Wege.

Folie 12: „Verkehrsmittelnutzung nach Raumtyp“

Es gibt im Verkehrsverhalten natürlich auch Gemeinsamkeiten zwischen den Raumtypen; das ist ganz klar. Der Pkw ist in den ländlichen Regionen das dominante Verkehrsmittel, viel stärker als in den städtischen Räumen. Diese Unterschiede bleiben gleich, auch wenn man verschiedene Raumtypisierungen vornimmt. Auf der rechten Seite der Folie ist ein Vergleich zwischen den beiden Extremen Metropole und kleinstädtisch-dörflicher Raum dargestellt. Je feingranularer man schaut, desto deutlicher erkennt man die Unterschiede, insbesondere bei der Pkw- und der ÖPNV-Nutzung.

Folie 13: „Tagesstrecke mit/ohne Pkw-Verfügbarkeit“

Ebenfalls ein durchgängiges Thema ist es in ländlichen Räumen, dass das Vorhandensein eines Pkws im Haushalt einen großen Einfluss darauf hat, welche Tagesstrecke die Menschen zurücklegen und ob sie überhaupt das Haus verlassen. In den Metropolen ist diese Differenz deutlich geringer, was vor allen Dingen auf ein leistungsstarkes ÖPNV-Angebot als Alternative zurückzuführen ist.

Folie 14: „ÖPNV-Fahrzeit – verglichen mit Pkw-Fahrzeit“

Die Fahrzeit ist ebenfalls ein durchgängiges Thema in ländlichen Räumen. Dazu wurde in der MiD jetzt eine zusätzliche Variable eingeführt, die ganz interessant ist: Man schaut sich nach Raumtypen an, wie sich die Fahrzeit verändert, wenn man anstelle des Pkws den ÖPNV nutzt. Beim Vergleich zwischen den Metropolen und dem kleinstädtisch-dörflichen Raum zeigt sich, dass der Anteil der Wege, für deren Zurücklegen man mit dem ÖPNV weniger Zeit brauchen würde als mit dem Auto, in ländlichen Räumen deutlich geringer ist. Der Anteil der Wege, für die man mit dem ÖPNV eine halbe Stunde, eine Stunde oder noch länger brauchen würde als mit dem Pkw, ist deutlich größer als der Anteil der Wege, für die man mit dem ÖPNV weniger als zehn Minuten mehr als mit dem Auto brauchen würde. Man weiß aus der Verkehrsverhaltensforschung: Wenn der ÖPNV mehr als eineinhalbmal so lange braucht, nutzen ihn nur noch die Überzeugungstäter. Die Reisezeit ist also ganz entscheidend.

Folie 15: „Der Pkw als Vergleichsmaßstab“

Eine weitere Herausforderung ist, dass der Pkw derzeit eben der Vergleichsmaßstab ist. Er stellt praktisch eine universelle Komplettlösung dar. Er ist also die eierlegende Wollmilchsau, wie man im Deutschen so schön sagt, während es sich bei allen Alternativen um ergänzende Spezialisten handelt.

Folie 16: „Der Pkw als Vergleichsmaßstab“

Während der private Pkw einen schnell und direkt ans Ziel bringt, sofort verfügbar und bequem ist sowie einen Eigenraum bietet – etwas, was gerade in der Pandemiezeit zu einem zusätzlichen Bedürfnis geworden ist –, müssen die Alternativangebote wie Puzzleteile zusammenpassen, damit sie eine gleichwertige Alternative darstellen können. Das bedeutet, dass man sich insbesondere die Übergänge anschauen und dafür sorgen muss, dass diese Übergänge störungsarm,

angenehm und fließend sind, dass die Reisezeiten bei der Nutzung verschiedener Anbieter kurz sind und dass die Sicherheit gewährleistet ist. Das Thema Sicherheit ist entscheidend, sowohl die objektive als auch die subjektiv empfundene Sicherheit bei der Nutzung dieses Puzzles.

Folie 17: „Der Pkw als Vergleichsmaßstab“

Da, wie ich eingangs erwähnt habe, die Übergangszeit bis zum Erreichen von Klimaschutzzielen sehr knapp bemessen ist und gravierende Verkehrsverhaltensänderungen damit verbunden sind, wird es wahrscheinlich unumgänglich sein, auch über verkehrspolitische Maßnahmen zu sprechen, die die Nutzung des eigenen Pkws zumindest für einige Wege teurer, störungsanfälliger und vielleicht sogar unnötig machen. Zu diesen Maßnahmen gehören beispielsweise eine fahrleistungsbezogene Pkw-Maut, Tempolimits oder eine Reform des Dienstwagenprivilegs und der Pendlerpauschale.

Folien 18 und 19: „Einflussgrößen für die Emissionen im Verkehr“

Schauen wir uns die Berechnungen der Treibhausgasemissionen an: Sie setzen sich aus der Verkehrsleistung und den Emissionen je Fahrsituation zusammen. Die unterschiedlichen Strategien setzen an verschiedenen Punkten an. Die Verkehrsvermeidung z. B. zielt darauf ab, die Anzahl und die Länge der mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege zu reduzieren.

Folie 20: „Verkehr vermeiden – in ländlichen Räumen“

Insbesondere in ländlichen Räumen bedeutet Verkehrsvermeidung ganz klar eine integrierte Daseinsvorsorgeplanung. Das bedeutet, von den Zielen her zu denken, also die typischen Nahversorgungsziele stärker zusammen mit dem Verkehrsangebot zu planen. Das Thema Ortskernbelebung ist hier ganz wichtig. Das gilt auch für die Homeoffice-Kultur, etwa durch das Einrichten von Coworking Spaces. Dieses Thema hat durch Corona jetzt an Fahrt aufgenommen. Aber auch das Thema „Digital unterstützte regionale Nahversorgung“ spielt eine Rolle. Als Beispiel wird hier ein Bild von Emma's Tag- und Nachtmarkt in Altengottern gezeigt. Dort können Personalkosten gespart werden, indem viel über digitale Lösungen organisiert wird.

Folie 21: „Einflussgrößen für die Emissionen im Verkehr“

Die Strategie der Verkehrsverlagerung zielt darauf ab, die Menschen von Pkw und Flugzeug auf Bus, Bahn und Fahrrad umzulenken. Die Forschung zeigt, dass es nicht ausreicht, attraktive Alternativen vorzuhalten. Auch in ländlichen Räumen hat man den Bus gern in Reserve, nutzt ihn aber nicht. Insofern geht es nicht allein um ein attraktives Angebot, sondern man braucht Push- und Pull-Strategien, damit es tatsächlich zu Verhaltensänderungen kommt. Außerdem ist es, weil das Thema Verkehr so routinebehaftet ist, wichtig, biografische Umbruchsituationen zu nutzen: die Gelegenheitsfenster, die entstehen, wenn man den Arbeitgeber wechselt, den Wohnort verlagert, das erste Kind geboren wird oder man ins Rentenalter eintritt.

Folie 22: „Verkehr verlagern – in ländlichen Räumen“

Ein paar Beispiele für die Verkehrsverlagerung in ländlichen Räumen – meine Vorredner haben es zum Teil schon hessenspezifisch ausgeführt –: Sehr wichtig sind landesbedeutsame Schnellbuslinien, um Lücken im Schienenpersonennahverkehr zu schließen und ein verlässliches Netz an schnellen Verbindungen zwischen den Mittelzentren zu schaffen, die, was die Reisezeit betrifft, konkurrenzfähig sind. Man braucht aber auch Konzepte für flächendeckende Rufbusangebote. Die Rufbusse dienen als Zubringer zu diesen Achsen. Es gibt durchaus einige Beispiele dafür, dass es aufgrund eines solchen Angebotstyps zu deutlichen Fahrgastzuwächsen gekommen ist.

Wichtig ist es auch, bei ländlichen Räumen nicht nur an den ÖPNV zu denken, sondern auch an das Fördern des Fahrradfahrens. Ein attraktives Radschnellwegenetz kann dafür sorgen, dass das Radfahren ganz andere Anteile an der Verkehrsleistung hat. Beispiele findet man in den Niederlanden, aber auch in Regionen wie dem Münsterland und dem Emsland. Ergänzend kann auch ein Spezial-Radverleih hilfreich sein, gerade im Hinblick auf Lastenräder, E-Bikes und Falträder. Für einige Wegezwecke kann es eine Hilfe sein, wenn diese Spezialfahrzeuge nicht extra angeschafft werden müssen, sondern zumindest zeitweise verfügbar sind.

Folie 23: „Einflussgrößen für die Emissionen im Verkehr“

Der große Bereich der Effizienzsteigerung mithilfe von technischen Neuerungen ist ebenfalls wichtig. Auch auf diesen Bereich kann in ländlichen Räumen nicht verzichtet werden. Dazu gehören die Antriebs- und Energiewende, aber auch Verkehrslenkung und Assistenzsysteme. Schließlich spielen durchaus auch Fahrgemeinschaften sowie kommunales, betriebliches und privates Carsharing eine Rolle; denn der Pkw als Fahrzeuggefäß ist für kleine Fahrgastströme natürlich wichtig.

Folie 24: „Verkehr effizienter gestalten – in ländlichen Räumen“

Hier sehen Sie einige Beispiele aus ländlichen Räumen. Es ist ein schwieriges Unterfangen, aber es gibt diese Beispiele für eine Wiederbelebung der Mitfahrkultur. Auch diese Initiativen werden sehr stark unter den Auswirkungen der Corona-Pandemie leiden. Es ist, wie gesagt, nicht einfach. Aus meiner Erfahrung ist es, um die Mitfahrkultur wiederzubeleben, wichtig, in den bereits bestehenden sozialen Vertrauensnetzwerken anzufangen, statt zwischen wildfremden Personen zu vermitteln; denn da sind die Berührungspunkte deutlich größer.

Es gibt in den ländlichen Räumen auch Beispiele dafür, dass Personen- und Güterverkehr zusammengeführt werden. Das gab es früher, aber es ist dann in Deutschland ganz klar getrennt worden. Aber gerade in ländlichen Räumen kommt es dadurch zu Innovationen, dass bislang getrennte Bereiche zusammen gedacht werden, damit sie effizienter funktionieren können. Dazu gehört eben auch dieser Bereich. Ähnlich ist es mit dem kommunalen Fahrzeugsharing. Man schaut sich genau an, welche Fahrzeuge man derzeit in der Region hat, wie sie ausgelastet sind

und welches Potenzial es für ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gibt, die diejenigen unterstützen, die nicht selbst fahren können. Am besten sollte das z. B. in Kombination mit der lokalen Gewinnung erneuerbarer Energien erfolgen.

Folie 25: „Besonderheiten ...“

Damit komme ich schon zum Fazit: Wir haben in ländlichen Räumen einige Besonderheiten: Die Entfernungen sind größer, das Auto ist meist schneller als der ÖV, so gut wie jeder Haushalt hat ein Auto – eher zwei –, wir haben kaum Parkplatzprobleme, und es gibt einen Teufelskreis: Wir haben heute wenige Bus- und Radfahrende, und darum ist der politische Druck gering, und die Notwendigkeit für Veränderungen ist kaum sichtbar. In der Regel führt das dazu, dass wenig investiert wird.

Diese Besonderheiten muss man sich bewusst machen, und es gilt, sie aufzugreifen und zu nutzen. Bei den größeren Entfernungen ist es wichtig, gerade die Kombination aus Elektrofahrrad und ÖV zu stärken. Da das Auto oft schneller ist als der ÖV, ist es wichtig, Erreichbarkeitsanalysen mit exemplarischen Reisezeitvergleichen zu machen und gerade auf den Hauptachsen in diese Richtung zu optimieren. Es bedarf aber auch einer Aufwertung des ÖPNVs als kommunaler Pflichtaufgabe in Verbindung mit Mindestbedienstandards. Das ist gleichbedeutend mit einem Ausbau. Wir haben derzeit wirklich einen Flickenteppich aus sehr unterschiedlichen Ausstattungen mit ÖPNV-Angeboten. Vieles davon ist darauf zurückzuführen, dass der ÖPNV als freiwillige Aufgabe neben anderen Dingen verhandelt wird. Da so gut wie jeder Haushalt mindestens ein Auto hat, liegt es nahe, zu schauen, wie Anreize z. B. für privates Carsharing gestaltet und ehrenamtliche Notfallfahrerinnen und -fahrer aus der Bürgerschaft für die Bürger vorgehalten werden können.

Das Parkraummanagement sollte sich auf Mittelzentren und Bahnhöfe konzentrieren. Für betriebliches Mobilitätsmanagement ist die Zusammenarbeit mit großen Arbeitgebern zu suchen. Mehr Sichtbarkeit für Bus- und Radfahrende lässt sich durch gezielte Events erzeugen, sodass mit medialer Begleitung wirklich einmal mehrere zugleich zu sehen sind. Es ist natürlich auch wichtig, gerade politische Entscheiderinnen und Entscheider in den Bus und aufs Fahrrad zu bringen.

Folie 26: „Verkehrswende ist vielschichtig“

Die Verkehrswende, über die wir hier auch diskutieren, ist vielschichtig. Es geht nicht nur, aber auch um eine Antriebs- und Kraftstoffwende, und es geht nicht nur um eine Wende bei der Verkehrsmittelnutzung, sondern im Grunde genommen brauchen wir, allein aus umweltwissenschaftlicher Sicht, dringend eine Fernstreckenwende und auch eine Fahrzeuggewichtswende. Ich habe es schon angedeutet: Als Sahnehäubchen quasi brauchen wir auch eine Mitfahrkulturwende. Aber das braucht in Deutschland länger; dies zu erreichen ist schwieriger.

Folie 27: „Externe Kosten – am Beispiel Heidelberg“

Damit diese verschiedenen Wendungen innerhalb weniger Jahre machbar werden, bedarf es auch einer Finanzierungswende. Die Finanzierung muss nach dem Verursacherprinzip erfolgen. Was

meine ich damit? – Mein Chef, Prof. Sommer, hat für einige Kommunen die kommunalen Kosten der einzelnen Verkehrsmittel beispielhaft berechnet. Hier wird diese Berechnung am Beispiel Heidelberg gezeigt. Es zeigt sich, dass die externen Kosten des Pkw-Verkehrs im Vergleich zu denen anderer Verkehrsmittel sehr hoch sind. Das ist nur den wenigsten Kommunalverantwortlichen bewusst.

Folie 28: „Mehr ‚Kostenwahrheit‘ im Verkehrsbereich“

Dies könnte aber auch Teil der Lösung sein; denn indem im Verkehrsbereich sozusagen mehr Kostenwahrheit geschaffen wird, die externen Verkehrskosten also stärker den Verursachenden angelastet werden, ergibt sich überhaupt erst die Möglichkeit, neue Finanzierungsquellen zu finden, um Alternativen auszubauen.

Folie 29: „Zukunft der ÖPNV-Finanzierung“

Woher wir kommen – das wurde auch schon kurz gesagt –: Der bisherige ÖPNV hatte zwei Säulen, nämlich die Nutzerfinanzierung und die Haushaltsfinanzierung, wobei die Haushaltsfinanzierung jahrzehntelang eine eher instabile, unsichere, nicht langfristig und dynamisch gesicherte Säule war. Durch die Reform des Regionalisierungsgesetzes und die GVFG-Mittel ist es besser geworden, aber das ist die erste wichtige Strategie: Die Haushaltsfinanzierung muss langfristig solide und dynamisch gesichert sein.

Nun kommt aber der ÖPNV-Ausbau hinzu, sodass sich die Frage stellt, auf welchen Säulen der eigentlich stehen soll. Man kann sich eine erweiterte Haushaltsfinanzierung vorstellen. Sie wird aber vermutlich nicht ausreichen, sodass auch das Thema Nutznießerfinanzierung in den Blick gerät. In ländlichen Räumen könnte das beispielsweise durch ein Bürgerticket light erfolgen. Das wäre ein Pflichtsolidarbeitrag, der dann dazu führt, dass alle ÖPNV-Tickets um die Hälfte ermäßigt sind. Es könnte mit großen Arbeitgebern – so sie vorhanden sind – über Jobticketansätze verhandelt werden. Wenn es sich um eine Tourismusregion handelt, kann der Kurbeitrag für eine ÖPNV-Gästekarte genutzt werden. Das alles setzt aber voraus, dass das Landesgesetz über kommunale Abgaben entsprechende Spielräume ermöglicht, damit sich die Kommunen sozusagen ihre finanziellen Maßanzüge selbst schneiden können. Auch hier gilt nämlich: Ländliche Räume sind heterogen. Das eine mag hier passen, das andere dort.

Folie 30: „Verteilungswirkung und Umweltwirkung betrachten“

Ich glaube, es ist gerade in den nächsten Jahren sehr wichtig, neben der Umweltwirkung auch die Verteilungswirkung im Blick zu behalten, damit die beiden Ziele soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beides ist gleichermaßen wichtig, und beide Ziele dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Ich möchte hierzu auf eine aktuelle Studie des Öko-Instituts verweisen, bei der die verkehrspolitischen Instrumente daraufhin untersucht worden sind, wie sie sich auf verschiedene Einkommensgruppen auswirken und wie der Beitrag zum Klimaschutz zu bewerten ist.

Folie 31: „Zukunftsfähige Mobilität braucht ...“

Eine zukunftsfähige Mobilität braucht ganz dringend durch Förderprogramme begleitete und unterstützte Experimentiermöglichkeiten. Auf dieser Folie sind beispielhaft einige Förderprogramme auf der Bundesebene aufgeführt. Aber es braucht zudem strukturelle Veränderungen; denn ansonsten wird es zwar immer wieder einmal Modellversuche für die Dauer von zwei bis drei Jahren geben, die dann auch durch Menschen wie mich evaluiert werden, aber letztendlich nichts verändern, weil sie anschließend tot sind. Nur mit strukturellen Veränderungen können wir dafür sorgen, dass Dinge dauerhaft fortgeführt werden.

Dazu gehören die entsprechenden Reformen auf der Bundesebene und auf der Landesebene, z. B. eine Reform des Landes-KAG, aber auch eine Reform des Landes-ÖPNV-Gesetzes, damit der ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur zu kommunalen Pflichtaufgaben werden, bei denen Mindeststandards zu beachten sind. Bei diesen Mindeststandards gibt es verschiedene Ebenen. Es geht nicht nur um die Verbindungsqualität, sondern auch die Reisezeit ist ein Thema: Wie soll das ÖPNV-Angebot im Vergleich zum MIV dastehen? In welcher Erreichbarkeit für wie viel Prozent der Bevölkerung wollen wir die nächste Haltestelle haben?

Es ist wichtig, im Hinterkopf zu behalten, dass wir auch antragsunerfahrene Kommunen haben, die im Grunde genommen ein Antragscoaching benötigen, und dass wir struktur- und finanzschwache ländliche Kommunen haben, bei denen man darüber nachdenken muss, dass sie geringere Eigenanteile oder gar keine Eigenanteile einbringen. – Ich bedanke mich ganz herzlich für die Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Frau Dr. Herget, vielen Dank für diese Einblicke. – Wir haben nun die ersten beiden Anzuhörenden gehört: den Praktiker aus Eltville und Frau Dr. Herget, die anhand der verschiedenen Statistiken und Forschungen in die Tiefe gegangen ist.

Meine Damen und Herren, nun sind Sie gefragt. Wir beginnen mit der Fragerunde. – Als Erster hat sich Herr John gemeldet.

Abg. **Knut John:** Die Aussage, dass es im ländlichen Raum keine sichtbare Notwendigkeit gebe und dass der politische Druck fehle, verwundert mich schon ein bisschen. Das muss ich mit Blick auf die vielen ehrenamtlichen Politikerinnen und Politiker von mir weisen. Ich komme aus dem ländlichen Raum, aus dem Werra-Meißner-Kreis, und ich lade Sie gern ein, sich anzuschauen, welche Initiativen wir dort starten und welche Notwendigkeiten wir dort sehen.

Was mir allerdings bei allen Vorträgen gefehlt hat: Haben Sie denn einmal über eine strukturelle Veränderung des ländlichen Raumes nachgedacht, so, wie es z. B. in Bayern gemacht wurde? – In Bayern hat man sich überlegt: Welche Behörden und welche Bildungseinrichtungen siedeln wir wo an, und wie verteilen wir das im Land Bayern? – Das fehlt mir bei Ihnen komplett. Ich habe nämlich den Eindruck – der Eindruck verfestigt sich immer mehr –, dass der ländliche Raum eher

als Stiefkind betrachtet wird: Wir müssen halt mit denen leben, die da wohnen, und irgendwie müssen wir sie irgendwohin, nämlich zum Arbeiten, bringen.

Wenn ich an den Werra-Meißner-Kreis denke – der schöne Kreis, aus dem ich komme –: Dort pendeln von 100.000 Einwohnern jeden Tag 25.000 aus, nicht nur nach Kassel, sondern auch nach Göttingen, Eisenach oder Erfurt, also überallhin. Möglicherweise pendeln auch drei Leute ein; das kann durchaus sein. Ich glaube, hier muss generell über eine Strukturveränderung nachgedacht werden. Es darf nicht nur reagiert werden. Meine Bitte ist, dass man sich gerade in den Hochschulen damit beschäftigt, über den Tellerrand hinausschaut und wirklich einmal in den ländlichen Raum geht, um sich mit den Leuten zu unterhalten.

Wenn Sie solche kleinen Dinge wie Coworking Spaces anführen: Das machen wir auch, aber leider mit ganz mäßigem Erfolg. Sie alle wissen auch, dass das sehr viel Geld kostet, wenn man das nicht in einem größeren Rahmen macht. Sie haben, als es um die Versorgung ging, den kleinen Markt in Altengottern angeführt. Schauen Sie sich das Ding einmal an. Die Menschen wollen keine Automaten betreten, sondern die Menschen brauchen Kommunikation, und das haben sie dort nicht. Ich glaube, wir müssen uns wirklich einmal mit dem Bild, das wir vom ländlichen Raum und seinen Menschen haben, befassen.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Bei dem Vortrag von Frau Herget fand ich zwei Punkte, zu denen ich gern Nachfragen stellen möchte, bemerkenswert. Eine Frage bezieht sich auf die Vermeidung, die Sie im Zusammenhang mit den Strategien erwähnt haben. Damit verlassen wir das Feld der klassischen Verkehrspolitik. Wir sind nicht mehr bei der Verkehrspolitik, wenn es um die Daseinsvorsorge geht, also um Lebensmittelgeschäfte und um den Stand der Digitalisierung bei Ortskernbelebungen. Die Frage ist: Wer soll das in die Hand nehmen? Wer soll sich darum kümmern? Wer ist sozusagen der Kümmerer auf der Landesebene? – Sie haben Pilotprojekte vorgestellt und darauf Bezug genommen. Wie setzt man das in Landespolitik um, sodass es flächendeckend gemacht werden kann? – Wir haben uns die Arbeit generell so aufgeteilt, dass wir unsere Sektoren haben, um die wir uns kümmern. Aber an der Stelle ist gerade die Interaktion mit der Wirtschafts- oder der Regionalförderung wichtig.

Das hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem zweiten Punkt. Da ging es um die Verkehrsverlagerung. Ich fand das sehr spannend. Herr Ringat hat heute Morgen vom „Mobilitätsverbund“ gesprochen, in den er, glaube ich, sicherlich auch das Fahrradfahren einbezogen hat. Aber bei den Ausführungen an sich ging es doch darum, dass die Aufgabe des Öffentlichen Verkehrs darin besteht, die Infrastrukturen, also die Busse und die Bahnen, bereitzuhalten. Das Fahrrad wird sozusagen in der Digitalität, bei den Informationen, mitgenommen.

Aber in der Praxis gibt es ein Schnittstellenproblem. Das haben Sie auch angesprochen. Ich glaube, auch das, was wir aus Eltville gehört haben, ging ein bisschen in diese Richtung. Wer ist eigentlich dafür zuständig, sich um die Schnittstellen zu kümmern, also um die Haltestellen – die Bushaltestellen, aber noch viel mehr die Bahnhaltstellen, die oft im Besitz der Deutschen Bahn

sind? – Wahrscheinlich kennen Sie alle Beispiele, in denen es den Kommunen nicht gelingt, vorhandene Probleme zu lösen: dass man z. B. eine Fahrradgarage am Bahnhof haben will und die vielen Akteure vor Ort nicht in der Lage sind, zusammenzukommen. Wie soll man damit umgehen? Wer sollte das machen? – Es gab einmal den Vorschlag, im Landesmobilitätsgesetz festzuschreiben, dass der Öffentliche Verkehr bei den Ausschreibungen z. B. den Auftrag, Fahrradgaragen vorzuhalten, mit vergibt. Es geht also um die Zuständigkeit dafür. Haben Sie Beispiele oder Ideen, wie man das gut regeln könnte?

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Das, was mein Vorvordner gesagt hat, kann ich nur unterstützen. Ich will das noch einmal deutlich machen: Wenn es einen Treiber gibt, dann ist es die Kommunalpolitik – ich glaube, dem werden wir alle zustimmen –; denn in der Kommunalpolitik hat man genau die Probleme, die Sie hier aufgezeigt haben, immer vor Augen. Natürlich ist die Kenntnis des Ortes sozusagen die Seele des Ganzen.

Ich will noch auf etwas anderes hinweisen: Sie haben von „Maßanzügen“ beim On-Demand-Verkehr und bei Modellprojekten gesprochen. Als Nutzer mag ich keine Modellprojekte; denn für den Nutzer bedeuten Modellprojekte immer Stress. Ich muss mich in irgendetwas hineindenken, ich muss etwas lesen, ich mache Fehler, und dann fahre ich schwarz – was ich nicht will. Deswegen gefällt mir das, was Knut Ringat vom RMV heute Morgen gesagt hat: dass das alles standardisiert wird, dass es einfacher wird und dass es selbsterklärend wird.

Für mich bedeutet es schon Stress, wenn ich mir überlegen muss, ob ich, im Gegensatz zum RMV, in Berlin die Fahrkarte, die ich mir gekauft habe, in irgendeinem Ding abstempeln lassen muss. Nun habe ich das aber vielleicht vergessen. Ich nehme jetzt einmal dieses Thema als Beispiel: Ich gehe zum Automaten und hole mir eine Fahrkarte. Im RMV ist sie schon entwertet; in Berlin muss ich sie noch abstempeln lassen. Das ist ein ganz einfaches Beispiel, an dem man das Prinzip erkennen kann. Wenn ich in irgendeinen wunderbaren Ort – auf dem Land oder wo auch immer – fahre und mir erst überlegen muss, was für einen maßgeschneiderten Anzug der Bürgermeister und die glorreiche Stadtverordnetenversammlung gerade geplant haben, ist das für mich eher ein Kriterium, um das nicht zu machen. Das immer nur von den örtlichen Nutzern her zu denken, die das alles kennen, halte ich für einen Fehler. Vielmehr glaube ich, wir müssen das eher vom Gesamten her, vom RMV oder vom NVV her, denken.

Ich will es dabei bewenden lassen. Die Fragen, die ich zum RMV und zum NVV habe, werde ich einer Gesamtrunde stellen.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank für die Vorträge. – Ich habe auch eine Frage in Bezug auf die Verkehrsvermeidung, die explizit angesprochen wurde. Es stellt sich die Frage, an welcher Schnittstelle das Land aus Ihrer Sicht handeln kann. Ein paar Beispiele für das, was vor Ort angeregt wird, sind genannt worden. Aber wir sind hier im Landtag, und da ist es für mich eine

spannende Frage, an welche Instrumentarien zur Verkehrsvermeidung Sie im Zusammenhang mit der Landesebene denken. Welche Rolle muss das Land aus Ihrer Sicht spielen?

Die Ausführungen von Herrn Bürgermeister Kunkel haben deutlich gemacht, dass vor Ort zwar viel Engagement vorhanden ist, aber man immer wieder an faktische Grenzen stößt, sowohl das Miteinander mit dem Land als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen betreffend. Können Sie das noch einmal vertiefter darstellen, vor allem was das Rechtliche angeht? Können Sie auch sagen – es ging eben schon einmal darum, ob es „Verkehrsverbund“ heißt oder ob man eher über einen „Mobilitätsverbund“ diskutieren muss –, wer da Ihr Ansprechpartner ist und wie sich das entwickeln müsste, damit den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in einer Region, in der sie unterwegs sind, tatsächlich Rechnung getragen wird? Liegt die Zuständigkeit bei Hessen Mobil, oder ist es sozusagen ein kommunal getragener Verbund, der das mit Ihnen entwickeln müsste?

Die dritte Frage bezieht sich auf die Versorgungssicherheit im ländlichen Raum. Frau Dr. Herget, meine Wahrnehmung ist, wir diskutieren ganz wenig darüber, dass es gar nicht um die Entscheidung zwischen Auto oder ÖPNV geht, sondern dass es nur mit dem Auto funktioniert; denn am Ende des Tages bin ich im ländlichen Raum ohne ein Auto aufgeschmissen, weil es dort zu gewissen Tageszeiten – nachts sowieso nicht – keine anderen Verkehrsmittel gibt. Wie kann man dieser Thematik begegnen, sodass man sagen kann: „Wir gewährleisten eine Versorgungssicherheit in einer Tiefe, mit der man wirklich einen Umstieg hinbekommt“? – Bei aller Diskussion. Wir brauchen sozusagen Pull- und Push-Maßnahmen. Das, was wir als Angebot schaffen, ist das eine. Aber immer nur zu sagen: „Wir müssen das verbieten, und wir müssen diese Regelung hinbekommen“, ist für mich etwas zu kurz gesprungen; denn im ländlichen Raum ist, wie man ehrlicherweise sagen muss, der Umstieg nicht immer möglich, selbst wenn die Leute es wollen.

Meine letzte Frage richtet sich eher an die Vertreter der Verbände – Stichwort: Umstiege. Das ist am Ende die Gretchenfrage: Wie bekommen wir die Menschen dazu, dass sie sagen: „Ich ändere mein Verhalten und fahre nicht die gesamte Strecke mit dem Auto, sondern steige irgendwann in den ÖPNV um“, oder: „Ich ändere mein komplettes Verkehrsverhalten“? Welche Kriterien gibt es da? – Eben wurden Mindeststandards angesprochen, die man vielleicht sogar gesetzlich vorgeben müsste. Aber ich habe eben herausgehört, es gibt unterschiedliche Bereiche in den beiden Verbänden. Was könnte das sein? Was wäre notwendig, und woran müsste man noch arbeiten, damit tatsächlich mehr Menschen sagen: „Ich ändere mein Verhalten und steige um“? – Das geht nur über die Qualität beim Umsteigen, wobei es nicht gleichzeitig eine deutliche Verlängerung der Fahrzeit geben darf. So habe ich Sie alle verstanden. Wenn Sie dazu noch einmal etwas sagen könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

Abg. J. Michael Müller (Lahn-Dill): Auch ich bedanke mich bei den Vortragenden. Frau Dr. Herget, Sie sehen hier ganz viele sitzen, die aus dem ländlichen Raum kommen, insbesondere auch aus den demografisch schwierigen Regionen des ländlichen Raums. Die Fahrzeit ist das eine Problem, die Zuwegung zur Haltestelle das andere. Wenn ich an meine Gemeinde denke: Dort

ist es bergig. Das heißt, wenn ich zur Bushaltestelle gehe, brauche ich nicht so lange, weil ich bergab gehe – 15 Minuten –, aber wenn ich hochgehe, brauche ich, wenn ich die Einkaufstasche in der Hand habe, eine halbe Stunde. Langer Rede kurzer Sinn: Es hat einen Grund, warum manche Dinge funktionieren und andere nicht.

Aber ich habe noch eine Frage zu den Statistiken. Sie erscheinen mir nicht ganz nachvollziehbar; vielleicht sind sie auch schon ein bisschen alt. Ich habe im ländlichen Raum, jedenfalls bei mir zu Hause, noch nie so viele Radfahrer gesehen wie in den letzten zwei Jahren. Wenn ich die Fahrradgeschäfte besuche – was ich ab und an mache –, stelle ich nur eines fest: Sie können nichts mehr liefern, weil dort alles völlig ausverkauft ist, und zwar über Monate, teilweise sogar über ein Jahr hinweg. Vielleicht können Sie das noch einmal ein bisschen hinterfragen; denn ich bin der Meinung, dass der Fahrradverkehr extrem stark zugenommen hat – was ich in Ordnung finde.

Herr Kunkel, was ich ganz faszinierend fand, weil ich es ähnlich beurteile – ich glaube, die Kollegen aus dem ländlichen Raum sehen das alle so –, war der Hinweis auf Defizite bei den Verhandlungen zwischen den Kommunen und den Verbänden, die sich bis zu den großen Verbänden durchziehen, weil wir alle die Flexibilität, die wir kommunal gern hätten, aufgrund der Linienstruktur, der Vergabestruktur und anderer Dinge nicht haben. Mich würde interessieren, welche Ideen Sie und auch der Vertreter des RMV haben, um das aufzubrechen und zu verändern. Es bleibt letztlich eine Finanzierungsfrage. Mich interessiert das, weil wir in die Zukunft denken wollen. Es geht uns nicht nur um eine Bestandsaufnahme, sondern auch darum: Was können wir verändern, um Dinge neu zu denken, damit wir in eine Situation kommen, in der der ÖPNV teilweise ersetzend, teilweise aber auch ergänzend ist und damit mehr genutzt wird?

An den Vertreter des RMV habe ich die Frage: Ländlicher Raum – Sie stellen sich bitte den nördlichen Teil Ihres Gebietes vor. Wir befinden uns ganz im Norden, also in Mittelhessen. Die Busse transportieren ab 10 Uhr nur noch heiße Luft. Mal sitzt einer drin, mal sind es auch zwei. Das wird dem Kollegen John in seiner schönen Gegend nicht anders gehen. Es ist eine Attraktivitätsfrage: Liegt es daran, dass der ÖPNV tatsächlich zu lange braucht? – Ich sage es einmal so: Der Mensch ist bequem. Er möchte schnell von A nach B kommen, um etwas einzukaufen. Liegt es also daran, dass es zu lange dauert und die Wege zu den Haltestellen vielleicht zu lang sind?

Ich wünsche mir von den Vertretern der Verbände, aber vielleicht auch von Herrn Kunkel – wobei Eltville landschaftlich gesegnet ist –, dass sie auf die geografischen Gegebenheiten eingehen. Die sind in unserem Land völlig unterschiedlich. Wir haben Gebiete, die relativ flach sind, wie in Schleswig-Holstein. Man braucht sich nicht zu wundern, warum in Schleswig-Holstein das Fahrradfahren sehr beliebt ist. Mit Ausnahme des Windes gibt es keinen Widerstand. Wenn ich mir dagegen Eltville oder meine Gemeinde anschau: Der Widerstand ist der Berg. Welche Überlegungen für die Zukunft gibt es da? Was kann man an der Situation verändern? Ist es allein der Rufbus? Ist es allein der automatisch fahrende Kleinbus? – Mich interessiert eher Ihre Idee für übermorgen, nicht für das Bestehende – wobei das Bestehende der Ausgangspunkt für morgen und übermorgen ist.

Frau **Dr.-Ing. Herget**: Zunächst einmal möchte ich betonen, dass ich im ländlichen Raum wohne und mir das nicht völlig fremd ist. Sie haben einen wichtigen Punkt angesprochen, nämlich dass Standortpolitik und Verkehrspolitik zusammengehören. Das ist in diesem Vortrag vielleicht ein bisschen zu kurz gekommen. Es geht tatsächlich darum, von den Zielen her zu denken; denn das Zurücklegen der wenigsten Wege hat einen Selbstzweck. Damit sind wir wieder auf der kommunalen Ebene: Es ist wichtig, lokal zu schauen: Wo sind wichtige Versorgungsstandorte? Wie zukunftsfest sind sie? Wie passt das zu unserem ÖPNV-Angebot?

Diese Abstimmung ist enorm wichtig, und es ist ein strukturelles Problem, dass hier die Verantwortlichkeiten zum Teil funktional getrennt wurden. Aber diese Analysen der regionalen Erreichbarkeit von wichtigen Versorgungsstandorten sind sehr wichtig. Es gibt zunehmend aufbereitete, auf Karten basierende Portale, die helfen können; denn nicht jede Kommune kann eine eigene Studie in Auftrag geben. Ich habe große Hoffnungen, dass das die Arbeit vor Ort unterstützen kann. Die Planungen können dann besser aufeinander abgestimmt werden. Dafür braucht es im Grunde genommen aber auch eine Aufstockung des kommunalen Personals; denn solange die Verantwortlichen zum Teil ehrenamtlich arbeiten und zum Teil für ein riesengroßes inhaltliches Spektrum zuständig sind, braucht man sich nicht zu wundern, wenn nicht integriert gedacht wird. Das ist dann kein privates Versäumnis, sondern einfach der nicht zur Verfügung stehenden Zeit geschuldet. Das Personal ist ganz oft das Nadelöhr.

Das gilt auch für die Dorfläden. Man kann das so oder so sehen. Ich kann es nachvollziehen, dass die Menschen Kommunikation wollen. Bei dem Beispiel in Thüringen ist es so, dass es durchaus noch Personal vor Ort gibt, aber es ist eben nur noch ein oder zwei Stunden am Tag dort und nicht während der gesamten Öffnungszeiten. Man hat die Wahl, ob man einen Ansprechpartner haben will oder das Ganze digital erledigt. Aus meiner Sicht wäre es hilfreich, wenn es überhaupt wieder mehr solcher dezentralen Versorgungsstrukturen gäbe. Das müsste nicht immer mit einer über die ganze Öffnungszeit gewährleisteten persönlichen Betreuung verbunden sein.

Aber die Frage, wer der Kümmerer ist – Herr Lanzendorf, die haben Sie aufgeworfen –, ist ganz entscheidend. Das ist ein Nadelöhr. Man muss sich überlegen, was geschehen muss, damit landesweit Kümmerer eingesetzt werden können. Im Moment unterscheiden sich die ländlichen Regionen auch darin, ob es ein hohes oder ein eher geringes ehrenamtliches Engagement gibt. Entsprechend gibt es in einigen Regionen Bürgerbusse und Dorfläden, während sie in anderen Regionen fehlen. Das ist eben komplett freiwillig und hängt von Einzelpersonen ab.

Da liegt auch das Problem: Oft mangelt es an Nachwuchs, sobald diese Einzelpersonen nicht mehr da sind. Um ein Netzwerk von Kümmerern aufzubauen, braucht es im Mobilitätsmanagement auch Landeskoordinationsstellen, die vernetzen, beraten, ein Antragscoaching anbieten und auch Mobilitätsmanager ausbilden. Dass es das nach und nach in einigen Bundesländern gibt, ist auch eine Entwicklung, die wir feststellen. Bundesweit wird das Ganze jetzt auch unterstützt. Es wird ein Bundesnetzwerk gegründet – das KoLMo –, um die Landeskoordinationsstellen zu unterstützen, zu fördern und dafür zu sorgen, dass sie voneinander lernen können. Womöglich wird auf der Bundesebene auch noch darauf geschaut, was sie brauchen.

„Kommunales Mobilitätsmanagement“ ist auch schon ein Weiterbildungsstudiengang an der Hochschule RheinMain. Es gibt erste Ansätze, aber wir sind noch lange nicht da, wo wir hinkommen müssen, um mehr solcher Kümmerer vor Ort zu haben. Diese Kümmerer müssen Ortskenntnisse haben. Es bringt nicht viel, einfach Fachleute auszubilden, sondern so etwas muss auch bottom-up entstehen. Dafür braucht es aber Unterstützung.

Der Pkw als Rückfallebene ist im ländlichen Raum enorm wichtig; da gebe ich Ihnen recht. Ich wollte den Pkw hier auch nicht komplett schlechtmachen. Wenn das so rübergekommen ist, bitte ich um Entschuldigung. Für sehr disperse Siedlungsstrukturen ist der Pkw unverzichtbar. Deswegen stellt sich in manchen ländlichen Räumen die Frage: Wie kann man die vorhandenen Pkws besser gemeinsam nutzen? – Die werden oft noch nicht einmal gemeinsam genutzt, sondern nacheinander, im Sinne eines privaten Carsharings.

Bei einer anderen Richtung, in die man denken kann und sollte, geht es um die Mobilitätsgarantie von der Aufgabenträgerseite. Das heißt, dass man, wie bei Mobilfalt oder bei „garantiert mobil!“ im Odenwald, bei denen man mit Taxiunternehmen kooperiert, sagt: Ihr habt eine Garantie. Wenn ein Bus ausfällt oder keine private Mitfahrmöglichkeit gegeben ist, kommt ein Taxi und holt euch ab. – Erst wenn es eine solche Mobilitätsgarantie gibt, sind die Leute bereit, auf ihren Zweit- oder Drittwagen zu verzichten. Diese Mobilitätsgarantie kann aber auch ein Carsharing-Angebot auf kommunaler, betrieblicher oder privater Ebene sein. Die Umsetzungsvarianten sind lokal unterschiedlich.

Der Zuweg zur Haltestelle ist manchmal genau das Problem; auch da gebe ich Ihnen recht. Deswegen muss es aus meiner Sicht bei dem Thema Mindestbedienstandards auch darum gehen, welche maximalen Entfernungen zur nächsten Haltestelle mit einer Mindestqualität z. B. für 80 % der Bevölkerung unsere Bottom Line sind, unter die wir nicht fallen wollen. Es gibt eine Studie des IGES, in der man versucht hat, das Thema Mindestbedienstandards für Deutschland zu konkretisieren. Dort hat man genau diese verschiedenen Ebenen aufgezeigt: Man braucht, was auf der Hand liegt, einerseits die Bedienqualität – wie viele Fahrten pro Tag und pro Stunde – und andererseits Angaben dazu, wie die maximalen Entfernungen für wie viel Prozent der Bevölkerung aussehen sowie ab welcher Ortsgröße, an welchen Tagen und zu welchen Tageszeiten wir das garantieren wollen.

Darauf, dass die Fahrradnutzung rückläufig ist, weisen Daten aus dem Jahr 2017, also aus der Vor-Corona-Zeit, hin. Ich glaube, dass die MiD-Daten im Hinblick auf die Bundesebene schon seriös sind. Es ist aber ein Bundesdurchschnittswert. Die ländlichen Räume sind da sehr unterschiedlich. Es gibt ländliche Räume, in denen wir einen Zuwachs bei der Fahrradnutzung haben; da bin ich mir sehr sicher. Das wird durch die Bundesdurchschnittswerte verdeckt. Man sollte aber wissen, dass das Fahrrad in ländlichen Räumen vor allem – wirklich fast ausschließlich – ein Freizeitverkehrsmittel ist. Der ÖPNV ist fast ausschließlich ein Ausbildungsverkehrsmittel. In großen Städten sind die Wegezwecke für diese beiden Umweltverbundverkehrsmittel viel vielfältiger. Das ist eigentlich auch in ländlichen Räumen das Ziel: dass das Fahrrad und der ÖPNV überhaupt dafür geeignet sind, dass sie mehr sind als Freizeit- und Ausbildungsverkehrsmittel.

In den Blick nehmen müsste man noch – das habe ich aus Zeitgründen ausgeklammert – das Thema Schulzeitstaffelungen. Das ist auch ein Ansatz, wie man von den Zielen her denkt, um den ÖPNV effizienter zu gestalten. Lokalpolitisch ist das ein ganz heißes Eisen, aber durch Corona könnte diese Idee wieder an Fahrt gewinnen; denn aufgrund der Pandemie kam es zu neuen Kooperationen. Es gab eine viel bessere Zusammenarbeit und viel bessere Absprachen zwischen Schulbehörden und ÖPNV-Behörden, um die Hauptströme ein bisschen zu entzerren. Das hilft dabei, dass man weniger Verkehrsmittel vorhalten und einsetzen muss.

Herr **Kunkel**: Vielen Dank für die Fragen. – Ich versuche, es kurz zu machen. Ich höre fasziniert zu. Es ist ein bisschen so wie in unserer Stadtverordnetenversammlung. Ich habe nicht über die Strukturen gesprochen, weil das Thema die Mobilität ist. Wenn ich über Strukturen reden sollte, hätte ich auch etwas zu sagen. Wir haben beispielsweise das Problem, dass Eltville eine kreisangehörige Stadt ist. Das heißt, wir sind am Kreis angedockt. Ich sage das hier einmal: Wenn der beim Kreis zuständige Dezernent Raunheim mit Rauenthal verwechselt, habe ich wenig Hoffnung, dass wir hier mit dem ÖPNV weiterkommen. Das sind oft so Pfründe, die mitgeschleppt werden, und dann hat man einen Verkehrsdezernenten, der das organisieren soll. Ich sage hier, wie es ist. Es hat keinen Sinn, Ihnen Honig ums Maul zu schmieren.

Das, was Frau Herget sagt, ist völlig richtig: Es gibt unterschiedliche Verkehre. Der Schulbusverkehr ist etwas anderes als der Tourismusverkehr und der Verkehr, den derjenige braucht, der seine Einkaufstaschen nach Hause bringen will. Am Ende ist es der Bus, ob groß oder klein. Für den Rheingau-Taunus-Kreis oder auch den Werra-Meißner-Kreis ist der Bus wahrscheinlich das einzige ÖPNV-Mittel, das viele Menschen bewegt. Wenn einer Fahrrad fährt, ist das gut. Aber wir können nicht verlangen, dass jetzt 80 Millionen Deutsche Fahrrad fahren. Dahin gehört auch diese Sache mit dem Schulanfang. Als wir das bei uns einmal angeregt haben, sind wir von den Vertretern des Kreises und von anderen ausgelacht worden. Die haben gesagt, wir könnten das den Menschen nicht zumuten. Aber das wird in die Richtung gehen. Die Corona-Pandemie ist an der Stelle wirklich ein Themenbeschleuniger.

Herr Müller hat gesagt, die Frage nach der Zukunft sei entscheidend. Wenn Sie mich konkret fragen: Ich könnte mir vorstellen, dass man in den Mittelzentren Mobility-Hubs schafft, wo man Praxis- und Fachleute zusammensetzt. Ich bin immer sehr gern vom Kreis unabhängig. Sie sehen, bei mir als Bürgermeister ist die Liebe zu den Landkreisen immens ausgeprägt. Wenn Eltville eine kreisfreie Stadt wäre, wäre das natürlich anders. Aber Eltville hängt nun einmal am Tropf des Kreises, und da ist das Engagement bei solchen Themen irgendwie gering – um das einmal sehr vorsichtig zu sagen. Das Land könnte das koordinieren. Ich rede jetzt gar nicht vom Geld, und ich brauche an der Stelle auch gar nicht auf das Land zu schimpfen. Die machen sehr viel in dem Bereich. Bei dem Thema Mobilität bewegt sich viel.

Wir machen das so: Frau Prof. Dr. Schäfer – die hier zu meiner Rechten sitzt – hätte die Situation in Eltville schon längst mit ihren Studenten untersucht, wenn nicht Corona gewesen wäre. Wir haben die Studenten eines ganzen Studiengangs dort durchgejagt. Wir versuchen, unsere Stadt

als Reallabor anzubieten, sodass Wissenschaft auf Realität trifft und Studenten auf Verwaltungsleute treffen. Das wäre eine komplett neue Denkstruktur. Es wäre eine Nachdenkstruktur, die wir vielleicht schaffen müssten. Wir schaffen dann allerdings, zugegeben, wieder eine Struktur. Ich bin ein bisschen hin und her gerissen. Aber ich habe hier eine Zustandsbeschreibung gegeben, ich bin Bürgermeister, und ich sitze nicht im Landtag und auch nicht im Kreistag. Wenn ich dort säße, würde ich das vielleicht ein bisschen anders sehen.

Bürgermeister wie ich wären sofort bereit, da mitzuarbeiten; denn wir müssen das den Leuten vor Ort erklären. Darum geht es schließlich: Wie erreiche ich die Leute? Wie bringe ich sie dazu, nachher den Bus zu benutzen und zu sagen: „Das ist doch ein Effekt“? Wie Frau Herget gesagt hat, sind die Kosten für das Auto etwas, was sich die Menschen gar nicht bewusst machen. Am Ende ist das Auto für eine Kommune das Teuerste: Wir müssen Parkplätze bauen, wir müssen einen Parkplatznachweis schaffen, und wir müssen Straßen und Kanäle, die kaputt gefahren werden, reparieren. Das Fahrrad und der Bus machen nicht so viel kaputt. Das ist ein ganz einfaches Prinzip.

Man muss das Thema ganz anders aufsetzen und darf nicht nur über ein Taktsystem reden. Es ist wirklich ein bestimmtes Mindset, das wir brauchen: dass Menschen bereit sind, darüber nachzudenken, weil sie es nachher für sich als Erfolg sehen und davon profitieren. Es wäre vielleicht eine Idee, zu sagen: Wir schaffen diese Thinktanks in Mittelzentren und auch in den Kreisen. – Es gibt nicht nur den Rheingau-Taunus-Kreis; es gibt vielleicht flexiblere Kreisverwaltungen als unsere. Dann sollten wir, so, wie das hier passiert, auf die Unis zugehen und Fachleute dazuholen, z. B. Frau Herget und Frau Schäfer, die einem dann helfen. Die Expertise brauchen wir von außen; umsetzen müssen wir es dann in der Politik.

Herr Prof. **Ringat**: Wenn es mir gestattet ist, möchte ich etwas zu den Themen insgesamt sagen.. Bürgermeister Kunkel ist einer der Bürgermeister, mit denen man unheimlich gern zusammenarbeitet. Da stört man nicht vor Ort, sondern da ist Leidenschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr und für das Wohlergehen der Bürger zu spüren. Dann macht das in einem Netzwerk wie dem unsrigen Spaß. Was heißt „Verkehrsverbund“? – Es heißt, dass wir etwas verbinden. Das machen wir den ganzen Tag. Das ist unser Job. So macht das natürlich umso mehr Spaß. Es gibt auch Bürgermeister in der Region – natürlich befindet sich keiner von denen in diesem Raum –, bei denen wir zehnmal vorne hineingehen und zehnmal hinten wieder rausfliegen, bei denen eben genau diese Leidenschaft und diese Individualität vor Ort nicht vorhanden sind.

Wir müssen auf jemanden treffen – dann können wir auch Kümmerer sein –, der das Ganze annimmt und sich vor Ort darum kümmert. Wir kümmern uns um die Förderung und darum, die Leute zusammenzubringen. Wir kümmern uns darum, dass da gebaut wird, dass Maßnahmenpläne erstellt werden und dass es Machbarkeitsstudien gibt. Das machen wir. Aber das Engagement vor Ort muss zu spüren sein.

Prof. Lanzendorf und Herr Abg. Eckert haben den Mobilitätsverbund angesprochen. Ich meine das ganz genauso: Der Mobilitätsverbund ist keine Struktur, die es gibt, sondern das ist der Blickwinkel des Kunden. Der Öffentliche Personennahverkehr ist in diesem Mobilitätsverbund nur ein Bestandteil. Das müssen wir begreifen. Der Kunde entscheidet. Zu dem Mobilitätsverbund gehören natürlich auch das Fahrrad, der Fußweg, das private Auto, das Sharing-Auto und das On-Demand-Auto. Wir müssen sehen, dass wir einen Teil der Wegeketten abbekommen. Der soll möglichst groß sein, und der soll möglichst wachsen, damit wir die Klimaziele erreichen. Wir werden deshalb aber niemanden von seinem Auto wegbringen.

Es gibt aber Bereiche, in denen ich anbieten kann, was ich will. Deswegen spreche ich immer davon, dass das Minimum der Stundentakt im ländlichen Raum ist. Natürlich biete ich, wenn ich die Möglichkeiten habe und die Potenziale erkenne, gern auch einen sehr viel dichteren Takt an. Das machen wir übrigens an vielen Stellen, auch im ländlichen Raum. Aber zum RMV-Gebiet gehört beispielsweise auch der Vogelsberg. Ich kann zehnmal so viele Busfahrten anbieten und werde trotzdem keinen zusätzlichen Fahrgast in Bus und Bahn bekommen. Das hat viele Gründe; dazu kann man eigene Veranstaltungen machen. Deswegen muss ich dort meines Erachtens ziemlich individuell mit der Durchführung und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs umgehen.

Aber den Zugang und auch die Qualität muss ich standardisieren. Der Zugang zum Gesamtsystem muss einfach sein. Vor Ort können das kleine Fahrzeug oder das große Fahrzeug – der Midibus oder der große Bus – fahren; es kann sich auch um einen On-Demand-Verkehr handeln. Aber ich muss einen einheitlichen Zugang haben. Der Standard muss überall gleich sein. Standard bedeutet z. B. auch Anschlusssicherung: Wie viele Minuten wartet man maximal?

Thema strukturelle Veränderungen – Standortpolitik, Verkehrspolitik –: In den Planungsabteilungen der Verbünde greifen wir liebend gern Ihre Information auf, dass Sie irgendwelche Planungen durchführen. Leider ist es in Deutschland häufig so: Irgendwo wird eine neue Siedlung gebaut, und fünf Jahre später kommt der Bürgermeister auf den Gedanken, dass eigentlich ein Bus dorthin fahren müsste. So ist das in Frankfurt mit der U-Bahn ins Europa-Viertel. Das müssen wir endlich einmal umdrehen, sodass es eine integrierte Planung gibt und wir zuerst die U-Bahn-Strecke dorthin bauen und dann die Hochhäuser entstehen. Das ist der richtige Weg. Das ist etwas, was sich bei den Akteuren vor Ort und natürlich auch bei denen, die das begleiten und für die Planung zuständig sind – auch das Land –, im Kopf abspielt. Wir selbst können das, vom Verkehr kommend, leider nicht ändern.

Die Kommunikation ist vorhin angesprochen worden. Das ist auch ein ganz wichtiges Thema. Ich habe im Rahmen der mir zur Verfügung stehenden Zeit etwas zu den digitalen Entwicklungen gesagt. Natürlich brauchen wir, wie schon gesagt wurde, die Kommunikation von Mensch zu Mensch. Das ist ganz wichtig. Wir haben im RMV 64 Mobilitätszentralen, alle ganz neu ausgerichtet, alle an einem Standard orientiert, sodass man überall weiß, erlebt und sieht, welche Qualität damit verbunden ist. Solche Mobilitätszentralen gibt es auch in Wiesbaden und in Frankfurt. Aber sie finden sich vor allem in der Fläche. Dass wir dort Ansprechpartner für die Menschen haben, ist ganz entscheidend.

Auch das Jobticket ist angesprochen worden. Das ist im Grunde genommen die neue Flatrate in der Region Frankfurt/Rhein-Main. Der RMV hat allein in der Krisenzeit 112 zusätzliche Jobticketverträge abgeschlossen. Man müsste meinen, die hätten alle gekündigt. Nein, das ist es nicht. Natürlich haben in der Zeit auch Betriebe zugemacht. Es sind in den vergangenen 15 Monaten aber nur neun gewesen, die gekündigt haben. 112 sind neu hinzugekommen. Mehr als 70.000 Menschen in der Region Frankfurt/Rhein-Main haben jetzt ein supergünstiges Jobticketangebot mit einer Mitnahmeberechtigung. Man kann bestimmte Sachen jetzt für den gesamten Verbundraum, also für ganz Hessen, bekommen, siehe Hessenticket. Das Hessenticket war seinerzeit der Opener. Das war die absolut richtige Entscheidung.

So sieht der neue Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr aus. 17 % der Einnahmen im RMV stammen aus dem Verkauf der Jobtickets. Deswegen können wir auch sagen, dass wir in dieser Krise, in der im Vergleich zu 2019 die Zahl der Fahrgäste durchschnittlich um 40 % reduziert war, trotzdem 75 % der Einnahmen hatten, die wir 2019 erzielt haben. Es sind uns nämlich nur die Gelegenheitskunden abhandengekommen – das waren 25 % –, während uns die Stammkunden im Wesentlichen treu geblieben sind. Da sind vor allem die Flatrateangebote etwas ganz Wichtiges.

Wer macht die Schnittstellen? Wir alle planen in den Nahverkehrsplänen. Die Nahverkehrspläne werden häufig politisch unterbewertet. Man muss sie höher bewerten. Das ist – Entschuldigung – die Bibel, die wir uns selbst für den Verkehr schreiben können. Da habe ich folgende Position: Wie sieht der Standard heute aus? Wohin will ich? – Das mache ich dann auf der Basis der regionalen Entwicklungsplanungen. Ich habe z. B. vorhin auf die Zahlen der Hessen Agentur zurückgegriffen. Dazwischen gibt es Maßnahmenpläne. Die Maßnahmenpläne reichen vom Großen im Bereich Standards bis zu jedem kleinen Detail.

Gerade an dieser Stelle brauchen wir die Unterstützung seitens des Landes. Wir haben im RMV-Gebiet beispielsweise 436 Bahnhöfe. Ich bitte Sie, zu schätzen, wie viele davon inzwischen barrierefrei sind. Dabei müsste das, wie heute gesagt wurde, der europäische Standard sein. Es sind 212, die barrierefrei sind, also ungefähr die Hälfte. Ich brauche noch mindestens zehn Jahre. Gerade verhandle ich mit dem HMWEVW – mit Tarek Al-Wazir – über ein neues Bahnhofsentwicklungsprogramm auf der Basis unserer Nahverkehrsplanung. Hier brauchen wir alle Möglichkeiten, die Bundesförderung und die Landesförderung zu nutzen. Das muss aber auch wiederum in einem standardisierten Rahmen geschehen.

Ich brauche nicht an jedem Bahnhof die Fahrradbox und den Zugangscode neu zu erfinden. Nein, wir haben im RMV eine Plattform dafür. Das E-Mobilitätssystem in Offenbach beispielsweise kann ich überallhin transferieren. Jeder Bürgermeister, der es haben will, kann es bekommen. Er kann auf die Plattform des RMV gehen und das nutzen. Wir können ihm sagen, welche Boxen er wo kaufen kann.

Die Nahverkehrspläne sind also ein wesentliches Instrument. Es gibt die lokalen Nahverkehrspläne in Städten wie Frankfurt und die regionalen Nahverkehrspläne in den Verbänden. Dort wer-

den die Bedienungsstandards per se beschrieben. Es ist wichtig, dass es für den Kunden einheitlich rüberkommt. Vor Ort kann das aber sehr individuell und kleinteilig sein, und es kann dann unterschiedliche Lösungen geben.

Um die Leute zum Umsteigen zu bewegen, ist die Qualität entscheidend. Ich habe gesagt, es muss eine 1A-Qualität sein. Die bieten wir alle heute noch nicht. Die Verbindungen, bei denen man sich fragt, ob der Bus nun kommt oder nicht, machen immer einen bestimmten Prozentsatz aus. Ich weiß nicht, was bei der Deutschen Bahn ständig los ist. Jeden Montag geht alles schief, und zwar jede Woche von Neuem. Darüber ärgere ich mich unheimlich; denn am Freitag könnte man schon einmal darüber gesprochen haben, was für Probleme es am Montag gibt. Aber wir können nichts anderes machen, als dranzubleiben und vor allem eine ausreichende Kapazität zu schaffen. Qualität bedeutet auch, Pufferzonen zu schaffen, sodass man nicht immer Spitz auf Knopf arbeiten muss.

Deswegen brauchen wir einen S-Bahn-Ring. Der S-Bahn-Tunnel in Frankfurt ist dicht. Da fahren am Tag 986 Züge in beide Richtungen durch. Kein weiterer Zug kann dort hindurchfahren. Also braucht man den S-Bahn-Tunnel, wenn man überhaupt eine Veränderung hinbekommen möchte. Man braucht einen Fernbahntunnel, wenn man in den Frankfurter Hauptbahnhof einfahren will, ohne umzusteigen. Das ist Qualität. Das beste Beispiel ist die RegioTram. Wenn man es den Leuten ermöglicht, ohne Umstieg – natürlich auch mit einer guten Vertaktung – in die Stadt zu fahren, kann man es für den ländlichen Raum nicht besser machen. Sicherlich werden dort draußen nur ein, zwei oder drei Leute mitfahren. Aber es werden immer mehr, je mehr man sich dem Zentrum nähert.

Dass Busse heiße Luft durch die Gegend fahren, erzähle ich auch manchmal. So ist seinerzeit das Koch-Steinbrück-Papier entstanden: Koch und Steinbrück haben an einem Samstagnachmittag in Schwarzenberg im Rheingau gesessen und die leeren Busse vorbeifahren sehen. Roland Koch sagte: Ich dachte, das sind Gebetsbusse. – Auf die Frage, warum ihm das so vorkam, sagte er: Ich dachte, die Leute knien alle in dem Bus, weil der Bus gen Osten fuhr. – Das ist Daseinsvorsorge. Wenn der kommunale Aufgabenträger diese Form der Daseinsvorsorge wünscht, fährt der Bus. Aber die Größe des Busses bemisst sich natürlich an der Zahl der Schüler, die morgens damit fahren. Wenn morgens zwei Schulklassen hineinpassen müssen, muss der Bus eben so groß sein, wie er ist, und er fährt dann im Rahmen des integrierten Öffentlichen Personennahverkehrs den ganzen Tag.

Natürlich kann man auch noch 15 Klein- und Midibusse danebenstellen. Für die braucht man aber auch Fahrer. Das überlegt man sich dann. Trotzdem – da wiederhole ich mich – können die Konzepte sehr unterschiedlich sein. Aber sie müssen vom Zugang her in jeder Hinsicht einheitlich sein, und sie müssen auch die gleiche Qualität haben.

Einführung der X-Busse: Ich habe das vorhin so locker dargestellt. Probieren Sie einmal, aus zwei bisher getrennten Buslinien, die um jede Gießkanne fahren, eine X-Bus-Linie zu machen. Wir haben das hinbekommen, aber es braucht Jahre. Es braucht jahrelange Diskussionen vor Ort, bei denen es darum geht, wie man einen Ort erschließt, durch den man nicht in einer Schleife

fährt – wobei man 20 Leute mitnimmt, die dann noch einmal 40 Minuten im Bus sitzen müssen. Vielmehr fährt man mit der Masse der Menschen, die den Bus nutzen wollen, direkt von A nach B. Damit erreicht man mehr Menschen. Vor Ort muss man dann Lösungen für die kleinteilige Erschließung finden und dafür, wie man das auf den größeren Achsen hinbekommt, wo mehr Leute fahren.

Schulzeitstaffelung: Ich mache den Job als Verbundgeschäftsführer seit 30 Jahren. Ich weiß nicht, in wie vielen Elternbeiräten, Schulen und Landesverwaltungen ich in den 30 Jahren schon gesessen und versucht habe, so etwas hinzubekommen. Leider gab es nur komische Pilotprojekte, aber keine durchgängige Lösung. Wir haben es im RMV einmal durchgerechnet: Wenn wir eine Schulzeitstaffelung hinbekämen, bei der man zwischen 7 und 9 Uhr morgens anfängt, denn daran bemisst sich das, was wir an Fahrzeugen und Fahrern im ländlichen Raum brauchen, könnten wir 25 % einsparen. Ein Viertel unseres Aufwands entsteht, weil alle Schulen zur gleichen Zeit beginnen. Das ist eine enorme Größenordnung.

Wenn wir jetzt unter Kostendruck aus der Krise herauskommen, kann ich nur hoffen, dass der Druck so groß ist, dass diese Schulzeitstaffelung wirklich umgesetzt wird. Ich weiß aber auch nicht, mit wem ich das wirklich besprechen soll. Ich habe es in Sachsen einmal hinbekommen, aber nur in einem Sackgassental, in dem die Bedingungen so waren, dass die gar nicht anders konnten. Aber jede Schule entscheidet das frei für sich, was auch ihr gutes Recht ist. Man braucht die Schüler wirklich nur jeweils um 7:15, um 7:30, um 7:45, um 8, um 8:15 und um 8:30 Uhr anfangen zu lassen. Mehr wollen wir gar nicht. Am Nachmittag entzerrt sich das sowieso. Es ist wirklich nur die Frühspitze. Das wäre für uns eine riesengroße Erleichterung. Mit diesen 25 % an eingespartem Geld können wir einen qualitativ höherwertigen ÖPNV machen.

Herr **Müller**: Ich möchte nur ein paar Themen highlighten. Gemeinsame Planung: Das ist das, was von Frau Herget kam und was Herr Ringat eben dargestellt hat. Der NVV hat in den letzten 20 Jahren die Regel eingeführt, dass wir das grundsätzlich gemeinsam mit den Landkreisen und zum größten Teil auch gemeinsam mit unserer Großstadt Kassel planen. Herr Kunkel, ich habe eben genau zugehört, als Sie das beschrieben haben. Das haben wir überwunden. Man muss aber fairerweise sagen, das ist ein Größenthema. Herr Ringat, wenn ich mir anschau, was für ein Thema im RMV die S-Bahn, die zulaufenden RE-Linien und die 400 Bushaltestellen sind: Der NVV ist kleiner, und es ist einfacher, mit sechs kommunalen Einheiten zusammenzuarbeiten als mit 26 Vertretern aus Städten und Landkreisen. So viele sitzen im Aufsichtsrat des RMV. Unser Erfolgsrezept ist, dass wir gemeinsam denken und das deswegen zusammen gestaltet haben. Wir können das zusammenbringen.

Jetzt kommen wir zum nächsten Thema: ÖPNV-Förderung. Natürlich nehmen wir das sofort von Hessen Mobil. Diesen Teil der ÖPNV-Förderung – der Teil mit den regionalen und lokalen Nahverkehrsplänen, sozusagen unsere Bibel – könnten wir auch bei uns integrieren; der muss sozusagen nicht bei Hessen Mobil liegen. Da wären wahrscheinlich schon einige Synergieeffekte möglich. Dass diese Chance genutzt werden sollte, muss auch vor Ort erkannt werden.

Jetzt noch etwas zu dem Thema leere Busse: Ich kann es nicht mehr hören. Daher will ich die Gelegenheit nutzen, etwas dazu zu sagen. Wir alle wünschen uns On-Demand-Verkehr; das höre ich hier heraus. Ich wünsche mir die On-Demand-Straße, die morgens fünfspurig ist. Zwischendurch wird der Rollrasen ausgerollt, es kommen Cafés drauf, und dann ist sie nur noch einspurig. Was ich damit sagen will: Die Bürgermeister wünschen sich auch eine On-Demand-Wasserversorgung. Das wäre toll. Nur dann, wenn es gebraucht wird, ist es groß, und wenn es weniger gebraucht wird, ist es klein.

Wir betreiben Daseinsvorsorge, und wir haben – so versuche ich als Geschäftsführer zu agieren – die Aufgabe, für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu sorgen und das auch, vereinfacht gesagt, im Bereich Bus und Bahn bei den flexiblen Bedienformen umzusetzen. Das ist meine Tätigkeit in Nordhessen. Ich versuche, das mit den Vertretern der Landkreise und der Stadt Kassel hinzubekommen.

Da hilft uns eine Diskussion über leer fahrende Busse nicht – das sage ich hier einmal deutlich – ; denn wenn wir, worauf Herr Naas vorhin hingewiesen hat, Verlässlichkeit wollen, brauchen wir Systeme, die schnell zu verstehen sind. Wenn wir sagen: „In dieser Stunde fährt der Bus zu der Minute, und in der nächsten Stunde fährt er zu jener Minute“ – ich rede nicht vom On-Demand-Verkehr, sondern vom klassischen Linienverkehr –, kapiert das keiner. Das muss maximal einfach sein. Wie Herr Ringat richtig gesagt hat, fangen wir mit dem Stundentakt erst an. Auch wir in Nordhessen müssten in den Halbstundentakt gehen. Das ist eine Diskussion, die wir auch aus Belgien kennen. Man sagt, dass an einer Position ab einer bestimmten Entfernung zu einer Menschenmenge eine Haltestelle installiert werden muss.

Ich will nicht immer über den ländlichen Raum reden, sondern mit den Menschen, die dort leben. Damit bin ich wieder beim Geld: Wir werden dort in den nächsten Jahren ganz viel finanzielle Unterstützung brauchen; denn wir sind die Guten und tun das Richtige für den Klimaschutz. In Zeiten der schwarzen Null und der Schuldenbremse wird es auch noch einen Wettbewerb geben. Aber Herr Ringat und ich werden offensiv auf Sie zukommen.

Vorsitzender: Das war die erste Runde. Mir liegen jetzt noch acht Wortmeldungen vor. Insofern bitte ich Sie, sich bei den Fragen kurzzufassen. Vielleicht haben sich einige Fragen auch schon erledigt; das werden wir gleich sehen. – Die nächste Frage stellt Herr Grumbach.

Abg. **Gernot Grumbach:** Erster Punkt. Ich fände es gut, wenn wir festhalten würden, was bei Frau Herget und in der Frage von Herrn Lanzendorf deutlich wurde: dass wir eine Runde brauchen, die sich nicht mit dem Verkehr, sondern mit seinen Ursachen beschäftigt, also mit den Strukturen, die wir haben, und dass wir uns insgesamt noch einmal damit befassen müssen; denn sonst reden wir immer nur über die Folgen und ändern an den Ursachen gar nichts.

Zweiter Punkt. Frau Herget, Sie haben mich an einer Stelle etwas verwirrt. Sie haben nämlich, als es um die Unterwegszeit ging, explizit gesagt: ohne die regelmäßigen beruflichen Wege. – Das heißt, Sie haben – wenn ich das richtig verstehe – in der Tabelle die Pendler faktisch herausgerechnet. Dazu habe ich eine Nachfrage. Entweder verstehe ich da etwas nicht, oder es stimmt etwas nicht. Dann stimmen wahrscheinlich auch die Zeiten eher nicht. Würden Sie dazu noch einmal etwas sagen?

Nächster Punkt. Sie schreiben, auf dem Land habe tendenziell jeder Haushalt ein Auto. Das ist wahr. Die spannende Frage ist aber, wer das Auto nutzt. Können Sie dazu etwas sagen? Wir haben schließlich gesehen, dass sich die Verkehrsmittelnutzung erwerbstätiger Männer von der Verkehrsmittelnutzung familienversorgender Frauen – um einmal vorurteilsbelastet zu argumentieren – etwas unterscheidet. Die spannende Frage ist: Was macht die zweite Person im Haushalt, wenn sie auch erwerbstätig ist? Was passiert da? – Ich kann mich an eine Werkschließung in Bayern erinnern: Die einfachste Methode, um sich Kündigungen zu ersparen, war, den Werksbus für die dort arbeitenden Frauen einzustellen. Dann war das durch. Daher glaube ich, bei Männern und Frauen muss man das getrennt betrachten.

Letzter Punkt. Sie waren so mutig, in Ihrer Tabelle zur Verkehrswende die Fahrzeuggewichtswende aufzuführen. Sie wissen, dass Sie da in ein Wespennest stechen. Aber ich finde es spannend. Ich bin der umweltpolitische Sprecher meiner Fraktion. Im Kern hätte ich gern noch ein paar Sätze dazu; denn ich glaube, dass wir diese Frage tatsächlich einmal in einer Runde behandeln sollten. Das Fahrzeuggewicht hat ein paar Nebenwirkungen, die nicht trivial sind. Gleichzeitig haben wir das Problem, dass Elektroautos an diesem Punkt eine Nebenwirkung haben, die auch nicht trivial ist.

Abg. **Jan Schalauske**: Meine Damen und Herren, vielen Dank für die interessanten Vorträge. – Ich will versuchen, meine Fragen zuzuspitzen. Frau Dr. Herget, ich bin Ihnen dankbar für Ihren Hinweis auf die CO₂-Emissionen; denn wir wissen, dass wir sie drastisch senken müssen. Das gilt unter den ganz schwierigen Bedingungen, über die wir jetzt hier diskutiert haben, auch für die Mobilität im ländlichen Raum. Da muss etwas getan werden, auch wenn das im ländlichen Raum vielleicht ungleich schwerer umzusetzen ist als in den Metropolen.

Ich habe konkrete Nachfragen an Sie. Sie haben zum einen von Mindestbedienstandards gesprochen, was den Öffentlichen Personennahverkehr angeht. Die müsse man schaffen und regeln. Gleichzeitig haben Sie gesagt, dass wir im ländlichen Raum sehr unterschiedliche Bedingungen haben, je nach geografischer Lage. Aus der Sicht der Wissenschaft stellt sich die Frage, welche Mindestbedienstandards Ihnen da vorschweben. Wir haben vorhin von Prof. Monheim gehört, dass eigentlich ein 30-Minuten-Takt wünschenswert wäre. Von den Fahrgastverbänden ist das durchaus bestätigt worden. Das muss dann finanziert werden. Aber je dichter der Fahrtakt ist, desto höher ist wahrscheinlich die Nutzung. Welche konkreten Vorgaben können Sie sich da vorstellen? Gilt das auch für die Haltestellen, also für die Entfernung von dem Punkt, an dem man in den Öffentlichen Personennahverkehr ein- und umsteigt?

Ich fand es gut in der Diskussion über die leeren Busse, dass der Hinweis gekommen ist, dass wir bei der Mobilität auch über Daseinsvorsorge reden. Wir können das nicht nur aus der Kostenperspektive sehen, sondern Mobilität ist auch für die gesellschaftliche Teilhabe notwendig. Bei Ihren Statistiken fand ich den Hinweis wichtig, dass wir zwischen der Mobilität von Menschen mit Pkw und der Mobilität von Menschen ohne Pkw ein großes Gap im ländlichen Raum haben. Da wäre die Frage: Was wissen wir aus der Forschung über im ländlichen Raum lebende Menschen, die keinen Pkw haben wollen oder sich keinen Pkw leisten können? Was können wir über deren Mobilitätsverhalten sagen, vielleicht auch verallgemeinernd?

Frau Herget, Sie haben auch auf das Landesgesetz über kommunale Abgaben hingewiesen. Das ist auch für uns immer ein ganz spannendes Thema. Sie haben für den ländlichen Raum das Bürgerticket light angeführt. Welche kommunalen Abgaben sind denn aus Sicht der Wissenschaft vorstellbar? – Wir haben einerseits eine gesellschaftliche Diskussion über das Bürgerticket. Andererseits gibt es das französische Modell der Unternehmensabgabe. Das heißt, dass man die Unternehmen vor Ort in die Verantwortung nimmt, etwas für die Mobilität zu tun. Auch hier ist schon viel darüber gesagt worden. Es geht auch darum, die Menschen zum Arbeitsplatz zu bringen. Worüber wird da diskutiert? Womit sollte man sich aus Ihrer Sicht noch beschäftigen?

Dann habe ich Sie so verstanden, dass es beim Fahrradfahren noch ungehobene Potenziale im ländlichen Raum in Hessen gibt. Sie haben einen Vergleich mit anderen Bundesländern gezogen, unabhängig davon, wie dort die geografischen Bedingungen sind. Die muss man zwar berücksichtigen, aber sie sind auch kein Hindernis, weil Mobilität immer noch von Menschen und nicht sozusagen von der Erde gemacht wird. Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass das Land den Schwerpunkt „Fahrradfahren im ländlichen Raum“ stärker fördert?

Es ist ein bisschen schade, dass Herr Kunkel schon gegangen ist. Sein Plädoyer für den Nulltarif habe ich sehr gern gehört. Ich hätte ihn gern gefragt, welche Vorteile für Eltville er sich davon verspricht. Deswegen stelle ich diese Frage nur Herrn Prof. Ringat. Im Unterschied zu Herrn Dr. Naas bin ich ein großer Freund von Modellprojekten; denn ich glaube, vor Ort kann man mit Modellprojekten etwas voranbringen. Es gibt in manchen Kommunen eine größere Bereitschaft zu einer Verkehrswende, und die Erfahrungen kann man dann in einem zweiten Schritt verallgemeinern.

Da ich auch aus einer Kommune komme, in der immer sehr lebhaft und manchmal auch in die Zukunft weisend über Mobilität diskutiert wird, würde mich aus der Perspektive des RMV interessieren, welche Möglichkeiten der Rhein-Main-Verkehrsverbund bietet, Modellprojekte in Kommunen zu fördern und zu unterstützen. Wir gehen einmal davon aus, dass wir eine Stadt oder eine Gemeinde XY haben, in der man sagt: Wir möchten eine bestimmte Buslinie kostenfrei machen; denn das ist die am häufigsten genutzte, und wenn wir die kostenfrei machten, würden noch mehr Leute sie nutzen. – Oder man will für bestimmte Bevölkerungsgruppen – der Tourismus ist ein Beispiel, aber vielleicht auch ärmere Bevölkerungsgruppen – die Preise reduzieren oder sogar einen Nulltarif einführen. Unterstützt der RMV solche Überlegungen, oder heißt es: „Wir sind ein Verkehrsverbund, und wir wollen eigentlich einen Tarif haben, und solche Modellprojekte finden wir eher hinderlich“? – Ich drücke das ganz in Alltagssprache aus.

Herr Prof. Ringat, die letzte Frage geht auch an Sie: Sie haben das Projekt der X-Busse sehr in den Mittelpunkt gestellt. Sie betrachten es als eine wichtige Achse für die Mobilität im ländlichen Raum. Gleichzeitig haben Sie selbst gesagt, das sei vom Fahrgastaufkommen her fast wie eine Bahnlinie. Ich habe mir Ihre Grafik eben kurz angeschaut: Man sieht, dass einige dieser Busse auf ehemaligen Bahnstrecken verkehren. Derzeit haben wir auch eine Diskussion über die Reaktivierung von Bahnlinien. Sie haben in Ihrem Vortrag die Lumdatalbahn erwähnt. Auch an anderer Stelle wird über Reaktivierungen nachgedacht. Können Sie aus der Perspektive des RMV sagen, wann Sie die Reaktivierung von Bahnlinien unterstützen und wann Sie sagen würden: „Der X-Bus ist die bessere Lösung“? – Vielleicht können Sie auch noch einmal aus der Perspektive der Fahrgäste darauf eingehen.

Abg. **Katy Walther:** Ich versuche, es kurz zu machen. Ich hätte gern Herrn Kunkel nach einer Übersicht der Maßnahmen gefragt, die er in seiner Kommune ergriffen hat. So schnell konnte ich das nicht mitschreiben, und eine Präsentation gab es auch nicht. Schade drum. Vielleicht kann man das nachholen.

An die Vertreter der Verkehrsverbünde und an die anderen Vortragenden habe ich die Frage: Das Angebot auszubauen ist eine Sache. Aber mich würde interessieren, wie man die Leute dazu befähigt, das Angebot zu nutzen. Wie befähigen wir die Leute z. B. dazu, die Apps zu bedienen und sich eine multimodale Wegeketten zu erschließen? Muss man da in der Schule anfangen? Wo können wir da ansetzen?

Ein Hinweis an den RMV: Ich bin dem RMV – ich komme aus dem Kreis Offenbach – für das tolle Modellprojekt „Hopper“ total dankbar. Das ist wirklich eine tolle Sache. Ich habe diesen Bus auch getestet. Ich glaube, ich hätte Stefan Naas mitnehmen sollen. Das ist ein On-Demand-Bus, der viel Komfort bietet. Er fährt mit einem elektrischen Antrieb; man kann ihn per App buchen. Mittlerweile fährt er im gesamten Kreis Offenbach. Erst war es ein Modellprojekt im Ostkreis; jetzt kann man ihn auch im Westkreis buchen. Das sind Sachen, die man den Menschen wirklich nahebringen muss. Vielen Dank dafür! Die X-Busse sind für uns im Kreis Offenbach auch eine tolle Ergänzung.

Was ich mich noch frage: Bei den Kommunen liegt es oft an der Finanzierung. Auch beim „Hopper“-Projekt des RMV war es eine Finanzierungsfrage. Mich interessiert auch, wie wir zu einer leistungsstärkeren Finanzierung der Kommunen kommen, sodass sie sich daran beteiligen können. Das ist für mich das A und O. Wenn ich mit Kommunalen spreche, sagen sie mir: Wir würden gern viel mehr machen, aber wir haben die Kohle nicht. – Ich glaube, es gehört auch dazu, dass wir bei den Kommunen ein bisschen mehr darauf schauen müssen, dass sie das finanzieren können. Auch die Ausstattung in den einzelnen Kommunen ist wichtig: Welche Leute planen das dort eigentlich? In welchen Abteilungen sitzen die Leute? Sind es Leute, die schon seit 30 Jahren im Bauamt sitzen und ansonsten Bebauungspläne erstellen, oder sind es Leute, die sich mit Verkehrsplanung auskennen? Sind es vielleicht Klimamanager, die jetzt eingestellt werden? – Diese Frage richtet sich an Frau Herget.

Frau **Dr.-Ing. Herget**: Das waren viele Fragen. Zu der Grafik, in der die Unterwegszeit ohne regelmäßige berufliche Wege aufgeführt ist: Die Grafik stammt nicht von mir; sie ist dem MdD-Bericht entnommen. Meine Vermutung ist, dass man die regelmäßigen beruflichen Wege weggelassen hat, weil es unterschiedliche Bevölkerungsanteile an Pendlerinnen und Pendlern gibt und damit sozusagen eine bessere Vergleichbarkeit gegeben ist.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Regelmäßige berufliche Wege macht z. B. der Postbote! Aber die Wege, die die Bevölkerung zurücklegt, sind voll dabei, also auch die Pendelwege!)

– Okay, gut. – Dann ging es darum, welchen Einfluss die Frauenerwerbstätigkeit auf das Mobilitätsverhalten hat. Man kann feststellen – das sind die Kohorteneffekte –, dass es immer mehr Frauen in höherem Alter gibt, die einen Führerschein haben und den Pkw nutzen. Das befördert die ganze Dramatik auch noch: Wir können nicht davon ausgehen, dass sich das jetzige Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Zukunft so fortsetzt: mit den praktischen Frauen in höherem Alter, die so schön umweltfreundlich leben und sich im Verzicht üben.

Ich habe im Rahmen meiner Doktorarbeit Interviews mit Familien im ländlichen Räumen geführt: mit den Eltern, die unterschiedliche Modelle der Arbeitsteilung hatten und auch unterschiedlich mit Verkehrsmitteln ausgestattet waren. Daher stammt auch die Erkenntnis, dass Personen im ländlichen Raum, die keinen Pkw haben, ganz viel über die Standortwahl abfangen. Das heißt, sie ziehen eher in achsennähere Regionen, wo es eine bessere ÖV-Anbindung gibt. Ansonsten wird viel über persönliche Netzwerke und tatsächlich auch über den Mobilitätsverzicht abgefangen. Die bundesweite Statistik, die ich gezeigt habe, spiegelt sich in den Gesprächen mit den Menschen vor Ort wider: Wie wird damit umgegangen, wenn kein Pkw verfügbar ist? – Die zunehmende Frauenerwerbstätigkeit führt dazu, dass es mehr Pkws pro Haushalt gibt. In Umfragen zeigt sich aber auch, dass es immer noch die Frauen sind, die eher bereit sind, umzusteigen, wenn es alltagstaugliche Alternativen gibt.

Die Fahrzeuggewichtswende habe ich bewusst mit ins Spiel gebracht, weil ich den Eindruck habe, dass das Thema immer ein bisschen hinten runterfällt. Wir haben die Entwicklung, dass die Fahrzeuge immer größer und schwerer geworden sind, dass ein Mensch also pro Kilometer immer mehr Masse mitbewegt. Das ist ineffizient und sorgt in den Zentren dafür, dass die Parkflächen ständig neu markiert werden müssen und dass weniger Pkws auf einer Fläche Platz finden. Es befördert die externen Kosten, weil schwerere Fahrzeuge den Straßenbelag stärker in Anspruch nehmen.

Zu der Frage, ob Elektrofahrzeuge aufgrund des Akkus schwerer sind: Wie das im Detail ist, weiß ich nicht. Damit müsste man sich noch einmal eingehender beschäftigen. Ich kann Ihnen nichts Näheres dazu sagen, ob sie es wirklich sind – der Motor ist einfacher – und welche Ansätze es gibt, auch die Reichweite betreffend. Wir haben im Moment sozusagen universelle Lang- und Kurzstreckenfahrzeuge. Denkbar ist, dass es in Zukunft auch wieder Fahrzeugtypen gibt, die eher für Kurzstrecken ausgelegt sind und damit leichter werden.

Welche Modelle zur Nutznießerfinanzierung gibt es neben Bürgerticketansätzen und Unternehmensabgaben wie in Frankreich? – Ländliche Räume sind, wie gesagt, heterogen. In einigen sind

starke Arbeitgeber und starke Unternehmen angesiedelt; in anderen ist das eben nicht der Fall. Deswegen plädiere ich eher für eine Art kommunalen Maßanzug: dass die Kommunen die Freiheit haben, Nutznießerfinanzierungsinstrumente auszuwählen, die zu ihnen passen. Ähnlich ist es beim Kurbeitrag; denn nicht alle ländlichen Räume sind touristisch geprägt, manche aber schon. Je nachdem, wie sie geprägt sind, können darüber nennenswerte zusätzliche Einkommens- und Verkehrsverlagerungseffekte erzielt werden.

Ich würde fast empfehlen, dazu eine eigene Sitzung zu machen oder einen speziellen Vortrag darüber anzuhören, auch zu den Wirkungen verschiedener Tarifmodelle. Der Nulltarif wurde schon angesprochen; das Wiener Modell ist etwas anderes. Das ist ein komplexes Thema, und das sind eigene Fragestellungen.

Wie können wir Menschen befähigen, Alternativen zum Pkw zu nutzen? – Ich finde, das ist eine wichtige Frage. Man kann bei den jungen Menschen ansetzen, bei der Schulwegeplanung. Die ist bislang freiwillig. Die Zusammenarbeit mit den Eltern wird von einigen Schulen intensiv praktiziert, von anderen nicht. Da gibt es bislang keinerlei Standards. Der einzige Standard, den es da gibt, ist die Fahrradprüfung. Insofern kann über die Zusammenarbeit mit den Schulen sicherlich noch einiges gemacht werden.

Ich finde allerdings, noch wichtiger ist es, dass junge Menschen Vorbilder haben. Es wird schnell als ungerecht empfunden, dass Kinder und Jugendliche sozusagen die Welt retten und alles besser machen sollen, während die Erwachsenen nicht mehr damit anzufangen brauchen. Insofern glaube ich, am überzeugendsten ist es, wenn man die Eltern, die Lehrkräfte und durchaus auch Influencer in den sozialen Medien dazu bringt, Alternativen zum Pkw zu nutzen. Das sind für mich die Ansatzpunkte; denn politische Entscheidungsträger sind nicht unbedingt Vorbilder für Jüngere.

Herr Prof. **Ringat**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Mindestbedienungsstandards schreiben wir schon seit Jahr und Tag in unsere Nahverkehrspläne. Da wird ganz klar beschrieben: Was ist der Standard für die gesamte Infrastruktur und für die Art der Bedienung? Da wird die S-Bahn beschrieben, da werden die Fahrzeuge beschrieben, also die mobile Infrastruktur, aber auch die stationäre Infrastruktur wie die Haltestellen und die Durchlassfähigkeit der Strecken. Das hat mit Geschwindigkeiten zu tun, die da gefahren werden können; das hat mit Beschleunigungswerten der Fahrzeuge zu tun, die man braucht, um möglichst mit einer geringen Anzahl an Fahrzeugen auszukommen, wichtig gerade für Bergstrecken wie im Taunus. Diese Standards werden ganz klar beschrieben. Um diese Standards zu erreichen, wird aus unserem Nahverkehrsplan dann immer eine Vielzahl von Maßnahmenplänen erstellt, die dann in Richtung des Wettbewerbs gehen der Fahrzeuge oder der Bedienungsqualitäten oder eines Haltestellenprogramms.

Das Ganze steht aber immer im konkreten Kontext der Finanzierung. Darüber sprechen wir heute herzlich wenig, aber das ist von uns mehrfach auch heute schon angesprochen worden. Wir sind gebremst durch die Möglichkeiten der Finanzierung. Das ist jetzt keine Kritik, aber das ist der

Rahmen, in dem wir uns nur bewegen können. Wir haben in Deutschland im Moment drei Finanzierungsquellen, aus denen sich der ÖPNV finanziert. Unsere klassischen Einnahmen sind der Ticketverkauf, die Steuerfinanzierung und die Querverbandsfinanzierung überall dort, wo wir Stadtwerke haben. Das sind die drei Finanzierungsquellen, die im Moment zur Verfügung stehen.

Da darf ich auf einen Teil kurz eingehen: das Thema der Einnahmen über den Tarif. Wir haben im RMV den Tarif seit vier Jahren jedes Jahr um 1,5 % erhöhen dürfen. Unsere allgemeine Kostensteigerung – Löhne, Diesel, Schmierstoffe, Energie – liegt bei 3,2 % in dieser Zeit. Das heißt, in dieser Zeit habe ich, auf Deutsch gesagt, das vorhandene Geld aufgefressen, das ich eigentlich für mehr Verkehre, für höhere Qualität brauche, weil die Politik in meinem Aufsichtsrat entschieden hat: 1,5 % darfst du erhöhen und nicht die 3,2 %. Bis 2016 haben wir immer diese allgemeine Kostensteigerung auch dem Kunden weitergegeben und hatten damit einen Kostendeckungsgrad nahe 60 %, einen Preisdeckungsgrad, sage ich als Aufgabenträgerverbund. Dieser wandert jetzt deutlich in Richtung 50 % und darunter, wenn diese Entwicklung so weitergeht. In diesen vier Jahren haben sich nur aus dieser Differenz von 1,7 % 150 Millionen € angesammelt, und diese bekomme ich auch nie wieder. Diese muss ich immer, wenn ich in den nächsten Finanzierungsdekaden denke, mitführen, denn das, was ich heute einmal nicht eingenommen habe, das nehme ich morgen nicht doppelt ein. Das ist ein ganz entscheidender Punkt, dass wir diese Finanzierung auf die Reihe kriegen.

Ich habe – sogar mit einigen der hier Anwesenden zusammen – schon in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten Instrumente alternativer Finanzierungen erarbeitet. Wir haben in Deutschland einfach den rechtlichen Rahmen nicht, um signifikant eine Steigerung der Einnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr hinzubekommen. Man macht das hin und wieder mal mit Parkraumbewirtschaftung; bei der einen Kommune geht das, bei der anderen nicht. Wir diskutieren solche Dinge gerade beispielsweise in Marburg, auch im Kontext des Tarifs. Aber da heißt es dann: Ich muss ja den Leuten aus der Region die Möglichkeit bieten, mit möglichst wenig Kosten ihr Fahrzeug, wenn sie hier einkaufen gehen, abzustellen, weil ich natürlich die Kaufkraft hier haben will und nicht in Gießen. Das sagt mir der eine Bürgermeister im Verbund gegenüber dem anderen Bürgermeister. Da müssen wir am Ende irgendwo eine Lösung finden, denn eigentlich müsste ja dann, wenn man sagt, die Leute sollen mit dem ÖPNV fahren, wir bieten ein gutes Angebot, von mir aus Halbstundentakt, der Preis im Parkhaus so hoch sein, dass der Kunde eine Motivation hat, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Denn in der Regel fährt er die Waschmaschine nicht mit seinem Auto nach Hause, sondern lässt sie sich liefern. Zum Einkaufen fahren kann man auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr, aber da prallen halt im Moment nach wie vor die Welten zusammen.

Da bin ich bei dem Thema Modellprojekte. „Modellprojekte“ ist vielleicht auch eine Sache der Formulierung. Ich versuche sie, wenn wir sie umsetzen, in eine solche Richtung zu bringen, dass wir schon selbst erkennen, dass sie skalierbar sind. Ich nenne sie lieber „Piloten“. Wenn wir diese betrachtet haben mit unseren Partnern, mit unseren LNOs und Verkehrsunternehmen im Verbund, wir mit der Politik, mit dem Aufsichtsrat darüber gesprochen haben, dann setzen wir einen solchen Piloten ein in der Hoffnung – es gibt auch welche, die wir wieder abschalten, die Quatsch waren; das muss man sich auch eingestehen –, dass diese dann auch für weitere nutzbar sind

und sehr effizient genutzt werden können. Das Thema Plattformen hatte ich vorhin schon irgendwann erwähnt. Wenn wir eine solche On-Demand-Plattform bieten und jetzt einer aus Fulda zukommt oder woher auch immer noch aus dem Verbundraum, kann er natürlich das, was wir da geschaffen haben, nutzen, und wir haben eine sehr viel höhere Effektivität im Verbundraum.

Wir haben derzeit im RMV ca. 55 solcher Pilotprojekte. Wir sind da sehr affin aufgestellt, und wir unterstützen das aus dem RMV heraus ganz klar. Es muss in unsere Leitlinien passen, die ich heute vorgetragen habe; es muss in unsere Umsetzung des Nahverkehrsplans passen. Dann machen wir das. Mir fällt da gerade die E-Mobilitätsentwicklung in Offenbach ein. In Marburg hat jetzt der Stadtrat beschlossen, kostenfreien Wochenendverkehr anzubieten. Dann sagen wir – da haben wir gerade erst zusammengesessen –: Das testen wir mit wissenschaftlicher Begleitung durch Prof. Carsten Sommer von der Universität Kassel zwei Jahre lang. Bei den Kosten – ÖPNV ist nicht kostenlos, auch ein 365-€-Ticket ist nicht kostendeckend, ÖPNV gibt es nicht für 1 € am Tag, er ist teurer – müssen wir sehen, wo dann das Geld jeweils herkommt. Dafür gibt es Förderprojekte, dafür haben wir ein sehr gutes Netzwerk auch bei den Verbänden mit Fördergebern insbesondere des Bundes. Da geschieht gerade im Moment sehr viel.

Sie haben Sozialtickets angesprochen; ich will es mal mit diesem Begriff umschreiben. Da ist nicht der öffentliche Personennahverkehr das Sozialamt. Das Sozialamt ist und bleibt das Sozialamt. Das muss man, glaube ich, klar feststellen. Denn der ÖPNV wird nicht dadurch preiswerter, weil einer mitfährt, der weniger Geld hat. Das Stück Butter im Laden ist es auch nicht. Also müssen wir dort mit der Förderung ansetzen. Deswegen unterstützen wir landauf, landab im RMV – das ist im MVV nichts anders – die Sozialticketprojekte von allen Kommunen, die das wollen. Wir machen – wie Herr Bürgermeister Kunkel heute gesagt hat – wirklich gute Angebote, und zwar nicht nur im Bereich Jobtickets, sondern auch in dieser Richtung, weil wir schon wissen, was gesellschaftlich an dieser Stelle nötig ist.

Im Moment finden beispielsweise, was die Standardentwicklungen betrifft, was die Betrachtung der Entwicklungen im SPNV und im Busverkehr und Versus-Betrachtungen dazwischen betrifft, 62 Machbarkeitsstudien allein beim RMV statt. Da sind viele Reaktivierungen. Sie haben gefragt: Wie steht es mit dem Thema XBus versus Reaktivierung? Den XBus können wir schnell einführen. Deswegen ist das eine Maßnahme für den Zeitraum, bis es uns gelingt, möglichst an gleicher Stelle eine Eisenbahnstrecke zu reaktivieren oder zu bauen. Daher sind wir dem Bund sehr dankbar für den Schwung für Streckenreaktivierungen, und wir sind auch der Landesregierung sehr dankbar, dass wir da wirklich einen großen Plan haben. Ich habe vorhin nur kleine Bestandteile genannt. Auf unserer Liste der Reaktivierungen im RMV stehen im Moment 12 Linien. Da führen wir die Machbarkeitsstudien durch. Das geschieht detailgerecht.

Wir diskutieren sehr viel – das ist das Entscheidende – mit den Menschen. Die digitalen Medien geben uns die Möglichkeit, beispielsweise auch bei einem solchen Pilotprojekt wie RMVsmart, wo wir in einem Großtest mit 30.000 Leuten verschiedene Tarifansätze diskutieren und jetzt einen Tarifansatz herausgreifen und sagen: Das ist genau das, was sich die Leute wünschen. Dieses Basispreismodell, das ich heute schon einmal genannt habe, werden wir in Zukunft durchführen.

Wir führen seit etwa fünf Jahren einen umfangreichen Kundendialog mit verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen: groß, klein, dick, dünn, hell, dunkel – alle dabei. Dort legen wir unsere Ergebnisse dessen vor, was wir erarbeitet haben und von dem wir glauben, dass es gut für die Leute ist. Wir werden dort dankbar empfangen, aber wir gehen dort völlig anders heraus, als wir hineingegangen sind. Wir sind Verkehrsingenieure, Wirtschaftler, Juristen usw., und die Menschen denken aus ihrem Blickwinkel zum Thema Mobilitätsverbund. Wir lernen in diesem Kundendialog, was die Menschen wirklich wollen. Ich sprach heute von der RMV-App, die wir jetzt neu auflegen. Die sieht völlig anders aus, als wir gedacht hatten, dass sie aussehen soll, weil die Menschen sagen: Nein, das muss aber so sein. Wir stehen dann da und sagen: „Aber ...“ – Ich sage: Kein Aber; die Leute wollen das so, also machen wir das so.

Wir müssen flexibel sein, denn wenn wir so etwas neu machen, ist das nicht in Stein gemeißelt, und es darf nicht in Stein gemeißelt bleiben. Wir müssen auch Fehler zugeben können, wir müssen etwas ändern können. Da ist, glaube ich, die Situation eine andere geworden, als sie vor Jahr und Tag war. Als ich vor 14 Jahren nach Hessen kam, war Alois Rhiel noch Verkehrsminister. Da hat er gesagt: „Knut, jetzt haben wir dich aus Dresden hierhergeholt. Was hast denn du jetzt vor?“ Ich sage: „Herr Minister, Infrastruktur, Infrastruktur, Infrastruktur.“ Da holt er aus und sagt: „Ei, ich schick' dich gleich wieder zurück nach Dresden, denn wenn wir das bräuchten, hätten wir ja bisher hier alles falsch gemacht.“ Das war jahrelang ein Ansatz für Politik. Der ist zum Glück heute ein anderer. Seitdem wir den früheren Ansatz haben aufbrechen können, haben wir überhaupt die Infrastrukturen, von denen ich heute gesprochen habe – Frankfurt RheinMain plus –, planen dürfen und dürfen sie jetzt umsetzen. Hier brauchen wir politische Unterstützung und politischen Mut, um am Ende das, was von unseren Kunden kommt, tatsächlich zur Umsetzung bringen zu können.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Ringat. – Wir sind knapp eine Stunde in Verzug. Herr Holschuh war gerade bei mir. Er hat um 13:30 Uhr schon den nächsten Termin. Wir hätten jetzt noch vier Fragende. Vielleicht hat sich auch das eine oder andere erledigt, sodass ich hoffe, dass wir relativ zügig vorankommen. Es haben sich noch vier Abgeordnete in dieser letzten Fragerunde gemeldet. – Frau Lenz, bitte.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich mache es kurz. Herr Kunkel ist weg; daher haben sich meine Fragen erledigt. Ich möchte Sie aber um Erlaubnis bitten, drei Kommentare loszuwerden.

Der erste Kommentar betrifft dieses Puzzle auf den Folien von Frau Herget, aber auch das, was Herr Ringat berichtet hat von dieser Vielfalt an Möglichkeiten, an Optionen, die es im RMV gibt, also dieses Zusammensetzen und diesen Glauben, dass wir mit der Digitalisierung alles richten können. Ich bin Ihnen sehr dankbar, Frau Walther, für die Frage: Wer soll das denn überhaupt begreifen, wer soll das denn bedienen? Wir können das vielleicht den Kindern in der Schule beibringen, aber normale Menschen lernen das nicht einfach so, und normale Menschen sind per

se auch nicht motiviert, eine multimodale oder gar eine intermodale Fahrt oder Reise zu unternehmen. Da braucht man, finde ich, noch sehr viel mehr Gehirnschmalz, wie man denn das, was die schöne neue digitale Welt ermöglicht, auch tatsächlich verwendbar macht, in den Alltag der Menschen bringen lässt.

Zweiter Kommentar: Schulzeitenstaffelung. Ich möchte Sie bitten, auch an die Haushalte zu denken, die nicht nur ein Kind, sondern mehrere Kinder haben und in denen mit dieser Schulzeitenstaffelung umgegangen werden muss. Ich glaube sofort, dass es dem RMV 25 % auf manchen Linien ersparen würde, aber diese Haushalte müssen „bespielbar“ bleiben. Das endet dann damit, dass die Frauen wieder zu Hause bleiben, denn irgendeiner muss sich ja darum kümmern, dass das Kind in die richtige Staffel kommt.

Dritter Kommentar: Ich finde es sehr gut, jetzt nicht aus dem Mobilitätsdenken heraus hier zu diskutieren, sondern auch die räumlichen Strukturen, Gegebenheiten, Dynamiken mit aufzunehmen. Aber ich möchte Sie auch bitten, an die zeitliche Dimension zu denken. Sie haben, Herr Ringat, erfreulicherweise darauf hingewiesen, dass der XBus sich schnell umsetzen lässt, und dann kommt die Schiene, und alles ist wunderbar. Aber etwas Ähnliches haben wir auch bei der Debatte um Strukturveränderungen im ländlichen Raum. Diese kann man angehen, sie sind wichtig. Ich komme aus Baden-Württemberg. Da hat man das schon vor 30, 40 Jahren gemacht, und es hat an einigen Stellen auch sehr gut geklappt. Aber es ist eine andere zeitliche Dimension damit verbunden. Ich finde, wir müssen beides auf dem Schirm haben: das, was sich schnell umsetzen lässt, ohne dabei das aus den Augen zu verlieren, was mehr Zeit braucht und trotzdem jetzt angegangen werden muss.

Vorsitzender: In der Tat, das eine tun heißt nicht, das andere lassen. Insofern ist das, glaube ich, gerade bei dem XBus der richtige Ansatz.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Zwei kleine Fragen an Knut Ringat.

Die Veränderung der Tarife wurde seit vielen Jahren versprochen. Früher mit den Waben war das eine kleine Pauschalierung innerhalb der Wabe und ging insofern Richtung Flatrate. Jetzt haben wir eine große Flatrate, und ich würde mir deswegen mehr Gerechtigkeit auf der anderen Seite wünschen. Das klassische Beispiel: Warum ist Eschborn – eine Stadt, die ohnehin alles hat – in der Wabe, Frankfurt-Süd und andere eben nicht? Deswegen, finde ich, sollte man die Digitalisierung nutzen, um Streckengerechtigkeit viel stärker umzusetzen. Mit der Digitalisierung ist die Berechnung viel leichter als früher, wo man eine Pauschalierung brauchte, weil man nicht immer im Bus ausrechnen konnte auf einen Pfennig oder Cent, was jetzt die Strecke kostet.

Zweiter Aspekt: Digitalisierung der Angebote. In der Frage der offenen Daten haben wir, glaube ich, unterschiedliche Auffassungen. Die Fraktion der Freien Demokraten verfolgt einen Ansatz, der offene Daten für jeden zugänglich machen will. Der RMV, so habe ich es in Erinnerung, hat

eher die Datenvermarktung selbst im Blick. Deswegen frage ich nach dem aktuellen Stand. Seid ihr da weitergekommen? Das war nämlich auch ein großer Kritikpunkt von uns. Wenn man auf den Daten sitzt, dann muss man zumindest irgendwann einmal etwas vorlegen. Gibt es die Hoffnung, dass auch die Echtzeitdaten frei herausgegeben werden, niederschwellig auf einer Schnittstelle, sodass auch andere Anbieter damit etwas anfangen können, notfalls auch die Kraken?

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe einige Anmerkungen und beginne mit einer Frage, die sich typischerweise im ländlichen Verkehr stellt. Angenommen, ich wohne auf dem Land, z. B. in Heidenrod-Hilgenroth, und ich möchte einen Großeinkauf machen. Da möchte ich gerne drei Kästen Sprudel einkaufen und noch drei Einkaufskörbe voll. Danach möchte ich meinen Freund besuchen, und zum Schluss hole ich die Kinder ab, und das alles an drei verschiedenen Standorten. Da, muss ich sagen, habe ich leider heute hier nicht die Antworten gefunden, wie man diese Aufgabe im ländlichen Raum lösen kann mit einer Alternative zum Pkw und der individuellen Mobilität. Denn mit dem Fahrrad oder gar zu Fuß werde ich diese Besorgungswege mit Sicherheit nicht zurücklegen können.

Frau Herget, bei Ihrem Vortrag war ich einigermaßen entsetzt, denn ich habe herausgelesen, dass die Mittel, mit denen Sie sozusagen die Welt verändern wollen, im Wesentlichen planwirtschaftliche, sozialistische und auch Umerziehungsziele sind, denn Sie haben von verschiedenen Wenden gesprochen und dass dies innerhalb von 8 ½ Jahren aufgrund des Zeitdrucks der Klimaziele geschehen muss. Das hat mich ein bisschen an die DDR erinnert, die innerhalb kürzester Zeit zu erreichende Ziele ausgegeben hat und die Leute zu besseren Sozialisten erziehen wollte. Es hat nicht geklappt, und es wird vermutlich auch im ländlichen Raum nicht klappen.

Leider ist Herr Kunkel schon weg. Er hat behauptet, das Auto macht alles kaputt. Dem muss ich widersprechen. Das Auto macht sicher auch etwas kaputt, aber wir dürfen nicht vergessen: Wir haben über Autosteuern, in alle Bereiche integriert, etwa 100 Milliarden € Einnahmen. Das entspricht knapp einem Viertel des Bundeshaushalts. Sie können sich einmal anschauen, wie viel davon in Straßenneubau und -sanierung fließt. Das ist nur ein ganz kleiner Bruchteil. Der Rest fließt in andere Bereiche unseres Bundeshaushalts, unter anderem in Sozialleistung und Migration. Wir dürfen nicht vergessen, dass das Auto durch das Steueraufkommen mit Sicherheit weit mehr als kostendeckend ist.

Eine Anmerkung zu Herrn Ringat. Was er zu XBus und der Schiene sagte, fand ich sehr interessant. Der XBus ist relativ flexibel und kann jederzeit eingesetzt werden oder auch anders eingesetzt werden. Die Schiene dagegen ist starr und unflexibel. Wenn ich mich entschieden habe, in eine Reaktivierung der Schiene eine bestimmte Summe zu investieren, dann bin ich auf den Investitionszeitraum gebunden, der über Jahrzehnte geht. Daher die Frage: Was würden Sie der Politik raten, lieber Schienen zu reaktivieren oder doch lieber den flexiblen Busverkehr insgesamt einzusetzen?

Noch eine Anmerkung zum Thema Finanzierung. Herr Ringat und Herr Müller vom MVV haben das Problem deutlich gemacht, und das ist auch der Auftrag an die Politik. Die Kostendeckungsquote hatte einmal 60 % betragen; sie ist in Richtung 50 % unterwegs. Sie selbst wissen aufgrund Ihrer eigenen Bilanzen und der Abschlüsse, die Sie zwischenzeitlich unterjährig machen, dass die Corona-Krise dazu geführt hat, dass die öffentlichen Haushalte erheblich dazu beitragen müssen, die Defizite im ÖPNV aufgrund der ausgebliebenen Fahrgäste abzudecken. Die Corona-Krise dauert nun schon fast anderthalb Jahre an, und laut täglicher Medienberichterstattung ist anzunehmen, dass es sich hier nicht um ein Phänomen handelt, das in ein paar Monaten wieder verschwunden ist, sondern wir reden hier über einen Zeitraum von vermutlich mindestens fünf bis zehn Jahren. Da muss auch die Politik Farbe bekennen. Sollte der ÖPNV dann trotzdem unter diesen Bedingungen, also mit erhöhten Defiziten, weiterentwickelt werden? Oder müsste man dann einfach sagen: „Das Ganze lohnt sich nicht mehr, die Fahrgastzurückhaltung ist zu groß, wir können hier nicht an unsere Grenzen gehen, wir müssen uns auf das Wesentliche beschränken“? Denn die finanziellen Mittel sind letztendlich immer knapp, und die Politik muss entscheiden, wo diese Mittel, also Steuergelder, eingesetzt werden.

Herr **Heger**: Ich will zwei kurze Fragen an Herrn Müller vom MVV richten. Wir hatten schon das Vergnügen, zumindest telefonisch das eine oder andere zu klären. Ich will das aber auch gern hier wiederholen und dann noch eine Anmerkung oder eine Anregung machen.

Die erste Frage: Im ländlichen Raum, so habe ich es verstanden, ist der Bus das Rückgrat für den ÖPNV. Ich habe aber auch das Bild in dem Vortrag von Frau Herget gesehen mit der Frage, ob der Bus außer dem Transport von Personen von A nach B vielleicht noch andere Funktionen übernehmen kann. Wir haben auf einem Bild gesehen, dass auch Kästen – ich vermute, zu Lebensmittelläden – transportiert wurden. Ist das auch ein Modell, Verkehre zusammenzuführen, indem man die Mitnahme von Fahrrädern und das Thema Logistik als eine Aufgabe sieht, die der ÖPNV übernehmen kann? Auch das Thema Sicherheit ist angeschnitten worden. Inwieweit ist, insbesondere in den Abendstunden, auch die Mitnahme einer Begleitperson geeignet, um Attraktivität zu schaffen?

Die zweite Frage betrifft das Thema Schülerverkehr und dessen Taktung und Finanzierung. Welche Auswirkungen hat der Schülerverkehr im Bereich des MVV?

Zum Schluss eine Anmerkung. In der Schweiz ist es möglich – diese Erfahrung habe ich jetzt mehrfach machen können –, mit finanziellen Mitteln ein Modell zu betreiben, das noch die letzte Hütte auf einem Berg in irgendeiner Weise an den ÖPNV anbindet. Daher meine Anregung, auf dieses Schweizer Modell, das das Thema Taktung in den Mittelpunkt gerückt hat, einen Blick zu werfen. Mehr als eine Anregung steht mir hier nicht zu.

Vorsitzender: In der Überzeugung, dass Sie alle auch Interesse am Vortrag von Herrn Holschuh haben, nun die Antworten. Wir fangen mit Frau Herget an. Bitte.

Frau **Dr.-Ing. Herget**: Sie hatten eine sehr anspruchsvolle Wegekette geschildert und gefragt: Wie soll das denn ohne Pkw gehen? Ich denke, es wird auch in Zukunft Wege gehen, für die der private Pkw das geeignete Fahrzeug ist, die nicht auf andere Verkehrsmittel verlagerbar sind, aber trotzdem effizienter gestaltet werden können, indem die vorhandenen Fahrzeuge stärker gemeinschaftlich genutzt werden. Die schwierigste Teilstrecke einer Wegekette bestimmt das Hauptverkehrsmittel. Aber wenn das mehrere Menschen betrifft, dann gibt es Möglichkeiten, da anzusetzen. Wenn es um die typischen Großeinkäufe einmal die Woche für den Familienhaushalt geht, dann lassen sich diese koordinieren mit Lieferbringdiensten oder gemeinsamen Fahrten.

Ihrem Eindruck, dass das rein planwirtschaftliche Instrumente wie in der DDR sind, möchte ich widersprechen. Aus meiner Sicht geht es eher um den Abbau von einseitigen Subventionen des Pkw und um echte marktwirtschaftliche Instrumente, die viel gerechter sind, weil ein Grundprinzip lautet: Wer viel benutzt, muss auch mehr für die Aufrechterhaltung zahlen. Mir geht es darum, dieses Grundprinzip stärker durchzusetzen. Mir geht es nicht um Verbote, sondern darum, dass diejenigen, die viel Kosten verursachen, auch Externe, dann auch mehr zahlen müssen.

Gegen Ende meines Vortrags hatte ich noch angesprochen: Es ist sehr wichtig, bei allen politischen Instrumenten eine Folgenabschätzung zu machen, wie die soziale Verteilungswirkung und die Umweltwirkung sind, damit beides gleichermaßen betrachtet wird.

Zum Thema „Sicherheit nachts“ besteht, denke ich, noch Forschungsbedarf, gerade wenn man an die mittel- und langfristige Zukunft mit autonomen Fahrzeugen und Shuttles denkt. Diese wären tatsächlich eine Art „Gamechanger“, weil man viel weniger Personalkosten hätte, beispielsweise bei On-Demand-Rufbussystemen für das Einsammeln. Aber die Schwierigkeit gerade in ländlichen Räumen ist das subjektive Sicherheitsempfinden, wenn ich allein in einem solchen Fahrzeug nachts auf der Landstraße fahre. Da gibt es noch viel Gesprächs- und Forschungsbedarf, um herauszufinden, was da an Unterstützung erforderlich ist. Da sehe die Problemlösung nicht nur in Überwachungskameras.

Herr Prof. **Ringat**: Wie erreiche ich die Menschen? Ich hatte das in meinem Vortrag darzustellen versucht. Die eine Herausforderung ist, mehr Busse und Bahnen zur Verkehrswende auf Straße und Schiene zu stellen. Die zweite – ebenso große, aber darüber hinaus mit vielen weichen Faktoren den Menschen gegenüber gelagerte – Herausforderung ist, bei den Menschen zu erreichen, dass sie den Schalter im Kopf umlegen, um dieses Angebot dann tatsächlich zu nutzen. Das wird heute noch viel zu wenig betrachtet. Da muss auch wissenschaftlich noch mehr geschehen. Wir versuchen mit Maßnahmen wie dem erwähnten Kundendialog in das Denken der Menschen einzudringen, dass wir genau wissen, wo wir deren Puls treffen. Man kann solche Dinge schon den Kindern in der Schule beibringen. Ich weiß nicht, ob Sie es wissen: Im RMV-Gebiet gibt es schon seit vielen Jahren die „Busschule“. Das ist eine ÖPNV-Fibel, die jeder Schulanfänger in Hessen erhält. Dazu werden auch Stunden in der Schule angeboten, die im normalen Unterricht mit verwendet werden, wie man Mobilität nutzen kann. Das ist nur ein Punkt; da gibt

noch viele weitere solche Aktivitäten. Wichtig ist, die Menschen zu erreichen. Nur mehr Busse und Bahnen einzusetzen ist zu kurz gesprungen.

Tarifveränderungen: Lieber Stefan Naas, im RMV erfolgt eine Tarifreform scheinbar seit etwa acht, neun Jahren, vielleicht sogar seit zehn Jahren. Scheibchenweise deshalb, weil wir risikominimierend mit den Einnahmen, die wir haben, auch wieder rechnen wollen, wenn wir den Tarif verändert haben. Wenn ich von heute auf morgen den Hebel umlege und nicht weiß, ob das funktioniert, dann bin ich sofort im Gesetz der großen Zahlen. Im RMV wird im Jahr ungefähr 1 Milliarde € eingenommen, und wenn ich mich nur um 1 % täusche, sind das schon plus/minus 10 Millionen €. Das schlägt dann doch sehr kräftig zu Buche. Deswegen spürt man das jetzt nicht mit einem Ruck, aber in diesem Zeitraum ist unheimlich viel geschehen.

Seinerzeit ist der Verbund so abgebildet worden, dass in den Waben, von denen du sprachst, vor Verbundgründung die meiste Mobilität jeweils stattgefunden hat. Das ist 25 Jahre her, und da muss man etwas ändern, weil heute die Mobilität nicht mehr nur in Waben und auch nicht mehr nur einem Verbund stattfindet, sondern per se. Darauf müssen wir uns einrichten. Da ist schon viel geschehen, beispielsweise die Einführung von Zwischenpreisstufen, damit der Sprung von einer Wabe zur anderen nicht so groß ist. Wir haben viele Flatrate-Lösungen eingeführt. 50 % der Bevölkerung im RMV hat die Möglichkeit, eine Flatrate zu nutzen. Bis zum Alter von sechs Jahren fahre ich frei, dann habe ich das Schülerticket, dann das Semesterticket, dann Jobtickets und dann das Senienticket. Im Grunde gibt es inzwischen von der Wiege bis zur Bahre Flatrate-Angebote. Den anderen 50 %, vor allem unseren Zeitkartenkunden – das hatte ich vorhin schon kurz dargestellt –, wollen wir jetzt mit dem Basispreissystem, beginnend ab Tarifwechsel 2022 auf 2023, auch einen ganz einfachen Zugang bieten. Wenn wir diesen einfachen Zugang noch mit dem elektronischen In/Out-System verbinden, wo ich gar nichts tun muss – ich sage einfach meinem Smartphone, dass ich ÖPNV-Kunde bin; ich werde im ÖPNV registriert und werde, wenn ich wieder draußen bin, abgeschaltet –, dann können wir dem Kunden eine individuelle Rechnung, wie man dies in anderen Bereichen – Gas, Strom, Wasser – auch kennt, für sein Mobilitätsverhalten erstellen, die er dann einmal im Monat bezahlt. Dieses Angebot werden wir in den nächsten zwei, drei Jahren unseren Kunden machen können. Ich denke, gerade mit dem neuen Tarifansatz wird generell spürbar sein, dass da wirklich etwas Neues kommt, und das ist schon in anderthalb Jahren der Fall.

Aber ich bitte um Verständnis: Die Tarifgestaltung ist der einzige Teil, den wir selber in der Hand haben. Da muss ich natürlich auf eine bestimmte Größenordnung kommen, weil ansonsten das, was ich an Zuschuss habe, nicht ausreicht.

Digitalisierung, Open Data hat ja wohl das letzte Mal – da war ich nicht da – hier auch eine Rolle gespielt, weil Andreas Kowol vorgetragen hatte. Man darf da nichts falsch verstehen. Open Data führen wir im Prinzip nur auf der Basis gepflegter Daten durch. Es gibt Menschen, die wollen immer an die sogenannten Urdaten. Was ist eine Urdate? Das ist das, was in unserem Fahrplan steht. Das kann man sich auch aus dem Fahrplan generieren. Aber wir bauen in unserer Region so viel, dass wir jeden Tag wechselnde Fahrpläne haben, manchmal sogar zweimal am Tag. Diese kann ich nur noch elektronisch in einer gepflegten Date ablegen. Wenn jetzt jemand unsere

Daten, also einen Verkehr im öffentlichen Personennahverkehr des RMV, verbeauskunftet – das kann er machen –, bekommt er über eine API-Schnittstelle – – Genau 127 Institutionen und Plattformen nutzen unsere API-Schnittstelle; jeden Tag haben wir Verträge darüber. Die können auf die Daten zugreifen, aber es sind gepflegte Daten. Da steht auch ganz konkret drin, welcher Bus denn nun wirklich fährt oder wie die Baustellensituation ist. Deswegen plädieren wir dafür, dass diese Daten immer in einem gepflegten Zustand den Kunden erreichen, weil ansonsten die Qualität der Daten einfach eine schlechte ist, die den Kunden dann eher von uns abstößt. Das ist ein einfacher Zusammenhang.

Wer viel einkauft und sich die Bierkästen nicht nach Hause liefern lässt, wie ich das mache, der muss halt mit dem Auto fahren, oder er fährt mit einem Lastenrad. Es gibt Leute, die das tun. Ich wohne in Offenbach auf der Hafensinsel. Die jungen Familien dort haben in der Regel zwei Lastenräder, und wenn die ihre Kinder abholen, sitzen in dem Kasten des einen Fahrrads die Kinder und in dem Kasten des anderen sind die Bierkästen.

(Zuruf: Beide werden geliebt!)

– Beide werden geliebt, natürlich. – Das machen heute schon viele Leute. Ich hatte ja gesagt, wenn wir Klimaziele erreichen wollen, müssen wir versuchen, das Mehr an Mobilität, das sich entwickelt, im Umweltverbund mit Fahrrad, mit Fußgängerverkehr, aber vor allem auch für den öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen.

Dieter Posch hatte heute schon im Vorgespräch gesagt, wir müssten uns hier eigentlich auch einmal über die Straßen unterhalten und nicht nur darüber, wie wir darauf den Verkehr bedienen. Wir brauchen Straßen, wir brauchen Brücken, die nicht zusammenbrechen usw., damit wir solche Dinge überhaupt vernünftig durchführen können. Was allein die Salzachtalbrücke uns jetzt an ÖPNV-Kunden kostet, das zahlt uns kein Mensch; das sind Einnahmeverluste ohne Ende. Wir haben trotzdem erhöhte Aufwendungen für Schienenersatzverkehre, für die Verstärkung der Ländchesbahn usw. Das Thema Infrastruktur ist und bleibt für mich das zentrale Thema.

Herr **Müller**: Ich habe mir notiert: Bus mit Güterlogistik, Herr Heger. Wir testen das bei uns gerade auf einer längeren Linie mit der Firma Kantus zusammen. Die gehört zur Hälfte der Hessischen Landesbahn, Strecke Fulda – Bebra – Kassel. Aber auch hier sind wir wie bei den Fragen, die wir vorhin hatten – Lieferung nach Hause etc. –, an den grundsätzlichen gesellschaftlichen Fragen. Wenn Amazon vorlebt: bei Bestellung bis 17 Uhr oder noch später ist das Bestellte schon am nächsten Morgen bis zu der und der Uhrzeit da, und wir dann sagen: du musst aber bei uns Rücksicht nehmen auf den Fahrplan oder auf das Umladen und dieses und jenes, dann wird das nur zum Teil angenommen. Deutschland ist eben in diese marktwirtschaftlichen Dinge eingebunden.

Jetzt will ich Herrn Naas noch kurz etwas zum Thema Daten sagen, weil mir das sehr wichtig ist. Ich will noch einen Blick auf das werfen, was wir tun. Wir haben in den letzten 20 Jahren oder in den letzten zehn Jahren mit außerordentlichem finanziellen Aufwand durch hessisches Geld und

durch Bundesgeld Datenstrukturen aufgebaut, die alle öffentlich finanziert sind und wo wir insbesondere mit Google Transit die Diskussion auch schon geführt haben, und das ist eine klassische Einbahnstraße: Gebt uns – wie Sie es eben auch sagten – die Echtzeitdaten live mit allem, also auch mit den Fehlern, die du, Knut, eben richtig beschrieben hast; die interessieren uns nicht, der Algorithmus wird es richten. Aber wenn wir sagen: „Das könnten wir uns sogar vorstellen, aber wir wollen auch eure errechneten Daten, die dann im Algorithmus zusammengefügt werden mit den vielen Google-Geräten, die wir alle hier haben, damit wir auch einen Vorteil davon haben, nämlich diese Informationen des Verkehrsflusses zu bekommen“, dann lautet die Antwort: „Nein, machen wir nicht.“ Da sage ich als Verbund: Wenn wir Multimillionen ausgeben, damit unsere Systeme optimal funktionieren, und wir keine Vernetzung mit diesen Daten hinbekommen, dann ist das ein Problem. – Wir werden diese Daten herausgegeben, genau wie es Knut Ringat beschrieben hat. Wir sind ja dazu verpflichtet. Wir werden dort sehr viele Daten hineingeben. Aber man muss auch in unserer Struktur auf unsere Mittel hinweisen, die wir quasi im Einbahnstraßenprinzip herausgeben müssen.

Dritter Punkt: Schülerverkehr, Taktung. Wir haben bei uns im Werra-Meisner-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg einiges mit dem Schülerverkehr zusammengeführt. Wir konnten zwar nicht die von dir genannten 25 %, aber einen relevanten Anteil in den letzten Jahren umsetzen. Es funktioniert aber nur, wenn staatliches Schulamt, kommunale Schulabteilung, lokale Nahverkehrsgesellschaft und NVV an einem Strang ziehen. Wenn schon das staatliche Schulamt nicht Lust auf Ärger mit den Schulleitungen hat, dann funktioniert das nicht.

Zu der Taktung eine wichtige Information: Das ist die wesentliche Erkenntnis aus der Gründung der Verkehrsverbünde: Wir haben damals den getrennten Schülerverkehr und den getrennten Pendlerverkehr zusammengepackt und haben diese Effizienzen gehoben. Das hat uns ganz enorm in der damaligen Zeit weitergebracht. Da gilt es jetzt weiterzudenken.

Vorsitzender: Vielen Dank für die Fragen und die Antworten.

Nun, lieber Rüdiger Holschuh, gehört das Mikrofon endlich dir mit knapp anderthalb Stunden Verspätung. Aber du hast lange genug hier in diesem Gremium im Landtag gesessen und weißt, wie das ist. Wichtig ist, dass wir Informationen bekommen. Wir leben letztendlich davon. Insofern freuen wir uns jetzt auf deine Informationen. Das Mikrofon gehört dir.

Herr **Holschuh:** Schön, wieder einmal hier an diesem Pult zu stehen. Ich hoffe, dass mein Vortrag für Sie so interessant ist, dass Sie daraus etwas für Ihre Enquetekommission mitnehmen können.

Ich habe meinen Vortrag so aufgebaut, dass ich am Anfang etwas zu der allgemeinen Verkehrssituation und der Lage des Odenwaldkreises sage, wobei Prof. Ringat – wir im Odenwaldkreis sind Teil des RMV – hier schon viel zu der allgemeinen Struktur gesagt hat. Ich will aber speziell auf den Odenwaldkreis eingehen und danach Ihnen die Überlegung nahebringen, warum wir uns

überlegt haben, gerade in den lokalen Verkehren besonders aktiv zu werden, und will Ihnen dann am Beispiel des Themas „garantiert mobil!“ zeigen, wie wir versuchen, das umzusetzen. Frau Dr.-Ing. Herget hat „garantiert mobil!“ schon erwähnt. Ich glaube, das kann ein ganz spannendes Thema auch für die Enquetekommission sein.

Präsentation Herr Holschuh siehe Anlage – Folie 1

Dass es jetzt anderthalb Stunden gedauert hat, bis ich hier am Pult stehe, hat den Vorteil gehabt, dass Sie sich anderthalb Stunden den Odenwaldkreis hier links und rechts von mir anschauen konnten und sehen konnten: Wo liegt denn der Odenwaldkreis überhaupt? Wenn wir in Hessen vom ländlichen Raum reden, reden wir sehr oft von Nordhessen, manchmal auch über Mittelhessen, aber ganz selten über diesen kleinen Fleck Odenwald, den es im Süden auch noch gibt. Wir sind zu 100 % ländlicher Raum. Ich habe Ihnen die Rahmendaten in der Präsentation aufgeschrieben: weniger als 100.000 Einwohner, kein Autobahnanschluss. In den Siebziger-, Achtzigerjahren wurde diskutiert, hier eine Autobahn zu bauen; es ist aber, wie wir heute finden, ganz gut, dass es hier keine gibt. Es gibt auch andere Möglichkeiten, die Anbindung an die Ballungsräume herzustellen. Das ist eine sehr herausfordernde Aufgabe, die wir uns in den letzten Jahren gestellt haben.

„Wir“ heißt: Ich stehe heute vor Ihnen für die Interessengemeinschaft Odenwald, einen Verein, der vor über 60 Jahren gegründet wurde und der, wie der Name schon sagt, die Interessen des Odenwaldkreises in die Politik bringen möchte. Da es den Verein nach 60 Jahren noch gibt, haben wir es wohl in den letzten 60 Jahren noch nicht ganz geschafft, den Odenwaldkreis in den Köpfen ganz nach vorn zu bringen. Vielleicht kann ich heute einen Beitrag dazu leisten, das zumindest im Bereich Verkehr zu tun.

Die Besiedlung des Odenwaldkreises ist in der Struktur sehr unterschiedlich. Sie sehen an den Punkten, wie die Kommunen verteilt sind. Sie sehen ganz im Süden die vor drei Jahren neu gegründete Stadt Oberzent, die drittgrößte Stadt in Hessen, leider nur flächenmäßig: 10.000 Einwohner bei einer Fläche von über 160 qkm, geprägt von Dörfern mit 300, 400 Einwohnern, auch einmal an die 1.000 Einwohner, aber total kleinteilig und deshalb schwierig an den öffentlichen Personennahverkehr anzubinden. Im Osten grenzt Bayern, im Süden Baden-Württemberg an den Odenwaldkreis. Prof. Ringat kann auch ein Lied davon singen, wie man über solche Ländergrenzen hinweg Verkehre organisiert. Das ist eine besondere Herausforderung. Und damit nicht genug: Im Westen ist die Bergstraße in einem anderen Verkehrsverbund organisiert. Auch das macht die Aufgabe besonders interessant.

Folie 2

Ich habe Ihnen hier die Definition des Deutschen Landkreistags von „Mobilität im ländlichen Raum“ notiert: „Mobilität und Erreichbarkeit sind unverzichtbare, grundlegende Voraussetzungen für gesellschaftliche Teilhabe, Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand.“ Da erzähle ich Ihnen mit Sicherheit nichts Neues. „Erfordernis eines flächendeckenden verfügbaren, leistungsfähigen, erschwinglichen und nutzerorientierten Mobilitätsangebots“: Hier wird versucht, alles in die Formulierung hineinzupacken.

Wie das dann vor Ort aussieht, ist die Aufgabe von lokaler Politik. Vorhin ist hier angekommen: „Kommunalpolitik muss sich kümmern.“ Klar; wer denn sonst? Jeder, der kommunalpolitisch aktiv ist, weiß, dass er natürlich für seine Region ganz individuell kämpfen muss. Das tun wir ständig. Das haben wir in den letzten Jahren, was Mobilität betrifft, insbesondere bei der Odenwaldbahn getan. Diese stand Ende der Neunzigerjahre vor dem Aus und sollte durch Busse ersetzt werden. Es bedurfte großer Anstrengung der Politik gemeinsam mit dem Verkehrsverbund, diese Strecke zu erhalten. Der Erfolg zeigt sich: Wir haben einen enormen Zuspruch auf dieser Schienenstrecke. Ich bin froh, dass im letzten Jahr die Erbacher Erklärung gemeinsam vom Ministerium, von Verkehrsverbänden und von lokaler Politik abgegeben wurde, dass man diese Strecke auch in die Zukunft entwickelt und zwei Kreuzungsbahnhöfe schafft, die eine höhere Taktung und eine höhere Leistungsfähigkeit ermöglichen. Das ist eine Achse, die als Basis sehr wichtig ist.

Wir sind auch nicht „verschont geblieben“ – im positiven Sinne – von den XBuslinien. Im Gersprenztal – das sind auf der Folie 1 die drei Punkte links: Brensbach, Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim – gibt es noch eine ganz alte Schienenstrecke zumindest bis Groß-Bieberau, zu der in einer Machbarkeitsstudie untersucht wird, ob sie wiederbelebt werden könnte. Aber der RMV hat mit der XBuslinie sehr schnell etwas umgesetzt, was leistungsfähig ist und was das Gersprenztal nach Darmstadt hin anbindet, ohne dass man das langfristige Ziel der Überprüfbarkeit einer Wiederbelebung der Schienenstrecke aus dem Auge verliert.

Folie 3

Die Realität. Wir haben heute sehr viel über den öffentlichen Personennahverkehr gehört und gesehen. Ich habe Ihnen dieses Chart mitgebracht, weil das auch bei uns in der politischen Diskussion für großes Erstaunen sorgt. Im Odenwaldkreis finden 5 % des Verkehrs im öffentlichen Personenverkehr statt; 71 % sind Pkw- und Individualverkehr. Da war der Anspruch der Politik, zu überlegen: Wie können wir dieses Verhältnis auf Dauer verändern? Wie können wir mehr Leute zum öffentlichen Personenverkehr bringen? Wenn man dann noch bedenkt, dass im öffentlichen Personennahverkehr 80 % Schülerverkehre sind, erkennt man: Der normale Bürger, der nicht Schüler ist, sondern mit seiner Familie im Odenwaldkreis lebt, ist nicht der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs. Welche Angebote können wir schaffen, damit dieser ganze normale Bürger im Odenwaldkreis diesen öffentlichen Personennahverkehr nutzt?

Folie 4

Die Situation hat sich jetzt in Corona-Zeiten verschärft; darauf ist heute schon verschiedentlich eingegangen worden. Sogar diejenigen, die wir in den letzten Jahren mühsam vom Auto in den Bus bekommen haben, haben jetzt wieder auf ihr privates Fahrzeug zurückgegriffen. Denn im ländlichen Raum hat jeder Haushalt – so viel kann man pauschalisieren – mindestens ein Fahrzeug, wenn nicht sogar zwei. Ohne eigenes Fahrzeug funktioniert vieles nicht. Deshalb muss man überlegen: Wie kommt man an die 71 %, die den Individualverkehr nutzen, heran?

Da haben wir uns zwei Leitsätze in der Politik überlegt: Zum einen muss die öffentliche Mobilität individueller werden. Der klassische Bus, der drei Minuten nach neun an einer Haltestelle abfährt – was man sich gut merken kann –, erfüllt nicht immer den Anspruch, den man hat. Andererseits

haben wir jede Menge individuelle Mobilität im Odenwaldkreis. Ich sprach eben von den ein oder zwei Fahrzeugen, die pro Haushalt zur Verfügung stehen. Wie kann ich diese in diesem System nutzen? Denn sie sind schon da, sie sind schon angeschafft.

Folie 5

Das hat dazu geführt, dass wir unsere Nahverkehrsgesellschaft, die Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG), beauftragt haben: Macht euch doch mal Gedanken, entwickelt etwas, das genau diese beiden Punkte berücksichtigt. Peter Krämer – der eine oder andere von Ihnen kennt ihn –, der Leiter der Abteilung ÖPNV bei der Odenwald-Regional-Gesellschaft, seit Jahren ein ausgesprochener Fachmann in diesem Bereich, hat sich mit seinem Team darangemacht und hat dieses „garantiert mobil!“, von dem wir heute schon auszugsweise gehört haben, in den Markt zu implementieren versucht.

Folie 6

Worum geht es? Es geht darum, dass man zum einen die Verkehre, die es schon gibt, also den öffentlichen Personennahverkehr mit dem RMV und den lokalen Verkehren zusammen im normalen klassischen Busverfahren mit der entsprechenden Taktung, aber auch mit den Rufbussen, die Sie sicher alle kennen, als Basis nimmt und darauf andere Möglichkeiten aufsetzt, die der Fahrgast bei Bedarf nutzen kann, und das am besten zu den ihm garantierten Zeiten, auf die er einen Anspruch hat.

Folie 7

Das hat dazu geführt, dass wir uns für ein On-Demand-System entschieden haben. Ich sage später noch etwas dazu, weil verschiedentlich auch Kritik angeklungen ist: Wer nutzt das denn überhaupt? Wer kann das nutzen? Ist das für jede Altersklasse geeignet? Wir haben es mit dem Informations- und Buchungssystem „IBS-Odenwaldmobil.de“, glaube ich, ganz gut geschafft, eine Lücke zu schließen. Wir greifen auf die angesprochenen Daten des RMV zurück; das ist ganz klar. Diese Basis braucht man natürlich.

Aber wir wollen diese verknüpfen mit der Möglichkeit, dort individuell Fahrten anzubieten. Der Einzelne, der ein Fahrzeug hat und weiß, dass er morgen von A nach B fährt, kann diese Fahrt einstellen, und Gäste können sich für diese Fahrt zubuchen. Das ist also die klassische Mitfahr-App, wenn man so will, die man auch aus größeren Verfahren kennt.

Aber zwischen dem klassischen Bus und einer solchen Mitfahrgelegenheit ergibt sich eine große Lücke. Diese ist individuell abzudecken, damit man zu einer garantierten Zeit an einem bestimmten Ort sein kann. Also z. B. den Arzttermin oder den Besuch, der zu einem bestimmten Termin bei der Verwandtschaft oder wo auch immer stattfinden muss, diese konkreten individuellen Ansprüche, wo ich eine gewisse zeitliche Vorgabe habe und wo ich mich nicht in den klassischen Bus setzen will, haben wir beim Thema „garantiert mobil!“ versucht abzudecken mit taxOMobil-Fahrten. Ich erkläre das noch genau und habe auch ein Preisbeispiel mitgebracht, will aber nicht verschweigen – schon gar nicht in diesem Hause hier –, dass natürlich die Entwicklung eines

solchen Systems Geld kostet und dieses System nicht ohne Zuschuss des Landes hätte entstehen können. Die Odenwald-Regional-Gesellschaft hat vom Land zur Entwicklung dieses Systems 500.000 € bekommen und zwei Mobilitätsberater, die mit diesem System übers Land ziehen und zu erklären versuchen, wie das funktioniert, und zwar in allen Altersgruppen. Ich glaube, das ist sehr wichtig. Wir haben vorhin davon gesprochen: Der Zugang zu den Medien ist für viele noch eine Schranke. Diese muss man abbauen, und man kann sie nur abbauen, indem man Beispiele zeigt, einfache Erklärungen bringt, in die Seniorenclubs und in die Beratungsstellen geht und dort von Angesicht zu Angesicht den Menschen solche Angebote näherbringt.

Folie 8

Drei Schritte führen einen über das Buchungsportal zu der Fahrt. Es gibt eine ganz einfache Eingabemaske, in der ich eingabe, von wo ich starten möchte und wo ich hinmöchte. Ich bekomme dann – das sehen Sie in dem zweiten Schritt – hierarchiefrei verschiedene Möglichkeiten angezeigt, z. B. die Fahrt, die eingestellt wurde von jemandem aus dem Ort, der zur gleichen Zeit irgendwohin fährt. Da kann ich mich auf diese Fahrt mit buchen; ich kann aber auch eine taxOMobil-Fahrt über dieses System buchen oder auch den klassischen Bus, und das Ganze darüber auch bezahlen.

Folie 9

Die App ist kostenlos downloadbar. Das kennen Sie aus entsprechenden Stores. – Sie sehen hier, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt, vom Startpunkt zum Zielpunkt zu kommen. Aber das jetzt nicht im Einzelnen darzustellen würde sicher zu weit führen; das können Sie sich dann im Internet anschauen.

Folie 10

Auf das taxOMobil möchte ich besonders eingehen, weil das, glaube ich, die Besonderheit bei all den On-Demand-Systemen ist, die schon auf dem Markt sind. Der Punkt ist, dass ich als Bürger, als Nutzer, als Kunde sagen kann: Ich möchte um 9 Uhr da und da sein. Ich habe ein bestimmtes Fahrtziel zu einer persönlichen Wunschzeit, und das kann nicht abgedeckt werden durch den öffentlichen Personennahverkehr oder durch ein Mitfahrangebot, sondern das ist eine garantierte Buchung.

Wir haben vorhin über Geld gesprochen. Die lokalen Verkehre werden vom Odenwaldkreis mit entsprechenden Zuschüssen bezahlt. Uns als Politiker im Odenwaldkreis war klar: Wir können da nicht noch mehr stemmen; wir können nicht noch mehr Geld in das System geben. Wie bekommen wir den Spagat hin, ein solches Angebot zu schaffen, das für die öffentliche Hand nicht noch mehr Kosten verursacht, aber auch für den Bürger bezahlbar bleibt?

Folie 11

Das ist uns mit dem taxOMobil gelungen. Wir haben die Taxiunternehmen im Odenwaldkreis angesprochen und mitgenommen; denn es bringt nichts, solche Systeme zu implementieren,

ohne die lokalen Taxianbieter mit ins Boot zu nehmen. Wir haben mit diesen entsprechende Verträge gemacht. Eine solche taxOMobil-Fahrt erfolgt immer adressgenau von Haustür zu Haustür. Auch der vorhin angesprochene Einkauf ist auf diese Weise möglich, weil auch Gegenstände mittransportiert werden können.

Die Tarife setzen sich aus drei Komponenten zusammen: Der ÖPNV-Grundtarif, wie wir ihn im RMV kennen, ist immer zu bezahlen. Dazu kommt ein entfernungsabhängiger Zuschlagspreis, der davon abhängt, was die Taxifahrt theoretisch kostet. Beides zusammen ergibt die Fahrkosten. Das ist ein rabattierter, ausgehandelter Preis für das Taxiunternehmen; sonst könnten Sie sich ja gleich ein Taxi bestellen. Es ist also ein vergünstigter Preis. Damit haben Sie zu einer garantierten Zeit eine Fahrt über dieses Buchungssystem organisiert.

Aber das kann auch ganz schön ins Geld gehen. Mit Taxifahrt plus ÖPNV-Preis sind Sie bei einer Standardfahrt locker bei vielleicht 23 oder 23 €. Das ist nicht das Ziel der Sache. Wir haben deshalb mit den Städten und Gemeinden im Odenwaldkreis Verhandlungen geführt. Dort gibt es – das ist eine neue Schöpfung von Mitteln für den öffentlichen Personennahverkehr – für den lokalen Verkehr, den es bisher nicht gab, eine entsprechende Subventionierung. Das ist die dritte Komponente.

Folie 12

Ein Preisbeispiel: Von Kortelshütte – einem schönen Dorf mit ca. 350 bis 400 Einwohnern ganz im Süden des Odenwalds, fast an der Grenze zum Neckar – wird eine taxOMobilfahrt nach Beerfelden – das ist die Kernstadt von Oberzent – gebucht. Für diese Strecke beträgt der normale Busfahrpreis nach RMV-Tarif 3,35 €. Die taxOMobil-Fahrt kostet 7,35 € – allerdings dann von der Haustür zu dem konkreten Ziel –, weil die Stadt Oberzent die Mobilitätsprobleme ihrer Bürger kennt und den Fahrpreis mit 75 % bezuschusst. Nur so kommt man auf einen adäquaten Preis.

Es gibt noch verschiedene Möglichkeiten, diesen Preis zu rabattieren. Wenn man diese Fahrt sehr frühzeitig anmeldet, gibt es einen Frühbucherrabatt. Wenn sich noch eine andere Person auf diese Fahrt zubucht, reduziert sich der Preis nochmals.

Damit ist man im konkurrenzfähigen Bereich zu dem individuellen Verkehrsmittel Auto, das vor der Tür steht. Es geht ja darum, die Konkurrenz dazu herzustellen. Ich glaube, das gelingt mit solchen rabattierten Preisen.

Allerdings – das muss ich auch sagen – muss man sich schon damit beschäftigen. Es ist nichts, was einem in den Schoß fällt, sondern ich muss als Bürger ein Interesse daran haben, meinen individuellen Verkehr anders zu gestalten als mit dem eigenen Fahrzeug vor der Haustür. Dieser Anspruch muss auch beim Bürger vorhanden sein. Und das braucht seine Zeit. Jemand, der 30, 40 Jahre sein Auto benutzt hat, wird nicht automatisch auf die Idee kommen: Der Odenwaldkreis bietet jetzt ein tolle Möglichkeit; ich mache jetzt nur noch taxOMobil-Fahrten. Da muss auch ein Umlernprozess stattfinden. Das geht – das ist hier auch angeklungen – nur langsam.

Viele ältere Menschen wollen sich ein Auto nicht mehr leisten, wollen aber trotzdem garantiert mobil unterwegs sein, um ihre individuellen Reisebedürfnisse zu decken, aber auch Einkäufe, Arzttermine usw. zu erledigen. Da haben wir jetzt mit dem Odenwaldkreis und der Odenwald-Regional-Gesellschaft die Regelung geschaffen, dass man seinen Führerschein bei der Zulassungsstelle abgeben kann und dann für drei Jahre kostenlos das Seniorenticket des RMV bekommt. Damit fällt bei den taxOMobil-Fahrten auch der Grundtarif weg, und ich kann in dem hier dargestellten Preisbeispiel anstatt für 3,35 € mit dem Bus – zu festen Fahrzeiten mit vielen Leuten, was ich vielleicht nicht mag – für 4 € von Haustür zu Haustür fahren. Da besteht eine Konkurrenzsituation, die den Bürger jetzt nicht überstrapaziert.

Solche Maßnahmen funktionieren nicht in einem Standardpauschaltarif, sondern da kommt es immer auf die jeweiligen Besonderheiten an. In kleinen Kommunen gibt es keine Straßenbahn, die alle 15 Minuten vor der Haustür hält, sondern in dem Dorf Kortelshütte besteht vielleicht alle zwei Stunden eine Versorgung mit dem Rufbus. Daher ist eine taxOMobil-Fahrt ein riesiger Sprung in der Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Folie 13

Ich möchte zum Schluss noch auf das Thema „Jedermann-Fahrten“ eingehen, also die Fahrten, die jeder Bürger anbieten kann. Wir haben uns im Vorfeld viele Gedanken gemacht, auch von politischer Seite aus viele gordische Knoten zu durchschlagen, damit eine solche Fahrt keine gewerbliche Fahrt ist. Die Uber-Problematik kennen Sie aus Ihren Fachbereichen. Wenn jemand eine Fahrt angeboten hat und jemanden mitnimmt, erhält er eine Entschädigung von 12 Cent pro Kilometer. Die Vergütung erfolgt über die App. Das ist nicht das Problem.

Aber Sie kommen im ländlichen Raum wie bei vielen Problemen immer wieder an den gleichen Punkt: Es kommt auf die Zahl der Köpfe an. In einer 350-Einwohner-Gemeinde gibt es einfach nicht genügend Köpfe, die Fahrten anbieten, um ein entsprechendes Angebot zu schaffen. Wir haben vorhin gesehen, wer denn überhaupt Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr nutzt. Wenn Sie morgens um 9 Uhr eine Fahrt brauchen, dann ist der sogenannte „Match“, dass jemand auch gerade um 9 Uhr eine Fahrt anbietet, umso weniger wahrscheinlich, je weniger Einwohner der Ort hat. Das macht solche Mitnahmeangebote immer sehr schwierig. Es funktioniert oftmals in einem Dorf viel einfacher, in dem der Nachbar seinen Nachbarn kennt und jede Woche mittwochs die Oma zum Einkaufen mitnimmt. Das ist das, was im ländlichen Raum noch am besten funktioniert: Nachbarschaftshilfe, miteinander leben, miteinander auskommen, sich kümmern um den anderen. Dazu gehört auch, sich um Mobilität zu kümmern.

Trotzdem ist es einen Versuch wert, Mitnahmefahrten von jedermann anzubieten. Aber bei allem Jubel, den man um diese Idee veranstalten kann, ist diese nicht so erfolgreich, wie man sich das vielleicht verspricht, wenn man das am grünen Tisch erfindet und denkt: Das wäre super, wenn man diese Verträge abschließt. Der eine oder andere macht das dann, aber das ist sehr begrenzt erfolgreich – um es positiv auszudrücken. Nichtsdestotrotz gibt es dieses Angebot, und in dem einen oder anderen Fall hilft es, zusätzliche Mobilität zu schaffen.

Folie 14

Ich habe ganz zum Schluss die wichtigsten Details zusammengefasst. Das System „garantiert mobil!“ im Odenwaldkreis umfasst die gesamte Wegekette von der Haustür bis ans Ziel. Es besteht eine Garantie, dass die Fahrt auch tatsächlich stattfindet. Das ist für den Nutzer sehr wichtig, wie wir bei allen Gesprächen mit denen, die derzeit individuellen Verkehr betreiben, immer wieder gehört haben. Es gibt auch eine Fahrtzielgarantie, dass man, wenn ein Bus ausfällt, eine entsprechende Fahrt angeboten bekommt, sodass diese Busfahrt auf jeden Fall garantiert ist, egal, was passiert. Wir haben ein einheitliches Beförderungsentgelt, basierend auf dem Verbundtarif. Das Handyticket kann genutzt werden. Wir haben private und gewerbliche Mitnahmefahrten in dieses System integriert.

Das ist nichts, was man von heute auf morgen als riesigen Erfolg verkaufen kann, sondern das ist eher ein langer Weg. Aber es ist ein guter Weg, durch den wir eine deutliche Qualitätsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum bekommen. Ich denke, der Odenwaldkreis hat diesen Weg ganz gut beispielhaft aufgezeigt. Wir sind gespannt, ob das System in anderen Regionen Anklang findet. Wir sind gern bereit, dazu Auskünfte zu liefern.

Folie 15

Ich habe Ihnen deshalb auf der letzten Folie – Sie bekommen ja auch die Präsentation – den Kontakt zu unserer Odenwald-Regional-Gesellschaft angegeben. Da können Sie gern nachfragen. Wir kommen auch gern zu Ihnen in die Region und stellen das System dort vor. Peter Krämer oder Stefan Reinhardt, die beide bei der Odenwald-Regional-Gesellschaft in diesem Bereich zuständig sind, machen das sehr gern.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und bleibe für Ihre Fragen gern noch da, auch wenn ich unter Zeitdruck stehe.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holschuh.

Da Herr Wickmann abgesagt hat, kommen wir gleich zur Fragerunde.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Das war ein sehr spannendes Beispiel, das Sie uns da von der OREG vorgestellt haben. Ich habe ein paar technische Nachfragen.

Das eine ist etwas ganz Profanes. Darf man nur innerhalb der gleichen Kommune mit dem taxO-Mobil unterwegs sein, oder darf das Ziel im ganzen Odenwaldkreis liegen?

Wie sieht es mit der Nachfrage aus? Wie oft wird es genutzt? Wer nutzt es? Nutzen es auch Touristen? Der Odenwald ist ja ein beliebtes Ausflugsziel für Bewohner des Rhein-Main-Gebiets.

Und die Frage der Kosten, der Finanzierung. Sie haben angedeutet, wie teuer es ist, wie hoch der Zuschussbedarf ist. Aber Sie haben keine Zahlen genannt. Mich würde interessieren, ob Sie dazu etwas preisgeben wollen.

Herr Prof. **Dr. Monheim**: Ich möchte nur kurz auf den historischen Hintergrund hinweisen. Wir haben bis in die Fünfzigerjahre eine durchschnittliche Pkw-Besetzung von 3,7 Personen im ländlichen Raum gehabt. Der ländliche Raum war der am wenigsten motorisierte Raum in Deutschland. Deswegen war da Mitnahme auf Nachbarschaftsbasis absolut verbreitet. Auf dieser Fährte muss man jetzt fortschreiten.

Die Chinesen, die im Bereich der Digitalisierung weit voran sind, haben Hunderte von Millionen täglicher Mitnahmen im Pkw, weil es in China eine App gibt, bei der du auf einen Knopf drückst, und zwei Minuten später nimmt dich jemand mit.

Also wir brauchen staatliche Regulierung: Wer darf was, und wie wird das tarifiert? Und es darf nicht gewerblich sein.

Da steckt ein Riesenpotenzial. Deswegen finde ich Ihr Beispiel wunderschön. Aber es wird so sein wie immer in Deutschland: In 40 Jahren haben wir das dritte Beispiel und in 70 Jahren das fünfte Beispiel. Wir sind extrem träge bei diesen Innovationen.

Herr **Holschuh**: „Odenwald – garantiert mobil!“ und das „taxOMobil“ funktioniert nur innerhalb des Odenwaldkreises, geht also nicht über die Kreisgrenzen hinaus. Es geht immer von dem Weiler, von der kleinen Ortschaft zu dem Unterzentrum oder zum Mittelzentrum Erbach/Michelstadt, also immer dahin, wo ein besseres öffentliches Personennahverkehrsangebot besteht, z. B. die Odenwaldbahn oder ein Bus, der eine höhere Taktung hat.

Nehmen wir das dargestellte Beispiel Kortelshütte – Beerfelden. In Beerfelden als Unterzentrum gibt es ein paar Supermärkte und mehrere Ärzte. Dort kann ich von dem kleinen Ort Kortelshütte garantiert zu meinem Arzttermin hinfahren und auch wieder zurückfahren.

Es geht leider nicht über die Grenzen des Kreises hinaus. Das ist systembedingt. Aber dazu gibt es vielleicht von Prof. Ringat das On-Demand-System, das über den RMV hinausreicht.

Hauptnutzer sind im Moment Senioren. Wir arbeiten aber auch für den Odenwald an einer Card, wie man sie aus vielen touristischen Gebieten kennt. Mit dieser Odenwald-Card kann man dann diese Systeme nutzen zu Tarifen, die über die Beherbergungsbetriebe, Tourismusverbände usw. gezahlt werden.

Die Finanzierung ist, glaube ich, deutlich geworden. Die Voraussetzung des Odenwaldkreises war, dass es nicht mehr kosten darf. Das kostet den Odenwaldkreis außer ein paar Management-

kosten und den Entwicklungskosten, die da angefallen sind, nichts im dauerhaften Betrieb, sondern die Kosten sind über Verträge mit den Taxiunternehmen rabattiert, oder die Kosten sind weitergegeben an die Städte und Gemeinden, die den Fahrpreis individuell bezuschussen können. Oberzent übernimmt 75 % der Kosten.

Da das System jetzt erst anläuft, muss man die Kosten im Blick behalten. Wenn jeder zweite Odenwälder das System nutzt, werden die Städte und Gemeinde sagen: Das können wir nicht weiter so bezahlen. Das ist klar. Wenn dauerhaft mehr Leute das nutzen werden – was wir alle hoffen –, dann müssen wir uns auch noch andere Finanzierungslösungen seitens des Odenwaldkreises überlegen.

RMV-Grundtarif plus Zuschlagstarif, den der Kunde zahlt, plus Abschläge durch Rabattsystem der Städte und Gemeinden – das sind die Finanzierungskomponenten.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich möchte nochmals den Fokus auf das Thema „Versorgungssicherheit im ländlichen Raum“ richten, das ich schon in einer Frage formuliert hatte. Das Auto hat einen hohen Stellenwert, weil es die Sicherheit bietet, dass ich mobil sein kann. Wie ich das Odenwälder Modell verstanden habe, zielt man genau darauf. Wir geben eine Sicherheit auf eine Versorgung, auf eine Mobilität, um langsam einen Umstieg zu erreichen und sich sozusagen vom Auto zu entwöhnen. Es wird eine Sicherheit geboten, die der bei Benutzung des Autos nahesteht.

Ein sehr systematischer Ansatz ist, dabei die Taxen einzubeziehen. Wir reden oft über Busse und Bahnen, aber die Taxen spielen nur nebenbei eine Rolle. Im Odenwaldkreis wurden die Taxen in die Debatte einbezogen. Das ist nicht überall so strukturiert und systematisch der Fall gewesen. Oftmals wird ein Ausbau des ÖPNV von dem einen oder anderen Branchenvertreter mit dem Argument abgelehnt: Ihr wollt uns nur Arbeit wegnehmen, die wir als Taxigewerbe organisieren. Wie da die Diskussion lief, das finde ich einen ganz spannenden Ansatz.

Herr **Holschuh:** Die garantierte Verlässlichkeit des Systems war in allen Gesprächen, die wir mit den 71 % Individualnutzern hatten, die wir befragt haben und die ihre Ansprüche gestellt haben, der herausragende Punkt. Ausschlaggebend war, sagen zu können: Ich möchte am Dienstagmorgen an ein bestimmtes Ziel fahren, und es muss garantiert sein, dass ich zu einer bestimmten Uhrzeit dort ankomme. Diese Individualität, die im öffentlichen Personennahverkehr mit viel Vorlauf, mit viel Wartezeiten, mit viel Zeitaufwand, den ich in einen vielleicht nur kurzen Arztbesuch investieren muss, verbunden ist, war der hohe Anspruch bei der garantierten Anbietung solcher Fahrten. Je mehr man auf Allgemeinheit achten muss und zu wenig Individualisierung abbilden kann, desto weniger wird es angenommen.

Natürlich gab es die angesprochene Diskussion. Natürlich haben die Busunternehmer es lieber, wenn man noch eine Linie auf einer Strecke anbietet, die fahrplanmäßig befahren wird und wo man feste Kosten für den Bus bezahlt. Natürlich hatten die Taxiunternehmer am Anfang Angst,

dass ihnen Kunden wegbrechen. Aber weder das eine noch das andere ist eingetreten. Wir haben nach wie vor ein Grundgerüst über den Nahverkehrsplan, den der Odenwaldkreis abbildet und der mit den Verkehrsunternehmen, die sich bewerben, abgestimmt ist, sodass eine Grundbasis vorhanden ist. Andererseits haben die Taxiunternehmer sehr schnell gemerkt, dass sie einen Zugewinn von neuen Kunden haben, die sie vorher gar nicht auf dem Schirm hatten und die dann auch in Zukunft solche Systeme nutzen. Plötzlich war das auch für sie eine Win-win-Situation, und die Ängste konnte man damit abbauen. Die Mitnahmefahrten sind nicht so explodiert – ich habe das sehr kritisch angemerkt –, dass jetzt das Taxi wegfällt. Nach wie vor wird der öffentliche Personennahverkehr gerade in den Zeiten, wo keine Busse mehr fahren, wo keine Mitfahrgelegenheiten mehr da sind, z. B. nach 22 oder 23 Uhr, noch mit Taxis zum klassischen Tarif abgewickelt.

Vorsitzender: Herr Holschuh, vielen Dank. Ich hoffe, Sie kommen noch pünktlich zu Ihrem Anschließstermin. Mobilitätsgarantie und Qualität, zwei Dinge, von denen wir heute schon oft gehört haben und die natürlich miteinander verquickt sind, werden hier sehr deutlich. Vielen Dank für Ihre Ausführungen.

(Beifall)

Wir machen gleich weiter mit dem nächsten Anzuhörenden. Das ist Herr Hinrich Brümmer, Business Development Manager bei Mobility & Rail, Ramboll, Berlin. Er ist zurzeit verantwortlich für die Geschäftsentwicklung national wie international in den Bereichen Heavy Rail und Smart Mobility sowie die Leitung des Bereichs Infrastrukturplanung Schiene in Deutschland. – Schön, dass Sie bei uns sind, Herr Brümmer. Das Mikrofon gehört Ihnen.

Herr **Dipl.-Ing. Brümmer:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung, Ihnen heute hier einiges aus unserer Sicht vorzustellen. Sie haben einen Fragenkatalog übermittelt, der ein ziemlich weites Feld umspannt. Darüber könnte ich sicherlich noch länger als 20 Minuten reden. Vielleicht ergibt sich dazu nachher die Möglichkeit in der Fragerunde.

Präsentation Herr Dipl.-Ing. Brümmer siehe Anlage – Folie 2

Ich will mich auf die Themen „On-Demand-Verkehre“, „Herausforderungen bei der Einführung von On-Demand-Verkehren“ und „Alternative Finanzierungsformen“ konzentrieren. Vieles von dem, was ich hier vorstellen oder anreißen werde, ist heute schon – so ist das, wenn man relativ spät zu seinem Vortrag kommt – angesprochen worden.

Folien 3 bis 8

Die Firma, die ich repräsentiere, ist ein Beratungs-, Ingenieur- und Architekturunternehmen mit skandinavischen Wurzeln, 16.500 Mitarbeitern weltweit, davon 3.000 im Bereich Verkehr, ca. 120 davon hier in Deutschland entlang der gesamten Beratungskette. Ich verantworte seit etwas über

zwei Jahren das Thema „Smart Mobility“ und „Mobility & Rail“. Ich bin seit 25 Jahren in diesem Markt tätig und habe ich eine gewisse Vergangenheit hier im Hessischen. Mein erstes Projekt habe ich hier 1999 leiten dürfen. Auch das Thema Kommissionsarbeit ist mir nicht fremd. Wir haben die Strategiekommission in Sachsen begleitet, deren Fragestellungen sich sehr ähnlich anhören wie diejenigen, mit den Sie sich heute hier beschäftigen.

Seit ca. 16 Jahren verbringe ich einen Teil meiner Zeit in einem Dorf 80 km östlich von Berlin, 166 Einwohner. Insofern sind mir die Probleme nicht fremd, wenn es um Mobilität im ländlichen Raum geht.

Folie 10

Hier sehen Sie den Auszug des Busfahrplans der Haltestelle 30 m von meinem Haus entfernt. Interessanterweise stammt der von 2019. Das Foto habe ich 2021 aufgenommen. Das zeigt schon ein bisschen die Herausforderung, dass es tatsächlich immer noch ländliche Räume im ÖPNV gibt, die man durchaus als vernachlässigt bezeichnen kann. Das Angebot ist sehr stark vom Schülerverkehr geprägt.

Ich unterhalte mich regelmäßig mit den Nachbarn, weil diese auch an den Erfahrungen interessiert sind, die man als Verkehrsplaner hat. Das ist für mich die Peer Group, wenn es um ländliche Mobilität geht. Jeder von denen hat mindestens zwei Autos auf dem Hof, einige bis zu vier. Öffentlicher Verkehr findet dort im Dorf in der Regel nicht statt, es sei denn, man hat Kinder, die den Schulbus nutzen. Wenn man sagt: „Fahr doch mal mit dem Zug, nimm doch mal den Bus“, hört man häufig ein eher verächtliches Lachen. Das ist die Realität, mit der man sich auch auseinandersetzen muss, wenn man Angebote in dieser Region schaffen will.

Folie 11

Nächster Punkt ist das Thema „Kommunale Aufgabenträger und regionale/ländliche Mobilität“. Das klang heute schon an beim Bürgermeister von Eltville.

Wir haben uns im Rahmen eines Projektes „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse – MogLeb“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat, also bei Herrn Seehofer, im letzten Jahr mit der Frage beschäftigt und entsprechende Interviews geführt, wo die Landkreise die Herausforderungen sehen, wenn es darum geht, ländliche oder regionale Mobilität zu organisieren. Die Landkreise sehen wenig Spielraum. Die Mitarbeiter sind häufig Quereinsteiger, es fehlen die Ressourcen, es ist wenig Vorwissen da, wenig Kapazität. Sie wünschen sich eine bessere Kommunikation, sie haben Schwierigkeiten, Förderanträge zu stellen, und sie fühlen sich zum Teil bei den Themen allein gelassen. Einiges haben wir heute dazu schon gehört.

Die Landkreise haben ein Interesse an Weiterbildungsmaßnahmen, an Coaching und Beratung vor Ort, an Informationen über regulatorische Neuerungen, an einer stetigen Plattform für die Vernetzung mit Kreisen und Regionen, an Erfahrungsaustausch und an einer Wissensdatenbank.

Der Bund versucht jetzt – deswegen hat das Bundesministerium für Heimat das in Auftrag gegeben –, solche Vernetzungsmöglichkeiten zu schaffen. Das ist sicherlich ein wichtiger Punkt, den man unterstützen soll, um die Region in die Lage zu versetzen, hier voranzukommen.

Folie 12

Auf die Beispiele für Mobilität in ländlichen Räumen will ich jetzt nicht weiter eingehen. Dazu haben wir heute schon viel gehört. Es gibt viele in Deutschland. Knut, du hast es schon erwähnt: 27 verschiedene Lösungen. Wenn man den Bogen über Hessen hinausspannt, findet man noch weitaus mehr. Ein paar habe ich hier aufgeführt: Rufbus; das Thema „Garantiert mobil“ ist uns auch sehr gut bekannt – es gilt bei meinen Kollegen als eines der besten Beispiele, wie man so etwas umsetzen kann –; Mitnahmebänke usw. Vieles davon, z. B. diese Mitnahmebänke oder Ähnliches, funktioniert im Prinzip gar nicht. Wie bekommt man das in die Köpfe hinein, dass das Ganze funktioniert?

Folie 13

Zu guter Letzt gibt es in der Istsituation immer noch – ich benutze jetzt den englischen Ausdruck – „the elephant in the room“: Das ist das Auto. Warum auf Englisch? Ich habe in Vorbereitung für meinen heutigen Vortrag eine Studie des MIT in den USA vom letzten Jahr gefunden, die sich mit der Frage beschäftigt: Wie bewertet ein Nutzer sein Auto? „Bewerten“ heißt hier „monetär bewerten“. Wie hoch wird der Besitz und die Nutzung des Privatautos bewertet? Die Studie betrifft zwar die USA und lässt sich nicht 1 : 1 übertragen, aber das Ergebnis ist relativ eindeutig. Das Auto wird höher bewertet, als es kostet, und zwar in der Regel, weil man der ständigen Verfügbarkeit – es ist da, ich kann es jederzeit nutzen – monetär einen sehr hohen Wert beimisst. Dieser Wert stammt aus dem Besitz und nicht aus der Nutzung. – Diese Studie, die sehr interessant ist, kann ich nur zur Lektüre empfehlen.

Was man auch herausgefunden hat, ist, dass Personen, die weniger mit dem Auto und mehr mit alternativen Verkehrsmitteln, also in diesem Fall mit dem öffentlichen Verkehr oder auch Ride-Hailing, unterwegs sind, eher bereit wären, den Besitz und die Nutzung des Autos aufzugeben.

Sehr interessant war auch, dass viele den monetären Nutzen und den Besitz eines Autos höher gewichten als den Wert des ÖPNV. Das mag nun sehr stark amerikanisch geprägt sein. Trotzdem kann man daraus auch Rückschlüsse für unser Land ziehen.

Folie 14

Dazu zählt: Wenn ich eine Abkehr von der Abhängigkeit vom Auto erreichen will, muss ich entsprechende Alternativen bereitstellen. Das bedeutet Angebotsverbesserung. Nur mit einem vernünftigen Angebot kann ich da umsteuern. Dazu gehört auch der Fuß- und Radverkehr, und – auch das klingt heute schon an – das Thema Raumordnung ist zur Gestaltung des Übergangs von der Abhängigkeit vom Auto ebenfalls entscheidend.

Machen wir uns nichts vor: Die letzten 50, 60 Jahre der Verkehrspolitik waren davon geprägt, dass man sehr stark nur auf einen Verkehrsträger, das Auto, und auf die Straße gesetzt hat. Um das aus den Köpfen der Nutzer herauszubekommen, bedarf es entsprechender Anstrengungen.

Folie 16

Ganz kurz zum Thema On-Demand-Verkehre. Wie kann man Angebot, Routing, das ganze Management über Nutzer, Arbeitgeber, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bündeln? Auch das klingt heute schon an. Darauf will ich nicht weiter eingehen.

Folie 17

Hier spielt die Digitalisierung eine sehr große Rolle; d. h. eine App als zentraler Zugriffspunkt. Herr Prof. Ringat hat schon sehr detailliert ausgeführt, was die Grundlagen sind: Informieren, Buchen, Bezahlen; Single Sourcing, Single Sign-on, Routenplanung. Mitfahrgelegenheitsdienste, Bündelung in Echtzeit, automatisierte Disposition, flexible Tools sind dafür zur Verfügung zu stellen.

Folie 18

Entscheidend dafür, dass solche On-Demand-Angebote funktionieren – das zeigen die Erfahrungen aus Skandinavien, auch von den Kollegen der Projekte, die wir dort teilweise mit begleiten durften –, ist, dass sich eine wie auch immer geartete organisatorische Lösung perspektivisch am Ende in eine digitale Mobilitätsplattform integrieren lassen muss. Mit einer Vereinzelung werden Sie nichts erreichen. Diese Plattform sollte nicht nur lokal, sondern mindestens regional – bis hin zu national – betrieben werden. Das gilt es von Anfang an zu berücksichtigen, auch und gerade, wenn man im ländlichen Raum eine Umsetzung schaffen will.

Wir haben es vorhin schon gehört: Wenn ich einsteige, dann möchte ich auch bis zum Ende, vielleicht bis zum Rhein fahren. Das bedeutet, dass ich das entsprechende Ticket z. B. für den RMV oder für den Ballungsraum auch mit nutzen kann. Aber wenn ich dann gezwungen wäre, mir unterwegs noch ein neues Ticket zu kaufen, dann wirkt das, selbst wenn ich es digital kaufen kann, eher abschreckend.

Folie 20

Welche Herausforderungen gibt es? Ich habe hier sechs Fragen aufgeführt. Ich werde jetzt nicht alle vorstellen. Die restlichen Folien, die ich noch nicht gezeigt habe, sind im Material enthalten.

Folie 21

Wie kann man mit den wirtschaftlichen Unsicherheiten eines solchen Vorhabens umgehen? Denn machen wir uns nichts vor: Am Anfang steht immer die Frage: Was sind die Kosten, was ist der Nutzen, und wie ermittle ich diesen? Einer der wesentlichen Punkte ist eine transparente und realistische Szenarienbildung, sodass ich mich realistisch darauf einstellen kann: Wie viele Leute würden das Vorhaben denn nutzen? Wenn es nur – wie Sie, Herr Posch, es angesprochen haben

– die ältere Bevölkerung ist, dann müsste ich schon wissen: Wie viele sind es? Man muss mit ihnen reden und versuchen, sie einzubeziehen, und ein adaptierbares Modell zur Modellierung nutzen, das es erlaubt, die spezifischen Anforderungen von On-Demand-Angeboten abzubilden. Da spricht jetzt der Verkehrsplaner. Wichtig ist eine transparente Kommunikation der Chancen und Risiken von Beginn an. Wenn man das Vorhaben nur im stillen Kämmerlein und nur weil man glaubt, man könnte es machen, behandelt, dann wird man keinen Erfolg erzielen. Man muss die Leute schon mitnehmen. Man muss das Vorhaben auch mit benachbarten Projekten abstimmen. Da sind wir wieder bei der Vernetzung, die hier entscheidend ist. Insofern ist das, was Hessen mit den zehn On-Demand-Projekten macht, auch wenn sie eher im Ballungsraum stattfinden, zumindest eine kritische Größe, die andere Bundesländer nicht erreichen. Denn in denen sieht man meistens ein Modell hier, vielleicht auch mal zwei Modelle da, aber nirgends miteinander verzahnt oder vernetzt. Man darf keine Stand-alone-Lösung wählen – das habe ich schon angesprochen – und muss – ganz entscheidend – verlässliche und langfristige Grundlagen für die Finanzierung schaffen.

Was bringt es, so etwas einzuführen? Wenn man jetzt in Melsungen – Sie haben das Beispiel angesprochen, Herrn Posch – oder in der Umgebung von Melsungen so etwas einführt und nach drei Jahren feststellt: „Es funktioniert, aber jetzt habe ich kein Geld mehr, jetzt ist das Budget alle“ – das klang auch aus dem Vortrag zum Odenwaldkreis heraus –, was mache ich denn dann? Wie soll ich denn etwas in die Köpfe der Nutzer bringen, wenn ich sage, nach drei Jahren ist es im Prinzip vorbei oder ich weiß zumindest nicht, was in drei Jahren kommt? Daher ist es sehr wichtig, dass eine langfristige Perspektive besteht.

Folie 23

Was ist nun das geeignete Betreibermodell für On-Demand-Verkehre? Ich komme aus einer Großstadt. In Berlin gibt es den BerlKönig. Das ist eine Teilintegration. Das betreibt ein kommunales Verkehrsunternehmen. In Hamburg – da haben wir auch ein Büro – wird MOIA privatwirtschaftlich organisiert. Die Kollegen in Leipzig machen eine Vollintegration von Flexa und betreiben es auch selber. Wo zieht man hier eine Grenze?

Vor Kurzem gab es im „Spiegel“ eine interessante Analyse von drei Carsharing-Angeboten, darunter WeShare. Wenn man bei „Spiegel online“ nachschaut, müsste man das noch finden. Wo sehen die ihren Markt, auch wenn sie den Anspruch haben, dass jeder das Fahrzeug buchen kann? Die Auswertung ergab: in den Innenstädten; da, wo diejenigen sind, die es sich leisten können; bei denjenigen, die kein Auto besitzen. Heißt das, dass ich solche Angebote dann auch im ländlichen Raum machen kann, wo der Markt eigentlich gar nicht da ist? Ich muss mir darüber im Klaren sein, dass es eine Illusion ist, dass jemand eigenwirtschaftlich Lösungen in der Fläche anbieten kann. Das bedeutet aber: Ich muss darüber nachdenken, wie ich das Ganze finanzieren kann.

Folie 25

Wie kann man geeignete Preismodelle ermitteln? Klar ist die Integration in den ÖPNV-Tarif. Trotzdem muss man darüber nachdenken, wie man das Modell finanzieren kann. Ein schönes Beispiel

haben wir gerade eben gehört. Man müsste versuchen, das Preismodell vorab mit entsprechenden Instrumenten zu modellieren, zumindest in Szenarien abzubilden.

Folie 26

Schlussendlich stellt sich noch die Frage der Integration von On-Demand-Verkehren in das ÖPNV-Angebot. Warum sage ich das? Eigentlich ist das Standard und soll hier auch so gehandhabt werden. In anderen Ländern wird das durchaus auch anders gesehen. Da gibt es Einzellösungen, die mit dem ÖPNV nichts zu tun haben. Aber wenn ein solches System funktionieren soll, dann kann es nur funktionieren, wenn es hinsichtlich Tarif und Auskunft komplett in den ÖPNV integriert ist. Alles andere ist eine Illusion. Es sei denn, man ist so finanzstark wie der VW-Konzern und kann es sich leisten, MOIA in Hamburg zu implementieren. Ehrlicherweise muss man auch sagen: VW schießt dort Geld in nicht unerheblicher Höhe zu. Wie lange das gut geht, ist noch die Frage.

Folie 30

Finanzierungsalternativen klangen heute auch schon an. Wie kommt man weg vom klassischen Tarif, vom Zuschuss und vom steuerlichen Querverbund? Knut, ich denke, du hast die Pressemeldung aus Dresden verfolgt, wo man mittlerweile, geboren aus der Pandemie und in völligem Widerspruch zum Thema Verkehrswende, ein Gutachten in Auftrag gegeben hat, um zu identifizieren, wo die DVB Geld sparen kann. Man ist auf die glorreiche Idee gekommen: Personalabbau, geringeres Angebot. Das Dritte habe ich vergessen; das war aber auch nicht viel besser. Das sind Dinge, die dem Anspruch der Verkehrswende durch Ausbau des ÖPNV komplett widersprechen.

In Dresden und auch in anderen Städten – wir sehen es auch in Berlin – dreht sich die Diskussion um die Frage: Wie kann ich alternative Finanzierungsquellen erschließen, die es uns ermöglichen, darüber hinaus Mittel bereitzustellen, um die Verkehrswende umzusetzen? Denn es geht nicht nur um den ÖPNV, es geht auch um den Radverkehr und den Fußverkehr und auch darum, eine lebenswerte Stadt wiederherzustellen und dort bessere Verhältnisse zu schaffen. Diese Diskussion läuft in verschiedenen Bundesländern: in Bremen, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. In Nordrhein-Westfalen hat sich die Zukunfts- und Enquetekommission dezidiert damit auseinandergesetzt. Bremen und Berlin haben entsprechende Gutachten veranlasst. Demnächst erscheint auf Bundesebene ein Gutachten zu dieser Thematik. Es geht darum, höhere Mittel für die ÖV-Finanzierung zu gewinnen, die Finanzierung breiter aufzustellen, insbesondere durch Drittnutzer, und von Tarifeinnahmen unabhängiger zu werden. Und wenn es eines Beispiels bedurft hätte, warum es wichtig ist, darüber nachzudenken, dann sollte die Pandemie ein Grund sein, genau das zu adressieren.

Folie 31

Wenn Sie mich jetzt fragen, welches dieser Finanzierungsinstrumente gewählt werden soll, die Sie hier sehen und von denen wir heute schon zum Teil in den Vorträgen gehört haben – alle-

meiner ÖPNV-Beitrag, ÖPNV-Taxe, Pendlerabgabe, verpflichtendes Jobticket, City-Tax, Gewerbesteuer, Grundsteuer, Gewerbebetriebsabgabe, Grundstückseigentümerabgabe, City-Maut (diese wird für den ländlichen Raum keine große Rolle spielen) und (ganz wichtig) Parkgebühren –, dann muss ich Ihnen sagen: Es gibt keinen Standard, den man über alles ausbreiten kann. Eltville wird sicherlich andere Anforderungen stellen als eine Stadt wie Wiesbaden oder ein Landkreis.

Die Botschaft, die ich Ihnen heute gern mitgeben würde, wäre: Sie müssen sich dieser Diskussion stellen. Man sollte genau diese Instrumente untersuchen. Man sollte sich auch ehrlich machen zu den Kosten. Denn machen wir uns nichts vor: Der Straßenverkehr ist nicht umsonst zu haben. Die Folgekosten werden mit schöner Regelmäßigkeit unter den Tisch fallen gelassen. Wenn wir eine Verkehrswende tatsächlich umsetzen wollen, müssen wir uns mit diesen Instrumenten perspektivisch auseinandersetzen. Diese müssen regional wirken. Sie können nicht sagen: Weil eine City-Maut beispielsweise in Berlin möglich wäre, heißt das gleichzeitig, dass sie auch hier in der Region Rhein-Main das richtige Instrument wäre. Das kann hier durchaus ein anderes Instrument sein.

Fazit:

Folie 33

Wer die Verkehrswende wirklich möchte, muss dafür die notwendigen Prioritäten setzen und die Förderung des Nahverkehrs deutlich stärker finanziell unterstützen. Ohne das wird es nicht gehen. All das, was hier diskutiert wurde an Angeboten, an Beispielen, seien es Modellprojekte oder langfristige Maßnahmen, kostet Geld. Man kann den ÖPNV kostenlos zur Verfügung stellen; er ist aber nicht umsonst. Dessen muss man sich bewusst sein.

Folie 34

Ein Ausbau des Angebots im ÖPNV ist notwendig, um entsprechende Anreize für den Umstieg zu schaffen. Die vorhin angesprochene Studie aus den USA zeigt deutlich: Nur wenn ich ein vernünftiges Angebot habe – z. B. den von Herrn Prof. Monheim erwähnten Halbstundentakt in der Fläche –, habe ich einen Anreiz, einen Pull-Effekt sozusagen, um Leute herüberzuziehen. Dazu zählt dann auch und gerade die Einführung von On-Demand-Verkehren im ländlichen Raum. Darüber muss man auf alle Fälle nachdenken.

Folie 35

Eine Lösung ohne den MIV im ländlichen Raum wird es nicht geben können. Es ist illusorisch zu glauben, dass sich das Auto gerade im ländlichen Raum wegdiskutieren lässt. Ich wohne die andere Hälfte meiner Zeit in der Stadt; da brauche ich so gut wie kein Auto. Wenn ich ein Auto nutze, dann nutze ich es, weil ich im ländlichen Raum unterwegs bin. Aber ohne spürbaren Druck auf den MIV wird es eine erfolgreiche Verkehrswende auch nicht geben. Nur weil ich das Angebot, den Pull-Faktor sozusagen, schaffe, werde ich von der Nachfrage nicht überrannt werden. Es fängt in den Köpfen an. Ich muss auch einen Push-Faktor in die Diskussion einbringen, um die

Leute in diesem Bereich „lenken“ zu können. Frau Dr. Herget hat schon gesagt: Diese Push-Faktoren sind zum Teil marktwirtschaftliche Instrumente, die wir in anderen Bereichen kennen. Man möge nur einmal über das Thema Gesundheit nachdenken und darüber, welche Möglichkeiten dort der Gesetzgeber nutzt, um entsprechende Verhaltensweisen zu induzieren.

Folie 36

Last, but not least: Wenn mehr ÖPNV in der Stadt wie in der Fläche angeboten werden soll, muss die Politik den Mut haben, die Nutzung des Autos zu „verteuern“. Wenn ich hier von „verteuern“ in Anführungsstrichen rede, dann meine ich nicht, einfach nur zu sagen: Ich erhöhe die Steuer, oder ich mache das Benzin oder den Diesel noch einen Euro teurer. Ich rede vielmehr von Parkgebühren, ich rede davon, welche Flächen für das Auto zur Verfügung gestellt werden. Zugegeben, das ist jetzt für die Fläche weniger relevant. Das ist eher etwas für den urbanen Raum. Ich komme aus Berlin. Wir haben die Diskussion um die Stadtautobahn, die Flächennutzung und die Kosten, die das alles nach sich zieht. Wenn man in die USA, das Mutterland des Autoverkehrs blickt, stellt man fest, dass mittlerweile dort auch die Diskussion eingesetzt hat, die Schneisen, die der Verkehrsraum Straße geschaffen hat, zurückzubauen, um wieder lebenswerte Städte schaffen zu können.

So viel von meiner Seite als Anregung. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Brümmer, für den Vortrag.

Wir schließen gleich den Vortrag des Letzten für heute Anzuhörenden an. Ich freue mich, Herrn Prof. Dr. Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler, emeritierter Professor für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier, hier bei uns begrüßen zu dürfen. – Das Mikrofon gehört Ihnen, Herr Professor.

Herr Prof. **Dr. Monheim:** Meine Damen und Herren! Ich nehme Sie mit auf eine Reise. Der ländliche Raum sah einmal ganz anders aus, was seine Mobilität anging. Da war er weniger dicht besiedelt als heute. Trotzdem hatten wir damals im ländlichen Raum Strukturen, wo es relativ wenig Autoverkehr gab. Ich will also einen kleinen Bogen über die Entwicklung schlagen.

Präsentation Herr Prof. Dr. Monheim siehe Anlage – Folie 2

Ich fange mit dem Bahnnetz von 1920 an. Da finden Sie keinen großen Unterschied zwischen ländlichem Raum und städtischem Raum. Jeder Bürgermeister hatte damals den Ehrgeiz, Marktzugang zu bekommen. Jedes Unternehmen wollte endlich an die Schiene angebunden sein. Wir

hatten das dichteste europäische Schienennetz. Wir hatten bis in den letzten Winkel eine Erreichbarkeit mit der Schiene. Wir hatten parallel dazu bis Ende der Fünfzigerjahre ein Postbus- und Bahnbusnetz, das auch bis in den letzten Winkel Mobilität ermöglichte.

Das ist wichtig. Zu einer Zeit, in der unser Mobilitätsvolumen – die Zahl der Fahrten, die Distanzen etc. – noch deutlich geringer war, haben wir uns solche Angebote geleistet.

Folie 3

Dann haben wir einen Kahlschlag gemacht. Wir haben die Hälfte des deutschen Eisenbahnnetzes stillgelegt. Wir haben 6.000 Bahnhöfe verschwinden lassen. Wir haben das Post- und Bahnbusnetz durch Bundesbus ersetzt, aber insgesamt deutlich weniger, sowohl in der Flächendeckung als auch in der Zeitdeckung. Wir haben das alles ausgedünnt. Wir haben unser Straßennetz massiv ausgebaut. Wir haben motorisiert. Wir wollten Autoland werden. Wir sind Autoland geworden.

Folie 4

Bei dieser Situation ist klar, was passiert ist: Wir haben logischerweise im Personenverkehr extreme Marktanteile verloren. Der öffentliche Verkehr wurde marginalisiert.

Folie 5

Das war im Güterverkehr nicht anders. Auch da hat die Bahn große Einbußen erlitten, weil wir 80 % aller Gleisanschlüsse stillgelegt haben, weil wir uns völlig aus der Fläche zurückgezogen haben, weil unser Konzept eben war: Wenn überhaupt Bahn, dann ein paar Achsen, ein paar Korridore, aber um Gottes willen die Fläche auf gar keinen Fall. Das ist die Situation, mit der wir konfrontiert sind.

Folie 6

Wir haben ein Bild – das haben fast alle auch in der Politik –, dass Mobilität heute immer langdistanzige Mobilität ist. Im Güterverkehr ist das Stockholm – Rom, und im Personenverkehr sind das 50 oder 100 km. Die armen Pendler, die so viel Zeit verbringen. Nein, meine Damen und Herren, wir haben immer noch sehr viel Kurzstreckenmobilität. Wir haben Nahmobilität. Schauen Sie sich die Entwicklung der Pendlerentfernung an. Die beiden linken Säulen stellen die Entfernung unter 10 km dar. Diese ist immer noch dominant. Die Pendlerentfernung von über 50 km macht nur einen geringen Prozentsatz aus. Aber unser Bild ist, die große Entfernung wäre das Dominante. Daraus resultiert, dass alle Antworten, die wir geben, eigentlich immer falsch sind, weil wir die Nahmobilität – Herr Ringat, das ist unser Problem im öffentlichen Verkehr – sträflich vernachlässigen. Auf der Quartiersebene haben wir ÖPNV-Anteile von null Komma etwas.

Das muss aber nicht so sein. Die Schweiz macht das völlig anders. In der Schweiz besteht im ländlichen Raum ein sechsmal dichteres ÖPNV-Angebot, sowohl Taktungs- als auch Haltestellendichte. Im urbanen Raum ist die Schweiz nicht ganz so viel besser. Da ist das Schweizer Angebot viermal so gut wie in Deutschland. Die Schweiz hat aber riesige ländliche Areale. Die

Schweiz ist nicht das metropolitanisierte Land Europas, sondern die Schweiz ist ländlich geprägt. Trotzdem leistet sie sich ein viel besseres Angebot, weil sie den Postbus nicht eingestellt hat, weil sie Stecken nicht stillgelegt hat, weil sie Flächenbahn macht, weil sie einen anderen Anspruch hat. Das sind Ökonomen in der Schweiz. Die wollen Geld verdienen. Und wenn du Geld verdienen willst, dann muss dein Angebot allen schmecken, nicht nur den Urbaniten, sondern auch denen im ländlichen Raum.

Wir brauchen also einen öffentlichen Verkehr, der dem Anspruch gerecht wird, den wir aus dem Odenwaldkreis gehört haben, mit einer gewissen Garantie überall präsent zu sein und Mobilitätsaufgaben zu erfüllen.

Folie 7

Ich habe vorhin in meiner Diskussionsbemerkung schon gesagt: Wir hatten bis in die Fünfzigerjahre in Deutschland einen Pkw-Besetzungsgrad von 3,7 Personen. Damals war der ländliche Raum viel weniger motorisiert als der urbane Raum. Damals war Mitnahme gang und gäbe. Der Vetter hat die Tante und den Onkel umsonst mitgenommen, wenn er in die Kreisstadt fuhr. Er hat ihnen gesagt: Morgen fahren wir alle in die Kreisstadt.

Heute sind wir bei einem Besetzungsgrad von 1,1 an Werktagen; am Wochenende und im Freizeitverkehr etwas mehr, weil dann Familien oder Freunde unterwegs sind. Aber täglich kutschieren wir 160 Millionen leere Autositze über Deutschlands Straßen. Das sind Geisterautos, wenn Sie so wollen: Da ist ein Fahrer und alles andere ist leer. Aber wir reden nicht über Geisterautos, sondern über Geisterbusse, über angebliche heiße Luft, die wir immer durch die Gegend kutschieren.

Folie 8

Jetzt haben wir viel von der digitalen Revolution gehört. Ich kann, Frau Lenz, Ihre Skepsis absolut nachvollziehen, dass das Digitale nicht alles erledigen wird. Aber das Digitale kann Zugangsbarrieren abbauen, Anschlusssicherungen garantieren, „Matching“ garantieren. Das machen uns die Chinesen in einer atemberaubenden Geschwindigkeit vor. Sie haben diese Plattformen, die millionen- und abermillionenfach genutzt werden, weil das Internet eine Menge Möglichkeiten bietet.

Wir brauchen wir am Ende eine Benutzeroberfläche, die nicht nur im Smartphone, sondern real vor mir ist. Der Bus muss schön aussehen, er muss eine Identität haben, das muss mein Bus sein; den Bus für diesen Ort, für diese Region muss ich erkennen können. Und die Benutzung muss extrem einfach sein. Meine Damen und Herren, eine Stunde warten, weil ich den Bus im Stundentakt verpasst habe, das mache ich zweimal und nie wieder.

Da kommt einfach der Anspruch: Klimawandel stoppen ist nur möglich, wenn wir mit hohen Standards an die Aufgabe herangehen und nicht unterscheiden zwischen ländlichem Raum und urbanem Raum. Das tun wir bei den Autobahnen und beim Straßenbau ja auch nicht. Wir haben überall Straßen. Wir haben überall ein Landesstraßen-, Kreisstraßen-, Fernstraßennetz gebaut.

Folie 9

Daraus resultiert für mich, dass ich mich umschau: Was geht denn alles? Ich fange mit etwas an, was vielen von Ihnen nicht vorstellbar ist: dass ein Dorf ein eigenes öffentliches Verkehrssystem unterhält. Südtirol, Vorarlberg: Dorfbusse; 3.800 Einwohner; acht Busse fahren von früh bis spät Linienverkehr. Weil es keinen Sinn macht, dass der Bus an den Rand des Dorfes fährt und da eine Stunde mit laufendem Motor herumsteht, bis er wieder zurückfährt, lässt sich im Dorf locker ein Zehnminutentakt einrichten. Im Dorf geht das, in der Großstadt ist das viel aufwendiger. Denn das ist Mitte – Rand, Rand – Mitte, Mitte – Rand, das geht hin und her.

Das können wir uns nicht vorstellen. Das gibt es in Vorarlberg und Südtirol – das sind überwiegend touristische Regionen – oder auch in der Schweiz; die Schweiz ist Tourismusland. Logischerweise geht es eben nicht nur um Schüler, sondern es geht um Einkäufer, um Freizeitverkehr, um Tourismusverkehr. Wenn ich diesen Markt nicht bediene – auch am Wochenende müssen die Busse fahren und dürfen nicht im Depot stehen, sie müssen auch am Abend noch unterwegs sein, wenn die Freizeit im Wesentlichen stattfindet –, dann ist mein Angebot nicht wirklich ernst zu nehmen.

Daraus resultiert: Ich muss vor allem für die Nahmobilität ein Angebot machen: Quartiersbusse, Dorfbusse. Das ist kein langer Linienweg von 40 km, irgendwo durch die Gegend mäandrierend, sondern das sind einfache Netzfiguren.

Ich fand heute Morgen den Hinweis eines Kollegen sehr schön, der gesagt hat: Die Topografie ist ungeheuer wichtig für die Haltestellendichte, die ich bieten muss. In steilen Hanglagen muss ich logischerweise viel öfter halten, muss ich sehr viel kürzere Zugangswege haben. Denn da muss ich ewig die Treppe oder den Berg hoch; also hätte ich da gern eine Haltestelle in der Nähe.

Die Systeme sind alle sehr erfolgreich. Die Autoindustrie hat schon immer Sprinter-Format oder Transit-Format oder wie auch immer die heißen, dafür angeboten.

Jetzt kommt das autonome Fahren, jetzt kommen die elektrischen Fahrzeuge. Bevor der Großraumgelenkbus elektrisch fährt, kann der Midi- und der Minibus lange schon elektrisch fahren.

Folie 10

Jetzt kommen wir zu dem Thema, in dem eine Menge Musik drin ist. Parallel zur Digitalisierung verläuft die Entwicklung des autonomen, des fahrerlosen Fahrens. Dazu gehört, dass in dem Fahrzeug eine Videoanlage und eine Wechselsprechanlage ist, was wir aus dem Seilbahnbereich auch kennen, damit ich mich nicht unsicher fühle, wenn ich da allein oder nur zu zweit drin bin. Da haben wir eine Menge Möglichkeiten. Wie schnell sich das entwickelt, ist die Frage. Die Entwicklung ist nicht relevant für den Hochgeschwindigkeitsbereich, sondern für den Niedriggeschwindigkeitsbereich, den Bereich unter 20 km/h, wo die Sensorik und alles, was an Hightech mir das sichere Fahren erlaubt, über die kurze Distanz möglich ist. Wir stehen da am Anfang des Experimentierens, andere Länder sind da weiter. Die Schweizer Post, die für all diese Fragen relevant ist, zeigt uns das.

Jetzt, Herr Ringat, nochmals mein Vorwurf an den deutschen öffentlichen Verkehr, dass er im ländlichen Raum nur Schüler im Kopf hat. Wir haben endlos Schulen geschlossen. Die Schule um die Ecke gibt es schon lange nicht mehr, sondern wir haben die Schulen hoch zentralisiert. Deswegen müssen morgens 2.000 Schüler befördert werden. Deswegen fahren wir mit Großraumgelenkbussen durch die Gegend und bekommen eine Bürgerinitiative, wenn der Bus ins Wohngebiet fahren will. Du willst mit dem Großraumgelenkbus in mein verkehrsberuhigtes Wohngebiet? Kommt nicht infrage. Alle Altstädte, alle Dorfkerne werden vom ÖPNV nicht mehr bedient, weil die Busse dort gar nicht hineinpassen. Also brauche ich ein Fahrzeugformat, das auch in enge Gassen, in steile Hanglagen hineinpasst, und das ist dann eben ein sehr viel kleineres Format.

Folie 11

Beim Schienenverkehr ist das nicht anders. Wir haben den Schienenverkehr in den letzten 50 Jahren zu immer größeren, immer längeren Fahrzeugen entwickelt. Ich habe nichts dagegen, dass der Regionalexpress doppelstöckig ist. Aber der kleine alte Uerdinger Schienenbus, der in den Fünfzigerjahren und bis in die Sechzigerjahre im ländlichen Schienenverkehr dominant war, war ein extrem intelligentes Produkt. Das war ein Wendefahrzeug mit Führerstand an beiden Enden. Das war klein, traktionsfähig, man konnte mit einer Einheit, mit zwei Einheiten, mit drei Einheiten fahren. Das hat dem ländlichen Raum Mobilität gesichert.

Die Engländer entwickeln gerade einen neuen Schienenbus. Den sehen Sie in der Mitte. Der ist intelligent und akkuelektrisch. Ich versuche gerade, mit Fahrzeugherstellern das rechte Fahrzeug – ein kleines Fahrzeug, Schienenbus 2.0 – auf die Schiene zu stellen für die 400 Reaktivierungsprojekte, die wir in Deutschland haben. Ich will doch da nicht mit einem Akkutriebwagen mit 400 Plätzen durchs Dorf fahren, sondern ich will genau für diese Verkehrsaufgabe die angepasste Fahrzeuggröße haben. Da müssen wir dringend etwas tun.

Folie 12

Das gilt natürlich auch für den Güterverkehr. Mehdorn hat die Devise ausgegeben: „Unter 400 km fasse ich nichts an.“ Deswegen hat er sich aus dem Markt, der heute im Güterverkehr der wichtigste ist, dem Stückgutverkehr, verabschiedet. Kleinteilige Verkehre, kleine Volumina, also all das, was im Onlinehandel verschickt wird, das will ich doch mitmachen. Dafür brauche ich viel kleinere, regional aktive Güterverkehrsfahrzeuge. Der Cargo-Sprinter, jetzt auf Dieselmotor, war eigentlich sehr intelligent, aber die Bahn hat daraus nichts gemacht.

Folie 13

Ich komme jetzt an die Stelle, wo ich mich wundere, dass Sie so pessimistisch sind. Wir haben in Deutschland, beginnend in den Siebzigerjahren, von der Schweiz beeinflusst, die ersten Stadt- und Ortsbussysteme eingeführt. Das sprang von der Schweiz nach Österreich, nach Vorarlberg, von Österreich zum Bodensee und am Ende auch nach Ostwestfalen. Ich habe einige dieser Systeme selber geplant und aufgebaut. Wir hatten in der Regel zwischen 100.000 und 200.000

zahlende Fahrgäste, bevor wir das gemacht haben, also regionale Busbedienung, ein paar Haltestellen, kein Image, rein gar nichts. Dann haben wir neue Stadtbussysteme eingeführt, und wir hatten immer mindestens zehnmal mehr Fahrgäste; wir hatten oft 20- und 30-mal mehr Fahrgäste. Der gleiche Ort, die gleichen Menschen, keine dummen Dickschädel. Jeder reklamiert ja: Meine Bauern sind zu dumm, die kannst du nicht umerziehen. Das Angebot gefiel, das Menü schmeckte, es war immer Taktverkehr, es waren immer in der Regel fünf- bis zehnmal mehr Haltestellen als vorher. Es war ein eigenes lokales Image. Man war wieder stolz auf seinen Bus. Dementsprechend war das erfolgreich.

Wir haben in Deutschland 3.000 kleine Mittelstädte. Wie viele von diesen Systemen haben wir in den letzten 30 Jahren geschaffen? 150. Also wir sind extrem träge in der Innovation. Das ist eine kommunale Aufgabe, eine Aufgabe für den Bürgermeister. Der Landrat oder die Landrätin kümmert sich doch nicht um meinen Busverkehr. Das haben wir am Beispiel Eltville gehört. Darum muss sich die Kommune kümmern. Da muss ich mich engagieren. Dafür muss ich auch Geld in die Hand nehmen, um ein solches System aufzubauen. Dafür muss ich Kommunikation machen. Bei all diesen erfolgreichen Systemen entfallen in der Regel 5 bis 10 % der Kosten auf Werbung und auf Kommunikation. Sie haben das inszeniert; da wurde ein Ereignis daraus gemacht. Großplakate, also all das, was man braucht, damit die Leute sehen: Da tut sich etwas.

Folie 14

So ähnlich ist das bei den Regionalbahnen auch. Die Usedomer Bäderbahn, stilllegungsbedroht nach der Wende, dann mit neuer Farbe, neuem Chef, neuem Image an den Markt gebracht, hatte astronomische Fahrgastzuwächse. Ein überwiegend touristisch genutztes System, denn Usedom, an der Ostsee gelegen, ist nun einmal ein touristischer Hotspot. Was ist die Rezeptur? Leichttriebwagen, nicht zu groß, Taktverkehr, neue Haltepunkte. Damit haben die das geschafft.

Folie 15

Vorhin ist vom KombiBus die Rede gewesen. Die Post benutzte immer den KombiBus. Die Post hat immer Post, Pakete und Personen befördert. In Skandinavien sind in Finnland flächendeckend, in Schweden mindestens im nördlichen Teil ausschließlich KombiBusse unterwegs, also Busse, die Güterverkehr und Personenverkehr abwickeln, zwei Geschäfte gleichzeitig. Im dünn besiedelten Lappland haben wir einen Halbstundentakt im ÖPNV, weil die sich das leisten können, weil die damit Geld verdienen. Also man kann eine Menge machen, wenn man Ideen hat.

Was ist nun in Deutschland? Vor fünf oder sechs Jahren wurde der KombiBus in der Uckermark eingeführt – ein einziges Beispiel in Deutschland! Es dauert wieder, bis irgendwann einmal etwas geschieht. Lauter Bedenkenträger, die sich das nicht vorstellen können.

Folie 16

Wir brauchen – das haben wir jetzt ein paarmal gehört – Systemqualität. Der öffentliche Verkehr muss differenziert sein zwischen kurzen Linien – die können sehr oft halten – und mittellangen

Linien – wie der Landbus in Vorarlberg oder in Südtirol –, die im Prinzip die regionalen Verbindungen herstellen. Dann kommt das Qualitätsprodukt IRX-Bus; im MDV ist das der PlusBus oder wie auch immer die heißen, also ein Premiumprodukt, das nur auf der Achse unterwegs ist. Herr Ringat, Sie haben mit Recht gesagt: „Wenn ich nur auf der Achse unterwegs bin, dann bleibt der Rest liegen.“ Aber der Rest muss ja auch bedient werden. Also brauche ich hierarchische Systeme.

Hier sehen Sie das ÖPNV-System im südlichen Schwarzwald, der auch im Marketing sehr aktiv ist. Die gelben Kuller sind die lokalen Bussysteme. Die gestrichelten Linien sind die Schienestrecken. Mit den Schienen als Rückgrat im Gesamtsystem habe ich eine Chance, auch im ländlichen Raum erfolgreich zu sein.

Folie 17

Ich glaube, zum Fahrradverkehr muss ich nicht viel sagen, außer dass sich vieles geändert hat. Mit Pedelec kümmert dich der Berg nicht mehr. Mit Pedelec kümmert dich auch nicht mehr der Gegenwind. Das Einzige, was dich vielleicht noch kümmert, ist der Regen. Da musst du halt sehen, dass du die richtige Kleidung hast. Das Image des Fahrrads in der Politik hat sich völlig verändert. Weil die Fahrräder so teuer sind, werden so viele verkauft. Das ist kurios. Das ist ein Marktsegment, das unheimlich boomt. Wir haben es gehört: Du musst jetzt etwas vorbestellen, damit du es im nächsten Jahr endlich bekommst. Warum? Das kostet 3.500 bis 4.000 €, und die Leute wollen es haben. Also die Niedrigpreispolitik allein reicht nicht.

Folie 18

Jetzt kommt die Radverkehrsplanung. Sie muss überkommunal sein. Wir brauchen auch da regionale Netze. Da verzweifle ich an dem Thema Bike & Ride und an dem Thema Radstation. In den Niederlanden hat jeder Bahnhof eine vernünftige Fahrradservice-Einrichtung, wo ich mein teures Fahrrad sicher abstellen kann. In Deutschland hat Nordrhein-Westfalen mit der Einrichtung von Fahrradstationen angefangen. Meine letzte Amtshandlung, bevor ich im Verkehrsministerium aufgehört habe, war das Programm „100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen“. Wir brauchen Tausende Radstationen in Deutschland. Logischerweise muss die DB sich darum kümmern. Sie muss die Flächen und die Räume zur Verfügung stellen. Haben wir eine Rahmengesetzgebung, die diese Synergien, dieses Intermodale zur Aufgabe macht? Nein. Wir halten Vorträge darüber, aber es passiert verdammt wenig.

Folie 19

Ich schließe mit dem Hinweis, der vorhin schon einmal kam: Der öffentliche Raum ist die Fläche, auf der sich alles abspielt. Wenn es uns nicht gelingt, Verkehrswende visuell als „das ist schöner als vorher, das sieht besser aus, da ist mehr Grün, da stehen viele Bäume“, also auch im Zusammenhang mit dem Thema „Umgestaltung von Ortsdurchfahrten“ hinzukriegen, natürlich auch unter Einbeziehung des Busverkehrs, aber eben nicht nur des Großraumgelenkbusses, der der breiteste und längste Bus ist, sondern auch der mittleren und kleineren Fahrzeuggrößen, wenn

wir es nicht schaffen, das alles in einen Zusammenhang zu bringen, dann werden wir nicht erfolgreich sein.

Jetzt kommt der Engpass. Wir haben viel über Geld geredet. Personal ist das viel größere Problem. Wir können nicht warten, bis die fünf Fahrradprofessuren und die ÖV-Professuren – wenn wir großzügig rechnen, haben wir vielleicht auch noch mal fünf in Deutschland – eingerichtet sind. Denn bis die eine neue Generation von Planern ausgebildet haben, gehen wieder zehn Jahre ins Land. Wir brauchen Umschulungsprogramme. Jedes Land muss seine eigene Verkehrswende-Akademie einrichten. Da müssen Leute, die 20 Jahre lang nur Autobahnen gebaut haben, jetzt lernen, wie man Radverkehr und wie man ÖPNV macht. Wir wissen, dass in der Lkw-Branche das autonome Fahren am Horizont auftaucht. Wir brauchen aber Busfahrer. Wir brauchen sehr viel Personal in diesem Bereich. Deswegen kommt es mir auch entscheidend darauf an, dass wir Qualifizierungsmaßnahmen durchführen, um das Personal, das solche Dinge dann real umsetzt, zu schaffen.

Wir haben – das hat der Bürgermeister von Eltville sehr schön formuliert – ein total zersplittertes ÖPNV-System. Dass wir Verkehrsverbünde haben, ist sehr schön, aber wir haben ja gehört, wie das ist, wenn zwei Landkreise nicht vernünftig kooperieren. Und wenn eine Landesgrenze dazwischen ist wie hier im Rhein-Main-Gebiet, wird es immer kompliziert.

Wir brauchen einen gesetzlichen Rahmen, der die Verkehrswende gut, schlank und komplikationslos realisierbar macht. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Monheim, für den interessanten Vortrag. – Wir kommen nun zur Fragerunde.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Vielen Dank für den engagierten Vortrag. Ich weiß nicht, ob alles bei uns mit der Schweiz und mit Österreich vergleichbar ist.

Sie haben von der kommunalen Ebene gesprochen und von den Bürgermeistern vor Ort, die das alles in die Hand nehmen sollen. Da bin ich doch wieder bei Knut Ringat. Ich weiß nicht, wie Sie sich den Alltag eines Bürgermeisters vorstellen, aber er besteht nicht nur aus Mobilität und Verkehrsplanung. Vor Ort kämpft man dann auch mit Verbänden, die man hat, weil man über einen Kreis eingebunden ist und man nicht, wenn man nicht gerade Frankfurt oder eine besondere Stadt ist – ich rede jetzt von einer kleineren Gemeinde –, einfach einen Bus bestellen kann. Deswegen wäre meine Frage: Haben Sie eine Vorstellung, wie Sie das konkret umsetzen wollen? In touristischen Gebieten kann man ja vieles bestellen und machen, aber in einer Kommune des RMV das umzusetzen ohne die Kreisverkehrsträger oder kommunalen Verkehrsträger und den RMV, stelle ich mir sehr schwierig vor.

Abg. **Klaus Gagel**: Sie haben die Beispiele aus Vorarlberg und Südtirol genannt. Da wüsste ich gern konkret, was genau wo in Vorarlberg gemacht wurde. Ich habe gerade gegoogelt: Die S-Bahn Vorarlberg vom Bodensee – Bregenz – Bludenz – Schruns verläuft entlang einer topografisch naheliegenden Achse und macht dort absolut Sinn, weil der Verkehr nur dort entlang durch die Täler verlaufen kann. Durch Täler, wo es am Talende nicht weitergeht, kann man ja keinen Verkehr führen. Insofern könnte ich mir vorstellen, dass im Gebirge, in den Alpen ganz andere Voraussetzungen bestehen, den Verkehr zu leiten. Dazu hätte gern weitere Ausführungen von Ihnen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Wieder eine meiner technischen Fragen. Mir ist aufgefallen, dass die Pendlerdistanzen mit dem Jahr 2008 aufhören. Haben Sie noch spätere Zahlen? Ich vermute, da haben sich die Distanzen verschoben.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Ein Punkt hat bei mir eine Dissonanz erzeugt. Der Vortrag war, wie gesagt, engagiert, aber in gewisser Weise ein bisschen alarmistisch. Ich finde, manches klappt auch bei uns und es kommen auch Menschen mit dem ÖPNV an. Bei aller Begeisterung für Nostalgie und den Postbus – früher bei uns und jetzt noch in der Schweiz – und die Postkutsche von Thurn und Taxis: Es ist auch bei uns vieles gut, und diese Enquetekommission ist auf die Zukunft und auf Verbesserungsvorschläge fokussiert. Ich fand den Vortrag, wenn ich das sagen darf, an manchen Stellen zu pessimistisch.

Abg. **Jan Schalauske**: Im Unterschied zum Kollegen Dr. Naas finde ich den Hinweis auf die Historie sehr interessant, weil er uns daran erinnert, dass Verkehrsverhältnisse nicht vom Himmel fallen, sondern immer von Menschen gemacht werden. Diese sind veränderbar, und sie waren auch früher anders. Ein solcher Hinweis ist, glaube ich, in einer solchen Diskussion ganz sinnvoll. Deswegen vielen Dank, Herr Prof. Monheim, für den spannenden Vortrag.

Mich würde jetzt noch interessieren: Sie haben mehrfach darauf hingewiesen, dass es in der Bundesrepublik sehr lange dauern würde, bis man gute Konzepte für den öffentlichen Nahverkehr lokaler Art voranbringt. Gleichzeitig haben Sie dargestellt, mit welcher Durchschlagskraft man das Bahnnetz seit den Fünfzigerjahren ausgedünnt hat. Deswegen finde ich für diese Enquetekommission, die sich grundsätzlich mit diesen Fragen beschäftigt, Ihre Einschätzung interessant, warum es in der Bundesrepublik so schwerfällt, den öffentlichen Nahverkehr voranzubringen und warum wir es mit einer solchen Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zu tun haben.

Die zweite Frage: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sehen Sie bei der Nahmobilität in Quartiers- und Dorfbussen, also im kleinflächigen ÖPNV, vielleicht insbesondere in touristischen Regionen, einen wichtigen Baustein für öffentliche Mobilität im ländlichen Raum. An Beispielen ha-

ben Sie ja nicht nur Südtirol, sondern auch in der Bundesrepublik ein paar Punkte genannt. Werden diese Konzepte von den Kommunen bezahlt, oder bekommen sie Unterstützung von den Landkreisen oder von den jeweiligen Bundesländern?

Und die dritte Frage – das war in Ihrem heutigen Vortrag kein Thema, vielleicht ist das auch nicht die Schwerpunktthemen Diskussion für die Mobilität im ländlichen Raum, sondern eher die Diskussion in den Städten, wobei Herr Brümmer in seinem Vortrag auch auf die verschiedenen Formen der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs hingewiesen hat –: Welche Bedeutung messen Sie der Frage des Preises bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum bei? Wenn überhaupt die Möglichkeit vorhanden ist, öffentliche Mobilität wahrzunehmen, ist dann nicht auch der Tarif eine wichtige Stellschraube, um Menschen die Möglichkeit zu geben, den Nahverkehr zu nutzen, also Mobilität als soziales Grundrecht oder soziale Frage?

Herr Prof. **Dr. Monheim**: Die erste Frage betraf die Rolle der Bürgermeister. Ich habe in meinem Leben sicher in 200 Ausschusssitzungen mit Hunderten von Bürgermeistern geredet. Die Bürgermeister sind für das kommunale Straßennetz zuständig, sie sind für den kommunalen Parkraum zuständig, sie müssen sich regelmäßig mit Verkehrsfragen befassen.

Die Bürgermeister sind bei kleineren Gemeinden nach unseren Landesnahverkehrsgesetzen in der Regel zunächst nicht für den öffentlichen Verkehr zuständig, weil dieser in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise liegt. In fast allen Landesnahverkehrsgesetzen – ich glaube, es sind 14 – steht sinngemäß: Darüber hinaus können auch Gemeinden, wenn sie wollen, eigenen öffentlichen Verkehr machen. Es ist ihnen nicht verboten.

Jetzt stellt sich schlicht und einfach die Frage: Wie kümmert sich ein Landrat oder eine Landrätin um die Frage, ob bei mir der Bus rechtsherum oder linksherum fährt, ob er dieses oder jenes Gebiet andockt? Ich habe viel Erfahrung. Ich habe im Landkreis Leipzig ein differenziertes ÖPNV-System zusammen mit den Bürgermeistern und den Landräten und mit dem MDV geplant. Sie wissen, dass es im ländlichen Raum in den neuen Bundesländern oft auch unbefestigte Straßen und Wege gibt. Auf diesen unbefestigten Straßen und Wegen, wo aber jede Menge Siedlungen war, fuhr kein öffentlicher Verkehr. Ich habe dann mit den beiden Damen, die für den ÖPNV im Landkreis zuständig waren, diese Gebiete abgeklappert und habe gefragt: „Wieso bedient ihr die nicht?“ – „Die können wir nicht bedienen, die Straße ist unbefestigt.“ Da habe ich gesagt: „Was für Fahrzeuge habt ihr denn? Könnt ihr nicht mit einem kleineren Fahrzeug diese Gebiete bedienen?“ Die haben das verstanden. Wir haben dann ein völlig neues ÖPNV-System ziemlich erfolgreich im Landkreis Leipzig aufgerollt, wo das erste Mal die lokalen Belange – fahre ich jetzt rechtsherum oder linksherum, muss diese Einbahnstraße umgedreht werden oder was auch immer das Detail ist – intensiv diskutiert wurden und wo schnell klar war, wo Bürgermeister oder Bürgermeisterinnen sind. In den neuen Bundesländern sind das überwiegend Frauen. Diese haben sich dann sehr engagiert in diese Fragen hineingekniet.

Hier war viel vom „Kümmerer“ die Rede. Wir haben den Herrn Bürgermeister aus Eltville gehört. Die entscheidende Frage ist, ob der Bürgermeister erstens darf – er muss sich kümmern dürfen

– und ob er zweitens das nicht nur nach Lust und Laune macht, sondern ob es zu seinen Aufgaben gehört, sich um Mobilität, also auch um öffentliche Mobilität, in der Gemeinde A oder B zu kümmern.

Wir haben 3.000 Klein- und Mittelstädte in Deutschland. Diese hätten eigentlich alle ihre eigenen Bussysteme verdient. Aber das ist bisher nie als Aufgabe erkannt worden, und deshalb bleibt es bei wenigen Einzelbeispielen. Nachdem in Lemgo in Ostwestfalen der erste deutsche Stadtbuss gefahren ist, hat das da ein bisschen abgefärbt. Dort haben wir etwa 20 Nachbarstädte – alles Klein- und Mittelstädte –, die jetzt das Gleiche machen. Aber das ist kein Flächenbrand in Deutschland, sondern das ist eine regionale Spezifität in Ostwestfalen, wo nebenbei auch das Thema Streckenreaktivierung schon eine längere Geschichte hat, weil der „Haller Willem“ als eine stillgelegte Eisenbahnstrecke mit viel kommunalem Engagement reaktiviert wurde.

Nochmals: Die Bürgermeister sind meines Erachtens a) in der Lage und b) sollten sie auch politisch gefordert sein, sich um diese Aufgabe zu kümmern. Das kann man sehr wohl mit dem RMV machen, der die nötige Beratung dazu gibt.

Aber dann kommt ein Problem – ich habe eine Reihe von solchen Stadtbussystemen geplant –, nämlich die Tariffrage. Wir haben normalerweise, weil die Tarife regional von den Verbänden definiert sind, keine Kurzstrecken-Abos. Ein solcher Dorfbus ist aber natürlich nur ein Kurzstreckenfahrzeug oder ein Kurzstreckensystem. Dafür brauche ich eine eigene Jahreskarte. Diese haben wir versucht in Lemgo herzustellen. Wir haben das geschafft, und die Stadt Lemgo war bereit, die Differenz, die es zu dem bisher kleinsten im Verbund bestehende Abo gab, zu bezahlen. Wir brauchen der Mobilität angepasste Tarifsysteme, und da ist für die Nahmobilität eine eigene Tarifantwort zwingend erforderlich.

Ich will Ihnen die Nutzerdaten nennen. Wir haben in Lemgo 25 % Schüler im System, 30 % Einkäufer, 25 % Freizeitverkehre, nur 5 % überörtliche Anschlussverkehre. Lemgo hat einen Bahnhof; da kann man nach Bielefeld und sonst wohin fahren. Aber das spielt in dem ÖPNV-System eine marginale Rolle. Deswegen nochmals mein Petitum, von unten den Nahverkehr aufzubauen, bürgernah vor der Haustür, und erst dann an die mittleren und langen Distanzen zu denken.

Ländliche S-Bahn Vorarlberg: Sehr schön, dass Sie sich das angeschaut haben. Diese S-Bahn gab es ja nicht immer. Das ist ein Projekt, weil bei S-Bahn immer an lange Züge und an große Achsen gedacht wurde. Die S-Bahn ist auf der österreichischen Seite recht schnell realisiert worden mit einer Reihe neuer Haltepunkte. Auf der deutschen Seite bringen wir die Bodensee-S-Bahn nicht zum Laufen. Seit 30 Jahren hantieren wir da, weil unsere Deutsche Bahn AG das Projekt nicht besonders liebt und weil da die Kommunen auch nicht engagiert sind. Die S-Bahn Vorarlberg ist also ein gutes Beispiel für eine kommunal aufgeladene Schienenverkehrsplanung.

Generell bekomme ich zwar sehr oft die Antwort, Österreich und die Schweiz ticken völlig anders; aber Österreich und die Schweiz haben große ländliche Regionen, in denen die Siedlungsdichten teilweise deutlich geringer als in unseren ländlichen Regionen sind. Mein skandinavisches Beispiel ist aus einer Region, in der es nur drei bis zehn Einwohner je Quadratkilometer gibt, die also extrem dünn besiedelt ist, und trotzdem leisten die sich einen vernünftigen öffentlichen Verkehr.

Die Pendlerzahlen sind – sorry – ältere Zahlen des Statistischen Bundesamts. Sie ändern sich im Laufe der Zeit. Sie haben da jeweils zwei Säulen nebeneinander für die Jahre 1996 und 2008 gesehen. Die Pendlerentfernungen werden größer, aber nach wie vor dominiert im Berufspendlerverkehr die Entfernung unter 10 km.

Mit der Historie wollte ich nur sagen: Es ist manchmal nicht falsch, sich anzuschauen, wie früher Dinge gelaufen sind, sich beispielsweise den alten Schienenbus anzusehen. Ich will keine neuen Dieseltriebwagen. Der alte Schienenbus soll nicht so, wie er ist, wieder auf die Schiene gesetzt werden außer bei Museumsbahnen, aber die Idee einer angepassten Fahrzeuggröße und eines intelligenten Fahrzeugs, das nicht 160 km/h fahren muss, sondern das für den ländlichen Schienenverkehr mit reduzierter elektrischer Motorisierung fährt, halte ich für absolut richtig. Da soll man in der Historie durchaus Anleihe nehmen, so wie man bei Straßenbahnsystemen auch Anleihe nehmen kann. Wir kommen aus einer Zeit, wo die Straßenbahnen deutlich kleiner waren. Wir haben eine Zeit hinter uns, wo sehr viel Stadtbahnpolitik betrieben wurde: immer größer, immer breiter, immer schwerer, immer tunnelreicher. Wir kommen jetzt in die Renaissance der Straßenbahn. Da sehen wir in Frankreich, was alles möglich ist, wenn man etwas kleinere Formate und geringere Standards wählt.

Die Umsetzungsdauer treibt mich um. Ich bin jetzt 75, ich mache das Geschäft seit 50 Jahren, und ich verzweifle an der Schwierigkeit, die wir in Deutschland haben, allgemein für sinnvoll erachtete Lösungen umzusetzen. Ein Thema beschäftigt Sie hier wahrscheinlich auch. Tarek Al-Wazir ist im Bereich der Radschnellwege unterwegs. Wir erleben im Moment bei den Versuchen, Radschnellwege zu planen, genau das Gleiche wie im Straßenbau: Da hat der Bund einen Standard definiert, und jetzt gibt es Hunderte von Beispielen, wo Bäume gefällt werden, damit der Radschnellweg angelegt werden kann, also wo mit schematischen Standards geplant wird, statt sich flexibel an das jeweilige Umfeld anzupassen. Ich bin kein Freund von sturen Regelquerschnitten. Ich wünsche mir – das gilt jetzt auch für die Straßenbahn- und Stadtbahnplanung – flexible Standards, die es möglich machen, wenn es enger wird, trotzdem noch etwas anzubieten.

Die Frage der Streckenstilllegungen hat mich immer bewegt. Es gab dafür ein paar technische Gründe. Die ländlichen Schienenstrecken wurden bis in die Siebzigerjahre mit einem hohen Modernisierungsdefizit betrieben. Da wurde noch mit Kurbeltelefon gearbeitet, und die Schranken wurden noch mit Hand bedient. Sie kennen die Stellwerkstechnik im ländlichen Bereich. Die Strecken waren da extrem teuer. Da bestand je Kilometer Schienenstrecke der höchste Personalbedarf. Daher kann ich den Rationalisierer nachvollziehen, der sagt: Das ist mir zu teuer, da sind zu wenig Fahrgäste, also wird die Strecke stillgelegt. Wir lernen jetzt aber durch die digitale Technik, dass moderne digitale Steuerung auch personalarmen Schienenverkehr in ländlichen Regionen möglich macht, und wir lernen, dass auf diese Weise für Reaktivierungen ein erhebliches Potenzial besteht. Es ist heute Morgen schon erwähnt worden: Sowohl Regionalisierungsgesetz als auch GVFG stellen wesentlich mehr Mittel für Reaktivierungen zur Verfügung, und die Mindestgröße für Projekte ist deutlich reduziert worden. Auch kleine Reaktivierungen haben jetzt eine Chance.

Ich wiederhole mein Petitum für Nahverkehr von unten, also mit Tarifen, die auch die kleinste Masche sinnvoll anbieten, und zwar nicht nur Einzelfahrscheintarife. Kurzstreckentarife für den Einzelfahrschein haben immer schon gehabt, aber Abo-Tarife für die kurze Strecke haben wir nicht gehabt.

Mein letzter Hinweis betrifft das Marketing. Wir haben heute mit dem Dialogmarketing und mit dem Direktmarketing Möglichkeiten, unmittelbar mit Kunden in Austausch zu treten, Kunden neue Angebote anzubieten. Diese Möglichkeiten werden viel zu wenig genutzt.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Lieber Herr Professor, ich will noch auf eines hinweisen. Sie haben eben gesagt: Tarek Al-Wazir baut die Radschnellwege. Das ist leider nicht der Fall – wir hatten dazu einen Gesetzentwurf eingereicht –, sondern die Kommunen tun dies. Wie Sie es sich vorstellen, ist es nämlich gerade nicht, dass das Land das standardisiert macht. Ich vertrete die Auffassung, das wäre gut, weil wir einheitliche Standards brauchen. Der Regionalverband macht es – Herr Rouven Kötter war heute Morgen da –, und Standards werden da auch eingehalten. Das, was Sie wollen, ist da, glaube ich, der falsche Ansatz. Wenn jeder selbst eine überregionale Straße plant, so soll das hinführen? Es war im Übrigen die Argumentation des Landes, dass das im Moment noch schneller geht, weil die Bürgermeister vielleicht ein Stück näher dran sind. Auf lange Sicht, spätestens wenn es um die Bauunterhaltung geht, ist die überregionale Straße Landesangelegenheit, und deswegen muss auch der überregionale Radweg als Radschnellwegverbindung genauso Landesaufgabe werden. Das ist zumindest meine Auffassung.

Herr Prof. **Dr. Monheim:** Mir war klar, dass Herr Al-Wazir nicht die Radschnellwege plant, sondern er versucht, sie politisch voranzubringen. Jede Planung ist am Ende lokal, weil sie immer lokale Liegenschaften und Netze betrifft.

Vorsitzender: Wir wollen uns jetzt nicht im Detail verrennen.

Mir liegt keine weitere Wortmeldung vor. Ich darf mich bei allen bedanken, die hier vorn am Rednerpult gestanden haben und auch unsere Fragen beantwortet haben. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben. Kommen Sie gesund nach Hause. Wir bedanken uns für den Input, den wir von Ihnen bekommen haben. Nochmals herzlichen Dank allen Gästen, die hier angereist sind.

(Ende des öffentlichen Teils: 14:50 Uhr – es folgt nicht öffentlicher Teil)