

Die Herausforderungen an eine bessere, umweltfreundliche Mobilitätspolitik für Alle im Verbandsgebiet des RVR

Referat am 22. Februar 2020 in Essen auf der Konferenz „Mobilität für alle. Das Mobilitätsentwicklungskonzept Ruhr“ der Fraktion Die Linke in der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr.

Mobilitätspolitik in Ruhr steht vor den spezifischen Herausforderungen eines polyzentrischen Ballungsraums mit

- **innerörtlichem** Verkehr in vielen Zentren und Quartieren,
- **innerballungsräumlichem** Verkehr zwischen den Zentren und Quartieren,
- **Ziel- und Quellverkehr mit europaweiter, globaler Dimension.**

Die **Verkehrsinfrastruktur** in Ruhr– **Straßen, Schienen, Stationen, ÖV-Fahrzeuge** – verbindet diese drei Herausforderungen, aber weder der **institutionelle** noch der **unternehmerisch-betriebswirtschaftliche Rahmen** entsprechen dieser „gebauten Integration“.

Der Bau von **Fernstraßen** und **Schienen** seit den 1960er Jahren hat deren Bestand erheblich vergrößert, unzulänglich sind ihr baulicher Zustand und partiell die Nutzung der Schienen.

Unterhaltungsbedarf gibt es für Straßen und Schienen, das wird für Jahre zu unvermeidlichen Verkehrsbehinderungen führen.

Erweiterungsbedarf besteht für **Fernstraßen** nicht, das hat bereits 1985 Ministerpräsident Johannes Rau in seiner Regierungserklärung festgestellt.

Für **Schienen** ist dieser Bedarf differenziert zu prüfen, denn die bisherige Erweiterung des **Schienennetzes** hat nicht zu einer Veränderung des Modal Splits zu Lasten des automobilen Verkehrs geführt, die Anteile des Fuß- und Fahrradverkehrs wie des ÖPNV haben sich kaum verändert, der ÖV hat einen Anteil von nur 10%.

Grund für diesen geringen ÖV-Anteil ist die Zunahme des Bestandes an PKW. Sie korreliert mit den steigenden Einkommen der Mehrheit der Bevölkerung und der kontinuierlichen Wohnflächenentwicklung in Ruhr, wobei die Wohnflächen hier im Bundes- wie NRW-Vergleich weiter deutlich unterdurchschnittlich sind. Demographische Veränderungen haben Einfluss, sowohl der Migrationsüberschuss in vielen Jahren wie die Steigerung der Lebenserwartung mit automobiler Affinität bis in ein hohes Alter. In entgegengesetzter Richtung kann sich die abnehmende automobiler Affinität bei Jüngeren auswirken.

Seit den Anfang der 2010er Jahre gerichtlich festgestellten **Beeinträchtigungen** der Luft auf Straßen in verdichteten urbanen Räumen durch die Emissionen des Automobilverkehrs gibt es gesellschaftlichen Widerstand gegen ökologisch schädliche Automobilität – mit Forderungen nach unterschiedlichen politischen Maßnahmen.

Diese Forderungen und entsprechende politische Konzepte lassen sich prinzipiell einteilen in

- Straßensperrungen, was die Kommunen in Ruhr vermeiden möchten,
- Veränderungen der Antriebstechnologien, weg vom Benzin, hin zu elektrizitätsbetriebenen oder mit **Grünem Wasserstoff** betriebenen Automobilen,
- Veränderungen des Modal Splits durch höhere Anteile des ÖPNV sowie der Fuß- und Fahrradverkehre,
- informationstechnologische und digitale Innovationen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens.

Allerdings: Alternative Antriebstechnologien wie digitale Innovationen verändern die räumlichen Begrenzungen innerörtlichen automobilen Verkehrs in verdichteten Räumen nicht.

Fuß- und Fahrradverkehr wie der ÖPNV verringern hingegen die durch den Autoverkehr entstehenden Beeinträchtigungen im Öffentlichen Raum. Gleichzeitig haben sie positive ökologische Auswirkungen.

Die **Mobilitätsverbesserungswirkungen informationstechnologischer und digitaler Innovationen** sind auf ihre konkreten Wirkungen bezüglich unterschiedlicher Verkehre hin zu prüfen, generalisiert dürften sie auch Risiken verursachen.

- Autonomes Autofahren wie Carsharing mit im öffentlichen Raum abgestellten Pkw könnten die Menge der Autoverkehre auch steigern.
- Verbesserungen von Informationen über die Fahrzeiten des ÖPNV mittels Apps sind unstrittig sinnvoll, wenn der Zugang zum Internet, die Apps und letztlich die Handys funktionieren.

Jegliche Konzeption stadträumlicher und ökologischer Mobilitätspolitik sollte in Ruhr bezogen auf die drei unterschiedlichen Herausforderungen – innerörtlicher, innerballungsräumlicher und europaweiter bis globaler Ziel- und Quellverkehre – umzusetzen gesucht werden.

Diesen drei Handlungsbereichen folgte ein vierter zu Zuständigkeiten, einschließlich ihrer Finanzierung, für die Verkehrspolitik in Ruhr mit einer Schieneninfrastrukturgesellschaft für das gesamte Gebiet des RVR.

1. Handlungsbereich: Innerörtlicher Verkehr

Es geht es um

- die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes, aufgeteilt auf Fußwege, Fahrradwege, Autowege,
- die Erreichbarkeit von Stationen des ÖPNV,
- das Angebot und die Finanzierung des ÖPNV,
- die Organisation des innerörtlichen Güterzubringerverkehrs.

Dabei ist innerörtlicher Verkehr primär Fußverkehr, der nicht durch andere Verkehre behindert werden sollte. Der Anteil beim Modal Split beträgt in Ruhr 23%, bei Wegen unter 1 km 70%, bei Wegen von 1–2 km 34%

Der Handlungsbereich 1 erfordert die Maßnahmenbündel a-d:

a) **Auf allen Straßen mit ausschließlichem Ortsbezug sollte grundsätzlich die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden.** Diese Tempobeschränkung verhindert generell gefährliche Unfälle, gerade auch mit Fuß- und Fahrradverkehren.

An diesen Straßen sind Fuß- und Fahrradwege erforderlich.

Fußwege sollten eine Breite haben, bei der sich Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren begegnen können.

Straßen mit ausschließlichem Ortsbezug können als **Verkehrsberuhigte Straßen** und darüber hinaus als **Fußgängerstraßen** gestaltet werden.

Auf Fußwegen und in Fußgängerzonen sollten **Fußgänger miteinander kommunizieren** und **Kinder gefahrlos spielen** können. Die damit verbundene beschränkte Verkehrsaufmerksamkeit macht auf diesen Wegen **die Zulassung von Fahrrädern und E-Rollern fragwürdig**, sie müssen geschoben werden.

Auf höher klassifizierten Straßen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Ortsdurchfahrten möglich. Schon 1987 wurde in NRW ein Konzept „Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen“ entwickelt.

Auf diesen Ortsdurchfahrten sollte es neben den eigenen Spuren für Fußgänger, Fahrradfahrer, ggf. incl. E-Rollern, Spuren für Straßenbahnen geben; auf den Spuren für Automobile ist ÖPNV-Bussen Vorrang einzuräumen.

b) Erforderlich für alle Zentren, aber auch für weniger verdichtete Quartiere, sind **Stationen des ÖPNV**, mit einer maximalen Fußentfernung von den jeweiligen Wohnungen von 10 Minuten.

Diese Stationen können weitere verkehrliche wie andere sozialökonomische Funktionen haben.

Verkehrliche Funktionen sind

- Elektrisch oder auch digital gesteuerte Fahrzeitanzeigen,
- Wechsel zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, Fahrradabstellmöglichkeiten
 - für das eigene Fahrrad
 - für Mietfahräder

und Fahrrad -Sharing.

Sozialökonomische Funktionen können neben **verkehrlichen Informationen durch Personen** allgemeine soziale Auskünfte sein. Weiter können Stationen zum Verkauf von Nahrungsmitteln und kleinen Gebrauchsgütern sowie Zeitungen dienen. Die Verbindung von solchen Stationen mit den für das „Ruhrgebiet“ typischen Trinkhallen ist eine Möglichkeit.

c) Generell kann der ÖPNV mit **Bussen oder Schienenfahrzeugen** betrieben werden. Schienenfahrzeuge bieten eine deutlich höherer Beförderungskapazität. Sie sind vom automobilen Verkehr weitgehend unabhängig, wenn sie eine gesonderte Streckeninfrastruktur haben. So diese vorhanden ist, sollte sie in jedem Fall erhalten werden. Lokal sind auch andere Fahrzeuge möglich, so **Oberleitungsbusse, Schwebebahnen, H-Bahnen** und **Seilbahnen**.

d) Der **Güterzubringerverkehr** hat sich grundsätzlich an die Regulierung der Straßennutzung zu halten. Lastenfahrräder sind eine Alternative zum Automobil.

In Verkehrsberuhigten Straßen sollte bevorzugt das Fahrrad eingesetzt werden. Stationen des ÖPNV sind für das Umladen von Automobil- zu Fahrradzubringerverkehren geeignet.

2. Handlungsbereich: Innerballungsräumlicher Verkehr

Die große Herausforderung in Ruhr ist der **innerballungsräumliche Verkehr**. Der **Anspruch von Ruhr, Metropole zu sein**, macht ein integriertes **öffentliches Verkehrssystem** erforderlich, die einzige mittelfristig realistische Möglichkeit, das nicht erweiterungsfähige Straßensystem zu entlasten.

Innerballungsräumlicher Verkehr ist so zu konzentrieren auf

- ÖPNV-Verkehr, unterteilt in die Verbesserung des bestehenden Angebots und in die Verbesserung der Schieneninfrastruktur
- Fahrradverkehr,
- Fußverkehr.

Handlungsbereich 2.1: Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots

Das ballungsraumweite Kernnetz des ÖPNV sind die Schienenstrecken von **Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn** und **Straßenbahn**. Ergänzt wird dieses Netz durch zahlreiche Bus-Verkehre über lange Strecken. Vor jeglicher Planung einer Netzerweiterung oder seiner

technologischen Veränderung ist sind dies Schienenstrecken **auf ihre unterschiedlich effiziente Nutzung** hin zu prüfen.

Unzulängliche Nutzungen bestehen in:

- unzureichenden Beförderungskapazitäten,
- zu weiten Takten,
- zu hohen und unübersichtlichen Tarifen,
- unzulänglichen Fahrpläneinhaltungen, besonders der Regionalbahn und der S-Bahn,
- ausgebliebener Unterhaltung der Schienenfahrzeuge.

Der Handlungsbereich 2.1 erfordert die Maßnahmenbündel a-d:

a) Alle Schienenfahrzeuge bieten, besonders in Stoßzeiten, **zu wenige Plätze**. Das liegt überwiegend an zu geringen Traktionen.

Problem dabei sind **Stationen der Stadt- und Straßenbahnen**, die keine längeren Traktionen zum gefahrlosen Ein- und Aussteigen ermöglichen. Hier liegt eines der Erfordernisse der Stationengestaltung. Alle Stationen an Schienenbahnstrecken sollten zumindest die Doppeltraktion erlauben, ihre bauliche Umgestaltung ist eine primäre Aufgabe.

Die **Bahnsteige mancher U-Bahn-Stationen** sind hingegen eher in ihrer Länge überdimensioniert.

Für die **S-Bahnen der DB** gibt es für die zu kurzen Traktionen keinen streckenabhängigen Grund. Bei den wenigen Bahnhöfen mit kürzeren Bahnsteigen ließen sich diese kurzfristig, auch durch Holzbauten, verlängern.

b) Eine hohe Zahl von Schienen- wie von Bus-Linien verkehrt im 20- Minuten-, auch im 30 Minuten oder gar Stunden-**Takt**. Für die wichtigste Schienenachse in Ruhr, die S1 zwischen Dortmund und Düsseldorf bzw. Solingen war der bis zum 15.12.2019 geltende 20-bzw. 30-Minuten-Takt skandalös – bezüglich der TU Dortmund auch universitätspolitisch, verglichen mit den kurzen Takten der U 35 zur Ruhr Universität Bochum.

Eine hohe Akzeptanz des ÖPNV in Ballungsräumen wird dadurch erreicht, dass seine Linien ohne Kenntnis der Fahrpläne benutzt werden können. Höchstens zehnmünütige Wartezeiten entsprechen diesem Akzeptanzverhalten, fünfminütige Wartezeiten vermeiden ein „Wartempfinden“.

Zumindest alle Schienenlinien müssen im 10-Minuten-Takt verkehren, in Stoßzeiten auch fünfminütig. Takte von mehr als 20 Minuten sollten ausgeschlossen werden, auch an Wochenenden. Die Verlängerung der Taktzeiten auf 30 Minuten in den Abendstunden sollte nicht vor 20.30 Uhr beginnen.

c) **Wichtigstes Maßnahmenbündel: die Tarife des ÖPNV im VRR**. Sie sind zu hoch, das System ist unübersichtlich. Örtlich unterschiedliche Tarifveränderungen konterkarieren den ballungs-

räumlichen Zusammenhang. Die besonderen Hilfen des Bundes für den ÖPNV, im Rahmen der Bemühungen emissionsbedingte Straßensperrungen zu vermeiden, lokal in Essen sind ein Beweis der Ignoranz der Bundes bezüglich der siedlungsräumlichen Struktur des größten urbanen Ballungsraumes Deutschlands.

Generell werden alle tarifbezogenen Anreize durch die regelmäßigen Tarifierhöhungen des VRR konterkariert. Die betriebswirtschaftliche Orientierung der ÖPNV-Unternehmen, gestützt durch immer wieder neu zu beschließende Subventionen und Verlustausgleiche im Querverbund mit anderen kommunalen Unternehmen, steht einer steigenden und dauerhaft stabilen Akzeptanz im Wege. Die Mehrwertsteuerbelastung der ÖPNV-Unternehmen mit 7% ist verkehrspolitisch widersinnig.

Zur Höhe der Tarife gibt es seit Ende der 1960er Jahre ein weites Spektrum von Vorschlägen, vom **Nulltarif**, der unbezahlbar sein soll, bis zur **betriebswirtschaftlichen Kostendeckung**, die die Akzeptanz des ÖPNV gegen Null bringen könnte.

Ein geeigneter Bezug für eine attraktive Tarifgestaltung ist das Monats-BärenTicket des VRR, das im gesamten Gebiet gilt. Es wurde für 65€ eingeführt und kostet inzwischen 92€. Der Einführungspreis wäre ein Maßstab für den Tarif eines allgemeinen Monatstickets im gesamten VRR-Gebiet von 60€, es würde dem eines **Tagesticket-Tarifs von 2€** entsprechen.

Dieser 60€-Monatstarif könnte zwecks sozialer Begünstigungen, so für Schüler und Studenten, Arbeitslose und Ältere durch das Land finanziert werden; Arbeitgeber und auch Einzelhandelsgeschäfte in Zentren könnten es gegenüber dem Nutzer bzw. Käufern erstatten oder subventionieren. Die Pendlerpauschale könnte der Mehrheit der potentiellen Nutzer in Form von ÖPNV-Monatskarten gewährt werden – bekanntlich zahlen über 50% der Personen im steuerpflichtigen Alter keine Einkommenssteuer.

Dieser hier vorgeschlagene 60€-Tarif ist doppelt so hoch wie der eines Jahres-Tickets von 365€, was dem Tarif eines Tagestickets von 1€ entspräche. **Im Klimaschutzprogramm 2030 kündigt der Bund die Unterstützung von 10 Modellprojekten dazu an, Ruhr sollte sich, sei es über den VRR, sei es über den RVR, darum zu bewerben.**

Die verkehrspolitische Festlegung der Höhe des Tarifs ist von der Frage der Betriebswirtschaftlichkeit der ÖPNV-Unternehmen resp. ihrer Subventionierung nicht zu trennen. Kurzfristig wäre eine Subventionierung auch für einen 60€- bzw. 2€-Tarif erforderlich. **Längerfristig könnte die Zunahme von Fahrgästen ein 60€-2€-Tarifsystem betriebswirtschaftlich kostenneutral werden lassen**, für 1€-Tarife wäre vereinfacht eine doppelt so hohe Zahl zusätzlicher Fahrgäste erforderlich.

Bis zum Erreichen eines entsprechenden Fahrgastaufkommens ist die Tarifsubventionierung aus den ÖPNV-Mitteln des Bundes das wirksamste Mittel den Modal Split in Ruhr zugunsten des ÖPNV zu verändern.

d) Die unzulängliche Akzeptanz zu langer Takt- und damit Wartezeiten wird, zeitweise dramatisch, gesteigert durch **unzulängliche Fahrplaneinhaltungen**. Das betrifft die Regionalbahn bzw. die S-Bahn, überwiegend der DB, stärker als die Linien der lokalen ÖPNV-Unternehmen im VRR. Dabei sind Verzögerungen umso weniger beeinträchtigend umso kürzer die Taktzeiten sind.

Der Handlungsbereich 2.2 Verbesserung der ÖPNV-Schieneninfrastruktur erfordert die Maßnahmenbündel a-d

a) Das ÖPNV-Schiennetz ist unterschiedlich ausgelastet. Vor jeder Prüfung seiner Erweiterung ist diese Auslastung zu steigern. In den verdichteten Zentren sind die Möglichkeiten weiterer Schienenstrecken begrenzt, jedenfalls aufwendig und kostenträchtig.

b) Zu prüfen ist die Verbindung bestehender S-Bahn-Strecken zu einem **S-Bahn-Ringverkehr**. Er könnte – von Westen nach Osten – von Duisburg über Mülheim, Essen und Bochum nach Dortmund führen, und von Dortmund über Herne, Gelsenkirchen und Oberhausen nach Duisburg. Damit würde er die Zentren – sowie die Verknüpfungsstationen mit dem Regional- und Fernverkehr der DB – in acht der 11 kreisfreien Städte in Ruhr in einem möglichen Taktverkehr verbinden. Von den Hauptverknüpfungsstationen in Essen, Bochum und Dortmund sind oder wären S-Bahn-Linien in die drei weiteren kreisfreien Städte Bottrop, Hamm und Hagen möglich. Von allen Hauptverknüpfungsstationen gibt es, oder kann es weitere Schienenverbindungen in die kreisangehörigen Kommunen geben. Ergänzungsbedarf besteht in den bisher 12 Kommunen ohne genutzten Schienenanschluss.

c) **Geeignete Schientechnik ist die Überlandstraßenbahn**, die bestehende Gleise mit DB-Norm nutzen und durch neue gleichgenormte Gleise ergänzt werden kann.

d) Zu prüfen ist die **Reaktivierung von Eisenbahnstrecken**. Auf solchen Strecken hat der RVR inzwischen Rad- und Fußwege angelegt. Es ist abzuwägen, wie eine Reaktivierung mit dem Erhalt dieser Wege vereinbart werden kann.

2.2 Fahrradverkehr

Innerballungsräumlicher Verkehr ist inzwischen Fahrradverkehr, der gerade den Berufsverkehr zwischen Zentren und Quartieren, innerhalb und zwischen den Kommunen, aufnimmt. Er nutzt dabei zunächst die innerörtlichen Fahrradwege. Alle überörtlichen Straßen müssen Radwege haben. Die Radwege lassen sich regional vernetzen. Regionale Fahrradstrecken sind eine herausragende Maßnahme des RVR.

2.3 Fußverkehr

Überörtlicher Fußverkehr durch den urbanen Ballungsraum ist vor allem Freizeitverkehr. Er findet sowohl entlang vorhandener Straßen wie auf ausgewiesenen oder sich ungeplant entwickelnden Wanderwegen statt.

Alle Straßen – jenseits der Autofernverkehrsstrassen – müssen Fußwege haben.

3. Ziel- und Quellverkehr mit europaweiter, globaler Dimension

Das Ruhrgebiet war die urbane Agglomeration mit der höchsten Kohle- und Stahlproduktion in Europa, Ruhr ist heute - nach London und Paris - die größte Wissenschaftsstadt in Europa. Beides ist notwendig mit weiträumigen Ziel- und Quellverkehren verbunden. Das erfordert Straßen, Schienen, Wasserwege und Flughäfen.

Von zentraler Bedeutung sind

- der eurasische Güterverkehr mit dem Zielhafen Duisburg
- die temporäre Zuwanderung von Studenten und Wissenschaftlern aus allen Regionen der Welt zu den Hochschulen und Forschungseinrichtungen.

Daraus folgt die Aufgabe, konkrete Maßnahmen und langfristige Konzepte für eine ökologisch erträgliche Gestaltung und Nutzung der Fernverkehrswege und besonders der dabei genutzten Fahr- bzw. Flugzeuge zu entwickeln. Für Flugzeuge und Schiffe – wie für Autos – ist die grüne Wasserstofftechnologie dabei wesentlich.

Es ist weltweit erkannt, dass es die große technologische und ökonomische Aufgabe von Ruhr nach Beendigung der Montanwirtschaft ist, Postmontanentwicklungen zu verwirklichen und weltweit zu vermitteln. Dazu sollte die ökologische globale Verkehrsentwicklung kommen.

4. Zuständigkeiten, einschließlich der Finanzierung, für die Verkehrspolitik in Ruhr mit einer Schieneninfrastrukturgesellschaft für das gesamte Gebiet des RVR

Eine verbesserte Organisation des Verkehrs in Ruhr, und dabei vor allem des ÖPNV, betrifft mehrere institutionelle und unternehmerische Zusammenhänge und Interessen, und das im komplexen System verkehrspolitischer Zuständigkeiten in der BRD und darüber hinaus der EU.

Es sind vor allem

- die Kompetenzen der Kommunen,
- die Zuständigkeit des VRR,
- die Abgrenzung des VRR – südlich und westlich über den RVR hinaus, östlich ohne den Kreis Unna und Hamm, wo der Westfalentarif gilt.
- die Eigentumsrechte der DB an ihren Schienenstrecken,

- das Eigentum des Bundes an den Wasserstraßen,
- die betriebswirtschaftlichen Tätigkeitsmöglichkeiten der ÖPNV-Unternehmen,
- das unterschiedliche Eigentum an Verkehrsstationen.

In diese Zuständigkeitssystem fallen die Kompetenzen des RVR. Ihm kommt gesetzlich normiert eine Schlüsselaufgabe zu. Seine Zuständigkeiten betreffen dabei einerseits Zuständigkeiten des Landes, andererseits der Mitgliedskommunen. Eckpunkte möglicher Veränderungen sind: Kompetenzverlagerungen, auch für die Verkehrspolitik, vom Land auf den RVR liegen im Interesse der größten Metropole der BRD. Die Metropolen Berlin, Hamburg und Bremen sind Länder, bei weniger Einwohnern.

Die Verantwortlichkeit der Kommunen für die Stadtentwicklung einschließlich der Gestaltung der Straßen kann nicht in Frage gestellt werden. Das gilt auch für Eigentum und Planungsrechte des Bundes wie des Landes an den Bundes- und Landesstraßen.

Mit und ohne Veränderungen der Zuständigkeiten ist ihre verbesserte Koordinierung für konkretes mobilitätspolitisches Handeln zwingend notwendig.

Deutlich verbesserungsbedürftig sind vor allem der Zustand und die Nutzung der **Schieneinfrastruktur** wie seine mögliche Erweiterung.

Unter diesen Voraussetzungen ist nach einer **besseren Organisation der Schieneinfrastruktur** zu fragen. Eine **Infrastrukturgesellschaft** könnte eine Lösung sein.

Sie könnte zuständig sein für

- Schienen,
- Schienenfahrzeuge,
- Schienenstationen.

Hierzu gäbe es die Maßnahmenbündel a-e:

a) **Schienen und die Schienenfahrzeuge der ÖPNV-Unternehmen bzw. der Städte** könnten in das Eigentum der Infrastrukturgesellschaft übergehen. Diese wäre dann für deren Erhaltung verantwortlich, wie für den Ersatz oder die zusätzlichen Anschaffung von Fahrzeugen. Auch die Verlegung neuer Schienenstrecken wäre ihr Aufgabe, in Abstimmung mit den Bauplanungsrechten der Kommunen.

b) Ein eigene Problematik ist der Betrieb **der S-Bahnen**. Ihr Betrieb, überwiegend durch die DB, ist unzulänglich. Die Vergabe von S-Bahnen-Linien an andere Unternehmen – den EU-Regelungen entsprechend – hat bisher nicht gelöste Probleme aufgeworfen, die mit der S1 und S4 beauftragte Keolis ist offenkundig nicht betriebsfähig, was die erforderlichen engeren Takte ausschließt.

Daher sollte eine Infrastrukturgesellschaft auch die S-Bahnen betreiben, in Beachtung der EU-Regelungen. Eine S-Bahn-Gesellschaft, die der Infrastrukturgesellschaft und der DB gemeinsam gehört, könnte eine modifizierte Möglichkeit sein.

c) Die **Stationen an den Haltepunkten der Schienenlinien** könnten im Eigentum oder der Verwaltung der Infrastrukturgesellschaft sein, mit allen Möglichkeiten zusätzlicher Nutzungen. Das gilt für alle Stationen der Stadtbahn und der Straßenbahnen. Die **DB** verfügt in der Agglomeration über **186 Bahnhöfe** bzw. **Stationen**, über gemeinsame Verwaltung oder auch Übernahme durch die Infrastrukturgesellschaft wäre zu verhandeln, sicherlich mit Ausnahme der Hauptbahnhöfe.

d) Die Stationen dienen dabei der **Verknüpfung mit den Buslinien der im VRR zusammengesetzten ÖPNV-Unternehmen**. Schienenlinien und Buslinien sind bereits durch einen integriertes Fahrplan- und Tarifsysteem miteinander verbunden. Daran darf keineswegs etwas geändert werden. Damit stellt sich die **Frage der Kooperation der Infrastrukturgesellschaft mit den Unternehmen, die die Buslinien betreiben**. Eine gemeinsame Unternehmensform ist denkbar, ob sie tatsächlich betriebliche und kostenbezogene Vorteile erbringt ist fraglich. **Entscheidend ist die Abstimmung der Linien und Fahrpläne**. Diese könnte weiter der VRR übernehmen. Eine alternative Lösung wäre die Übertragung dieser Aufgabe auf die Infrastrukturgesellschaft, wobei der RVR die Zuständigkeit für die Verkehrsentwicklungsplanung auf diese rechtlich geregelt delegieren sollte. Auch **Zuständigkeiten** des VRR als Aufgabenträger **nach dem Regionalisierungsgesetzes** – angesichts der Übernahme des S-Bahnbetriebs – könnten auf die Infrastrukturgesellschaft übertragen werden.

e) Die Infrastrukturgesellschaft sollte aus Anteilen an den Fahrgasteinnahmen und Förderungen durch Bund und Land NRW finanziert werden. Grundlage sollten die Bedingungen beim SPNV nach dem – seit 2020 gesetzlich finanziell besser ausgestatteten – Regulierungsgesetz sein. Nach den Feststellungen der Bundesnetzagentur liegen die Fahrgelderlöse weiter unter 50%. Der Schienenverkehr der Infrastrukturgesellschaft sollte daher zumindest zu 50% vom Bund gefördert werden. Dazu sollten alle bereits bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes für Schienenbau und -unterhaltung wie für Schienenfahrzeuge kommen.

Die Verluste durch eine attraktive Tarifgestaltung sollte der Bund ausgleichen – mit den Maßnahmen für eine einzelne Stadt, darunter Essen, hat er diese Möglichkeit bereits exemplarisch erprobt.

Schluss

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils in Ballungsgebieten sind Tarif- und Taktverbesserungen dort. Hierauf sollte sich deshalb die verkehrspolitische Finanzierung des Bundes und des Landes NRW konzentrieren – auch durch Umschichtung von Ausgaben für den Straßenbau zugunsten des ÖPNV. Die Dauer von Erneuerungsmaßnahmen im Fernstraßenbau ist sehr häufig länger als erwartet. Dabei könnten einige Maßnahmen auch weniger umfänglich sein.