

WP-02-152

Antragsteller*innen: OV Alfter u.a.

Gegenstand: WP-02 NRW – Zukunft durch Innovation (Beratung und Beschlussfassung des Programms für die Landtagswahl 2017)

ÄNDERUNGSANTRAG WP-02-152

1 In WP-02 (Bahn- und ÖPNV-Angebot und –verbessern) Zeile 152 bis 157 durch folgenden
2 Text ersetzen:

3 **Neue Nahverkehrsfinanzierung einschließlich fahrscheinloses Fahren für alle in ganz NRW**
4 **prüfen**

5 Seit rund 60 Jahren ist die Verkehrspolitik auf das Auto konzentriert. Während bis dahin
6 der öffentliche Nahverkehr auskömmliche Einnahmen hatte, ist dies schon lange nicht
7 mehr der Fall. Er steht vor einer großen Sanierungsherausforderung. Mittel für dringend
8 notwendige Investitionen fehlen. Sowohl die Ansprüche an Neu- und Ausbau des Nahver-
9 kehrs, etwa die mindestens stündliche Verbindung aller Quartiere und Gemeinden mit über
10 4000 Einwohnern, die Elektrifizierung als auch die anstehenden Erhaltungsmaßnahmen
11 bei Straßen- und U-Bahnen bedürfen einer ausreichenden Finanzierungsgrundlage. Ver-
12 schiedene Kommissionen der vergangenen Jahre sind sich darin einig. Bisher fehlt aber der
13 politische Mut, die Versorgung der Bürger*innen mit funktionierendem, attraktivem Nah-
14 verkehr wieder als „Daseinsvorsorge“ zu verstehen, die ÖPNV als Angebot für alle meint.
15 Dabei kommen in nicht allzu ferner Zeit auch neue Angebotsformen in Betracht – wie z.B.
16 autonom fahrende Fahrzeuge, die Tag und Nacht einsetzbar sind, und hervorragend in den
17 ÖPNV einbezogen werden können. Wenn aber die Fahrpreise nicht ins Uferlose steigen
18 sollen und mehr Geld der Öffentlichen Hand nicht zu erwarten ist müssen neue Finanzie-
19 rungsquellen geprüft werden. Wir wollen sie gemeinsam mit allen Beteiligten entwickeln.
20 Andere Länder machen es uns vor: So hat Frankreich eine Nahverkehrsabgabe, mit der
21 Unternehmen zu den geldwerten Vorteilen, die sie durch ein gutes ÖPNV-Angebot haben,
22 einen Beitrag leisten. Dies führt dort zu relativ niedrigen Fahrpreisen. Alternativ wollen
23 wir aber auch prüfen, inwieweit eine solidarische Umlagefinanzierung in Betracht kommt,
24 die die Summe der bisherigen Fahrgasteinnahmen ersetzt, und darüber hinaus erhebliche
25 Finanzmittel freisetzen kann. Die Vorteile sprechen für sich, wenn z.B. alle Bürger*innen
26 über 18 Jahre, Unternehmen und Übernachtungsgäste entsprechend dem Fernsehbeitrag

27 Beiträge in einen „Nahverkehrsfonds“ einzahlen: Alle in NRW würden „fahrscheinlos“ lan-
28 desweit im Nahverkehr unterwegs sein können. Das „Semesterticket für alle“ oder „Bür-
29 gerticket“ würden Wirklichkeit. Dies hätte Auswirkungen auf eine bessere Teilhabe am
30 kulturellen, sportlichen und gesellschaftlichen Leben, auf den Arbeitsmarkt und auf das
31 Klima. Der Grundsatz „preiswerte Mobilität“ für alle wird erreicht. Die neue Finanzierung
32 ist familienfreundlich, weil Kinder und Jugendliche kostenlos fahren und sie nicht mehr
33 ausgeschlossen sind, wenn sie kein Schülerticket erhalten. Schulausflüge sind z.B. leich-
34 ter als bisher möglich. Komplizierte, anwenderunfreundliche Tarifsyste me gibt es nicht
35 mehr. Ungerechte Tarifzonen entfallen. Wir denken an die älter werdende Gesellschaft
36 und berücksichtigen den demografischen Wandel, weil der öffentliche Nahverkehr auch
37 im Interesse älter werdender Menschen, die nicht mehr Auto fahren können, ausgebaut
38 wird. Arme Menschen werden nicht schon deshalb vom kulturellen Leben ausgeschlossen,
39 weil es am Geld für die Fahrtkosten fehlt. Menschen können sich auch jederzeit besuchen
40 oder besucht werden. Dies beugt auch Vereinsamung vor. Die Arbeitsaufnahme von bisher
41 Arbeitslosen wird erleichtert. Geringverdiener werden von hohen Fahrtkosten entlastet.
42 Der Anreiz, Busse und Bahnen zu nutzen, steigt allgemein, nach Forschungsergebnissen
43 um rund 30 Prozent. Kommunen werden – in Verbindung mit anderen Maßnahmen – von
44 Nachteilen des Autoverkehrs entlastet. Auf weitere Parkplätze kann verzichtet werden, ggf.
45 kann Parkraum zurückgebaut werden. So kann die Lebensqualität in unseren Städten ver-
46 bessert werden. Es wird auch weniger Staus geben und die Ausweisung von Radwegen
47 wird erleichtert. Das Klima in den Städten wird besser. Polizei und Justiz werden entlas-
48 tet, weil „Schwarzfahren“ in NRW (§ 265a Strafgesetzbuch) nicht mehr verfolgt wird. Die
49 Tourismuswirtschaft profitiert von einem attraktiven Angebot. Selbst Hochschulen werden
50 entlastet, wenn sich „Scheinstudierende“ abmelden, die nur das günstige Semesterticket
51 nutzen wollen. „Alkoholfahrten“ werden weniger. Und Autofahrer bleiben mobil, wenn ein
52 Fahrverbot gilt, etwa wegen einer persönlichen Verfehlung oder weil zum Gesundheits-
53 schutz anderer ein Einfahrverbot in Städte oder Quartiere eingerichtet werden sollte. Bei-
54 tragseinnahmen, die zweckgebunden in einen „Nahverkehrsfonds“ fließen, sind stabil, un-
55 abhängig von steuerlichen Sparzwängen und erleichtern Investitionsplanungen. Bisherige
56 Verwaltungskosten im ÖPNV würden drastisch sinken, sie wären wie beim Fernsehbeitrag
57 niedrig. Sondertarife z.B. für Studenten oder sozial Schwache könnten abgeschafft werden,
58 weil der neue Einheitstarif günstiger wäre als die bisherigen „Tickets“.

59 Ein solches Modell bringt somit Finanzierungssicherheit für den ÖPNV und baut Zugangs-
60 hindernisse wegen unverständlicher und teurer Tarife ab. Deshalb ist es wichtig, dass die-
61 ser Vorschlag oder andere Modelle weiter untersucht werden. Mögliche Probleme, etwa
62 wie rasch die Versorgung des ländlichen Raumes entwickelt werden kann oder die Sozial-
63 verträglichkeit einer solchen verbindlichen Abgabe müssen ebenso geklärt werden wie die
64 Frage, ob und inwieweit eine schrittweise Einführung notwendig ist, weil mit der heutigen
65 Infrastruktur möglicherweise die dann entstehende Nachfrage zum Teil nicht bewältigt
66 werden kann.

Begründung

Begründung

Mit dem Antrag werden die bisherige Nahverkehrsfinanzierung auf eine neue Basis gestellt und neue Finanzquellen erschlossen. Der Finanzierungsbedarf für alte und neue Projekte ist riesig. So hat z.B. auch unser Landesvorstand vorgeschlagen: „Alle Orte und Quartiere mit mehr als 4000 Einwohnern sollen mindestens im Stundentakt mit öffentlichem Nahverkehr erschlossen und verbunden werden.“ Da eine Erhöhung der Finanzierung durch die öffentliche Hand (derzeit rund 65 %) nicht zu erwarten ist, sollen grundsätzlich alle Bürger*innen ab 18 Jahre zu Beiträgen herangezogen werden, um die bisherigen Fahrgasteinnahmen zu finanzieren. Hinzu kommen Beiträge durch Unternehmen und Touristen. Damit stünde die Finanzierung nicht mehr nur auf zwei Säulen (Öffentliche Hand und Fahrgäste), sondern auf drei Säulen (Öffentliche Hand, Bürger*innenbeitrag und Unternehmensbeiträge). Im Gegenzug wird das fahrscheinlose Fahren („Bürgerticket“, „Semesterticket für alle“) eingeführt.

Das Thema „solidarische Nahverkehrsfinanzierung einschließlich Bürgerticket“ war bereits Gegenstand der Erörterung auf der LDK in Neuss. Danach gab es eine Veranstaltung mit Experten bei der LAG Mobilität. Zu dem offenen Punkt „Höhe des finanziellen Beitrags für das Bürgerticket“ hat der eingeladene Experte keine konkreten Angaben gemacht, weil die Höhe des Beitrags davon abhängig ist, welche Kosten berücksichtigt und umgelegt werden, z.B. Betriebskosten. Der Vorschlag des OV Alfter will zunächst nur die Fahrgasteinnahmen umlegen. Eigene Berechnungen dazu: Von den 17,6 Mio. Einwohnern in NRW sind 14,4 Mio. Menschen über 18 Jahre. Sollen sie die bisherigen Gesamtfahrgeldeinnahmen in NRW von 2 Mrd. Euro im Jahr finanzieren, entfallen auf jeden Einzelnen pro Jahr 139 Euro oder 11,60 Euro pro Monat. Nahezu gleiche Beträge ergeben sich bei bundesweiter Betrachtungsweise.

Zahlt jeder über 18 Jahre einen Euro mehr als 12 Euro stünden dem ÖPNV in NRW 173 Mio. Euro zusätzlich im Jahr zur Verfügung. Bei einem Beitrag z.B. von 20 Euro stünden in NRW zum Erhalt und Ausbau des ÖPNV neben den neuen Beitragseinnahmen für Fahrentgelte zusätzlich rund 1,38 Mrd. Euro im Jahr zur Verfügung. Hinzu kämen noch die Beiträge von Unternehmen, Touristen und ggfs. anderen Personengruppen. Der Sanierungsstau könnte behoben, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet und günstiges Fahren für alle mit einem landesweiten Tarif könnte sichergestellt werden.

In Deutschland gibt es insgesamt gute Erfahrungen mit beitragsfinanzierten Systemen wie die gesetzliche Kranken-, Renten- und Pflegeversicherung, Kurtaxen, Fernsehbeitrag: Ihnen ist gemeinsam, dass die breite Basis der Beitragszahlung von Vielen jedem Einzelnen die Inanspruchnahme einer Leistung ermöglicht, wenn der (Versicherungs-) Fall eintritt. Beiträge werden rechtlich unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistung erhoben.

Um Kritikern entgegenzukommen verzichtet der Antrag auf konkrete Beträge, er enthält aber einen konkreten Prüfauftrag.

Zu dem Thema gibt es einige Befürworter in der Professorenschaft (z.B. Prof. Monheim, Prof. Oscar Reutter), in der Politik (z.B. Grüne in Berlin), umfassende Literatur und befürwortende Gutachten, z.B. des Deutschen Instituts für Urbanistik. Das Bundesverfassungsgericht hat im Jahr 2000 keine Bedenken gegen das Semesterticket geäußert. Nach einer Umfrage in der Sendung „Westpol“ des WDR-Fernsehens am 30.10.2016 finden 50 % der Befragten ein Bürger*innenticket „gut“ („nicht gut“ 47 Prozent).

Der Antrag beinhaltet einen Lösungsansatz, dessen positive Auswirkungen nicht nur klimapolitisch, sondern auch sozialpolitisch relevant sind. Zudem sind damit keine Ein- und Beschränkungen verbunden, sondern im Gegenteil: Die Mobilität wird für alle Bevölkerungsgruppen spürbar verbessert. Deshalb werden an anderer Stelle weitere Änderungsanträge gestellt (siehe WP-01 bis WP-06). Langfristig könnte Fahren mit Nahverkehrsmitteln zu einem geringen Beitrag in ganz Deutschland möglich sein – wenn sich alle Bundesländer für ein solches Angebot entscheiden.

Antragsteller*innen

OV Alfter (Wilhelm Windhuis, Robert de la Haye, Mechtild Wallraff-Kaiser, Stefan Möller, Hermann Huckert, Michael Schroerlücke, Sonia Teimann u.a.), Joachim Schollmeyer (OV Rheinbach), Dr. Stefan Ummenhofer, Tobias Hasenberg (OV Meckenheim),