LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

E 17/1773

12.04.2021

Neudruck

Verkehrsausschuss

Thomas Nückel MdL

Einladung

54. Sitzung (öffentlich - Livestream)
des Verkehrsausschusses
am Mittwoch, dem 14. April 2021,
13.30 Uhr, Plenarsaal

Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtags berufe ich den Ausschuss ein und setze folgende Tagesordnung fest:

Tagesordnung

1. Zustand der Brücke A 43 zwischen BAB-Kreuz Herne und BAB-Kreuz Recklinghausen und die damit verbundenen einschneidenden Konsequenzen

Bericht der Autobahn-GmbH des Bundes

2. Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 17/13033

3. Verkehrswende im Rheinischen Revier auf den Weg bringen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/13060

4. Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/10628

Stellungnahme 17/3683
Stellungnahme 17/3695
Stellungnahme 17/3662
Stellungnahme 17/3659
Stellungnahme 17/3692
Stellungnahme 17/3691

Stellungnahme 17/3596
Stellungnahme 17/3693
Stellungnahme 17/3698
Stellungnahme 17/3699
Stellungnahme 17/3702
Stellungnahme 17/3714

- Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen -

5. Realitätsferne Grenzwertpolitik – Die Landesregierung muss sich gegen die geplante automobilindustriefeindliche EURO7 Abgasnorm der EU einsetzen!

Antrag der Fraktion der AfD
Drucksache 17/12746

6. Teil-Elektrifizierung von Schienenstrecken

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/4962

7. Sprinter-Projekt ICE Bonn – Köln – Berlin

Bericht der Deutschen Bahn AG

8. Verschiedenes

gez. Thomas Nückel MdL
- Vorsitzender -

F. d. R.

Mirjam Hufschmidt
Ausschussassistentin

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 1 -

Zustand der Brücke A 43 zwischen BAB-Kreuz Herne und BAB-Kreuz Recklinghausen und die damit verbundenen einschneidenden Konsequenzen

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 2 -

Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

Drucksache **17/13033**

15.03.2021

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen

A Problem

Die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 schafft einen neuen Rechtsrahmen für die technische Zertifizierung, das Inverkehrbringen und die Verwendung von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen für Seilbahnanlagen und hebt gleichzeitig die bisher geltende Richtlinie 2000/9/EG auf. Die Verordnung ist mit Wirkung zum 21. April 2018 in Kraft getreten.
Im Rahmen der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 hat der Bund aufgrund der teilweisen konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz Regelungen zur Durchführung der Verordnung getroffen. Der Hauptteil der Regelungskompetenz im Bereich der Seilbahnen liegt bei den Ländern. Daher sind die rechtlichen Bestimmungen für Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen anzupassen.
Das Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen verweist an zahlreichen Stellen auf das bisherige EU-Seilbahnrecht und muss daher an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Einige Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 bedürfen darüber hinaus der Ausgestaltung durch die Mitgliedsstaaten auf Ebene des Landesrechts Nordrhein-Westfalen.

B Lösung

Die Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften im Bereich der Seilbahnen in nationales Recht ist erforderlich und wird durch eine Änderung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen erreicht.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Keine.

Datum des Originals: 12.03.2021/Ausgegeben: 16.03.2021

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Keine.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Keine.

H Befristung von Vorschriften

Da ein Stammgesetz geändert wird, ist eine Befristung des ändernden Gesetzes nicht angezeigt.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung	Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen
Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen	
Artikel 1	
Das Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen vom 16. Dezember 2003 (GV. NRW. S. 774), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193, ber. S. 214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	**Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen (SeilbG NRW)**
1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zu §§ 23 und 24 durch folgende Angabe ersetzt:	
„§ 23 Inkrafttreten und Außerkrafttreten bisherigen Rechts“	§ 23 Berichtspflicht § 24 In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten bisherigen Rechts
2. § 1 wird wie folgt geändert:	**§ 1 Anwendungsbereich**
a) In Absatz 1 werden die Wörter „dem Personenverkehr“ durch die Wörter „der Personenbeförderung“ ersetzt.	(1) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen, die dem Personenverkehr und dem öffentlichen Güterverkehr dienen.
b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:	
„(2) Dieses Gesetz gilt nicht für Anlagen gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a und c bis g der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG (ABl. L 81 vom 31.3.2016, S. 1, L 266 vom 30.9. 2016, S. 8).“	(2) Dieses Gesetz gilt nicht für Anlagen gemäß Artikel 1 Abs. 6 der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (EG, ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 21).
c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:	
„(3) Dieses Gesetz gilt mit Ausnahme von §§ 2, 4 Absatz 2 und 3 Satz 2 und 3, § 5 Absatz 1 Satz 2, § 16 Absatz 3 und § 19 Absatz 1 Nummer 12 und 13 für Zahnrad-	(3) Dieses Gesetz gilt mit Ausnahme von §§ 2 Abs. 1 bis 5, 4 Abs. 2 Satz 2, 5 Abs. 1 Satz 2, 16 Abs. 3, 18 Abs. 2, 19 Abs. 1 Nr. 12 bis 14 und 22 Abs. 2 Sätze 2 und 3 für

bahnen des öffentlichen Verkehrs sinngemäß.“

Zahnradbahnen des öffentlichen Verkehrs sinngemäß.

3. § 2 wird wie folgt geändert:

§ 2
Begriffsbestimmungen

a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und der Wortlaut wie folgt gefasst:

„Seilbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind an ihrem Bestimmungsort errichtete, aus der Infrastruktur und Teilsystemen bestehende Gesamtsysteme, die zum Zweck der Beförderung von Personen oder Gütern entworfen, gebaut, zusammengesetzt und in Betrieb genommen werden und bei denen die Beförderung durch entlang der Trasse verlaufende Seile erfolgt. Im Übrigen gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424.“

(1) Seilbahnen sind Anlagen aus mehreren Bauteilen, die geplant, gebaut, montiert und in Betrieb genommen werden, um Personen oder Güter zu befördern. Bei diesen Anlagen handelt es sich um

1. Standseilbahnen und andere Anlagen, deren Fahrzeuge von Rädern oder anderen Einrichtungen getragen und durch ein oder mehrere Seile bewegt werden;
2. Seilschwebebahnen, deren Fahrzeuge von einem oder mehreren Seilen getragen und/oder bewegt werden; dazu gehören auch Kabinenbahnen und Sesselbahnen;
3. Schleppaufzüge, bei denen mit geeigneten Geräten ausgerüstete Personen durch ein Seil fortbewegt werden.

b) Die Absätze 2 bis 6 werden aufgehoben.

(2) Eine Anlage im Sinne dieses Gesetzes ist das an seinem Bestimmungsort errichtete, aus der Infrastruktur und den in Anhang I der Richtlinie 2000/9/EG aufgezählten Teilsystemen bestehende Gesamtsystem. Die Infrastruktur, die speziell für jede Anlage geplant und jeweils vor Ort errichtet wird, besteht aus der Linienführung, den Systemdaten sowie den für die Errichtung und Funktion der Anlage erforderlichen Stations- und Streckenbauwerken einschließlich der Fundamente.

(3) Ein Sicherheitsbauteil ist ein Grundbestandteil, eine Gruppe von Bestandteilen, eine Unterbaugruppe oder eine vollständige Baugruppe sowie jede Einrichtung, die zur Gewährleistung der Sicherheit Teil der Anlage und in der Sicherheitsanalyse ausgewiesen ist und deren Ausfall oder Fehlfunktion die Sicherheit oder Gesundheit von Personen und die Sicherheit von Gütern gefährden kann.

(4) Die Betriebssicherheit ist gegeben, wenn die Anlage einschließlich ihrer Infrastruktur, ihrer Teilsysteme sowie ihrer Sicherheitsbauteile so geplant, gebaut und betrieben werden, dass

1. die auf sie anwendbaren Bestimmungen der Richtlinie 2000/9/EG, insbesondere die in Anhang II der Richtlinie 2000/9/EG genannten grundlegenden Anforderungen,
2. die betriebstechnischen und wartungstechnischen Erfordernisse im Sinne von Artikel 1 Abs. 5 der Richtlinie 2000/9/EG und
3. die im Sicherheitsbericht gem. Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 2000/9/EG genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

(5) Der Ausdruck „europäische Spezifikation" bezeichnet eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine einzelstaatliche Norm, durch die eine europäische Norm umgesetzt wird.

(6) Seilbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder zur Güterbeförderung benutzen kann.

4. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3
Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Seilbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan nach Maßgabe der §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 (GV. NRW. S. 602) in der jeweils geltenden Fassung vorher festgestellt ist oder eine Plangenehmigung erteilt wurde. Soweit für den Bau oder die Änderung beziehungsweise Erweiterung nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 6 bis 8 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193)

§ 3
Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Seilbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan nach Maßgabe der §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vorher festgestellt ist. Soweit für den Bau oder die Änderung beziehungsweise Erweiterung nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 6, 7 und 8 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193) geändert worden ist, eine Vorprüfung des Einzelfalls und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, müssen die Vorprüfung des Einzelfalls sowie die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung den Anforderungen des

geändert worden ist, eine Vorprüfung des Einzelfalls oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, müssen die Vorprüfung des Einzelfalls sowie die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung den Anforderungen des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes entsprechen.

Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes entsprechen.

(2) Bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen ist eine Plangenehmigung anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses zu erteilen, sofern diese nicht bereits wegen unwesentlicher Bedeutung nach § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen entfallen.

(2) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend, § 50 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBI. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist, ist anzuwenden. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuches.

(3) Ist nach Bundes- oder Landesrecht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, kann die zuständige Behörde abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilen, wenn die erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Verfahren zur Erteilung der Plangenehmigung durchgeführt wird. Dabei kann auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, verzichtet werden. Im Übrigen findet das Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz in Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung.

(4) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) in der jeweils geltenden Fassung ersetzen die Planfeststellung. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend, § 50 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist anzuwenden. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuches."

5. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „Anlage" durch das Wort „Seilbahn" ersetzt.

bb) Satz 3 wird aufgehoben.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die nach § 18 Satz 1 zuständige Behörde prüft

1. die Übereinstimmung der Seilbahn mit

a) den auf sie anwendbaren Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 2016/424,
b) den in einem nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr (ABl. L

§ 4
Genehmigung

(1) Der Bau und Betrieb einer Seilbahn bedarf der Genehmigung der nach § 18 Abs.1 zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Änderungen der Anlage. Die Genehmigung wird erteilt, wenn

1. die Betriebssicherheit gewährleistet ist,
2. der Antragsteller zuverlässig ist,
3. dem Vorhaben keine sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen und
4. das Vorhaben öffentlichen Interessen nicht zuwider läuft.

106 vom 3.5.2000, S. 21) oder Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 erstellten Sicherheitsbericht enthaltenen Empfehlungen und

c) den sonstigen technischen Anforderungen an einen Anlagenbetrieb, der die Gesundheit und Sicherheit von Personen und Eigentum nicht gefährdet,

2. ob Tatsachen vorliegen, aus denen sich die Unzuverlässigkeit der Person oder der Personen, die das Seilbahnunternehmen leiten oder ihrer Stellvertreterinnen oder Stellvertreter, bei juristischen Personen der nach Gesetz oder Satzung vertretungsberechtigten Personen, ergibt und

3. ob das Vorhaben öffentlichen Interessen widerspricht.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:

„(3) Der Antrag muss über das Vorhaben und seine Durchführung in technischer und, soweit erforderlich, auch in wirtschaftlicher Hinsicht Aufschluss geben. Die Antragstellerin beziehungsweise der Antragsteller hat eine Sicherheitsanalyse der geplanten Seilbahn gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 durchzuführen und seinem Antrag

1. einen Sicherheitsbericht gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 sowie

2. ein Gutachten einer vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anerkannten Stelle zum Nachweis der Betriebssicherheit beizufügen. Das Gutachten hat auch die

(2) Der Antrag muss über das Vorhaben und seine Durchführung in technischer und, soweit erforderlich, auch in wirtschaftlicher Hinsicht Aufschluss geben. Der Antragsteller hat seinem Antrag

1. eine Sicherheitsanalyse gemäß Artikel 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 2000/9/EG,

2. einen Sicherheitsbericht gemäß Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 2000/9/EG sowie

Sicherheitsanalyse und die in dem Sicherheitsbericht benannten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken zu bewerten. Gegenstand der gutachterlichen Stellungnahme ist zudem die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 18 bis 21 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 zum Konformitätsbewertungsverfahren und zu CE-Kennzeichnung.

3. ein Gutachten einer vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums anerkannten Stelle zum Nachweis der Betriebssicherheit beizufügen. Das Gutachten hat auch die Sicherheitsanalyse und die in dem Sicherheitsbericht benannten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken zu bewerten; Gegenstand der gutachterlichen Stellungnahme ist zudem die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 7, 10 und 18 der Richtlinie 2000/9/EG betreffend die CE-Konformitätskennzeichnung und die EG-Konformitätserklärung von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen.

Die für die Seilbahn verantwortliche Person im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 ist die im Antrag bestimmte Person.“

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wird wie folgt geändert:

aa) Dem Wortlaut wird folgender Satz vorangestellt:

„Liegen die in den Absätzen 2 und 3 genannten Voraussetzungen vor, wird die Genehmigung erteilt.“

bb) Im neuen Satz 2 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder elektronisch“ eingefügt.

(3) Die Genehmigung ist dem Seilbahnunternehmer schriftlich zu erteilen.

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

(4) Die Genehmigungsurkunde enthält

1. die Bezeichnung und den Sitz des Seilbahnunternehmens,
2. die Bezeichnung der örtlichen Lage der Seilbahn,
3. eine allgemeine Beschreibung der Seilbahn,
4. eine Aussage zur Dauer der Genehmigung,
5. den Vorbehalt der Zustimmung zur Betriebseröffnung.

f) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6 und die Wörter „insbesondere wenn ein Sicherheitsbauteil oder ein Teilsystem innovative Planungs- oder Baumerkmale im Sinne von Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2000/9/EG aufweist“ werden gestrichen.

(5) Die Genehmigung kann mit Nebenstimmungen versehen werden, insbesondere wenn ein Sicherheitsbauteil oder ein Teilsystem innovative Planungs- oder Baumerkmale im Sinne von Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2000/9/EG aufweist.

6. § 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

§ 5
Änderungsanzeige

a) In Satz 1 wird das Wort „Anlage“ durch das Wort „Seilbahn“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird die Angabe „Richtlinie 2000/9/EG“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 2016/424“ ersetzt.

(1) Der Seilbahnunternehmer hat Änderungen der Anlage, die keiner Genehmigung nach § 4 bedürfen, vor ihrer Ausführung der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Anzeigepflichtig sind insbesondere Änderungen der Fahrzeuge im Sinne von Nummer 4 des Anhangs I der Richtlinie 2000/9/EG oder der Betriebsweise der Seilbahn.

(2) Mit der Änderung darf erst begonnen werden, wenn die Aufsichtsbehörde zugestimmt oder innerhalb von sechs Wochen nach Eingang der Anzeige keinen Bescheid erteilt hat.

(3) Die Aufsichtsbehörde kann sich die Zustimmung zur Betriebseröffnung vorbehalten.

(4) Zur Prüfung der technischen Unterlagen bei Seilbahnen kann die Aufsichtsbehörde verlangen, dass der Seilbahnunternehmer das Gutachten einer vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anerkannten sachverständigen Stelle vorlegt.

(5) Änderungen im Sinne des Absatzes 1, die die Betriebssicherheit nicht berühren oder nur der Unterhaltung dienen, sind von der Anzeigepflicht ausgenommen.

§ 6
Betriebseröffnung

(1) Der Betrieb einer Seilbahn darf erst eröffnet werden, wenn die Aufsichtsbehörde der Eröffnung zugestimmt hat.

(2) Die Zustimmung zur Eröffnung des Betriebs wird erteilt, wenn

7. In § 6 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1, § 6 Absatz 3, § 10, § 11 Absatz 1 Satz 2 und § 13 Absatz 3 wird jeweils das Wort „Anlage“ durch das Wort „Seilbahn“ ersetzt.

1. die Anlage der Genehmigung entspricht, ihre Betriebssicherheit gewährleistet ist und der Antragsteller darüber ein Gutachten einer vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anerkannten sachverständigen Stelle vorlegt (Betriebsabnahme),
2. der Nachweis der vor der Betriebseröffnung zu erfüllenden Nebenbestimmungen der Genehmigung erbracht ist,
3. ein Betriebsleiter und mindestens eine Person als Stellvertretung nach Maßgabe des § 11 bestellt sind und die Bestellung bestätigt ist,
4. das Seilbahnunternehmen ausreichend versichert ist (§ 12).

(3) Für genehmigungspflichtige Änderungen der Anlage gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

8. § 16 wird wie folgt geändert:

§ 16
Allgemeine Aufsicht

(1) Die Aufsichtsbehörden haben darüber zu wachen, dass die für den Bau und den Betrieb der Seilbahnen geltenden öffentlichrechtlichen Vorschriften und die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen (Nebenbestimmungen und sonstigen Anordnungen) eingehalten werden.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann die im Interesse der Betriebssicherheit, des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren sowie erheblichen Nachteilen oder Belästigungen, des Schutzes des Landschaftsbilds oder sonst zur Durchführung der

Aufsicht erforderlichen Anordnungen treffen. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben kann sie oder eine von ihr beauftragte Stelle vom Unternehmer Auskunft verlangen sowie die Anlage besichtigen und prüfen.

a) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Anlage“ durch das Wort „Seilbahn“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

(3) Die Aufsichtsbehörde hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium unverzüglich zu unterrichten, wenn sie der Auffassung ist, dass

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „(§ 2 Abs. 5)“ gestrichen und das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

1. die Betriebssicherheit durch die europäischen Spezifikationen (§ 2 Abs. 5) nicht in vollem Umfang gewährleistet ist,

bb) In Nummer 2 wird das Wort „Anlage“ durch das Wort „Seilbahn“ ersetzt und das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.

2. ein Sicherheitsbauteil, ein Teilsystem oder die Anlage die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern gefährden kann,

cc) Nummer 3 wird aufgehoben.

3. die Genehmigung mit Nebenbestimmungen zu versehen ist, weil ein Sicherheitsbauteil oder ein Teilsystem innovative Planungs- oder Baumerkmale im Sinne von Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2000/9/EG aufweist.

9. § 18 wird wie folgt geändert:

§ 18
Zuständigkeiten

a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und folgender Satz wird angefügt:

„Die Bezirksregierung Arnsberg ist für die Marktüberwachung im Sinne des § 2 des Seilbahndurchführungsgesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2159) in der jeweils geltenden Fassung zuständig.“

(1) Genehmigungs-, Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bereich die Seilbahn betrieben wird.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

(2) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist für die Benennung von Stellen im Sinne des Artikel 16 der Richtlinie 2000/9/EG zuständig, die ihren Sitz in Nordrhein-Westfalen haben. Das Ministerium prüft die nach § 16 Abs. 3 eingehenden Informationen und leitet diese in begründeten Fällen entsprechend den Anforderungen

nach Artikel 2 Abs. 7, 11 Abs. 3 und 14 Abs. 1 der Richtlinie 2000/9/EG weiter.

10. § 19 wird wie folgt geändert:

§ 19
Rechtsverordnung

a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und die Nummern 12 bis 14 werden durch die folgenden Nummern 12 und 13 ersetzt:

(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, für die diesem Gesetz unterliegenden Seilbahnen eine Rechtsverordnung zu erlassen. Es kann dazu insbesondere Bestimmungen treffen über

1. das Verfahren bei der Bau- und Betriebsgenehmigung,
2. das Verfahren bei der Änderungsanzeige und den Umfang der nicht anzeigepflichtigen Änderungen,
3. das Verfahren bei der Betriebsabnahme und bei der Zustimmung zur Betriebseröffnung,
4. die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Stellvertretung,
5. die Anforderungen an die Betriebsbediensteten,
6. die Aufgaben und Befugnisse der Betriebsleitung und der Betriebsbediensteten,
7. die Mindesthöhe der Versicherungssumme bei Haftpflichtversicherungsverträgen,
8. die Ausgestaltung und Zeitabstände der Betriebs- und Prüfungsberichte sowie der sonstigen Mitteilungspflichten; dabei kann bestimmt werden, dass die Aufsichtsbehörde entsprechend den besonderen Bedürfnissen der Betriebssicherheit Abweichungen zulassen kann,
9. die Ausübung der Aufsicht,
10. Zulassung oder Anerkennung von sachverständigen Stellen, deren Befugnisse sowie deren Überwachung,
11. verantwortliche sachverständige Stellen im Seilbahnwesen, insbesondere über
    a) die Fachbereiche, in denen sie tätig werden,
    b) die Anforderungen in Bezug auf Ausbildung, Fachkenntnisse, Berufserfahrung, Zuverlässigkeit sowie Fort- und Weiterbildung,

c) die Zulassung oder Anerkennung,
d) die Überwachung,
e) die Vergütung,
f) das Erfordernis einer ausreichenden Haftpflichtversicherung,
g) die Voraussetzungen, unter welchen die Aufsichtsbehörde die Vorlage von Gutachten und Nachweisen für den jeweiligen Sachbereich verlangen kann oder erlangen muss, sowie die Voraussetzungen, unter welchen die Aufsichtsbehörde verlangen kann oder verlangen muss, dass das Seilbahnunternehmen sich die Einhaltung aufsichtlicher Anforderungen durch verantwortliche sachverständige Stellen bescheinigen lässt,
h) die Voraussetzungen, unter denen das Seilbahnunternehmen Gutachten und Nachweise von verantwortlichen sachverständigen Stellen für bestimmte Sachbereiche vorzulegen hat oder sich die Einhaltung aufsichtlicher Anforderungen durch verantwortliche sachverständige Stellen bescheinigen lassen muss.

„12. die nach dem jeweiligen Stand der Technik erforderlichen Bau- und Betriebsvorschriften für die technische Gestaltung der Seilbahnen und die Führung des Betriebs und

12. benannte Stellen im Sinne von Artikel 16 der Richtlinie 2000/9/EG,

13. die sichere Gestaltung der Kreuzungen von Seilbahnen mit Starkstromleitungen, Gasleitungen, Wasserleitungen und öffentlichen Straßen.“

13. die Ausübung der Schutzmassnahmen im Sinne von Artikel 14 der Richtlinie 2000/9/EG,

14. das Inverkehrbringen von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen im Sinne der Kapitel II und III der Richtlinie 2000/9/EG.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

(2) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, für die diesem Gesetz unterliegenden Seilbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen, die die nach dem jeweiligen Stand der Technik erforderlichen Bau- und Betriebsvorschriften für die technische Gestaltung der Seilbahnen und die Führung des Betriebs enthalten, insbesondere über Stationen, Streckenbauwerke, Fahrzeuge in Sinne von Nummer 4 des Anhangs I der Richtlinie 2000/9/EG, Sicherheits- und Bergeeinrichtungen, Brandschutz, Betriebsleitung und Betriebsbedienstete. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium kann durch Rechtsverordnung die zur sicheren Gestaltung der Kreuzungen von Seilbahnen mit Starkstromleitungen und Gasleitungen erforderlichen Vorschriften erlassen. Das gleiche gilt für Kreuzungen mit Wasserleitungen und Kreuzungen von Seilbahnen mit öffentlichen Strassen.

11. § 20 wird wie folgt geändert:

§ 20
Ordnungswidrigkeiten

Mit Geldbuße bis zu fünftausend Euro kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig

a) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 4“, die Angabe „§ 6 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 6 Absatz 1“ und die Angabe „§ 14 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 14 Absatz 1“ ersetzt.

1. entgegen § 4 Abs.1 oder § 6 Abs. 1 oder § 14 Abs.1 eine Seilbahn betreibt oder

b) In Nummer 2 wird jeweils die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ ersetzt.

2. entgegen § 13 Abs. 1 der Aufsichtsbehörde, der anerkannten sachverständigen Stelle oder der nach § 16 Abs.2 Satz 2 beauftragten Stelle nicht alle Vorkommnisse mitteilt, die für die Betriebssicherheit der Seilbahn von Bedeutung sein können oder die geeignet sind, die Einstellung des Betriebs herbeizuführen.

12. § 22 wird wie folgt geändert:

§ 22
Übergangsregelung

(1) Soweit eine in Betrieb befindliche Seilbahn nach bisherigem Recht ohne Genehmigung betrieben werden durfte, gilt die Seilbahn nach Maßgabe dieses Gesetzes als genehmigt.

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Bei Seilbahnen, die vor dem 21. April 2018 errichtet wurden, gilt § 6 zur Betriebseröffnung mit der Maßgabe, dass die Seilbahn anstelle der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 die auf sie anwendbaren Anforderungen der Richtlinie 2000/9/EG erfüllen muss.“

(2) Bei In-Kraft-Treten dieses Gesetzes gültige Genehmigungen gelten fort. Dies gilt für Seilbahnen, die nach bisher geltendem Recht genehmigt, aber noch nicht betriebseröffnet sind, insoweit, als mit deren Bau bereits begonnen wurde und die Betriebseröffnung nach § 6 bis spätestens 2. Mai 2004 erfolgt. Nach diesem Zeitpunkt kann die Aufsichtsbehörde einer Betriebseröffnung für Anlagen im Sinne des Satzes 2 in begründeten Einzelfällen in Anwendung des bisherigen Rechts zustimmen.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Teilsysteme und Sicherheitsbauteile sind in Seilbahnen auch zulässig, wenn sie in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2000/9/EG vor dem 21. April 2018 in Verkehr gebracht wurden. Soweit dieses Gesetz vorsieht, dass EU-Konformitätserklärungen oder sonstige Unterlagen im Zusammenhang mit der Konformität von Teilsystemen und Sicherheitsbauteilen vorzulegen oder aufzubewahren sind, erstreckt sich diese Pflicht auf die Vorlage oder Aufbewahrung von nach Artikel 46 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 weiterhin gültigen Bescheinigungen und Zulassungen.“

13. § 23 wird aufgehoben.

§ 23
Berichtspflicht

Die Landesregierung berichtet dem Landtag bis zum 31. Dezember 2016 und danach alle fünf Jahre über die Erfahrungen mit diesem Gesetz.

14. Der bisherige § 24 wird § 23 und die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 23
Inkrafttreten und Außerkrafttreten bisherigen Rechts“

§ 24
In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten bisherigen Rechts

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig wird das Landeseisenbahngesetz vom 5. Februar 1957 (GV. NRW. S. 11), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

   "Das Gesetz gilt auch für Zahnradbahnen des öffentlichen Verkehrs".

2. In § 13 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter "Bergbahnen und Seilbahnen" durch das Wort "Zahnradbahnen" ersetzt.

3. In § 39 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter "Bergbahnen und Seilbahnen" durch das Wort "Zahnradbahnen" ersetzt.

(3) Verordnungen, die auf der Grundlage von nach Absatz 2 geänderten Vorschriften erlassen worden sind, gelten fort. Soweit in diesen Verordnungen auf nach Absatz 2 geänderte Vorschriften verwiesen wird, treten an ihre Stelle die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A Allgemeines

a) Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 2016/424

Der Gesetzentwurf dient der Anpassung des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen (SeilbG NRW) an die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG. Diese Verordnung schafft einen neuen Rechtsrahmen für die technische Zertifizierung, das Inverkehrbringen und die Verwendung von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen für Seilbahnanlagen. Grundsätzlich gelten Verordnungen des EU-Sekundärrechts nach Artikel 288 Absatz 2 AEUV unmittelbar ohne mitgliedstaatlichen Umsetzungsakt. Die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 löst allerdings Anpassungsbedarf im Landesrecht Nordrhein-Westfalen aus. So müssen einige Verweise im Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen an die Bestimmungen der Verordnung und somit an das neue europäische Recht angepasst werden. Zum anderen gibt die EU-Verordnung den Mitgliedstaaten an einigen Stellen, wie dem Genehmigungsverfahren, der Inbetriebnahme und dem Betrieb von Seilbahnen, einen gewissen Umsetzungsspielraum. Diese Bereiche der nicht unmittelbar vollzugsfähigen Vorgaben der Verordnung müssen daher in den Regelungsrahmen des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen einbezogen und die Regelungen konkretisiert werden.

b) Anpassung an das Seilbahndurchführungsgesetz

Mit dem Seilbahndurchführungsgesetz (SeilbDG) vom 30. Juni 2017 hat der Bund hinsichtlich einiger Aspekte der EU-Verordnung für die Durchführung des EU-Seilbahnrechts von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz gemäß Artikel 74 Nummer 11 Grundgesetz Gebrauch gemacht. Das Seilbahndurchführungsgesetz enthält Regelungen zur Notifizierung von Stellen, die Konformitätsbewertungsaufgaben im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 wahrnehmen, Regelungen zur sog. Marktüberwachung und die dazu gehörigen Ordnungswidrigkeits- und Straftatbestände. Die thematisch einschlägigen Regelungen im Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen sind aufzuheben. Die Zuständigkeit für die Marktüberwachung auf Landesebene ist neu zu regeln. Darüber hinaus soll § 3 neu formuliert werden und die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens als Regelfall in das Gesetz aufgenommen werden. Auch soll die Ausweitung des Anwendungsbereiches des Plangenehmigungsverfahrens auf Vorhaben mit UVP-Pflicht durch spezialgesetzliche Regelung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Plangenehmigungsverfahren, ermöglicht werden.
In den Fällen, in denen von dem Vorhaben wesentliche Beeinträchtigungen ausgehen, bleibt das Planfeststellungsverfahren verpflichtend.

c) Redaktionelle Änderungen und Rechtsbereinigung

Das Änderungsvorhaben wird zum Anlass genommen, redaktionelle Änderungen vorzunehmen. Es werden einige Vorschriften aufgehoben oder neu gefasst. Dadurch ergeben sich teilweise Änderungen bei der Gliederung bzw. Nummerierung der Vorschriften, um Lücken zu schließen.

B Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1:
Das Inhaltsverzeichnis ist anzupassen, da der bisherige § 23 aufgehoben wird und sich deshalb die Nummerierung ändert.

Zu Nummer 2:
Zu Buchstabe a): Der Sprachgebrauch des Gesetzes wird an die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 angepasst.

Zu Buchstabe b): Der Anwendungsbereich des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen wird infolge der Ablösung der Richtlinie 2000/9/EG durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 neu geregelt. Durch den Verweis auf Artikel 2 Absatz 2 a) und c) bis g) der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 gelten die Vorschriften nicht für

„a) „Aufzüge, die unter die Richtlinie 2014/33/EU fallen;
b) (…)
c) Anlagen für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke;
d) Seilbahnen für den Betrieb von Schutz- und Berghütten, die nur für die Beförderung von Gütern und eigens benannten Personen bestimmt sind;
e) feststehende und verfahrbare Geräte, die ausschließlich für Freizeit- und Vergnügungszwecke und nicht für die Beförderung von Personen entworfen wurde;
f) bergbauliche Anlagen oder andere zu industriellen Zwecken aufgestellte und genutzte Anlagen;
g) Anlagen, bei denen sich die Benutzer oder deren Träger auf dem Wasser befinden.“

Nach Artikel 2 Absatz 2 b) der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 sollen von Mitgliedstaaten als historisch bedeutend, kulturell bedeutend oder denkmalgeschützt eingestufte Seilbahnen, die vor dem 1. Januar 1986 in Betrieb genommen wurden und die noch in Betrieb sind und in Entwurf und Bau keine wesentlichen Änderungen erfahren haben, einschließlich der speziell für diese entworfenen Teilsysteme und Sicherheitsbauteile, vom Anwendungsbereich ausgenommen werden. Für diese Ausnahmemöglichkeit bedarf es einer förmlichen Anerkennung als historisch oder kulturell bedeutende Seilbahn. Hiervon hat das Land Nordrhein-Westfalen allerdings keinen Gebrauch gemacht, sodass kein Anwendungsfall im Land besteht.

Zu Buchstabe c): Durch die Anpassungen der Normen hat sich teilweise auch die Nummerierung geändert. Dadurch ergibt sich Anpassungsbedarf bei den Verweisen in § 1 Absatz 3 des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen.

Zu Nummer 3:
Die Definitionen der Rechtsbegriffe im Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen werden an die neu gefassten Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 angepasst.

Zu Buchstabe a): Die bisherige Definition der Seilbahn wird in Satz 1 ersetzt. Der Begriff „Seilbahn“ orientiert sich nun eng an der Formulierung in Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424. Des Weiteren erfolgt im Satz 2 ein Verweis auf die übrigen Begriffsdefinitionen der Verordnung (EU) Nr. 2016/424, um Wiederholungen zu vermeiden. So wird sichergestellt, dass die europarechtliche Vollzugspflicht erfüllt wird. Zudem dient dieses Vorgehen der Rechtsklarheit, indem vermieden wird, dass unterschiedliche Definitionen im Bereich der Seilbahn im rechtlichen Mehrebenensystem genutzt werden.

Sämtliche Begriffsbestimmungen ergeben sich nunmehr aus diesen zwei Sätzen, sodass der neu gefasste § 2 keine weiteren Absätze benötigt.

Zu Buchstabe b): Die bisherigen Absätze 2 bis 6 werden aufgehoben, da sich die entsprechenden Definitionen aus dem Verweis im neu gefassten § 2 Satz 2 ergeben.

Zu Nummer 4:
Mit neu formuliertem § 3 wird die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens als Regelfall in das Gesetz aufgenommen. Durch die fachgesetzlich geregelte Möglichkeit der Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird darüber hinaus auch beim Vorliegen eine UVP-Pflicht ein Plangenehmigungsverfahren zulässig. In den Fällen, in denen von dem Vorhaben wesentliche Beeinträchtigungen ausgehen, bleibt das Planfeststellungsverfahren verpflichtend. Die Änderungen sind abgeglichen mit vergleichbaren Regelungen aus dem Fernstraßengesetz (§§ 17 ff FernStrG) sowie dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§§ 18 ff AEG).

Im Einzelnen:

Zu § 3 Absatz 1: Dieser statuiert unter Beibehaltung des Wortlautes des bisherigen § 3 Absatz 1 den rechtlichen Rahmen, innerhalb dessen sich der Bau oder die Änderung einer Seilbahn nach Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen bewegen muss; lediglich klarstellend (da bereits mit von § 74 VwVfG erfasst) ist in Satz 1 beigefügt „oder eine Plangenehmigung erteilt wurde“.

Satz 1 entspricht in der Formulierung o.g. Gesetzen (FernStrG, AEG) und lässt Raum für spezielle Regelungen in den nachfolgenden Paragrafen, also auch die Festschreibung einer Plangenehmigung als Regelfall, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Zu § 3 Absatz 2: Dieser Absatz ist neu gefasst und formuliert die Entscheidung für eine Plangenehmigung als gebundene Entscheidung.

Zu § 3 Absatz 3: Dieser Absatz ist neu gefasst.

Durch die fachgesetzlich geregelte Möglichkeit der Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird darüber hinaus auch beim Vorliegen eine UVP-Pflicht ein Plangenehmigungsverfahren zulässig. Satz 1 ist im Wortlaut teilweise angelehnt an § 17 b FernStrG/ § 18 b AEG. Allerdings wird ausdrücklich die Öffentlichkeitsbeteiligung genannt, die in dem in Bezug genommenen § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG gemeint ist. Da letztere Norm auch die Erörterung i.S.d. § 73 Abs. 6 VwVfG erfasst, auf die gemäß Regelung in § 17 b FernStrG / 18 b AEG mit Verweis auf §§ 17 a FernStrG / 18a AEG verzichtet werden kann, wurde diese Regelung mit dem neuen Satz 2 entsprechend übernommen. Satz 3 ist wiederum an das Fernstraßengesetz angelehnt.

Zu § 3 Absatz 4: Dieser Absatz bezieht sich auf Bebauungspläne und übernimmt unverändert den Wortlaut des geltenden § 3 Absatz 2.

Zu Nummer 5:
Zu Buchstabe a): Der Begriff „Anlage“, der auf der bisher geltenden Richtlinie 2000/9/EG beruhte, wird im gesamten Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen durch den Begriff „Seilbahn“ ersetzt, um einen einheitlichen Sprachgebrauch zu gewährleisten. Auch in der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 wird nur der Begriff „Seilbahn“ verwendet.

Zu Buchstabe b): Nach der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 werden neue Anforderungen an die Genehmigung gestellt. Dabei bleiben die Mitgliedstaaten berechtigt, die für notwendig erachteten Anforderungen an die Genehmigung, Inbetriebnahme und Betrieb von Seilbahnen zu stellen. Im neu gefassten § 4 Absatz 2 des Gesetzes über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen werden die Vorgaben der Artikel 5 Absatz 2, Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 berücksichtigt. Hier finden sich nun die materiellen Anforderungen an die Betriebssicherheit (§ 4 Absatz 2 Nummer 1) sowie die Genehmigungsvoraussetzungen des Unternehmers einer Seilbahn (§ 4 Absatz 2 Nummer 2) und die Voraussetzung, dass das Vorhaben nicht den öffentlichen Interessen widersprechen darf (§ 4 Absatz 2 Nummer 3).

Durch die überarbeitete Formulierung soll außerdem klargestellt werden, dass ein Sicherheitsbericht im Sinne der Richtlinie 2000/9/EG oder der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 nur dann zur Überprüfung der Betriebssicherheit heranzuziehen ist, wenn ein solcher Bericht überhaupt vorliegt - was etwa bei Altanlagen, die nach dem vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2000/9/EG geltenden Recht genehmigt wurden, nicht der Fall ist.

Mit § 4 Absatz 2 Nummer 1 c) wird in Umsetzung des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 eine Regelungslücke geschlossen. Nicht auf alle Seilbahnen sind die Bestimmungen des EU-Seilbahnrechts anwendbar. Zudem regeln das EU-Recht und die harmonisierten Normen nicht sämtliche sicherheitsrelevanten Aspekte von Seilbahnanlagen. Damit auch in diesem Bereich, wo unionsrechtliche Vorgaben nicht bestehen, Anforderungen an die Anlagensicherheit gestellt werden können, muss das Begriffsverständnis von „Betriebssicherheit“ erweitert werden: Betriebssicherheit muss alle für die Sicherheit von Personen und Sachen relevanten Merkmale einer Anlage umfassen.

Zu Buchstabe c): Aufgrund des neu eingefügten Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 2 zu Absatz 3. In Satz 2 werden die neuen Verweise zur Sicherheitsanalyse und dem Sicherheitsbericht – Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 – sowie zum Konformitätsbewertungsverfahren und zur CE-Kennzeichnung umgesetzt und dadurch auch die Nummerierung angepasst. Durch den neuen Wortlaut wird klargestellt, dass die Durchführung des Konformitätsbewertungsverfahrens nach den Artikeln 18 bis 21 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 nur dann zum Prüfungsprogramm des Genehmigungsverfahrens gehört, wenn die Verordnung auf die jeweilige Anlage überhaupt anwendbar ist.

Zudem ergibt sich eine redaktionelle Änderung in der neu gefassten Nummer 2.

Nach Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 bestimmen die Mitgliedstaaten, die das Genehmigungsverfahren für den Bau und die Inbetriebnahme von Seilbahnen festlegen, dass die nach nationalem Recht bestimmte „verantwortliche Person“ für das Genehmigungsverfahren bestimmte Unterlagen vorzulegen hat. Diese Regelung muss neu in das Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen aufgenommen werden. Dies erfolgt durch den neuen Satz 3, der festlegt, dass die verantwortliche Person im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 ist, wer im Antrag auf Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung als solche bestimmt worden ist.

Zu Buchstabe d): Aufgrund des neu eingefügten Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 3 zu Absatz 4. Diesem Absatz wird ein neuer Satz 1 eingefügt, mit dem klargestellt wird, dass die Genehmigung erteilt wird, wenn die in den Absätzen 2 und 3 genannten Voraussetzungen vorliegen. Es besteht dann ein Anspruch auf Genehmigung. Durch den eingefügten Zusatz im Satz 2 wird klargestellt, dass nunmehr auch die elektronische Genehmigungserteilung möglich ist.

Zu Buchstabe e): Aufgrund des neu eingefügten Absatzes 2, ändert sich die Nummerierung der folgenden Absätze.

Zu Buchstabe f): Die Regelungen der Richtlinie 2000/9/EG zu innovativen Bauteilen sind mit der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 ersatzlos entfallen. Daher wird der Verweis auf diese ersatzlos gestrichen. Die Möglichkeit, Nebenbestimmungen zu erlassen, soll beibehalten werden.

Zu Nummer 6:
Zu Buchstabe a): Der Begriff „Anlage“, der auf der bisher geltenden Richtlinie 2000/9/EG beruhte, wird im gesamten Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen durch den Begriff „Seilbahn“ ersetzt, um einen einheitlichen Sprachgebrauch zu gewährleisten. In der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 wird nur noch der Begriff „Seilbahn“ verwendet.

Zu Buchstabe b): Der Verweis in Absatz 1 Satz 2 muss an die Verordnung (EU) Nr. 2016/424 angepasst werden.

Zu Nummer 7:
Der Begriff „Anlage“, der auf der bisher geltenden Richtlinie 2000/9/EG beruhte, wird im gesamten Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen durch den Begriff „Seilbahn“ ersetzt, um einen einheitlichen Sprachgebrauch zu gewährleisten. In der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 wird nur noch der Begriff „Seilbahn“ verwendet.

Zu Nummer 8:
Zu Buchstabe a): Der Begriff „Anlage“, der auf der bisher geltenden Richtlinie 2000/9/EG beruhte, wird im gesamten Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen durch den Begriff „Seilbahn“ ersetzt, um einen einheitlichen Sprachgebrauch zu gewährleisten. In der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 wird nur noch der Begriff „Seilbahn“ verwendet.

Zu Buchstabe b): Aufgrund des eingefügten Absatzes 2 erfolgt eine neue Nummerierung. Der Verweis auf § 2 Absatz 5 wird gestrichen, da dieser Absatz gestrichen wurde. Das Wort „Anlage“ wird durch das Wort „Seilbahn“ ersetzt (vgl. Nummer 7 Buchstabe b)). Nummer 3 wird aufgehoben, da die Regelungen der Richtlinie 2000/9/EG zu innovativen Bauteilen mit der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 ersatzlos entfallen sind.

Zu Nummer 9:
Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben, da die Benennung von Konformitätsbewertungsstellen jetzt im Seilbahndurchführungsgesetz des Bundes abschließend geregelt ist. Der bisherige Absatz 1 wird der Wortlaut des § 18 und erhält einen weiteren Satz, der die Zuständigkeit für die Marktüberwachung festlegt.

Für den Regelungsbereich der Marktüberwachung hat der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht und eine neue Zentralnorm in § 2 Seilbahndurchführungsgesetz (in Verbindung mit § 24 Absatz 1 Produktsicherheitsgesetz) geschaffen. Im Landesrecht sind daher für den Bereich der Marktüberwachung entsprechende Zuständigkeitsregelungen zu treffen. Eine zentrale Marktüberwachungsbehörde existiert in Nordrhein-Westfalen nicht, sodass die Marktüberwachung in unterschiedliche Bereiche bzw. unterschiedliche Zuständigkeiten aufgeteilt ist. Daher wird die Marktüberwachung für Seilbahnen der originär für die Mehrzahl der Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen zuständigen Bezirksregierung Arnsberg übertragen. Den Bezirksregierungen obliegt auch die Marktüberwachung für Produkte in vielen anderen Bereichen, sodass auf bestehende Strukturen und Expertisen innerhalb der Behörde zurückgegriffen werden kann.

Zu Nummer 10:
Zu Buchstabe a): Die Regelungen der bisherigen Nummern 12 bis 14 des § 19 Absatz 1 werden aufgehoben, da die betroffenen Regelungsbereiche - Inverkehrbringen von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen, Marktüberwachung, notifizierte Stellen und CE-Kennzeichnung - jetzt durch EU- und/oder Bundesrecht abschließend geregelt werden. Der bisherige Absatz wird in die neu gefassten Nummern 12 und 13 integriert.

Zu Buchstabe b): Aufgrund dieser neuen Gliederung entfällt die Unterteilung in zwei Absätze.

Zu Nummer 11:
In § 20 Nummer 1 ist die Absatzbezeichnung des § 4 an die Neuregelung anzupassen. Weitere Bußgeld- und Strafvorschriften zur Regelung von Verstößen, insbesondere gegen die in Kapitel II genannten Pflichten der Wirtschaftsakteure der Verordnung (EU) Nr. 2016/424, sind im Seilbahndurchführungsgesetz des Bundes geregelt.

Zu Nummer 12:
Zu Buchstabe a): Es wird eine den Vorgaben des Artikels 46 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 entsprechende Übergangsbestimmung für Seilbahnen getroffen. Die Landesseilbahngesetze dürfen nach Artikel 46 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 die Inbetriebnahme von Seilbahnen nicht behindern, die durch die Richtlinie 2000/9/EG abgedeckt sind, deren Anforderungen erfüllen und vor dem 21. April 2018 errichtet wurden. Es wird deshalb vorgesehen, dass für die behördliche Zustimmung zur Betriebseröffnung bei einer solchen Anlage anstatt der Anforderungen des neuen die des bisherigen EU-Seilbahnrechts Prüfungsmaßstab sind.

Zu Buchstabe b): Es wird eine den Vorgaben des Artikels 46 der Verordnung (EU) Nr. 2016/424 entsprechende Übergangsregelung für Teilsysteme und Sicherheitsbauteile von Seilbahnen getroffen.

Zu Nummer 13:
Der bisherige § 23 wird im Sinne der Rechtsbereinigung aufgehoben. Eine Berichtspflicht wird aufgrund der ausreichenden Erfahrungen mit dem Gesetz über die Seilbahnen in Nordrhein-Westfalen nicht mehr für notwendig erachtet.

Zu Nummer 14:
Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung der Nummerierung. Da § 23 aufgehoben wird, ändert sich die Gliederung, sodass der bisherige § 24 zu § 23 wird.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 3 -

Verkehrswende im Rheinischen Revier auf den Weg bringen

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

Drucksache **17/13060**

16.03.2021

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrswende im Rheinischen Revier auf den Weg bringen

I. Ausgangslage

Mit der Entscheidung zum Ausstieg aus der Braunkohleförderung im Rheinischen Revier durch das Kohleausstiegsgesetz des Bundes geht ein großer Strukturwandel in der Region einher. Um die Region auch mithilfe moderner Mobilität zukunftsfest aufzustellen, müssen heute schon die Weichen für mehr Klimaschutz auch in der Verkehrsinfrastruktur gestellt werden. Dies funktioniert nicht mit einer Politik, die sich am Leitbild der sechziger und siebziger Jahre orientiert und nach wie vor den Autoverkehr priorisiert. Doch genau das ist angesichts der Pläne, wie beispielsweise dem geplanten Neubau der Autobahn 61 nach Beendigung des Tagebaus Garzweiler, zu befürchten.

Um das Ziel der Klimaneutralität im Rheinischen Revier möglichst bald zu erreichen, müssen auch alle bislang begonnenen Planungen und Entscheidungen auf den Prüfstand. Denn mit dem Strukturstärkungsgesetz finanziert der Bund viele Vorhaben im Verkehrsbereich, die in Teilen kritisch zu sehen sind. Insbesondere die zahlreichen geplanten Straßenbauvorhaben zeigen, dass es mit dem Kampf gegen den Klimawandel und für eine Verkehrswende nicht wirklich ernst gemeint sein kann. Auch Ministerpräsident Laschet macht sich weder beim Bund noch in NRW für die Verkehrswende stark, sondern setzt weiterhin Priorität auf den Straßenbau. Doch gerade im Rheinischen Revier gibt es jetzt die große Chance, den Strukturwandel so zu gestalten, dass er im Einklang mit den Anforderungen des Natur- und Klimaschutzes und höherer Lebensqualität für die dort lebenden Menschen steht. Dazu gehört ganz wesentlich eine flächensparende, lärmarme und saubere Mobilitätsinfrastruktur, die die Bürgerinnen und Bürger sicher, bequem und zuverlässig ihre Ziele erreichen lässt. Der Zukunftsagentur Rheinisches Revier kommt dabei eine zentrale Aufgabe zu, denn sie muss dafür die Akteure und Stakeholder zusammenführen und die verschiedenen Maßnahmen koordinieren.

Ganz entscheidend ist dabei der flächendeckende Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, das Rheinische Revier soll eine Modellregion werden. Dazu sind schon eine Reihe von guten Ansätzen zum Ausbau des S-Bahnnetzes erkennbar. Die Aufnahme der -S-Bahn von Aachen über Jülich und Bedburg nach Düsseldorf in das Strukturstärkungsgesetz des Bundes war ein wichtiger Schritt. Doch eine ganze Reihe von anderen schon lange geplanten Vorhaben, wie zum Beispiel den Ausbau der Außenäste des Bahnknotens Köln in die Region oder die Elektrifizierung von Strecken hakt an vielen Stellen und wird laut Prognosen auch noch Jahrzehnte bis zur Fertigstellung dauern. Die Achse Mönchengladbach –Erkelenz – Düren – Köln ist bislang noch gar nicht richtig im Fokus, würde aber enormes Potential erschließen. Der notwendige Lückenschluss Linnich-Baal und die Nachnutzung der vorhandenen Kohlebahnen sind Themen, die dringend angegangen werden sollten. Gerade wenn zukünftig

Datum des Originals: 16.03.2021/Ausgegeben: 16.03.2021

deutlich mehr Personen und Güter transportiert werden sollen, müssen die vorhandenen Strecken nun zügig ausgebaut und die neuen endlich angegangen werden. Denn während Großprojekte des Autobahnbaus, wie beispielsweise die Leverkusener Brücke – trotz aller Widrigkeiten – innerhalb weniger Jahre geplant und absehbar fertiggestellt werden, sind die Zeiträume bei der Schieneninfrastruktur viel zu lange, um den Erfordernissen der Verkehrswende auch nur ansatzweise gerecht zu werden. Umso wichtiger ist es jetzt, die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen zu bündeln und die Prioritäten in der Verkehrspolitik zu verlagern. Die durch RWE bereitgestellten Mittel müssen deshalb zweckgebunden für den Ausbau des Umweltverbundes eingesetzt werden und nicht länger für redundante Autobahnprojekte wie den Bau der A 61n vorgehalten werden.

Viel einfacher als der Ausbau des ÖPNVs vor allem auf der Schiene sollte die Umsetzung eines komfortablen, sicheren und durchgängigen Fahrradroutennetzes sein. Dazu gibt es im Rheinischen Revier schon zahlreiche Initiativen und Projekte, aber noch kein Radverkehrskonzept, das für die gesamte Region eine umfassende und strukturierte Planungsgrundlage für die Förderung des Radverkehrs bietet. Dabei ist gerade das landschaftliche Profil des Rheinischen Reviers ideal für die Fahrradnutzung in der Alltagsmobilität und im Tourismus. Die direkte Nachbarschaft zu den Niederlanden macht unmittelbar deutlich, was andernorts mit einer guten Fahrradinfrastruktur zu erreichen ist. Hier wäre ein deutlicher Fokus zu setzen und vom Land entsprechende Unterstützung, aber auch Vorgaben zu machen, damit das Routennetz nicht Stückwerk wird und überall einen entsprechenden Ausbaustandard bietet.

Um eine Verknüpfung aller Verkehrsträger zu gewährleisten und damit eine schnelle, komfortable und zuverlässige Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen, sind überall im Rheinischen Revier Mobilitätsstationen aufzubauen. Diese sollen vorrangig an ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten entstehen und neben geschützten Wartebereichen auch sichere Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr bieten. Außerdem sollen daran Car- und Bikesharing-Angebote angeschlossen sein, damit auch Menschen ohne eigenes Fahrzeug ihre Ziele erreichen können.

II. Der Landtag stellt fest

- Das Rheinische Revier hat das Potential, zukünftig eine Modellregion für die Verkehrswende zu werden
- eine Priorisierung auf den Umweltverbund bei den Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich ist notwendig
- Klima-, Natur- und Artenschutz sowie die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung und der Wirtschaft können im Rheinischen Revier in Einklang gebracht werden

III. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert, folgendes umzusetzen:

- Für das Rheinische Revier wird gemeinsam mit den zuständigen Akteuren und in Koordination mit der Zukunftsagentur Rheinisches Revier ein umfassender Plan für den Ausbau des Schienen und ÖPNV-Netzes erarbeitet, der folgende Kriterien erfüllt:
    - Ausbau der vorhandenen SPNV-Strecken zu eigenständigen S-Bahn-Strecken
    - Vollständige bzw. Teil-elektrifizierung aller vorhandenen Schienenstrecken
    - Prioritärer Ausbau der Achsen Aachen – Jülich – Bedburg – Düsseldorf sowie Mönchengladbach – Erkelenz – Düren – Köln inkl. Lückenschluss Linnich-Baal
    - Nachnutzung der vorhandenen Kohlebahn für den Schienenverkehr

  - Identifikation weiterer sinnvoller SPNV-Achsen und -Anschlüsse
  - Ausbau und Elektrifizierung vorhandener Schienengüterstrecken und Identifikation von weiteren sinnvollen Güterverkehrsstrecken
  - Anschluss möglichst vieler Gewerbegebiete an das Schienennetz
  - Anschluss aller bewohnten Gebiete an das ÖPNV-Netz

- Überprüfung der geplanten Straßenbauvorhaben auf die verkehrliche Notwendigkeit unter Aspekten des Klimaschutzes, des Flächenverbrauchs, des Natur- und Artenschutzes, des Lärmschutzes und der Netzbetrachtung insgesamt
- Verzicht auf den geplanten Bau der A61n nach Beendigung des Braunkohleabbaus, dazu sind Verhandlungen mit RWE und dem Bund zu einer Umwidmung der Gelder für andere verkehrliche Zwecke aufzunehmen
- Ausbau der digitalen Infrastruktur zur Umsetzung von technischen Entwicklungen wie autonomes Fahren, Ride-Sharing, Echtzeitinformationen etc.
- Aufbau von Mobilstationen an allen SPNV-Haltepunkten und anderen wichtigen Verknüpfungspunkten
- Aufbau eines flächendeckenden Car- und Bikesharing-Angebots in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Marktakteuren
- Aufstellung eines überörtlichen Radroutennetzplans inklusive Definition verbindlicher Ausbaustandards und Umsetzungshorizonte

Josefine Paul
Verena Schäffer
Mehrdad Mostofizadeh
Arndt Klocke

und Fraktion

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 4 -

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

Drucksache **17/10628**

18.08.2020

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

I. Ausgangslage

Die Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs in NRW wird zum Großteil von den Fahrgästen erbracht (rund 70 Prozent) und der Rest durch die Kommunen getragen. Diese kommunale Finanzierung erfolgt entweder direkt aus dem jeweiligen kommunalen Haushalt oder wird mithilfe des kommunalen Querverbunds subventioniert. Da die Kommunen auch einen Teil der Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stemmen müssen, wirkt sich jede Angebotsausweitung unmittelbar auf die Haushaltssituation in der jeweiligen Kommune aus, entweder direkt oder über den Querverbund indirekt. Manche Landkreise finanzieren nur ein völlig unzureichendes Busangebot oder verzichten außer den vom Land finanzierten Schülerverkehren vollständig auf ein eigenes ÖPNV-Angebot. Diese Situation ist angesichts der dringend notwendigen Verkehrswende nicht länger hinnehmbar. Hinzu kommt, dass die stetigen Preissteigerungen im ÖPNV in den letzten Jahren mittlerweile zu großem Unmut bei den Fahrgästen, insbesondere den Abo-Kundinnen und Kunden, führen. Hier stehen die Preissteigerungen in keinem Verhältnis mehr zu einem adäquaten Angebot, im Gegenteil hat vor allem die Bedienqualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den letzten Jahren zu wünschen übrig gelassen, das Preis-Leistungs-Verhältnis hat sich zu Ungunsten der Fahrgäste verschoben. Insofern ist es dringend notwendig, die Finanzierung des ÖPNV-Betriebs neu aufzustellen und nicht allein den Fahrgästen und kommunalen Haushalten aufzubürden.

Ein diskutierter Lösungsansatz ist eine solidarische Finanzierung unter Berücksichtigung des Angebots sowie die Beteiligung von Drittnutzern, die von einem guten ÖPNV-Angebot profitieren. Neben einer deutlichen Senkung der Fahrpreise bliebe in einem solchen Modell gleichzeitig genügend finanzieller Spielraum für eine qualitative und quantitative Ausweitung des ÖPNV-Angebots.

Ein denkbares Modell zur Umsetzung eines solchen Ansatzes in die Praxis ist das sogenannte Solidarische Bürgerticket, das in Wuppertal von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und von verschiedenen Akteuren der Stadtgesellschaft (Wuppertal Institut, Bergische Universität, Pro-Bahn, verschiedene Ratsfraktionen) unterstützt wird.[1]

[1] „Solidarisches Bürgerticket für Wuppertal“, der Bürgerticket Initiative Wuppertal, 30. Januar 2019: https://www.buergerticket-wuppertal.de/wp-content/uploads/2019/01/2019_01_30_Solidarisches-B%C3%BCrgerticket_V2neu.pdf

Datum des Originals: 18.08.2020/Ausgegeben: 19.08.2020

Bei diesem Konzept geht es darum, eine neue Form der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Wuppertal zu schaffen, die eine Alternative zur bisherigen steuerlichen Querfinanzierung bietet. Durch die Liberalisierung des Strommarktes sind die Gewinnspannen der Energiesparte kontinuierlich geringer geworden, so dass die Kosten für den ÖPNV zunehmend schwerer gegen zu finanzieren sind. Die (logische) Folge sind Einschränkungen des Angebots und höhere Ticketpreise. Durch die solidarische Finanzierung werden alle Bürgerinnen und Bürger, die vom ÖPNV ausreichend angebunden werden, an den Kosten des ÖPNV beteiligt und im Gegenzug mit einer Fahrtberechtigung ausgestattet.

Die Kosten für das Solidarische Bürgerticket sollen in der Regel 50 Euro im Monat pro Person betragen, wobei verschiedene Ermäßigungen vorgesehen sind:

- Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 1500 Euro zahlen 30 Euro, Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 900 Euro zahlen nur noch 12 Euro.
- Für Schüler*innen werden 12 Euro im Monat erhoben bzw. 6 für das zweite und 0 Euro für jedes weitere Kind. Schwerbehinderte, nicht schulpflichtige Kinder und Härtefälle zahlen ebenfalls nichts.
- Außerdem werden Personen von der Finanzierung ausgenommen, deren Wohnsitz über keine angemessene ÖPNV-Anbindung verfügen, da zum Beispiel die Entfernung der nächstgelegenen Haltestelle außerhalb eines politisch festzulegenden Umkreises liegt oder die Fahrthäufigkeit bzw. die Betriebszeiten keine angemessene Erschließung darstellen.

Auf eine vierköpfige Familie mit zwei berufstätigen Eltern (ein schulpflichtiges Kind, ein Kind im Kindergarten) entfallen danach monatlich 112 Euro, wobei jedes Familienmitglied jederzeit im Stadtgebiet kostenfrei den ÖPNV nutzen kann (zum Vergleich: hätte die Familie bislang zwei Ticket 2000 im Abo und ein Schokoticket genutzt, wären hierfür Kosten in Höhe von 195,77 Euro im Monat angefallen).

Aus dieser Preisstaffelung kann der ÖPNV laut Initiative auskömmlich finanziert und sogar noch verbessert werden, denn wenn jeder den ÖPNV finanziert und ticketfrei nutzen kann, muss auch das Angebot entsprechend angepasst werden.

Als Voraussetzung für die Einführung eines solchen Modellversuchs im Wuppertaler Stadtgebiet braucht es laut Initiative Bürgerticket eine Anpassung des Kommunalabgabengesetzes NRW (KAG NRW), um die Erhebung eines Beitrags eigener Art zu ermöglichen. Um diese gesetzlichen Veränderungsregelungen zu prüfen, hat die Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN im Landtag NRW beim wissenschaftlichen Dienst des Landtags ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dessen Rahmen geklärt werden sollte, „welche rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssten, um in der Stadt Wuppertal das Konzept ‚Solidarisches Bürgerticket' für den Öffentlichen Nahverkehr umzusetzen?".[2]

Das Gutachten kommt dabei zu der Schlussfolgerung, dass der Schaffung einer normativen Grundlage zur Einführung eines lokal begrenzten Solidarischen Bürgertickets keine rechtlichen Regelungen im Wege stehen:

„Vorbehaltlich der Wahrung der dortigen Grundprinzipien steht auch das Verfassungsrecht dem Solidarischen Bürgerticket in Wuppertal nicht entgegen ebenso wenig wie das

[2] Rechtsgutachten über die Realisierung des „Solidarischen Bürgertickets" in Wuppertal, erstellt durch Prof. Dr. Urs Kramer, Institut für Rechtsdidaktik an der Universität Passau v. 20.12.2019 (Information 17/223)

Haushaltsrecht oder das Europäische bzw. europäisch determinierte Recht. Auch einer Änderung der Vorschriften des AEG oder des PBefG ist nicht erforderlich.“[3]

Allerdings müsste eine Vielzahl an Vorschriften geändert werden, so im ÖPNVG NRW, in der Satzung des Zweckverbandes VRR, im Verbundgrundvertrag des VRR (VGV VRR), im Verkehrsvertrag VRR Schienenpersonennahverkehr, im Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) sowie in der Richtlinie zur Einnahmeaufteilung (EARL).[4] Daher wird seitens des Gutachters die Einführung einer Experimentierklausel im ÖPNVG NRW empfohlen, auf deren Grundlage dann innerhalb des KAG NRW die normative Voraussetzung für die Erarbeitung und den Beschluss einer kommunalen Nahverkehrsbeitragssatzung erfolgen kann. Damit wäre dann auch klar gestellt, dass es sich hierbei nur um die Ermöglichung eines Modellprojektes handelt mit dem Ziel, alternative Finanzierungsmöglichkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr zu erproben.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. die Voraussetzungen zu schaffen für die Aufnahme einer Experimentierklausel in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), auf dessen Grundlage dann Kommunen die Erprobung alternativer Finanzierungsmodelle für den Öffentlichen Personennahverkehr umsetzen können.

2. das Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW) dahingehend zu ändern, dass die Kommune befugt wird, über das städtische Einwohnermeldeamt einen kommunalen Nahverkehrsbeitrag zu erheben.

3. dafür Sorge zu tragen, dass Kommunen, die sich für die Einführung eines Bürgertickets entscheiden, weiterhin Zuschüsse des Landes wie zum Beispiel die Sozialticketpauschale oder Ausbildungspauschale zur Gegenfinanzierung des ÖPNV erhalten.

4. die jeweiligen Kommunen bei der Evaluierung der Modellprojekte zu unterstützen und den Landtag über die gewonnenen Erkenntnisse, mögliche Übertragbarkeit auf weitere Landesteile und weitere rechtliche Anpassungsbedarfe zu informieren.

Monika Düker
Arndt Klocke
Verena Schäffer

und Fraktion

[3] Ebd., S. 63f
[4] Ebd. S. 62

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3683

A11, A02

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628

hier: Stellungnahme des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Rahmen der schriftlichen Anhörung von Sachverständigen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN hat am 08.02.2021 die schriftliche Beteiligung des VRR an der Anhörung zum Vorhaben „Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ erbeten. Dieser Bitte kommt der VRR gerne nach.

Ausgangslage

Mit dem solidarischen Bürgerticket soll eine neue Art der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eingeführt werden, von der sich die Bürgerticket Initiative Wuppertal zugleich wesentliche Effekte im Hinblick auf eine dringend erforderliche Verkehrswende verspricht.

Die Idee des solidarischen Bürgertickets umfasst die Beteiligung aller Bürger*innen in Wuppertal, die ausreichend an den ÖPNV angebunden werden, an den Kosten des ÖPNV im Gegenzug für eine Fahrtberechtigung. Zur Realisierung dieser Idee ist der Landtag gem. o.g. Drucksache aufgefordert, eine Nahverkehrsabgabe zu beschließen. Weitere Finanzierungsmittel, z.B. aus dem städtischen Haushalt oder durch die Landesregierung NRW, müssten ebenfalls herangezogen werden.

Bewertung der Einnahmenschätzung

Der VRR begrüßt alternative Ansätze, die Finanzierungsbasis des ÖPNV zu verbreitern. In den letzten Jahren haben Bund und Land in NRW im Bereich der Investitionskosten eine zukunftsfähige Finanzierung für den Nahverkehr beschlossen. Der Finanzierungsbereich „Betriebskosten“ ist allerdings perspektivisch nicht mehr in der bisherigen Struktur finanzierbar. Solidarische Ansätze im Bereich des Tarifs sind auch im VRR nicht neu: SemesterTicket, FirmenTicket im sog. 100%-Modell oder auch KombiTickets folgen dem Solidarprinzip, d.h. alle Studierenden, alle Angestellten eines Unternehmens oder auch alle Käufer*innen eines Veranstaltungstickets finanzieren den ÖPNV durch ihre Beiträge, unabhängig davon, ob sie

den ÖPNV auch tatsächlich nutzen. Durch dieses Solidarprinzip könnte das Ticket für die Nutzer*innen günstiger werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Endbericht der Enquetekommission „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV)“ aus dem Jahr 2016.

Im Kern erweitert das Bürgerticket Wuppertal dieses Prinzip auf alle Wuppertaler Bürger*innen, mit deren Finanzierungsanteilen der Aufwand für den Betrieb des ÖPNV in Wuppertal gedeckt werden soll. Berücksichtigt sind dabei alle Bürger*innen, die tatsächlich eine zumutbare ÖPNV-Anbindung haben. Ob dies der Fall ist, soll nach messbaren Qualitäts- und Quantitätsaspekten entschieden werden. Die Solidarbeiträge sollen im Modellversuch nach sozialen Kriterien gestaffelt werden.

In der Modellbeschreibung der Bürgerticket-Initiative werden Abschätzungen zu den Einnahmen vorgenommen, die durch die Solidarbeiträge und weitere Zahlungen Dritter zustande kommen. Die städtische Gebühr und die daraus resultierenden Einnahmenschätzungen werden getrennt nach Gruppen vorgenommen:

a. persönliches Nettoeinkommen < 900 EUR 12 EUR/ Person/ Monat
b. persönliches Nettoeinkommen zwischen 900 und 1.500 EUR 30 EUR/ Person/ Monat
c. persönliches Nettoeinkommen > 1.500 EUR 50 EUR/ Person/ Monat
d. Schulpflichtige
e. Studierende
f. Schwerbehinderte

Ausgenommen von der Beitragspflicht sind Personengruppen, die mutmaßlich kein Einkommen generieren: Kinder die jünger als sechs Jahre sind; Kinder, die auf eine Schule gehen; Inhaber*innen eines Schwerbehindertenausweises mit Merkzeichen G, aG, H, Bl, GI und Studierende mit (VRR-) SemesterTicket.

Vor diesem Hintergrund bewerten wir im Folgenden die rechnerische Herleitung der Einnahmen. Für die Ermittlung der jeweiligen Personenzahlen – insbes. der Gruppen a, b und c – wird auf Daten von IT.NRW aus dem Jahr 2016 zurückgegriffen („*Bevölkerung nach Nettoeinkommen je Haushaltsmitglied 2016 Wuppertal ITNRW, basierend auf Mikrozensus 2011, fortgeschrieben*“). Aus Sicht des VRR ist die Modellbeschreibung an dieser Stelle überprüfungsbedürftig:

Für ca. 72.000 Einwohner*innen, für die in besagter Statistik „keine Angabe“ vorliegt, wird in der Modellbeschreibung „kein Einkommen“ unterstellt. Dieser Schluss ist nicht zulässig. Üblicherweise wird in dieser Statistik das Äquivalenznettoeinkommen als Messwert herangezogen, um zu vermeiden, dass einzelne Bürger*innen doppelt bzw. in der falschen Kategorie ausgewiesen werden. Dies soll an folgendem Beispiel verdeutlicht werden:

- Eine Familie mit zwei Erwachsenen und drei Kindern unter 14 Jahren, davon eines schulpflichtig, hat ein Haushaltsnettoeinkommen i.H.v. 1.920 EUR; als Äquivalenznettoeinkommen pro Kopf werden für diesen Haushalt 800 EUR angesetzt (OECD-Skala - Statistisches Bundesamt (destatis.de)).
- Für die Statistik sind in besagter Tabelle von IT.NRW fünf Personen in der Kategorie „< 900 EUR“, für die jeweils 12 EUR Solidarbetrag angesetzt werden, also 60 EUR + Ausgleichszahlungen Dritter. Andererseits sollen die Haushaltsmitglieder gemäß der Modellbeschreibung der Bürgerticketinitiative aber Folgendes zahlen: 0 EUR (für zwei nicht schulpflichtige Kinder), 12 EUR (für ein schulpflichtiges. Kind) und 2 x 30 EUR (für zwei Erw. mit je 1920/2 Erwachsene = 960 EUR Nettoeinkommen), also 72 EUR + verschiedene Ausgleichszahlungen Dritter.).

VRR-Abfragen aus dem Jahr 2019 (wuppertal.de) ergaben zudem abweichende Haushaltsstatistiken für die Stadt Wuppertal, wodurch sich differente Einnahmen-Anteile ergeben. Der VRR regt an, die Personenzahl-Abschätzungen zu überprüfen.

Hinzu kommt, dass das Modellvorhaben bisher versäumt, Einpendler*innen nach Wuppertal in die Finanzierung zu inkludieren, obwohl WSW mobil und auch andere in Wuppertal bedienende Verkehrsunternehmen für diese Personengruppe Verkehrsleistungen erbringen.
Ferner unterliegt die Feststellung des Einkommens der Steuerbehörde, die keine städtische Behörde darstellt. Personengruppen, die kein Einkommen haben bzw. nur geringfügig beschäftigt sind, werden nicht erfasst. Auch eine Hochschulverwaltung wird voraussichtlich keine Daten über Studierende an Dritte weitergeben, um die Ausnahme von der Beitragspflicht zu gewährleisten. Die Datenbasis für die Einteilung in eine Kategorie ist dementsprechend unvollständig und unterliegt dem Datenschutz.

Ebenso unterscheidet das Einkommensteuerrecht in Deutschland zwischen Einnahmen, Einkünften, Einkommen und zu versteuerndem Einkommen. Das „Einkommen“ bezieht auch Erträge aus Vermietung und Verpachtung sowie Kapitalerträge mit ein. Die Einteilung stellt demnach nicht nur aufgrund der bereits genannten Kriterien eine Herausforderung dar.

Bewertung des Geltungsbereichs

Der VRR kommt seiner Verantwortlichkeit als tarifgebende Institution nach, indem ein verbundweit einheitlicher Tarif gestaltet und dessen konforme Anwendung sichergestellt wird. Dabei unterstützt der VRR innovative Ansätze, wie z.B. nextTicket, On Demand-Tarife oder sonstige Pilotversuche, alternative Finanzierungsformen des ÖPNV zu testen und, bei Erfolg, zu initiieren. Entscheidend ist hierbei, dass tarifliche „Inseln“ möglichst vermieden werden, da sie für Fahrgäste – auch bei Fahrten in die Nachbarverbünde oder mit anderen Verkehrsunternehmen als WSW – häufig zu einer Komplexitätssteigerung führen, sobald Verkehre die tarifliche „Insel“ verlassen. Bei Umstellung auf ein solidarisches Bürgerticket im Stadtgebiet Wuppertal würde sich dieses in eine „Insel“ wandeln. Das solidarische Bürgerticket soll innerhalb der VRR-Tarifgebiete Wuppertal-West und Wuppertal-Ost (Waben 65 und 66) für beliebig viele Fahrten in allen Verkehrsmitteln (auch im Schienen-Personen-Nahverkehr) gelten. Jedoch bedient WSW mobil auch in weiteren Gebieten (z.B. Ennepetal), sodass auch innerhalb der Bediengebiete tarifliche Inseln geschaffen werden müssten. Generell führt eine lokal individuelle Tarifgestaltung zu Schwierigkeiten für ein- und ausbrechende, regionale ÖPNV-Verkehre und für die im VRR geschätzten Zusatzleistungen bei Zeitkarten (z.B. verbundweite Gültigkeit zu bestimmten Zeiten, Mitnahme). Für solche Verkehre bedeutet das eigentlich einfache lokale Bürgerticket eine Komplexitätssteigerung.

Bewertung des Finanzierungsbedarfs

Als Aufwandsreferenz gelten die Aufwendungen der WSW mobil GmbH für 2017 i.H.v. ca. 140 Mio. EUR. Nicht berücksichtigt sind Aufwendungen von SPNV-Unternehmen und von Verkehrsunternehmen benachbarter Städte und Kreise auf Wuppertaler Gebiet. Eine Aktualisierung der Datengrundlage von 2017 wird seitens VRR empfohlen.

Eine Berechnung des Finanzierungsbedarfs auf Basis der Betriebskosten führt zu einer verzerrten Darstellung der Realität. Die Beschreibung der Vorgehensweise bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs für ein Bürgerticket legt nahe, dass nicht die Einnahmenseite der WSW mobil durch Fahrausweisverkäufen als zu finanzierende Größe, sondern die Aufwandsseite zugrunde gelegt wird. Weiterhin wird der Eindruck erweckt, dass die sonstigen Erträge der WSW mobil aufgrund von Drittmitteln als unvermindert weiter bestehende Erträge inkludiert werden. Hierzu gehören auch Erträge, die in der veranschlagten Höhe und Art zukünftig erst durch Dritte bereitgestellt werden sollen. Da diese zu erwartenden Erträge einen nicht unwesentlichen Anteil an der (Gesamt-)Finanzierung darstellen, ist die Finanzierung insgesamt fraglich. Zu nennen sind hier insbesondere:

- Die Einplanung von rund 20,5 Mio. EUR einer „SozialTicket-Pauschale“. Die Landeszuwendungen für das SozialTicket in Wuppertal betragen allerdings (für 2019) ca. 1,9 Mio. EUR.

- Annähernd 10,4 Mio. EUR „Ausbildungspauschale“ sind genannt. Mit dieser soll der aktuell auf 12 EUR für alle Schüler*innen abgesenkte heutige SchokoTicket-Preis durch Dritte um 23 EUR ergänzt werden. Es ist für den VRR nicht zu erkennen, inwieweit hier heutige Finanzierungssäulen im Ausbildungsverkehr (Schulträgerzahlungen, anteilige Mittel §11aÖPNVG NRW) in die „Ausbildungspauschale“ Eingang gefunden haben bzw. von dieser berücksichtigt sind.
- Etwa 2 Mio. EUR der Einnahmen aus dem SemesterTicket von Wuppertaler Studierenden entfallen auf die NRW-Erweiterung des SemesterTickets und sollten daher in der Einnahmenschätzung nicht berücksichtigt werden.
- Nicht Berücksichtigung des SPNV

In die Berechnung gehen weiterhin Erträge ein, die nur vorbehaltlich der Umsetzung in eine Gesamtfinanzierung eingerechnet werden können (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Hotelticket). Weiterhin ist die preisliche Weiterentwicklung des Bürgertickets ausgesprochen träge – auch im Vergleich zum VRR-Verbundtarif. Bei konstanter, sich strukturell wenig verändernden Bevölkerung, und steigender Kosten für die ÖPNV-Dienstleistung, ist eine dritte Finanzierungsäule notwendig.
Angesichts der zuvor genannten Aspekte ist eine Gesamtfinanzierung und ihre potenziellen Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt im Klärungsbedarf mit dem jeweiligen Ansprechpartner*innen zu bewerten.

Rechtliche Bewertung: Experimentierklausel im ÖPNVG NRW

Die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung zur Einführung eines Bürgertickets auf, eine Experimentierklausel in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) aufzunehmen, auf dessen Grundlage dann Kommunen die Erprobung alternativer Finanzierungsmodelle für den ÖPNV umsetzen können.

Eine rechtliche Beurteilung liegt hierzu bereits vor, der auch grundsätzlich aus Gründen der Rechtssicherheit gefolgt werden kann.[1] Diese kommt zu dem Ergebnis, dass an mehreren Stellen im ÖPNVG NRW die Voraussetzungen für die Erprobung alternativer Finanzierungsmodelle geschaffen werden müssen. Konkret werden dabei folgende Klauseln genannt, die entsprechend angepasst werden müssten:

[1] Rechtsgutachten über die Realisierung des „Solidarischen Bürgertickets“ in Wuppertal, erstellt durch Prof. Dr. Urs Kramer, Institut für Rechtsdidaktik an der Universität Passau v. 20.12.2019 (Information 17/223)

- **§ 2 Abs. 3 S.2 ÖPNVG NRW (Grundsätze)**: Diese Regelung betrifft die notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbünden, die mit dem Ziel weiterzuentwickeln ist, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.
- **§ 5 Abs. 3 S.3 ÖPNVG NRW (Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination)**: Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.
- **§ 6 Abs. 3 ÖPNVG NRW (Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken)**: Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs hinwirken.

Daraus wird deutlich, dass sich eine Anpassung der unterschiedlichen Stellen im ÖPNV auch auf unterschiedliche Bereiche auswirkt. So sind einerseits die kommunalen Gebietskörperschaften betroffen, aber auch die Verkehrsunternehmen, Verbünde und Zweckverbände. Und damit auch der SPNV, da die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV übertragen worden ist bzw. diese gemäß § 5a ÖPNVG NRW eine Anstalt öffentlichen Rechts zur Wahrnehmung der Aufgaben errichtet haben.

Die konkrete Ausgestaltung von ÖSPV und SPNV findet sich dann in den einzelnen Regelungen des VRR wieder. Das ÖPNVG NRW würde damit als übergeordnetes Recht mit einer Experimentierklausel die Möglichkeit zur Vereinbarkeit mit den einzelnen Rechtsgrundlagen des VRR schaffen.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass u.U. folgende Vorschriften auf Verbundebene ebenfalls angepasst werden müssten:

- Satzung ZV VRR: § 4 Abs. 1 S. 1–3; § 6 Abs. 1–3; § 6 Abs. 4; § 7;
- VGV VRR: § 1 Abs. 3; § 8 Abs. 2 S. 3; § 8 Abs. 4; § 8 Abs. 9, 10, § 9;

- VGV VRR SPNV: § 1 Abs. 3; § 8 Abs. 2 und 4; § 9;
- VKV VRR SPNV: § 1 Abs. 2; § 4 Abs. 1;
- EAV: § 3 Abs. 2; § 4 und
- EARL: Ergänzung um Bestimmungen zur Einnahmeaufteilung beim Solidarischen Bürgerticket.

Ob und wie diese dort umgesetzt werden würden, richtet sich dann im Einzelnen nach den zu ändernden Vorschriften. Die Satzungsänderungen müssten beispielsweise durch Beschluss der Verbandsversammlung erfolgen.

Eine abschließende und vollständige Beurteilung bzgl. der Anpassung dieser und ggf. weiterer Regelwerke bedürften jedoch einer weitergehenden und vertieften rechtlichen Prüfung.

Evtl. zusätzliche Auswirkungen aus einer Umstellung der Finanzierung des ÖPNV in Wuppertal auf die ausgesprochenen Vergaben der Leistungen sollte in den weiteren Prozessen ebenfalls im Auge behalten werden.

Abschließende Gesamteinschätzung

Der VRR ist davon überzeugt, dass der Verbundtarif in seiner dynamischen Entwicklung geeignet ist, auch in Zukunft auf sozial ausgewogene Weise einen substanziellen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV zu leisten. Der VRR sieht – ebenso wie die Initiative Bürgerticket – die Notwendigkeit, weitere Mittel in das ÖPNV-System zu holen und die Dienstleistung „ÖPNV“ qualitativ wie quantitativ weiter zu verbessern. Die perspektivisch steigenden Betriebskosten durch

- Erweiterung des Leistungsangebotes
- Umstellung auf alternative Antriebstechnologie und
- Steigerung im Personalaufwand

erfordern aus Sicht des VRR eine erweiterte staatliche Finanzierung. Wegen der polyzentrischen Struktur im VRR-Raum und den erheblichen verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Kommunen sieht der VRR in einem Flickenteppich lokaler Finanzierungs- und Tariflösungen kein Instrument, das den ÖPNV insgesamt nachhaltig nach vorn bringt.

Das solidarische Bürgerticket birgt positive Elemente, die die Neukundengewinnung, Ansprache von Gelegenheitsnutzer*innen und Kundenbindung umfassen. Die Nutzungsfrequenz in Haushalten, in denen bislang nicht alle Personen ein Abonnement besitzen, sollte ansteigen. Auch Gelegenheitsfahrer*innen werden den ÖPNV häufiger nutzen, da sie über die Solidarabgabe jederzeit über Fahrberechtigung verfügen. Die zweckgebundene Abgabe kann dazu führen, die Beziehung zwischen Bürger*innen und dem

Verkehrsunternehmen vor Ort zu stärken. Hinzu kommt, dass Personen, die zur Abnahme verpflichtet sind, eine intrinsische Motivation zur Weiterentwicklung des Angebots entwickeln könnten. Eine starke Bürgermitwirkung bei der ÖPNV-Gestaltung, z.B. im Rahmen von Fahrgastbeiräten, könnte diese forcieren. Bei alldem gilt es indes zu beachten, dass das Leistungsangebot und seine von den Bürger*innen empfundene Passung zum individuellen Mobilitätsbedarf letztlich primär über die Nutzung des ÖPNV entscheidend ist.

Vorausgesetzt einer rechtlichen und finanziellen Machbarkeit erwartet der VRR, dass die Akzeptanzgewinnung in der Bevölkerung eine ausgesprochen anspruchsvolle Aufgabe sein wird. Mit der Akzeptanz steht und fällt die Idee des Bürgertickets. Die Grundgesamtheit für die überschlägigen Kalkulationen ist die Gesamtbevölkerung von Wuppertal. Die regionale Gültigkeit und der Umgang mit Besucher*innen und Pendler*innen, die nicht im Bürgerticket-Gebiet wohnen, sowie der Ausschluss der Bürger*innen ohne akzeptable ÖPNV-Erschließung aus der Finanzierung, stellt grundsätzlich die Begrifflichkeit „solidarisch“ in Frage. Hinzu kommt, dass der Regelsatz von 50 EUR pro Monat für jede angeschlossene erwachsene Person im Vergleich zu den Abonnementpreisen in der Preisstufe A recht hoch ist. Da das solidarische Bürgerticket nur von Bürger*innen zu finanzieren ist, die eine akzeptable ÖPNV-Anbindung genießen, empfiehlt der VRR, zusammen mit dem Aufgabenträger und der WSW mobil GmbH zu ermitteln, wie groß die Grundgesamtheit nach Abzug der ÖPNV-Nichterschlossenen ist, da sich dies unmittelbar auf die Höhe der Solidarbeiträge bzw. auf die erwartbaren Einnahmen auswirkt.

Eine Bewertung des Vorhabens setzt eine tiefergehende Prüfung der Datengrundlage zur Personenzahl und Einkommensaufteilung als notwendig voraus. Gleiches trifft auf die Berechnung des Finanzierungsbedarfs zu und der Bewertung der bürgerseitigen Akzeptanz eines Solidarbetrages. Erst nach Klärung des genauen konzeptionellen Rahmens und vorbehaltlich der Prüfung des Rechtsrahmens, kann eine Positionierung seitens VRR erfolgen.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herr Thomas Nückel (MdL)
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3695

A11, A02

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel. 0221 2 08 08-0
info@vrs.de • vrs.de

Sascha Triemer
Durchwahl: -658 • Fax: -858
Sascha.Triemer@vrs.de

03. März 2021

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628
hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung im schriftlichen Anhörungsverfahren zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ (Drucksache 17/10628). Gerne legen wir Ihnen unsere Stellungnahme diesbezüglich vor.

Grundsätzlich gilt festzuhalten, dass die Stadt Wuppertal Teil des Verbundgebietes VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) ist. Die lokalen und regionalen Verflechtungen betrieblicher und tariflicher Art können von den Tarifverantwortlichen dort am besten eingeordnet werden.

Zur allgemeinen Idee der Umsetzung eines Bürgertickets können wir aber sicherlich in der Rolle als Produktverantwortlicher für den Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) Stellung nehmen.

Festzuhalten gilt, dass die lokale ÖPNV-Angebotsqualität durch die Aufgabenträger definiert und umgesetzt wird. Für den SPNV wäre hier der VRR zu nennen, für den ÖSPV in Wuppertal die Stadt Wuppertal, die ihre Anforderungen in Nahverkehrsplänen dokumentiert. Die grundsätzliche Tendenz in den letzten Jahren war, dass das ÖPNV-Angebot nicht weiter eingeschränkt, sondern im Gegenteil – wo möglich und sinnvoll – eher ausgebaut wurde. Dies gilt ganz besonders für die SPNV-Angebote, aber ebenso für regionale und städtische Busnetze bis hin zum ÖPNV im ländlichen Raum, wo mit alternativen Verkehrsmitteln ganz neue Angebote geschaffen werden. On-Demand-Verkehre seien hier beispielhaft genannt.

Insbesondere im SPNV wurde seit der Regionalisierung vor ca. 25 Jahren, das Leistungsangebot in Nordrhein-Westfalen massiv ausgeweitet. Dies auf einer Infrastruktur, die in den Grundzügen aus dem 19. Jahrhundert stammt und in den letzten Jahrzehnten dramatisch vernachlässigt wurde. Diese Kombination wirkt leider ungünstig auf die Betriebsqualität. Allerdings kann man die Anstrengungen und den Fortschritt im SPNV Nordrhein-Westfalens seit der Regionalisierung an dem modernen Fahrzeugmaterial in guter und zuverlässiger Qualität ablesen. Insofern kann die Aussage zum Preis-/Leistungsverhältnis bezogen auf das Angebot der SPNV-Aufgabenträger nicht nachvollzogen werden, auch wenn dies die infrastrukturellen Defizite nicht aufwiegen kann.

Richtig ist zudem, dass die Kostenstruktur der Verkehrsunternehmen ganz besonders stark von den Personalkosten der Unternehmen geprägt wird und weit weniger stark von den Energiepreisen, die beim Betrieb des ÖPNV relevant sind (Strom und Diesel). Die Lohnsteigerungen über die Abschlüsse von TV-N NW, TVöD etc., von denen beispielsweise das Fahrpersonal der Verkehrsunternehmen profitiert, werden als angemessen und notwendig erachtet, tragen aber zur steigenden Kostenentwicklung der Unternehmen bei.

Vor jeder Preis- und Tarifdiskussion sei noch einmal daran erinnert, dass nach allen Erkenntnissen der Marktforschung, der Preis nicht das wesentliche Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist. Maßgeblich bei der Verkehrsmittelwahl sind insbesondere Qualität und Quantität des Betriebsangebotes, an diesen Voraussetzung ändert auch ein BürgerTicket nichts.

Grundsätzlich begrüßen wir alle Denkansätze zur Einführung alternativer zusätzlicher Finanzierungsmöglichkeiten. Auch das Thema Nutznießerfinanzierung sollte u.E. unbedingt weiterverfolgt werden, da dies ein Erfolgsmodell entwickelter ÖPNV-Landschaften, z.B.in Wien, ist. Wir begrüßen weiterhin die Einführung von Experimentierklauseln, um zukünftig agiler neue Tarif- und Finanzierungsmodelle entwickeln zu können. Zwar werden bereits heute neue Tarif- und Vertriebsprodukte in Piloten am Markt erprobt, trotzdem ist hier noch mehr Flexibilität und Variabilität z.B. bei den Tarifgenehmigungsprozessen, als auch bei den Finanzierungsmodellen denkbar.

Zudem möchten wir ausführen, dass die Kritik an den bestehenden Ticketpreisen von Kundengruppe zu Kundengruppe sehr unterschiedlich ausfällt. Großen Kundengruppen im VRS kann bereits heute ein attraktives Ticketangebot gemacht werden, welches zum einen der Preis- und Einnahmenerwartung der Verkehrsunternehmen entspricht und gleichzeitig der Zahlungsbereitschaft der Kunden gerecht wird. Viele Kunden sind sehr wohl bereit, einen angemessenen Anteil an der Beförderungsleistung zu übernehmen. Dass die nutzerfinanzierte Tarifstrategie der letzten Jahre in einzelnen Kundengruppen an Akzeptanzgrenzen stößt, ist nachvollziehbar. Für diese Gruppen sollte aber passgenau eine Lösung erarbeitet werden, ohne alle bewährten Finanzierungsprozesse des ÖPNV abzuschaffen.

Kundengruppen wie Studierende (mit ihrem SemesterTicket), Auszubildende (mit dem AzubiTicket) oder auch Berufstätige im VRS (mit dem Job- oder GroßkundenTicket) verfügen bereits über gute Ticketangebote, die sie weder preislich noch angebotsstrukturell kritisieren. Abonnenten des „Regeltarifs“ oder auch Gelegenheitskunden sind sicherlich kritischer in ihrer Bewertung der aktuellen Preishöhen. Für diese Kundengruppen sollten alternative Lösungen angegangen werden. Für Gelegenheitskunden sehen wir z.B. unseren neuen eTarif als einfache, aber auch gerechte Tariflösung der Zukunft.

Grundsätzlich gibt es auch in unserem Tarifsystem solidarische Ansätze, die gut funktionieren. Das Musterbeispiel sind sicherlich die Studierenden mit den SemesterTickets. Die Anteile der ÖPNV-Nutzer unter allen Studierenden sind allerdings auch verhältnismäßig hoch. Bei unseren solidarischen JobTickets ist die Situation mitunter deutlich schwieriger. Die Bereitschaft vieler Arbeitnehmer, auch nur sehr geringe Preise für ein Ticket zu bezahlen (ca. 25 Euro pro Monat als Einstiegspreis), für das kein Bedarf gesehen wird, ist oft der wichtigste Hinderungsgrund einer vertraglichen Kooperation mit Unternehmen.

Wir sind allerdings nicht davon überzeugt, dass Bürgertickets nach beschriebenem Beispiel in der aktuellen Situation zielführend sind. Aus unserer Sicht ist es auch aus ökologischer Sicht sinnvoll, die Lenkungswirkung von Preisen auch im ÖPNV zu nutzen, um keine falschen Fahrtanreize zu setzen. Hierbei muss es allerdings im Sinne der Daseinsvorsorge niedrigpreisige Angebote mit öffentlicher Bezuschussung geben, um die mobile Teilhabe zu sichern, dies ist aber bei SchülerTickets, AzubiTickets und MobilPass-Tickets bereits der Fall.

Schwierig ist unserer Ansicht nach auch, dass das beschriebene BürgerTicket lediglich eine Gültigkeit im Stadtgebiet Wuppertal haben soll. Das raumübergreifende integrative Angebot von Verbundtarifen ist eines der wesentlichen Erfolgsfaktoren des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen, Lösungen für einzelne Städte bilden nicht die verkehrlichen Verflechtungen der heutigen Zeit ab. Insbesondere der besonders klimarelevante Pendlerverkehr hört leider nicht an den Stadtgebietsgrenzen auf. Wenn man die ÖPNV-Vernetzung in NRW berücksichtigt, wird die entsprechende Thematik deutlich komplexer. Zudem sollte bei allen Kalkulationsansätzen mitgedacht werden, dass nicht nur heutige Einnahmen, die von Kundenseite in das Finanzierungssystem gegeben werden, berücksichtigt werden, sondern auch alle zukünftigen Investitionen.

Mit freundlichen Grüßen
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

i. A.

Michael Vogel

Sascha Triemer

Städtetag
Nordrhein-Westfalen

Städtetag Nordrhein-Westfalen · Gereonstraße 18 - 32 · 50670 Köln

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herrn Thomas Nückel, MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

per E-Mail: anhoerung@landtag.nrw.de -
Betreff: Finanzierung ÖPNV – Anhörung A11

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3662

A11, A02

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“, Drucksache 17/10628
hier: Stellungnahme des Städtetages Nordrhein-Westfalen

15.02.2021/Pra/nj

Kontakt
Frauke Prass
frauke.prass@
staedtetag.de
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-530
Telefax 0221 3771-509

Aktenzeichen
66.30.15 N

www.staedtetag-nrw.de

Sehr geehrter Herr Nückel,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ Stellung zu nehmen.

Unsere Stellungnahme fügen wir als Anlage bei.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Hilmar von Lojewski

Anlage

Städtetag
Nordrhein-Westfalen

15.02.2021

Stellungnahme des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“, Drucksache 17/10628

Die Städte in NRW arbeiten an zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten. Ziel ist es, den unverändert Pkw-lastigen Modal Split zugunsten des Umweltverbundes von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu verändern. Die Verkehrsleistung von Pkws im Stadtgebiet und Stadt-Umland-Verkehr soll spürbar reduziert werden.

Gerade in großen und mittleren Städten ergeben sich besondere Herausforderungen, den hochfrequenten ÖPNV weiter auszubauen und die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern in Städten und zwischen Städten und Regionen bedarfsgerecht und umweltverträglicher zu organisieren. Die Verkehrsflüsse in einer Stadt oder einer bestimmten Zone in der Stadt sollen stetig verbessert werden. Die Städte wollen den Verkehr klimafreundlich gestalten und den Menschen attraktive Mobilitätsangebote machen.

Um herauszufinden, welche Instrumente besonders geeignet sind, diese Ziele zu erreichen, kann die Erprobung neuer Finanzierungsmodelle hilfreich sein. Voraussetzung bei jeder Art der Nutzer- oder Drittnutzerfinanzierung ist, dass die Einnahmen zweckgebunden für den ÖPNV bzw. die Förderung von nachhaltiger Mobilität zu verwenden sind und dass die sonstigen Zuwendungen für den ÖPNV von Bund und Land bei Erschließung neuer Finanzierungsquellen für den ÖPNV nicht gekürzt werden. Hiermit haben die Kommunen bei der Auskehrung bspw. von Lkw-Mautbeträgen einschlägige Erfahrungen gemacht.

Der Städtetag NRW hält ein sog. Solidarisches Bürgerticket für einen möglichen Ansatz aus der bislang bereits skizzierten Menge alternativer bzw. ergänzender Finanzierungsmodelle, der unter den im Antrag genannten rechtlichen Voraussetzungen bei entsprechender Willensbekundung der Stadt grundsätzlich erprobt werden könnte. Allerdings erscheinen die im Antrag angesetzten Beträge für die – je nach Sichtweise – vom Bürgerticket betroffenen oder von ihm profitierenden Haushalte sehr ambitioniert. Diese Zahlen müssen mit den ebenfalls in Rede stehenden 365-Euro-Tickets für bestimmte Zielgruppen oder gar alle den ÖPNV Nutzenden und verschiedenen politischen und zivilgesellschaftlichen Initiativen für einen kostenfreien ÖPNV ins Verhältnis gesetzt und auf Akzeptanz geprüft werden. Dies wird nur dann möglich sein, wenn dem von vielen betroffenen Haushalten mit großer Sicherheit als „ÖPNV-Zwangsabgabe“ wahrgenommenen Instrument mit seiner Einführung bereits ein deutlicher Zuwachs an Bedienungsleistung und Transportkomfort gegenübersteht. Das bedeutet, dass die jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger und ihre Verkehrsunternehmen über Jahre hinweg erhebliche Aufwendungen tätigen müssen, um der Erwartungshaltung an ein solches Instrument von Beginn an Rechnung tragen zu können.

Die Instrumente – so auch das vorgeschlagene Bürgerticket – müssen im Vorhinein sorgfältig auf ihre Auswirkungen für die von der Regelung betroffenen oder von ihr profitierenden Haushalte, auf Wirtschafts- und Berufsverkehre, den Einzelhandel, das Verhältnis von Kosten und Nutzen sowie die gesellschaftliche Akzeptanz geprüft werden. Zudem ist die Vereinbarkeit mit den straßen- und verkehrsrechtlichen Regelungen von Bund und Ländern sowie gegebenenfalls den mautrechtlichen Regelungen der EU sicherzustellen. Ihre Anwendung bedarf eines präzisen Monitorings, der Abschluss solcherart Versuche muss evaluiert und auf Replizierbarkeit geprüft werden.

Im Übrigen haben bereits die ÖPNV-Zukunftskommission NRW im Jahre 2013 als auch die Enquetekommission „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV)“ im Jahre 2016 die Chancen einer Drittnutzer- oder Nutznießerfinanzierung behandelt.

An die dort niedergelegten Erkenntnisse sollte die zukünftige Diskussion anknüpfen. Dabei ist zu beachten, dass die Corona-Pandemie die Finanzierung des ÖPNV in erheblichem Maße gefährdet. Hier braucht es faire Lösungen, um den ÖPNV in und nach der Pandemie auf sichere Beine zu stellen. Dafür ist das Land auch in diesem Jahr gefordert, seinen Beitrag zur Kompensation der entfallenden Fahrgelderlöse im mit dem Bund vereinbarten Umfang zu leisten. Auch nach der Pandemie wird und muss der ÖPNV eine entscheidende Rolle bei einer erfolgreichen Mobilitätswende in NRW spielen. Die Mobilitätswende ist trotz des Rückschritts infolge der Pandemie zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzgesetzes und mit Blick auf die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger dringender denn je. Diese veränderten Rahmenbedingungen müssen bei den anstehenden Debatten berücksichtigt werden.

LANDKREISTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3659

A11, A02

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herrn Vorsitzenden des Verkehrsausschusses
Thomas Nückel MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

ausschließlich per E-Mail:
anhoerung@landtag.nrw.de; thomas.nueckel@landtag.nrw.de

Datum 16.02.2021

Landkreistag NRW
Dr. Markus Faber
Hauptreferent
Telefon 0211 300491-310
M.Faber@lkt-nrw.de
Kavalleriestraße 8
40213 Düsseldorf
www.lkt-nrw.de
Aktenzeichen: 36.16.05

Städte- und Gemeindebund NRW
Cora Ehlert
Referentin
Telefon 0211 4587-233
Cora.Ehlert@
kommunen.nrw
Kaiserwerther Straße 199 - 201
40474 Düsseldorf
www.kommunen.nrw
Aktenzeichen: 33.3.2-001/007

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628
hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Sehr geehrter Herr Nückel,

haben Sie vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem vorgenannten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW sehen zwar in einer stärkeren finanziellen Einbindung von Nutznießern des ÖPNV einen grundsätzlich sinnvollen Ansatz, mit dem ein Beitrag zur finanziellen Nachhaltigkeit im ÖPNV-Sektor und zum Gelingen der Verkehrswende geleistet werden kann. Ein Bürgerticket mit einer verpflichtenden Beitragsfinanzierung, wie es die antragstellende Fraktion vorschlägt, sehen wir jedoch kritisch, insbesondere mit Blick auf die Geeignetheit eines solchen Modells für den kreisangehörigen Raum.

Unsere Kritik bezieht sich sowohl auf den administrativen Aufwand, die Akzeptanz einer Beitragsfinanzierung und nicht zuletzt auf die zahlreichen offenen Rechtsfragen.

A. Rechtliche Fragen

Eine Finanzierung des ÖPNV über Beiträge würde vor rechtlichen und tatsächlichen Herausforderungen stehen, zumal es in Deutschland hierzu noch keine relevanten Praxisbeispiele gibt.

Rechtlich müssten sich solche Beiträge an den Maßstäben des Finanzverfassungsrechts messen lassen, ein freies Abgabenerfindungsrecht steht dem Gesetzgeber – sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene – nicht zu.

1. Grundsätzlich sind insofern die Kategorien der Steuern, Gebühren, Beiträge und Sonderabgaben zu unterscheiden. Darüber hinaus kann die öffentliche Hand keine weiteren, finanzverfassungsrechtlich nicht vorgesehenen Finanzierungsinstrumente schaffen.

Unter einer Steuer ist in diesem Zusammenhang eine Geldleistung ohne Anspruch auf individuelle Gegenleistung zu verstehen, die an einem steuerpflichtigen Tatbestand (Erwerb, Verbrauch) anknüpft. Danach kommt eine Steuer zur Finanzierung eines solidarischen Bürgertickets offensichtlich - schon wegen des Merkmals der fehlenden Möglichkeit zur Gegenleistung - nicht in Betracht.

Gebühren sind Geldleistungen, die als Gegenleistung für eine besondere Leistung – Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten – der Verwaltung oder für die Inanspruchnahme öffentlicher Einrichtungen und Anlagen erhoben werden. Da es hier nicht auf die tatsächliche Nutzung der ÖPNV ankommen soll, scheiden auch Gebühren als Finanzierungsgrundlage aus.

2. Für das angestrebte Modell kämen allenfalls Beiträge in Betracht. Beiträge sind Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung oder Erweiterung kommunaler Einrichtungen und Anlagen dienen (§ 8 Abs. 2 KAG NRW). Diese Definition würde die Möglichkeit der Finanzierung eines solidarischen Bürgertickets gleich in zweifacher Hinsicht einschränken: Zum einen, weil die Möglichkeit der Beitragserhebung auf den Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung beschränkt ist (und gerade nicht zur Finanzierung des laufenden Betriebs herangezogen werden kann), und zum anderen, weil zweifelhaft ist, ob es sich beim ÖPNV generell um eine öffentliche Einrichtung oder Anlage handelt.

Der vorliegende Antrag und das Gutachten über die Realisierung des solidarischen Bürgertickets in Wuppertal von Professor Dr. Urs Kramer beschränken sich auf die Sach-und Rechtslage in Wuppertal. Im ÖPNV-Sektor insgesamt sind aber nicht nur kommunale, sondern auch private Verkehrsunternehmen, die Deutsche Bahn AG sowie verschiedene private Bahnbetreiber vertreten. Es ist zweifelhaft, ob diese Verkehrsträger sämtlich unter die Begriffe der (kommunalen) öffentlichen Einrichtung oder Anlage im Sinne der §§ 8 Abs. 2, 4 Abs. 2 KAG NRW subsumiert werden können. Ein Unternehmen oder eine andere Zusammenfassung technisch selbständiger Anlagen ist dann als (kommunale) öffentliche Einrichtung i.S.d. des KAG NRW anzusehen, wenn die Kommune sie in Erfüllung einer kommunalen Aufgabe der Allgemeinheit oder zumindest einem abgrenzbaren Einwohnerkreis zur Verfügung stellt.

Aufgrund der Vorgaben des Personenbeförderungsrechts gilt regelmäßig ein Nutzungsanspruch der Einwohnerinnen und Einwohner gegenüber einem mit einer personenbeförderungsrechtlichen Konzession ausgestatteten Verkehrsunternehmen (Beförderungspflicht), so dass ein dem einer öffentlichen Einrichtung vergleichbarer Sachverhalt vorliegen könnte. Allerdings handelt es sich hierbei nicht generell um eine kommunale öffentliche Einrichtung, was aber bei einer Beitragserhebung durch eine Kommune erforderlich wäre. Bereits ein privates Busunternehmen mit einer eigenen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung kann nicht als kommunale öffentliche Einrichtung angesehen werden, weil hier die betreffende Kommune weder einen gesellschaftsrechtlich beherrschenden Einfluss ausübt, noch für die Genehmigungserteilung zuständig ist (diese ist in NRW Sache der Bezirksregierungen). Vergleichbares würde für die Deutsche Bahn AG, die Busgesellschaften der Deutschen Bahn AG mit eigener personenbeförderungsrechtlicher Genehmigung und private Bahnbetreiber gelten. Deshalb kann nur unter bestimmten, nicht generalisierbaren Voraussetzungen beim ÖPNV (gleich ob schienen- oder straßengebunden) von einer kommunalen öffentlichen Einrichtung gesprochen werden; darüber hinaus würden aber viele nicht kommunale Verkehrsunternehmen – und diese machen in weiten Teilen von NRW einen größeren Teil des ÖPNV aus – nicht vom Begriff der kommunalen öffentlichen Einrichtung erfasst.

Das KAG NRW könnte daher in seiner geltenden Fassung kaum zur Finanzierung eines solidarischen Bürgertickets herangezogen werden. Notwendig wäre unseres Erachtens zumindest eine umfängliche Änderung der landesgesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Beitragserhebung, entweder im KAG NRW oder auch in ÖPNV-Gesetz NRW (und selbst unter diesen Umständen wäre eine rechtliche Ausgestaltung schwierig; vgl. sodann).

3. Denkbar wäre, dass der Landesgesetzgeber eine solche Beitragspflicht bzw. die Ermächtigung zur Erhebung entsprechender Beiträge vorsehen könnte. In einer Entscheidung des BVerfG zum Rundfunkbeitrag (Urt. v. 18.07.2018, Az. 1 BvR 1675/16, 1 BvR 745/17, 1 BvR 836/17, 1 BvR 981/17) hat das Gericht ausgeführt, dass es dem Gesetzgeber vor dem Hintergrund des Finanzverfassungsrechts grundsätzlich freistehe, neue beitragsrechtliche Tatbestände zu formulieren, die an die Möglichkeit zur Nutzung einer öffentlichen Einrichtung oder Leistung anknüpfen. Jedoch ergeben sich hier weitere, bislang ungeklärte Folgefragen:

a) So ist ungeklärt, wie die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV für die finanzverfassungsrechtliche Rechtfertigung einer Beitragspflicht aussehen müsste. Bei den bisherigen Entscheidungen zum KAG NRW war jedenfalls immer klar, dass die Beitragsverpflichteten die jeweilige öffentliche Einrichtung bzw. Anlage nutzen konnten (z. B.: Entsorgungseinrichtung für Schmutz- oder Niederschlagswasser, Einrichtungen des Kurbetriebes). Auch bei der vorerwähnten Entscheidung des BVerfG zum Rundfunkbeitrag war maßgeblich, dass (nahezu) jede Bürgerin und jeder Bürger das Angebot der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten nutzen kann (ob sie dies dann auch tun, ist insoweit unerheblich). Es muss also immer eine Möglichkeit zur Nutzung einer entsprechenden Einrichtung bestehen oder zumindest ein wirtschaftlicher Vorteil bestehen, um eine Beitragspflicht begründen zu können (sonst wäre dieser Beitrag in seiner Wirkung eine Steuer).

Beim ÖPNV ist jedoch die Bewertung deutlich komplizierter, weil in Abhängigkeit vom jeweiligen Wohn- und Arbeitsort eine sehr unterschiedliche – auch abstrakt unterschiedliche – Nutzbarkeit des ÖPNV und damit ein sehr unterschiedlicher wirtschaftlicher Vorteil gegeben ist. Während Einwohner in Innenstädten, auch größeren Städten im kreisangehörigen Raum, vielfach einen regelmäßig getakteten ÖPNV im 10-, 20- oder 30-min-Takt im Nahbereich seines Wohnortes oder Arbeitsortes vorfinden, gibt es in anderen Regionen viele Einwohner, die nur eingeschränkt oder sehr rudimentär an das Angebot des ÖPNV angebunden sind. Hier würde sich z. B. die Frage stellen, ob ein Einwohner, der nur alle 2 Stunden und nur werktags einen Busanschluss an einer 2 km von seinem Wohnhaus entfernten Haltestelle verfügt, tatsächlich noch in diesem Sinne über die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV verfügt.

Im Ergebnis legt dies eine differenzierende Betrachtungsweise nahe, wobei aus heutiger Sicht völlig offen ist, welche Differenzierungskriterien von der Rechtsprechung als angemessen erachtet würden. Zudem müssten solche Kriterien letztlich die Kommunen vor Ort abfassen und umsetzen.

b) Ungeklärt wäre in diesem Zusammenhang auch der Anknüpfungspunkt für eine Beitragspflicht zur Finanzierung des ÖPNV. In der zuvor erwähnten Entscheidung des BVerfG zu den Rundfunkgebühren hat das Gericht ausgeführt, dass dem Gesetzgeber grundsätzlich ein Beurteilungsspielraum bei der Findung der sachgerechten Bezugsgruppe zukommt; gerade beim Rundfunkbeitrag wurde nochmal klargestellt, dass eine Beitragspflicht auch eine Gesamtzahl von Betroffenen in einer bestimmten Gebietskörperschaft betreffen kann (beim Rundfunkbeitrag alle Wohnungsinhaber).

Ob es allerdings zulässig wäre, alle Einwohnerinnen und Einwohner eines Kreises oder einer Gemeinde für eine solche Beitragspflicht heranzuziehen, kann bezweifelt werden. Jedenfalls wäre mindestens eine strikte soziale Staffelung angezeigt.

c) Schließlich wäre bei einem ÖPNV-Beitrag offen, wie sich eine solche Beitragsfinanzierung zu der Finanzierung von ÖPNV-Unternehmen über Fahrgeldeinnahmen verhalten würde. Stünde die Finanzierung über

Beiträge in Konkurrenz zu der Finanzierung über Fahrgeldeinnahmen, stellte sich die Frage, ob dies Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit einer Beitragsfinanzierung hätte. Bei KAG-Beiträgen wird der Beitrag in der Regel kostenmindernd bei der späteren Gebührenrechnung mitberücksichtigt, beim Rundfunkbeitrag gibt es keine andere Finanzierungseinnahme gegenüber den Nutzern. Insofern wäre hier offen, wie eine solche Konkurrenz zwischen der Finanzierung durch Beiträge auf der einen und durch Fahrgeldeinnahmen auf der anderen Seite beitragsrechtlich zu behandeln wäre.

3. Zudem wäre die Aufkommensverteilung eines solchen Beitrags schwierig. Grundsätzlich würde eine Finanzierung über Beiträge nicht von der Anwendung vergabe- und beihilferechtlicher Regelungen entbinden. Die Beiträge müssten also über die Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weitergeleitet werden. Damit wäre aber auch klar, dass nur „zuständige Behörden“ über einen solchen Beitrag verfügen könnten; die Beiträge müssten also im Wesentlichen von den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger im ÖPNV vereinnahmt und weitergeleitet werden (ggf. wäre auch ein Weg über die Zweckverbände möglich). Außerdem könnten auch eigene, kommunale Unternehmen nicht bei der Mittelverteilung aus solchen Beiträgen privilegiert werden; es würden vielmehr die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gelten (Weiterleitung der Mittel durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften).

4. Schließlich wäre zweifelhaft, ob es zulässig wäre, ermäßigte Ticketpreise gerade für die ÖPNV-Nutzer aus den jeweiligen Städten, Kreisen und Gemeinden mit einer Beitragspflicht vorzusehen oder zumindest ermäßigte Ticketpreise gerade für die Beitragszahler vorzusehen. Dies dürfte im Hinblick auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 zweifelhaft sein.

Die Situation ist im Übrigen nicht mit der Situation des Semestertickets zu vergleichen, bei dem eine funktionelle Körperschaft des öffentlichen Rechts (hier die Studierendenwerke der Universitäten) insgesamt Ticketverträge für ihre Mitglieder abschließen. Ein solches Modell könnte für eine Gebietskörperschaft für alle Einwohnerinnen und Einwohner nicht ohne weiteres kopiert werden.

B. Administrativer Aufwand und Akzeptanz

Insgesamt würde die Einführung einer Beitragspflicht zur Finanzierung des ÖPNV zahlreichen administrativen Hürden sowie Risiken begegnen und würde erheblichen Akzeptanzproblemen unterliegen.

Nach den vorstehend skizzierten rechtlichen Ausführungen müsste es zumindest eine differenzierte Erhebung eines solchen Beitrags in Abhängigkeit von der abstrakten Nutzbarkeit der Angebote des ÖPNV geben.

Damit wären die Aufgabenträger gezwungen, in tatsächlicher Hinsicht angemessene Kriterien für die Bestimmung der abstrakten Nutzbarkeit des ÖPNV für das gesamte Stadt-oder Kreisgebiet zu generieren – und das in rechtssicherer Art und Weise (die Einordnung zu einer entsprechenden Beitragserhebung wäre verwaltungsgerichtlich voll überprüfbar). Dies müsste dann voraussichtlich stadtteilscharf oder sogar straßen- und hausnummernscharf rechtssicher erfolgen.

Hinzu käme, dass bei einer solchen Beitragsfinanzierung erhebliche ex-ante kaum prognostizierbare Überlagerungen mit Rechtsfragen des europäischen Vergabe- und Beihilfenrechts entstehen könnten. Gerade im kreisangehörigen Raum, in dem viele Ortslagen auch unter optimistischen Rahmenbedingungen nur in zeitlich größeren Intervallen an ÖPNV-Angebote angebunden wären, würde ein erheblicher Begründungsaufwand für eine entsprechend zu differenzierende Beitragserhebung entstehen. Vieles spricht dafür, dass ein solch administrativer Aufwand nicht mehr im Verhältnis zum Nutzen eines Bürgertickets stehen würde.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob eine Finanzierung des ÖPNV über Beiträge verkehrspolitisch und kommunalpolitisch zweckmäßig wäre. Schon jetzt zeigt sich, dass die Erhebung von Beiträgen zur Finanzierung kommunaler Einrichtungen und Anlagen häufig vor einem Akzeptanzproblem steht. Exemplarisch kann man hier die Diskussion über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen anführen. Eine solche Diskussion könnte sich auch bei einer ÖPNV-Finanzierung über Beiträge, sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene, ergeben. Im Straßenausbaubeitragsrecht ist dagegen immerhin noch ein konkreter Bezug zum gewährten Vorteil – nämlich der erneuerten oder verbesserten Straße - für den Anlieger erkennbar und zwar unabhängig davon, ob die Straße im urbanen oder im ländlichen Raum ausgebaut wird. Dieser Vorteil ist „greifbar“. Bei einer Nutzerfinanzierung wie im vorliegenden Fall ist dieser Zusammenhang für die Bürgerinnen und Bürger jedoch umso abstrakter, desto ausgedünnter das ÖPNV-Angebot in der Region ist und dürfte damit häufig auf Unverständnis stoßen.

Zudem stellen sich sozial- und infrastrukturpolitische Fragen. Weshalb sollte etwa ein wenig mobiler Mitbürger einem eventuell gut verdienenden Berufspendler mittelbar dessen Mobilitätsbedürfnis mitfinanzieren? Bei aller Unterstützung für die Verkehrswende und Anerkennung der ökologischen Bedeutung des ÖPNV handelt es sich auch bei der Nutzung des ÖPNV immer noch um die Nutzung und den Verbrauch öffentlicher und ökologischer Ressourcen, denen im Normalfall ein (natürlich sozial ausgewogener) verbrauchsbezogener Preis beigemessen werden sollte.

Vor diesem Hintergrund sehen wir ein solidarisches Bürgerticket, welches über Beiträge finanziert werden, kritisch. Es steht zu befürchten, dass die vorgenannten Nachteile eines solchen Finanzierungsmodells die gewünschten positiven Effekte überlagern oder sogar ganz aufheben könnten.

C. Mögliche Alternativvorschläge

Wie eingangs bereits angedeutet, sehen wir eine stärkere Einbindung von Nutzerinnen und Nutzern sowie Nutznießern in die Finanzierung des ÖPNV durchaus als positives Ziel an. Dieses Ziel kann über eine Attraktivierung der Ticketlandschaft mit einer stärkeren Fokussierung auf Nutzerinnen und Nutzern sowie Nutznießern genauso verwirklicht werden wie über entsprechende Regelungen zu finanziellen Beteiligungen an investiven Kosten im ÖPNV.

Denkbar wären insbesondere folgende Maßnahmen:

- Weitere Attraktivierung von Jobtickets im ÖPNV; z. B. durch Ausnutzen der novellierten steuerlichen Regelungen im Einkommenssteuerrecht (§ 3 Nr. 15 EStG oder § 40 Abs. 2 Nr. 7 EStG), tarifvertragliche Regelungen zur Arbeitgeberbeteiligung an Jobtickets (z. B. als Zusatzleistung, als Möglichkeit zur Entgeltumwandlung) oder auch die Eröffnung verbesserter Konditionen für Mengenrabatte für entsprechend große Betriebe.

- Stärkere Einbindung touristischer Zielgruppen in die Finanzierung des ÖPNV (z. B. durch Kopplung von Übernachtungen mit einem entsprechenden Tagesticket der Preisstufe für den jeweiligen Kreis oder die jeweilige Stadt/Gemeinde).

- Einbindung weiterer sozialer Zielgruppen in die Finanzierung des ÖPNV (z.B. durch die Schaffung attraktiver Ticket-Angebote für soziale Einrichtungen, Altenheime etc. oder auch durch Mengenrabatte bei größerer Abnahme durch solche Einrichtungen).

Denkbar wären darüber hinaus auch – in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen – die Beteiligung weiterer Akteure, z.B . des örtlichen Einzelhandels, eine Kombination mit Einnahmen aus der

Parkraumbewirtschaftung oder die Verwendung von Einnahmen aus der Ablöse von Stellplatzverpflichtungen.

Für weitere Nachfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
in Vertretung

Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
Landkreistag Nordrhein-Westfalen

Horst-Heinrich Gerbrand
Geschäftsführer
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen

PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Frau Hufschmidt

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3692

A11, A02

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.
Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
Fon 0203 398 1698
info@probahn-nrw.de
www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:
Lothar Ebbers
Neugahlener Straße 20
46149 Oberhausen
Fon 0208 635 1916
ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 2. März 2021

Stellungnahme zur schriftlichen Anhörung „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ des Verkehrsausschusses

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN in der o. a. schriftlichen Anhörung darstellen zu können.

1. Zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband NRW e. V., begrüßt alle Überlegungen, zukünftig neue Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV zu erschließen. Wir haben in dem Zusammenhang die Ergebnisse der Enquetekommission „Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“ aus der vergangenen Legislaturperiode aufmerksam studiert. Hier wird das Bürgerticket als eine mögliche Finanzierungsquelle genannt. Dieses wird im Abschlussbericht allerdings von den zwei heute die Landesregierung stellenden Fraktionen in getrennten Sondervoten abgelehnt.

Inzwischen sind Überlegungen und Initiativen zu Bürgertickets vielerorts entstanden, zu einer tatsächlichen Einführung ist es bislang nicht gekommen, da u. a. rechtliche Bedenken auf verschiedenen Ebenen bestehen. Der vorgelegte Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN (Drucksache 17/10628) fordert die Landesregierung auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür im ÖPNV-Gesetz NRW und im Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) zu schaffen und die Bezuschussung z. B. für das Sozialticket und den Ausbildungsverkehr so zu gestalten, dass diese an Kommunen, die das Bürgerticket einführen, unverändert weiter erfolgt.

Zu den Rechtsfragen liegt ein von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beim Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienst beauftragtes Rechtsgutachten (Information 17/223) vor. Hierin wird die Vereinbarkeit des von der Bürgerticket Initiative Wuppertal entworfene Solidarische Bürgerticket als insgesamt verfassungsrechtlich zulässig bewertet und der rechtliche Anpassungsbedarf insbesondere auf der Landesebene und beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr dargestellt.

2. Konzeption des Solidarischen Bürgertickets

Das Konzept des Solidarischen Bürgertickets Wuppertal sieht ein in den VRR-Tarif eingebundenes Ticket vor, das in den VRR-Tarifgebieten 65 und 66 die Nutzung aller Nahverkehrsmittel (Bus, Schwebebahn, SPNV) zeitlich unbegrenzt erlauben soll. Damit ist es vergleichbar den bestehenden VRR-Angeboten Ticket 1000 bzw. Ticket 2000. Die Inhaber sollen die Möglichkeit bekommen, die Gültigkeit des Bürgertickets auf weitere Städte bzw. den gesamten VRR-Raum zu erweitern, wobei diese Aufpreis-Regelung sich rechnerisch aus der Differenz der Ticket 2000 Abo-Preise zwischen der für Wuppertal gültigen Preisstufe A3 und der gewünschten Preisstufe (B, C oder D) ergibt. Eine Erweiterung auf den Übergangstarif VRR/VRS bzw. den NRW-Tarif ist nicht vorgesehen, ebenso keine Erweiterungsmöglichkeit z. B. auf ein über Wuppertal hinaus gültiges 9-Uhr-Ticket oder das BärenTicket. Einzelne Fahrten in den übrigen VRR-Raum sind mit dem VRR-Zusatzticket möglich, übrige Ziele in NRW können mit dem Einfach-Weiter-Ticket erreicht werden. Über weitere Zusatznutzen analog zu Ticket 1000 bzw. 2000 wie Mitnahme weiterer Personen, Fahrradmitnahme, Mobilitätsgarantie gibt es keine konkreten Aussagen. Die kostenlose Fahrradmitnahme wird allerdings bei den Forderungen zum Angebotsausbau genannt.

Wir empfehlen, die Gültigkeit des Solidarischen Bürgertickets voll dem personengebundenen VRR-Ticket 2000 anzugleichen. Eine analoge Aufpreisregelung sollte auch für Tickets des ÜT VRR/VRS und des NRW-Tarifs gelten, soweit diese das Stadtgebiet Wuppertal umfassen. Ebenso müsste es Bürgern möglich sein, statt der Gültigkeit in der Gesamtstadt Wuppertal (entsprechend Preisstufe A3) auch eine Zwei-Waben-Gültigkeit im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr, z. B. von W-Oberbarmen nach Schwelm oder von W-Cronenberg nach Solingen Mitte (ebenfalls Preisstufe A3), zu wählen. Nur so kann verhindert werden, dass bestimmte VRR-Bestandskunden zukünftig deutlich mehr bezahlen müssten als heute. Auch die Aufpreismöglichkeit z. B. für ein über Wuppertal hinaus gültiges 9-Uhr-Ticket oder das BärenTicket sollte vorgesehen werden.

3. Finanzierung des Solidarischen Bürgertickets

Das Solidarische Bürgerticket soll durch einen nach Einkommen gestaffelten Beitrag der Einwohner finanziert werden. Außen vor bleiben noch nicht schulpflichtige Kinder, Schüler, Studenten und Schwerbehinderte. Für Schüler soll das VRR-weit gültige SchokoTicket anstelle des Solidarischen Bürgertickets gelten. Dieses sollen alle Schüler unabhängig von der Entfernung zum Schulstandort gegen Zahlung des ermäßigten Elternbeitrags (1. Kind: 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind: 0 €/Monat) bekommen. Gefordert wird, dass das Land die Mindereinnahmen gegenüber dem heutigen Selbstzahlerpreis von 37,35 € /Monat über die Ausbildungspauschale übernimmt. Für Studenten soll weiterhin das VRR-Semesterticket NRW gelten.

Von der Zahlungspflicht befreit werden sollen alle Bürger, die nicht in zumutbarer Entfernung zu einer Haltestelle mit einer zu definierenden Mindestbedienung in den einzelnen

Betriebszeiten wohnen. Diese können dann allerdings freiwillig gegen Zahlung des Beitrags das Solidarische Bürgerticket erwerben.

Der gestaffelte Beitrag soll monatlich 50 € betragen. Dieser sinkt auf 30 € bei Einkommen zwischen 900 und 1.500 € im Monat, für Einkommen unter 900 € liegt er bei 12 €/Monat. Bei Ehepaaren wird das Einkommen als Hälfte der Summe der Einkommen beider Partner berechnet. Wir halten den angestrebten Preis von 50 € pro Monat für nicht attraktiv genug, um eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen, die für eine Umsetzung Voraussetzung ist. Der Preis liegt damit sogar leicht über dem Ticket 2000 9 Uhr Abo für Wuppertal. Ein Preis von 30 €, der damit auch den vielerorts diskutierten 365-€-Tickets entspricht, wäre nicht nur attraktiver, sondern würde auch die Einkommensprüfung deutlich vereinfachen, die dann nur noch bei Einkommen unter 900 €/Monat fällig wäre. Allerdings sollten dann die Aufpreise für Tickets mit größerem Gültigkeitsbereich höher angesetzt werden. Zum Vergleich: Beim Monheim-Ticket wird das VRR- bzw. VRS-Abo-Ticket gegen einen Rabatt von bis zu 40 € pro Monat angeboten.

Für die Gesamteinnahmen werden aus dem Nahverkehrsbeitrag 103,56 Mio. € für Erwachsene, 5,4 Mio. € für schulpflichtige Kinder und 7,98 Mio. € für Studenten erwartet. Zusätzlich werden 20,52 Mio. € Sozialticketpauschale und 10,35 Mio. € Ausbildungspauschale vom Land eingerechnet. Letztere Beträge sind keinesfalls erzielbar, die entsprechenden Einnahmen der WSW in 2019 lagen laut VRR-Ergebnisrechnung 2019 bei 1,809 Mio. € bzw. 2,295 Mio. €, hinzu kommen 2,942 Mio. € aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11(2) ÖPNVG. Auch die veranschlagten Einnahmen aus dem Semesterticket müssen zumindest um den Betrag für das NRW-Semesterticket als Aufpreis zum VRR-Semesterticket reduziert werden.

Auf der Ausgabenseite werden im Konzept nur die Aufwendungen der WSW mobil GmbH herangezogen. Diese umfassten 2019 zwar auch 460.000 km in den Nachbarkommunen erbrachte und von diesen mitfinanzierte Verkehrsleistungen, auf der anderen Seite wurden im Stadtgebiet Wuppertal durch andere Unternehmen (SWS, VER, Rheinbahn, BVR) 884.000 km geleistet, die auch von der Stadt Wuppertal finanziert werden müssen. Wesentlich schwerer ins Gewicht fallen die Ausgaben für den SPNV im Stadtgebiet, die zwar über den VRR finanziert werden, für die aber ebenfalls die Ticketeinnahmen herangezogen werden, vor allem über den Übersteigerausgleich.

Nach unserer Kalkulation ergibt sich daher kein Einnahmeüberschuss, aus dem auskömmliche Mehrangebote finanziert werden könnten. Daher ist es für uns kaum nachvollziehbar, dass in dem Bürgerticket-Konzept die bisherige Finanzierung des ÖPNV durch die Stadt Wuppertal, sei es im Querverbund der WSW, sei es direkt aus dem städtischen Haushalt über das VRR-Umlagesystem, nicht einbezogen wird. Selbst wenn im Worst Case der steuerliche Querverbund der WSW entfallen sollte, könnte immer noch der Überschuss der WSW nach Abzug von dann anfallenden Ertragssteuern einkalkuliert werden.

4. Angebotsausweitungen

Für das Solidarische Bürgerticket ist eine deutliche Ausweitung des Nahverkehrsangebots nötig. Zum einen muss insbesondere in den Spitzenzeiten das Platzangebot erweitert werden, damit auch jeder Inhaber des Tickets befördert werden kann. Hierzu muss genau untersucht werden, wie die Fahrzeuge in der Verkehrsspitze heute besetzt sind und welche zusätzliche Nachfrage insbesondere im Berufsverkehr zu erwarten ist. Eine

Auswirkung der Corona-Epedemie dürfte eine gewisse Entzerrung der Morgenspitze sein, da die Zahl der täglich zur Arbeit fahrenden Personen durch verstärktes Home Office zurückgeht. Auch für den Schülerverkehr gibt es Möglichkeiten der weiteren zeitlichen Entzerrung. Dabei muss abgewogen werden, welche Höchstbesetzung in der Spitze noch akzeptabel ist, um die Attraktivität des Tickets zu sichern. Während bei der Schwebebahn durch die erfolgten Modernisierungen der Leit- und Sicherungstechnik die Möglichkeiten zur weiteren Taktverdichtung geschaffen wurden, müssen im Busbereich die räumlichen Kapazitäten insbesondere an den Knotenpunkten und auf den von mehreren Linien befahrenen Strecken vergrößert werden. Dies betrifft u. a. die Haltestellenbereiche und die Steuerung der Vorrangschaltung für Busse. Da nur auf einem Teil der Buslinien größere Fahrzeuge eingesetzt werden können, sind Taktverdichtungen auf vielen Linien notwendig, die in der Spitze besonders teuer sind, da sowohl zusätzliches Personal als auch zusätzliche Fahrzeuge finanziert werden müssen. Dadurch wird aber andererseits auch das Angebot attraktiver.

Ein gezielter Angebotsausbau in den schwächeren Bedienungszeiten, vor allem abends, nachts und am Wochenende, ist im Konzept der Initiative klar formuliert. Damit wird die Akzeptanz des ÖPNV insbesondere bei Gelegenheitsnutzern gesteigert, wenn auch in diesen Verkehrszeiten ein dichtes Angebot besteht, wodurch es gut spontan nutzbar ist. Hierfür entstehen zwar auch zusätzliche Personalkosten und laufleistungsabhängige Betriebskosten, aber keine zusätzlichen Kapital- und Vorhaltekosten für Fahrzeuge.

Wie das Beispiel Wien zeigt, ist für die große Akzeptanz des ÖPNV in der Bevölkerung zunächst ein gezielter Ausbau des Angebots notwendig, erst dann sind auch entsprechende Ticketmaßnahmen sinnvoll und erfolgversprechend. Neben der Taktung muss vor allem auch die Qualität gesteigert werden. Gezielte Vorrangmaßnahmen für den Busverkehr sind dabei besonders wichtig, damit der Fahrplan in Spitzenzeiten nicht nur eine unverbindliche Empfehlung ist. Damit steigt dann auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebs deutlich.

Wir empfehlen, bei der anstehenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Wuppertal die o. a. Angebotsverbesserungen planerisch und finanziell zu konkretisieren. Ebenso müssen dort die Kriterien (Takte, Verkehrszeiten, Entfernung zur Haltestelle) für die ausreichende Verkehrsbedienung festgelegt werden, die zur Beitragspflicht führen.

5. Rechtliche Prüfung

PRO BAHN beteiligt sich nicht explizit an der juristischen Fachdiskussion über die Zulässigkeit eines Nahverkehrsbeitrags wie im Konzept vorgesehen. Immer wieder werden dazu die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesverfassungsgerichts zum Rundfunkbeitrag herangezogen. Letzteres führt aus, dass es alleine darauf ankomme, dass für alle Abgabepflichtigen eine realistische Möglichkeit zur Nutzung der öffentlichen Leistung oder Einrichtung besteht (BVerfG, Urteil des Ersten Senats vom 18.07.2018 – 1 BvR 1675/16, Rn. 76). Das ist nach unserer Auffassung bei dem Konzept der Fall.

Unstrittig ist, dass eine Änderung des KAG NRW und des ÖPNVG NRW notwendig ist. Genau dies wird im Antrag gefordert.

Weiterhin sind beim VRR bestimmte Satzungsanpassungen erforderlich. Wir verweisen darauf, dass für das inzwischen eingeführte Monheim-Ticket, das für die Nutzer ähnliche

Merkmale wie das angestrebte Solidarische Bürgerticket aufweist, schon die Verträglichkeit mit den Vertragsgrundlagen des VRR überprüft und bejaht wurde. Hier wurde eine Lösung gefunden, die zu keinen Verwerfungen auf der Einnahmeseite bei den einzelnen Verkehrsunternehmen und keinen Nachteilen für VRR-Kunden aus anderen Städten führt. In Monheim wurde im Vorgriff auf das Ticket das Verkehrsangebot im Stadtgebiet und zu den S-Bahn-Stationen im benachbarten Langenfeld ausgeweitet, wovon auch Einpendler und Besucher profitieren. Daher besteht für uns kein Zweifel, dass das Solidarische Bürgerticket mit der „Richtlinie über tarifliche Sonderangebote im Verkehrsverbund Rhein Ruhr“ kompatibel ist, was schon für das Monheim-Ticket festgestellt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
- Referent für RRX und Landespolitik -

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3691

A11

Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen e.V.

Öffentliche Anhörung

Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs:
Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“
Drucksache 17/10628

Düsseldorf, 03. März 2021

Vorbemerkungen

Für Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen zählt die bedarfsgerechte Optimierung des innerörtlichen Verkehrs zu einer Daueraufgabe. Neben der Instandhaltung vorhandener und des Ausbaus von Verkehrsanlagen für den Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr ist dabei auch den Anforderungen des bedarfsorientierten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu begegnen. In Ballungszentren ist der ÖPNV nicht ausschließlich auf den Nahverkehr bezogen, sondern vielmehr als Regionalverkehr anzutreffen. Aufgrund der Covid-Pandemie sind die Erträge aus Fahrtentgelten und Zeitfahrkarten wegen eingebrochener Fahrgastzahlen zurückgegangen. Der Bund hat einmalig bundesweit rund 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt, um die fehlenden Einnahmen zumindest teilweise ausgleichen zu können. Davon stehen dem Land NRW 500 Millionen Euro zur Verfügung. Damit nicht genug: Mancherorts sind in den vergangenen Jahren Querfinanzierungen, die dem ÖPNV zugutekommen sollten, im Kommunalhaushalt zusammengebrochen. Die pandemiebedingten Ausfälle dürften aber temporär sein und sollen insoweit bei einer Grundsatzdiskussion vernachlässigt werden. „Echte“ Finanzierungsprobleme, die sich aus strukturellen Bedingungen ergeben, bedürfen einer sachgerechten Lösung. Dem ÖPNV wird zur Begegnung der Herausforderungen einer Verkehrswende und des Klimawandels eine hohe Bedeutung beigemessen. Es soll erreicht werden, dass ein deutlicher Umstieg vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV erfolgt. Auch dem Radverkehr wird perspektivisch eine wesentlich größere Bedeutung einzuräumen sein. Eine Umorientierung der Verkehrsfinanzierung scheint geboten. In diesem Zusammenhang ist an eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV zu denken. Kann das sog. „Solidarische Bürgerticket“ bzw. der „kommunale Nahverkehrsbeitrag“ mit einer verpflichtenden Beitragsfinanzierung „für alle“ aus Steuerzahlersicht ein geeigneter Lösungsansatz sein?

Der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen e.V. (BdSt NRW) erkennt an, dass – mit regional differenzierten Herausforderungen – die Finanzierung des ÖPNV auf den Prüfstand zu stellen ist. Zunächst ist dabei allerdings zu ermitteln, welche Standards und Ziele und welcher tatsächliche Leistungsumfang zu erwarten sind und welcher Finanzbedarf dafür konkret besteht. In Ballungszentren könnte neben den bereits in Umsetzung befindlichen Projekten (z. B. RRX) beispielsweise eine Taktverdichtung sinnvoll sein, während in ländlichen Regionen Ostwestfalens oder des Sauerlandes über die Anbindung einzelner Ortschaften an das Liniennetz zu diskutieren wäre. Das Leistungsangebot des ÖPNV ist in Nordrhein-Westfalen heterogen. Ein „NRW-

Bürgerticket“ zu einem in allen Städten und Gemeinden einheitlichen Entgelt ist daher bereits - unabhängig von den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen - im Ergebnis nicht vorstellbar. Insofern ist fraglich, welches Ziel eine Experimentierklausel verfolgen könnte, wenn ausschließlich lokale bzw. maximal regionale „Bürgerticket-Tarifgebiete“ möglich sind.

KAG NRW-Nahverkehrsabgabe überhaupt möglich und geeignet?

Das Kommunalabgabengesetz (KAG) NRW sieht derzeit als kommunale Abgabenarten die Steuer, die Gebühr, den Beitrag sowie den Kostenersatz und Sonderabgaben für Kur- und Fremdenverkehrsorte vor. Mit einem Bürgerticket, wie es beispielsweise eine Wuppertaler Initiative vorschlägt und auf dem der vorliegende Antrag fußt, sollen sämtliche Busse und Bahnen im ÖPNV in Anspruch genommen werden dürfen. Es kommt nicht darauf an, dass eine tatsächliche Inanspruchnahme erfolgt. Systematisch spräche dies daher für einen Beitrag nach Kommunalabgabenrecht. Nach § 8 Absatz 2 KAG NRW sind Beiträge Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen dienen. Ferner wird durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen und Anlagen ein wirtschaftlicher Vorteil geboten. Die Begriffe der öffentlichen Einrichtungen oder Anlagen im Sinne des KAG NRW erfassen das ÖPNV-Angebot nicht. Es kann dahinstehen, ob lokale Verkehrsgesellschaften für den lokalen Linienverkehr Einrichtungen im Sinne des Kommunalabgabenrechts sein könnten. Denn es gibt im ÖPNV Konzessionen für private Busunternehmen und private Bahnbetreiber, die nicht durch das KAG NRW erfasst werden.

Gravierender ist die Regelung zur Zuständigkeit im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Nach § 3 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden können Aufgabenträger sein. Bei den großen und mittleren kreisangehörigen Städten ergibt sich diese Trägerschaft aus dem Betrieb oder der wesentlichen Beteiligung an einem ÖPNV-Unternehmen. Kreisangehörige Städte und Gemeinden können die Trägerschaft für den Ortsverkehr auf Antrag übernehmen. Aber auch in diesen Fällen bleiben Abgrenzungsschwierigkeiten, wenn beispielsweise der Ortsverkehr durch Schienenpersonennahverkehr ergänzt wird.

Nach dem vorliegenden Antrag soll das KAG NRW dahingehend geändert werden, dass die Städte und Gemeinden befugt werden, über das Einwohnermeldeamt einen kommunalen Nahverkehrsbeitrag - einen Beitrag eigener Art - zu erheben. Den Städten und Gemeinden soll damit auch ein Satzungsrecht in dieser Angelegenheit eingeräumt werden. Diese Vorgehensweise wäre derzeit am ehesten bei den kreisfreien Städten denkbar, weil dort ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und Beitragserhebung zusammenfielen. Im kreisangehörigen Raum müssten die kommunalabgabenrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die kreisangehörigen Städte und Gemeinden „über das Einwohnermeldeamt“ überhaupt einen Nahverkehrsbeitrag erheben könnten, obwohl im Regelfall der Kreis Aufgabenträger ist. Es erscheint äußerst zweifelhaft, dass dies überhaupt gelingen könnte.

Die im Antrag beispielhaft genannte Beitragsstaffel von 50 Euro monatlich pro Person bzw. ermäßigt 30 Euro bei einem Einkommen bis 1.500 Euro, 12 Euro bei einem Einkommen bis 900 Euro sowie die „Kinderstaffel“ von 12 bis 0 Euro erscheint zu pauschal, um individuelle wirtschaftliche Vorteile in allen Städten und Gemeinden abzubilden. Allein durch die Sozialstaffelung käme ein erheblicher bürokratischer Aufwand auf die Städte und Gemeinden zu. Was zunächst wie eine einfache Lösung aussieht, nämlich dass das städtische Einwohnermeldeamt anhand einer Auswertung nach Köpfen einen Nahverkehrsbeitrag festsetzt, wird beim zweiten Hinschauen ein Bürokratiemonster. Allein die Bearbeitung der Anträge der Einkommensstaffelung ist eine Tätigkeit, die üblicherweise in den Sozialämtern angesiedelt ist. Auch andere soziale Ausnahmetatbestände (Härtefälle) müssten im Sinne der Abgabengerechtigkeit regelmäßigen Überprüfungen unterzogen werden. Die Beurteilung über Beitragsbefreiungen beispielsweise wegen eines unangemessenen ÖPNV-Angebots wird zu Streitigkeiten führen, die am Ende ggf. vor den Gerichten ausgetragen werden. Letztendlich müssten wohl neue Stellen in den Rathäusern geschaffen werden, weil die Beitragserhebung über speziell geschultes Personal und nicht über die Einwohnermeldeämter zu erfolgen hätte. Die absehbaren, auch juristischen Streitigkeiten über das „Bürgerticket“ werden zu Mehraufwendungen im Personal- oder Sachaufwandsbereich der Kommunen führen, die aus Sicht des Bundes der Steuerzahler zu verhindern sind. Sofern die Diskussion über eine Nahverkehrsabgabe weitergeführt wird, müsste deshalb unbedingt zunächst geklärt werden, welche Bürokratielasten auf die Städte und Gemeinden zukommen und wer diese Lasten bezahlt.

In diesem Zusammenhang erinnert der BdSt NRW an das Akzeptanzproblem des Straßenbaubeitrags. Der zur Beitragspflicht führende wirtschaftliche Vorteil durch die

Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Straße kann von vielen Bürgerinnen und Bürgern nicht (mehr) nachvollzogen werden, wie repräsentative Befragungen belegen. Vielerorts übersteigen die Kosten für die Erhebung des Straßenbaubeitrags den Ertrag aus dem Straßenbaubeitrag. Vereinfacht gesagt, zahlen viele Abgabepflichtige einen Straßenbaubeitrag, damit dieser überhaupt ermittelt werden kann (vgl. Stellungnahmen 17/1546 und 17/2021). Bei einem Bürgerticket bzw. Nahverkehrsbeitrag steht ähnliches zu befürchten. Heutige Nutzer von Jobtickets oder Monatsabos könnten sofort auf ein Bürgerticket umsteigen und würden - beim Wuppertaler Beispiel bleibend - dabei sogar monatlich sparen und dafür die Allgemeinheit, also die Steuerzahler als Finanzier des Gemeinwesens, belasten. Die vierköpfige Familie aus Wuppertal mit zwei berufstätigen Eltern, einem schulpflichtigen Kind und einem Kind in der Kindertagesstätte, soll monatlich 112 Euro für die Bürgertickets zahlen. Die aktuellen Tarife im Abo schlügen mit 195,77 Euro monatlich zu Buche. Für die Familie ergäbe sich somit eine Ersparnis von gut 80 Euro monatlich. Diese Sicht verkennt, dass zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zur Kasse gebeten würden, die die Angebote des ÖPNV nicht nutzen können oder wollen.

Bei einem durchschnittlichen Einkommen müsste der berufstätige Single, der mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, für das Bürgerticket 600 Euro jährlich bezahlen. Für ein Ehepaar mit durchschnittlichen Einkommen wären es 1.200 Euro jährlich. Ähnlich verhält es sich, wenn Ermäßigungen berücksichtigt werden. Senioren mit einer durchschnittlichen Rente müssten für das Bürgerticket immerhin 360 Euro jährlich zahlen.

Ein weiterer Aspekt darf nicht übersehen werden: Würden diejenigen, die heute das ÖPNV-Angebot noch nicht nutzen, bei verpflichtender Zahlung einer Nahverkehrsabgabe sofort auf Bus und Bahn umsteigen, wären Kapazitätsprobleme vorprogrammiert. Wir erinnern an entsprechende Hinweise der ÖPNV-Betreiber in Nordrhein-Westfalen.

Wir fassen zusammen: Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler NRW ist nicht nur die Herangehensweise bei der Einnahmebeschaffung beim Bürgerticket in Frage zu stellen. Wie bei allen kommunalen Aufgaben ist darüber hinaus auch für den ÖPNV zunächst quantitativ und qualitativ zu klären,

- wie die angestrebten Ziele des bedarfsgerechten Mobilitätsangebots mit den übergeordneten Zielen des Klimaschutzes und der Verkehrswende unter Berücksichtigung besonderer lokaler und regionaler Anforderungen in Einklang zu bringen sind,

- welche Zukunftsinvestitionen dafür erforderlich sind und
- welche laufenden, nachhaltigen Finanzierungsbedarfe dafür bestehen.

Aus dieser Betrachtung wäre die angemessene Beitragshöhe für das Bürgerticket bzw. eine Nahverkehrsabgabe „je Zone“, die nicht mit dem Kreis-, Stadt- oder Gemeindegebiet übereinstimmen muss, zu ermitteln.

Abschließend bewerten wir die Pläne zur Einführung eines Bürgertickets wie folgt:

- Aus kommunalabgabenrechtlicher Sicht ist eine über die Städte und Gemeinden zu erhebende Nahverkehrsabgabe abzulehnen.

- Kommunale Beiträge, die lediglich die Möglichkeit zur Inanspruchnahme eines öffentlichen Angebots eröffnen, finden keine Akzeptanz außerhalb der Nutznießer.

- Die Bürokratiekosten für die Umsetzung einer Nahverkehrsabgabe sind völlig offen. Es droht ein Bürokratiemonster.

- Die Zuständigkeiten und personellen Auswirkungen innerhalb der Kommunalverwaltungen sind klar zu definieren, entstehende Haushaltsbelastungen sind transparent und umfassend zu ermitteln.

- Die Finanzierung von Mehrbelastungen auf Gemeindeebene wäre durch das Land nachhaltig sicherzustellen. Hier sehen wir die prinzipielle Gefahr weiterer Steuererhöhungen und/oder höherer Schulden.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3596

A11, A02

Michael Ulrich Zedler
Dipl.-Ing. Stadt und Regionalplaner
Pappelallee 81
D-10437 Berlin
Tel:. (030) 484 779 07
E-Mail: UlrichZedler@T-Online.de

Stellungnahme zum Antrag
Drucksache 17/10628
des Landtages Nordrhein-Westfalen
17. Wahlperiode
vom 18.08.2020

Antragsteller: Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN

Antragsgegenstand:
Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

Zu diesem Antrag, gegliedert in einen erläuternden Teil I. der das Anliegen darstellt an Hand eines möglichen Modellprojekts für die Stadt Wuppertal, und in einen Antragsteil II., der 4 Forderungen an die Landesregierung beinhaltet, wurde ich um **Abgabe einer Stellungnahme** gebeten.

Diese Stellungnahme beinhaltet folgende Kapitel:

1. **Ökonomische Rahmenbedingungen** S. 2
2. **Rechtliche Betrachtungen** S. 4
3. **Potenziale, Risiken, Kosten und Akzeptanz** S. 6

Ziel der Stellungnahme ist, allen Abgeordneten Abwägungsmaterial an die Hand zu geben, um eine möglichst fundierte Entscheidung zu diesem Antrag treffen zu können.

1. Ökonomische Rahmenbedingungen

Der Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen ist, für ein Flächenland typisch, als kommunale Aufgabe bei den Landkreisen und kreisfreien Städten organisatorisch angegliedert, mit 54 Aufgabenträgern in 3 Kooperationsräumen. Rund 130 Verkehrsunternehmen erbringen dabei die umfassenden Verkehrsleistungen mit Bussen und Bahnen, in 4 Verkehrsverbünden und in Verkehrsgemeinschaften.

Der ÖPNV ist dabei in sehr unterschiedliche räumliche Zusammenhänge eingebunden. Der Kooperationsraum A, bestehen aus den ehemaligen Kooperationsräumen 1 und 9, Raum Rhein/Ruhr und Raum Niederrhein, umfasst mit 7,8 Millionen Einwohnern in meist urbanen Gebieten ein dichtes ÖPNV-Netz mit Regionalbahnen, S-Bahn und Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnsystemen, die besondere Bauform der Wuppertaler Schwebebahn, und all diese Systeme sind im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eingebunden. Dagegen sind in den Kooperationsräumen B und C die Verkehrsgemeinschaften und oft auch ländliche Gebiete mit Regionalbahn und Bussystemen prägend (Verkehrsverbünde AVV und VRS, WestfalenTarif).

Für die Kunden des ÖPNV bietet dieses System eine gewisse

gemeindeübergreifende Überschaubarkeit, ein Ineinandergreifen der Tarifsysteme und Verbünde und ermöglichen den Wechsel unter den verschiedenen Fahrdienstanbietern mit einem Fahrschein (Verbund, Tarifgemeinschaft). Für die Kommunen bietet es eine Flexibilität über Stadt- und Kreisgrenzen hinaus, für den Bürger ein einheitlich nutzbares und gut verbundenes ÖPNV-Netz, bei kalkulierbarem Kostenaufwand.
Der ÖPNV kommt aus 2 Hauptgründen neben den Fahrgeldeinnahmen bereits heute nicht ohne erheblichen Einsatz öffentlicher Gelder aus:

a) Fahrgeldeinnahmen decken nicht die erforderlichen Investitionen in das Schienennetz und das Rollmaterial (Fahrzeuge) ab
b) die Versorgung ländlicher Gebiet und der Verkehr in den Nebenzeiten neigt dazu, von den Betriebskosten her nicht kostendeckend zu sein

Daher basiert die Finanzierung des ÖPNV neben den Fahrgeldeinahmen auf (interne) Quersubventionierung, auf direkte Subventionen, z.B. Zuschüsse des Landes gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) für Fahrzeuge und bauliche Infrastruktur, indirekt auf Zuschüsse der Bundes im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), auf Zuschüsse der Kommunen für Schülerbusverkehre und auf Landeszuschüsse für ermäßigte Sozialtickets, Schülertickets oder die kostenlose

Beförderung von Schwerbehinderten.
Es gibt also eine, teils gesetzlich im ÖPNVG und im GVFG normierte, umfassende Kulisse an Förderung und Zuschüssen, ohne die das heutige ÖPNV-Angebot in NRW zu den heutigen Fahrpreisen nicht möglich wäre.

Zum Antrag:

Der Antrag will einzelnen Kommunen, die Träger des ÖPNV sind, eine landesrechtliche Grundlage verschaffen um von Einwohnern der jeweiligen Kommune eine Abgabe zu erheben, die der Finanzierung des ÖPNV dienen soll. Es soll weiterhin eine Möglichkeit geschaffen werden, den Kommunen (die das wünschen) eine Erhebung dieser kommunalen Abgabe über die Einwohnermeldeämter zu ermöglichen.
Diese Abgabe soll allerdings nicht kostendeckend sein, es sollen weiterhin Landeszuschüsse in bisheriger Höhe fließen, die vergünstigte Sozial- und Azubi-Tickets gegenfinanziert hatten. Aus der Begründung ergibt sich, dass man für diesen Personenkreis Ermäßigungen oder Freistellung von der Abgabenpflicht erwägt, in der Umsetzung ist dies den ausgestaltenden Modellkommunen überlassen.

2. Rechtliche Betrachtungen

Der Antrag selbst enthält keine Formulierung einer Gesetzesänderung, sondern lediglich die Aufforderung an die

Landesregierung, entsprechende Gesetzesänderung des ÖPNVG und des Kommunalabgabengesetzes (KAG) dem Landtag vorzulegen, über den dann dieser als gesetzgebende Körperschaft zu beraten und abzustimmen hätte.

Insofern kann zu den rechtlichen Rahmenbedingungen nur abstrakt Stellung genommen werden.

Bei einer entsprechenden Änderung des ÖPNVG muss folgendes bedacht werden: Das ÖPNVG NRW bindet die Kommunen in ein mehrstufiges System ein, aus dem mit einem separaten Finanzierungsmodell auszusteigen für die einzelne Kommune, zumindest wenn sie sich im Inneren eines Verkehrsverbundes befindet, auf erhebliche organisatorische, finanzielle und auch umsetzungspraktische Schwierigkeiten stoßen könnte. Das betrifft den horizontalen Finanzausgleich in den Verbünden, Landeszuschüsse an die Verbünde, die Ein- und Auspendler, die kommunale Grenzen überschreitenden Verkehrsmittel und Linienführungen, die beispielsweise im dichten Netz des VRR eher die Regel als die Ausnahme sind.

Eine Änderung des KAG dergestalt dass Einwohnermeldeämter dazu ermächtigt werden, kommunale Beiträge zu erheben, löst rechtliche Probleme aus. Meldebehörden dürfen Meldedaten nur zu ganz bestimmten Zwecken erheben und verwenden, die bundesrechtlich im Bundesmeldegesetz (BMG) abschließend geregelt sind.

Zwar können andere Stellen, bei denen es für die Erhebung von Beiträgen oder die Auszahlung von Leistungen auf die melderechtlichen Verhältnisse ankommt, gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1

BMG Daten aus dem Einwohnermelderegister abfragen, aber die Befugnis der Meldebehörde selbst, beispielsweise kommunale Abgaben zu erheben, besteht nicht.
Auf Landesebene wäre es daher nicht möglich so vorzugehen wie im Antrag unter 2. beschrieben.
Auf kommunaler Ebene müssten andere Erhebungsverfahren erwogen werden, wie beispielsweise bei der Erhebung einer Zweitwohnungssteuer, bei der es ebenso auf melderechtliche Verhältnisse ankommt.

Die im Antrag unter Punkt 3. vorgesehene Regelung, Modellprojektkommunen weiterhin Zuschüsse des Landes für Schüler- oder Sozialtickets zu gewähren, könnte eine Ungleichbehandlung verschiedener Kommunen bewirken, da die direkten Kosten für diese vergünstigten Fahrkarten entfielen, somit der Zuschussgrund wegfiele. Die Frage wäre insgesamt im Rahmen des vorgesehenen Nahverkehrsbeitrags zu bedenken.

3. Potenziale, Risiken, Kosten und Akzeptanz

Der Vorteil einer im Rahmen eines oder mehrerer Modellprojekte erhobenen Nahverkehrsabgabe liegt für den Bürger im Wesentlichen zunächst darin, dass regelmäßige Nutzer des ÖPNV eine unterhalb den bisherigen Kosten eines Jahresabonnements (aktuell im VRR: 71,71 Euro/Monat) liegende Abgabe zahlen müssten (im Antrag beispielhaft genannt sind 50 Euro/Monat).
Dem spiegelbildlich gegenüber steht der Nachteil jeder

kommunalen Abgabe (im Gegensatz zur Gebühr): diese wird erhoben (und vom Bürger geschuldet) unabhängig von seinem Nutzungswillen. Alle, die bisher also zu Fuß gingen, mit dem Rad fuhren, ein eigenes Fahrzeug nutzten oder bei anderen im Rahmen von Fahrgemeinschaften mitfuhren, oder die aus privaten oder beruflichen Gründen nur relativ selten größere, mit dem ÖPNV bewältigbare Wege zurücklegen, und daher mit dem Einzelfahrschein günstiger fuhren, hätten eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung. Trotz vorgesehener sozialer Staffelung der Nahverkehrsabgabe ist dieser Nachteil tendenziell je größer, je geringer das Haushaltseinkommen der jeweiligen Gemeindebürger ist.

Besondere Situationen sind zu berücksichtigen für Einpendler, die anteilig mit ihrem Ticket den ÖPNV der Modellstadt mitfinanzieren, und für Auspendler, auf die eine Doppelbelastung zukäme: im Wohnort die Abgabe, im Zielort die – um eine Tarifzone Reichweite reduzierte – Monatskarte. Die Belastung eines den ÖPNV regelmäßig nutzenden Auspendlers stiege dann im Modellfall Wuppertal z.B. von 75,93 Euro im Monat auf 121,71 Euro (50+71,71), während sich für den Einpendler nichts ändert.

Weiterhin ist die Frage von Gästen bzw. Touristen zu klären, entweder im Rahmen einer Übernachtungsabgabe, die eine ÖPNV-Abgabe einschließt, oder durch Beibehaltung der Fahrkartenangebote.

Hierbei ist auch die Frage des Fahrkartenverkaufs und der Fahrkartenkontrolle einschließlich der Kontrolle des Bürgertickets zu beleuchten, beides bliebe in diesem System erhalten, denn aus

abgabgaberechtlichen Gründen müssten alle, die keine Abgabe zahlen, aber den örtlichen ÖPNV nutzen, weiterhin einen Fahrschein erwerben, zumindest wenn dieser Personenkreis nicht zahlenmäßig vernachlässigbar ist. Ansonsten wäre die Nahverkehrsabgabe unzulässig. Kostenerhöhend wirkt die zusätzlich aufzubauende Bürokratie für die Berechnung und Erhebung der Nahverkehrsabgabe. Diese bedingt regelmäßige Überprüfung der Einkommensverhältnisse und Härtefälle, Widerspruchswesen, Klageverfahren und Beitreiben der Abgabe bei säumigen Bürgern. Diese Bürokratiekosten können, je nach Akzeptanz bzw. Nicht-Akzeptanz dieser Abgabe, erheblichen Umfang annehmen und müssen vorher kalkuliert und abgeschätzt werden. Sie mindern die mögliche Ersparnis für bisherige Monatskartennutzer/ÖPNV-Vielfahrer, und erhöhen die Kosten für alle übrigen Bürger.

Chancen wie auch Risiken, vor allem in der Übergangsphase von einem teils durch Zuschüsse, teils durch Fahrkartenverkauf finanzierten ÖPNV zu einem weitgehend abgabenfinanzierten System, sind mit einem zu erwartenden, teils von Befürwortern solcher Systeme ja auch erwünschten, veränderten Nutzerverhalten verbunden.

Es gibt dabei positive (verstärkende) und negative (abschwächende) Effekte:

- Bürger nutzen den ÖPNV verstärkt, da sie „ja schon bezahlt haben“, auch für Fahrten die sie früher mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem PKW zurückgelegt haben

- Bürger nutzen den ÖPNV weniger, wenn ihnen die Verkehrsmittel zu überfüllt oder zu verschmutzt erscheinen, oder ihr Sicherheitsgefühl beeinträchtigt ist (Abend-, Nachtstunden, Gedränge, Belästigung/Bedrohung)

Aus diesen beiden, gegenläufigen Effekten ergibt sich in der Summe ein, nach allen mir vorliegenden Einschätzungen insgesamt positiver Effekt für das Fahrgastaufkommen, was insbesondere auf Strecken die jetzt bereits gut ausgelastet oder vollausgelastet sind, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, zu erhöhten Kosten und kostenintensiven, ggf. mit neuen Investitionen verbundenen Ausweitungserfordernissen des Angebots einhergeht. Dadurch steigt dann möglicherweise auch die Nahverkehrsabgabe, wenn die Kommune entstehende Zusatzkosten nicht aus allgemeinen Haushaltsmitteln oder Landeszuschüssen decken kann.

Es wäre also eine unzulässige Vereinfachung, solche Modelle „statisch“ zu rechnen, also die bisherigen Kosten, gedeckt durch Ticketverkauf und Zuschüsse, mathematisch auf die abgabepflichtigen Einwohner 1/1 umzulegen. Es wird mit einem „Mehr“ gerechnet werden müssen, das vorab schwer zu kalkulieren ist.

Modellrechnungen in einschlägigen Untersuchungen hierzu, beispielsweise vom Hamburg Institut Research gGmbH (2015), gehen am Beispiel der Metropole Berlin von einer Steigerung des Fahrgastaufkommen im ÖPNV in einer Bandbreite von +12 % (pessimistisches Szenario) bis +31% (optimistisches Szenario) aus. Hier ist also von den Modellstädten eine möglichst realitätsnahe Prognose bezogen auf die jeweils individuelle Situation vor Ort zu

erstellen, und insbesondere zu prüfen, ob im eigenen System des ÖPNV entsprechende Reserven stecken und mobilisiert werden können, welche Zusatzkosten das auslöst, und vor allem wie sich das dann auf die zu erhebenden Nahverkehrsbeiträge auswirkt.

Mathematisch-theoretisch sind finanzielle Vorteile, die ein solches System dem täglichen ÖPNV-Nutzer mit Monatskarte oder Jahresabonnement bringt, um so geringer, je stärker das Verkehrsaufkommen im ÖPNV steigt.

Für nahezu alle anderen Bürger bietet das System tendenziell eher Nachteile.

Nicht zu unterschätzen ist der Effekt der mangelnden Preissensitivität. Wenn die Einnahmen des ÖPNV weitgehend durch pauschale Zwangsbeiträge abgesichert sind, droht das Kosten- und Qualitätsbewußtsein zu sinken, da der Kunde auf schlechtes Angebot nicht mehr mit der Nutzung alternativer Transportmöglichkeiten unter Einsparung des Fahrpreises reagieren kann, und der Anbieter keinen ökonomischen Anreiz mehr hat, die Qualität zu verbessern und sich um eine möglichst preisgünstige Erbringung seiner Dienstleistung zu bemühen.

Zu bedenken ist auch, dass ein solches System in die Freiheitsrechte der Bürger gemäß Artikel 2 Grundgesetz (GG) eingreift, und sich am Gleichheitsgrundsatz des Artikel 3 Abs. 1 GG messen lassen muss.

Bürger haben das Recht, sich innerhalb ihrer Kommune mit Verkehrsmitteln ihrer Wahl fortzubewegen und die Kosten dafür selbstorganisiert zu bestimmen. Zwar besteht kein ÖPNV-Benutzungszwang, wie er beispielsweise bei der Trink- und

Abwasserversorgung vorliegt, aber es bestünde eine Beitragspflicht, für eine Leistung die der Bürger entweder gar nicht benötigt, nicht oder nur selten nutzt oder nicht oder nur selten nutzen möchte. Gerechtfertigt ist das nur, wenn der Sondervorteil der besseren Erreichbarkeit seines Wohnortes durch den ÖPNV in einem angemessenen Verhältnis zur Beitragspflicht steht.

Neben der sorgfältigen Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit setzt die Einführung eines solchen Systems, auch als Modellprojekt, eine möglichst breite Zustimmung in der betroffenen Einwohnerschaft voraus.

Bereits die Einführung von Parkraumbewirtschaftung, ein ungleich milderer Eingriff in Freiheitsrechte, führte teilweise zu erheblichen Diskussionen in der Bürgerschaft. Daher sollten solche Eingriffe in Freiheitsgrundrechte vorab unter realistischer Darstellung der Vor- und Nachteile mit breiter Bürgerbeteiligung öffentlich erörtert werden, und nur eingeführt werden wenn die Bürger dies auch überwiegend wünschen und akzeptieren, und entsprechende Nachteile in Kauf zu nehmen bereit sind.

Zur Akzeptanz und damit besserer Annahme der Angebote des ÖPNV sind Sauberkeit, Sicherheit (auf den Bahnhöfen, in den Verkehrsmitteln), Pünktlichkeit, bedarfsgerechte Streckenführung und Taktung sowie Zuverlässigkeit starke Erfolgsfaktoren.

Sie sollten im Rahmen eines solchen Modellprojektes nicht vernachlässigt werden, ganz im Gegenteil, sie müssten, um Akzeptanz zu finden, verstärkt beachtet werden.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3693

A11, A02

Stellungnahme zum Bürgerticket-Antrag | *03.03.2021*

A. In aller Kürze: Das Bürgerticket ausprobieren

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH empfiehlt dem Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des schriftlichen Anhörungsverfahrens seines Verkehrsausschusses die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um ein Bürgerticket im Rahmen eines zeitlich befristeten Modellprojektes in einer daran interessierten Stadt in NRW zu erproben.

B. Die WI-Expertise: Das Bürgerticket ist seit 10 Jahren ein Forschungsschwerpunkt

Das Wuppertal Institut forscht in der Form erfolgreicher akademischer Abschlussarbeiten seit rund einem Jahrzehnt zum Schwerpunkt umlagefinanzierter Solidartickets im ÖPNV, sowohl zu Semestertickets als auch zu Bürgertickets. Die erzielten Forschungsergebnisse werden kontinuierlich publiziert (vgl. Literaturliste). Die Forschung steht im Kontext einer umfassenden Mobilitätsforschung, die seit vielen Jahren am Wuppertal Institut fest etabliert ist.

C. Die Potenziale des Bürgertickets: Darum ist es interessant

Das Bürgerticket als „Semesterticket für alle“ ist ein hoch innovatives Konzept zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), von dem große Potenziale für eine nachhaltige, klimaschonende Mobilität für alle erwartet werden.

Der ÖPNV als wesentlicher Teil des sogenannten Umweltverbundes (Fuß und Rad, Bus und Bahn sowie ergänzend Taxi und Carsharing) leistet vor allem im Entfernungsspektrum des Stadt- und Regionalverkehrs (bis 50 km) einen unverzichtbaren Beitrag zur Daseinsvorsorge im Sinne des ÖPNVG NRW[1] und sichert eine nachhaltige Mobilität für alle[2].

Der ÖPNV ist eine zentrale Säule der dringend notwendigen Verkehrswende in Kommunen und Regionen.[3]

Der ÖPNV sichert als zentraler Bestandteil des Umweltverbundes eine moderne Mobilität in Stadt und Land. Durch die Digitalisierung (Apps ermöglichen beispielsweise Echtzeit-Fahrplanauskünfte, Buchungsmöglichkeiten im ÖPNV und die Verknüpfung mit Car- und Bikesharing sowie mit neuen Angeboten wie On-Demand-Services) bringt ein moderner ÖPNV mehr Komfort und Flexibilität und wird zu einer starken, hochmodernen Alternative für eine autounabhängige Mobilität anstelle des Besitzes und der Nutzung eines privaten Pkws.

Der ÖPNV verbessert die Luftqualität. In Städten mit hohen Stickstoffdioxidbelastungen, die vielerorts den gesetzlichen Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft[4] überschreiten, leistet der ÖPNV mit seiner größeren Transporteffizienz[5] als der motorisierte Individualverkehr mit seinen nur geringem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro Pkw[6] einen wichtigen Beitrag zur Absenkung dieser krankmachenden Luftschadstoffbelastung und zur Abwehr etwaiger Dieselfahrverbote. Selbstverständlich müssen aber auch die Busse der ÖPNV-Flotte mit hoch

wertigen Filtersystemen nachgerüstet oder durch moderne, schadstoffarme Fahrzeugtypen wie Hybridbusse, Elektrobusse oder Wasserstoffbusse ersetzt werden.

Der ÖPNV ist praktizierter Klimaschutz. Wegen seiner relativ niedrigen Treibhausgasemissionen pro geleistetem Personenkilometer ist er das Rückgrat einer klimaschonenden, nachhaltigen Mobilität für alle. Das ist besonders wichtig, weil der Verkehrssektor seit 1990 alle Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen in Deutschland verfehlt. Während andere energieumwandelnde Treibhausgasverursacher-Sektoren wie die Energiewirtschaft (Kraftwerke), die Industrie, die privaten Haushalte, die Wohngebäude und die Nichtwohngebäude, sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen in den letzten 30 Jahren sehr beachtliche Leistungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen in ihren Bereichen erbracht haben, hat demgegenüber der Verkehrssektor versagt. Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor liegen heute mit 165.533 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalent im Jahr 2019 in etwa auf dem Ausgangsniveau von 1990 (164.924 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalent)[7].

Die ÖPNV-Finanzierung insgesamt und insbesondere auf der kommunalen Ebene ist seit langem ein Dauerthema. Zum Beispiel hat die Enquetekommission „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“[8] des Landtags NRW dies 2016 thematisiert und weitere Finanzierungsoptionen auf kommunaler Ebene empfohlen.

Für die Nahverkehrsunternehmen verschärft sich die Finanzierungsfrage mehr und mehr, weil Kostensteigerungen bei weitem nicht vollständig durch öffentliche Zuschüsse ausgeglichen werden, so dass eine stärkere Nutzerfinanzierung notwendig ist. Für die ÖPNV-Kund/-innen werden die ÖPNV-Tickets immer teurer und zwar auch überproportional zum allgemeinen Verbraucherpreisindex[9] und auch im Vergleich zum Konkurrenzprodukt privater Pkw. Die Preise für Kauf und Unterhaltung von privaten Pkw, (+36 %) stiegen seit 2000 bei weitem nicht so stark wie die Fahrpreise im ÖPNV (+79 %).[10]

Der ÖPNV steht durch die aktuelle Corona-Pandemie noch zusätzlich unter hohem Druck, weil durch die gesunkenen Fahrgastzahlen dieser, durch das COVID-19-Virus aufgezwungenen, „neuen Normalität“ auch die Ticketeinnahmen zurückgehen. Ob sich durch die Abkehr vom als unsicher empfundenen ÖPNV dauerhaft neue ÖPNV-averse Mobilitätsmuster bei der Bevölkerung bilden und dem ÖPNV damit auf lange Sicht Kundschaft verloren geht oder ob sich nach der Bewältigung der Corona-Pandemie, wenn die Bevölkerung komplett durchgeimpft ist, die davor gültige „alte Normalität“ mit hohen und stetig wachsenden Nutzer/-innenzahlen im ÖPNV wieder einstellt, kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden. Ein neues Bürgerticketangebot könnte in diesem Zusammenhang einen wichtigen Marketingimpuls für die Wiedergewinnung von ÖPNV-Stammkundschaft und Gelegenheitsnutzer/-innen setzen.

Während öffentliche Mittel für die Infrastruktur durch Bundesgesetze und Bundesprogramme, die von den Ländern an die Regionen und Kommunen weitergereicht werden, derzeit ausreichend vorhanden sind, reichen die Mittel zur Finanzierung der Betriebskosten bei weitem nicht aus. Auf kommunaler Ebene ist die Finanzierungsperspektive für den ÖPNV-Betrieb äußerst fragil und verändert sich gegenwärtig erheblich. Bislang setzt sich die Finanzierung vor allem aus der Nutzerfinanzierung, al-

so insbesondere aus Fahrgelderträgen, aber auch weiteren Einnahmen, z. B. aus der Werbung, sowie aus öffentlichen Mitfinanzierungsquellen zusammen. Diese umfassen insbesondere die sogenannten Tarifersatzleistungen als Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schüler/-innen bzw. Auszubildenden, von Menschen mit Behinderungen und von Menschen mit geringem Einkommen (Sozialtickets), Zuschüsse für die Einrichtung zusätzlicher Linien bzw. Fahrten und Verbundförderung für unternehmensübergreifend gültige Tarife. Hinzu kommen Steuererleichterungen, vor allem Steuerminderungen durch kommunale Querverbünde mit der Wassersparte und insbesondere der Energiesparte eines Stadtwerks, sowie die mögliche Übernahme von Verlusten aus Betriebskosten durch die öffentliche Hand als Gesellschafter von Verkehrsunternehmen[11]. Gerade die Querfinanzierung mit der Energiesparte (Strom, Gas) ist infolge der Liberalisierung des Energiemarkts durch die wettbewerbsrechtlichen Vorgaben der Europäischen Union und des stark wachsenden Wettbewerbsdrucks in Zukunft so, wie über lange Zeit gewohnt, nicht weiter möglich. Darum gilt es, für den gesellschaftlich herausragend wichtigen ÖPNV zur Sicherung einer nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität für alle nach grundsätzlich neuen und dauerhaft auskömmlichen Finanzierungswegen für den ÖPNV-Betrieb zu suchen.

Dafür bietet das Konzept des Bürgertickets einen sehr interessanten und hoch innovativen Ansatz. Das Bürgerticket ist ein von jedem/r Bürger/-in monatlich zu zahlender, zweckgebundener Solidarbeitrag zur Finanzierung sämtlicher Betriebskosten des ÖPNVs - sozusagen: „ein Semesterticket für alle“. Das Bürgerticket ist eben kein (z. B. steuerfinanzierter) Nulltarif, sondern ein Solidarbeitrag, den alle Stadtbewohner/-innen für ‚ihren‘ ÖPNV gemeinsam aufbringen, ggf. preislich unter sozialen Gesichtspunkten differenziert. Es kann, so lassen die wissenschaftlichen Vorarbeiten erwarten[12], über einen attraktiven Preis den Zugang zum ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen und gleichzeitig eine solide und dauerhafte Finanzierung des ÖPNV-Betriebs sicherstellen. Darüber hinaus bietet ein Bürgerticket das Potenzial, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu steigern (siehe Abschnitt D unten).

Die wissenschaftlichen Vorarbeiten lassen vermuten, dass das Bürgerticket Vorteile in verschiedenen Dimensionen entfalten kann. Das Bürgerticket kann:

1 | einen verbesserten Zugang aller Bevölkerungsgruppen zum ÖPNV bieten und durch den attraktiven Preis und das Solidarmodell einen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten;
2 | durch seine gut kalkulierbaren, festen Einnahmen die Finanzierung der Betriebskosten im Nahverkehr dauerhaft verbessern;
3 | in Verbindung mit qualifizierten, verbesserten ÖPNV-Angebotsstandards die ÖPNV-Nutzung steigern und zur Verkehrsverlagerung (Modal Shift) weg vom Auto hin zum ÖPNV beitragen und damit eine kommunale Verkehrswendepolitik stärken;
4 | durch diese Verkehrsverlagerungswirkung beitragen zur: Entlastung der Städte vom motorisierten Individualverkehr (MIV), zur Verbesserung der Umwelt (Flächeninanspruchnahme, Luftschadstoffbelastung, Lärmbelastung, Reduktion der verkehrsverursachten Treibhausgasemissionen), zur Verringerung der Unfallrisiken des motorisierten Individualverkehrs und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Lebensqualität in der Stadt.

Diese aus den wissenschaftlichen Vorlaufarbeiten vermuteten relevanten Vorteile des Bürgertickets gilt es nun, in einem räumlich und zeitlich befristeten Modellvorhaben, auf die praktische Machbarkeit, die realen Effekte hinsichtlich Kosten und Nutzen und auf die Veränderungen von Mobilitätsverhalten experimentell zu überprüfen. Dabei ist zu untersuchen, wie weit das neue Bürgerticket allein zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung führen kann und wie sich das neue Bürgerticketangebot mit einem damit verbundenen materiellen Ausbau des ÖPNV-Angebots mit adäquaten Qualitätsstandards auswirkt auf die Nutzungszahlen im ÖPNV, auf die Verkehrsverlagerungswirkungen weg vom Auto und hin zum Umweltverbund, auf die daraus erwarteten Verbesserungen für Umweltschutz und Stadtqualität und auch auf die damit verbundenen Kosten.

Je ambitionierter das ÖPNV-Angebot bereits hohen Standards entspricht bzw. dafür weiter ausgebaut wird, desto größer dürfte die Wirkung des Tarifreformkonzeptes Bürgerticket sein und die o. g. prinzipiellen Vorteile dürften umso stärker ausfallen.

Ein Ansatz für attraktive Ticketangebote ist international das Beispiel des 365-€-Tickets in Wien, das inzwischen in Modellversuchen auch in verschiedenen deutschen Städten, z. B. Bonn und Reutlingen, für Neukund/-innen mit finanzieller Bundesförderung ausprobiert wird. Ein weiterer Ansatz ist der steuerfinanzierte kostenlose ÖPNV, wie er z. B. in der estnischen Hauptstadt Tallinn für die dort gemeldeten Einwohner/-innen oder seit Anfang des Jahres 2020 in Luxemburg für alle angeboten wird. Diese Tarifangebote bauen sehr bewusst preisliche Zugangsbarrieren gegen die ÖPNV-Nutzung ab und stärken den ÖPNV durch eine ticketunabhängige, von der Gesellschaft getragene Finanzierung. Insbesondere in Wien und Luxemburg sind sie mit bereits vor der Einführung umgesetzten deutlichen Angebotsverbesserungen verbunden. Damit zeigen Wien und Luxemburg das günstige Preisangebote in Verbindung mit erkennbaren Angebotsverbesserungen im ÖPNV durchaus einen Modal Shift hin zum Umweltverbund bewirken können. Ein dritter, bislang in Deutschland noch nicht getesteter Ansatz ist das solidarische Bürgerticket. Es funktioniert ähnlich wie das studentische Semesterticket, das es seit Anfang der 1990er Jahre mittlerweile an den allermeisten deutschen Hochschulen gibt und ein obligatorischer Bestandteil des von allen Studierenden zu zahlenden Semesterbeitrags ist. Als Gegenleistung erhalten alle Studierenden die Möglichkeit, den ÖPNV in einem definierten Bediengebiet ohne weiteren Ticketerwerb zu nutzen. Beim Bürgerticket als „Semesterticket für alle“ wird ein Nahverkehrsbeitrag – ähnlich dem Rundfunkbeitrag – von allen Bürger/-innen einer Kommune erhoben, die dafür den ÖPNV ohne ein zusätzliches Ticket nutzen können. Das ÖV-Angebot und der Betrieb müssen dabei vorab definierten Standards entsprechen, um den Nahverkehrsbeitrag durch ein qualifiziertes ÖPNV-Angebot für alle zu rechtfertigen. Dieser Nahverkehrsbeitrag, ggf. gestaffelt nach sozialen Kriterien, würde nach Modellrechnungen vom Preis her deutlich unter den heutigen Ticketpreisen liegen.

Dieses aus wissenschaftlichen Vorarbeiten entwickelte Modell ist noch nicht experimentell hinsichtlich seiner Realisierbarkeit und der daraus resultierenden Vor- und Nachteile überprüft. Diesen Realitätstest könnte ein „Modellprojekt Bürgerticket“ in einer Stadt in Nordrhein-Westfalen erbringen.

D. Vorläuferprojekte: Ausgangspunkte für das Bürgerticket

Bislang gibt es in Deutschland noch kein Pilotprojekt, bei dem ein Bürgerticket systematisch erprobt und evaluiert worden ist. Es gibt jedoch verschiedene Vorläuferprojekte, die als Ausgangspunkte für ein systematisches und wissenschaftlich begleitetes und evaluiertes Modellprojekt zum Bürgerticket dienen können.

Die Beispiele deuten darauf hin, dass ein Bürgerticket seine plausibel zu vermutenden Vorteile stärker entfalten kann, wenn es mit einer aktiv gestalteten ÖPNV-Ausbaustrategie verknüpft und offensiv beworben wird. Besonders wirkungsvoll dürfte ein Bürgerticket sein, wenn es in eine systematische kommunale Verkehrswendestrategie eingebettet ist, die den Umweltverbund stärkt und im Sinne eines kombinierten Push- und Pull-Ansatzes komplementär auch Restriktionen gegen den motorisierten Individualverkehr verfolgt.

Erste Beispiele und Vorläuferprojekte in Deutschland, auf deren Erfahrungen zurückgegriffen werden kann, sind[13]:

- Das Semesterticket für Studierende als inzwischen 30-jährige Erfolgsgeschichte an vielen Hochschulen in NRW und in ganz Deutschland, welches die Akzeptanz, die Pkw-Verkehr-reduzierende Wirkung und sogar ein bemerkenswertes Pkw-Abschaffungspotenzial („Entmotorisierungswirkung“) eines nach dem Solidarprinzip finanzierten ÖPNV-Tickets für eine abgegrenzte Zielgruppe erfolgreich erprobt und empirisch belegt.[14]
- Das Landesticket Hessen mit dem seit dem 1.1.2018 die rund 150.000 Bediensteten des Landes Hessen den kompletten ÖPNV in Hessen bis zum Jahr 2021 kostenfrei nutzen dürfen.[15]
- Hannover (ca. 500.000 Einwohner) mit einem eintägigen kostenlosen ÖPNV am Samstag, 30.11.2019.[16]
- Karlsruhe (ca. 310.000 Einwohner) mit einem Experiment beim Stadtfest im Oktober 2019 und an den vier Samstagen im Advent 2019 mit einem kostenlosen ÖPNV.[17]
- Lübben (ca. 14.000 Einwohner) im Spreewald hat im Zeitraum 1998 bis 2002 die kostenlose Nutzung für der Buslinie angeboten, dieses Angebot danach aber aus Kostengründen eingestellt.[18]
- Münster (ca. 313.000 Einwohner) mit einem kostenlosen ÖPNV-Angebot am Samstag vor dem 1. Advent 2019.[19]
- In Monheim am Rhein (ca. 43.000 Einwohner) wird mit dem Monheim-Pass seit April 2020 ein kostenfreier ÖPNV angeboten, für den Ausgleich der ausfallenden Fahrgeldeinnahmen steuerfinanziert durch die Stadt Monheim[20]. Der Monheim-Pass ermöglicht allen Monheimer/-innen mit Hauptwohnsitz Monheim die kostenlose Nutzung des ÖPNV in Monheim am Rhein sowie im benachbarten Langenfeld (VRR-Tarifgebiet 73).[21]
- In Pfaffenhofen/Bayern (ca. 26.000 Einwohner) werden seit Ende 2018 auf sieben Buslinien kostenlos Passagiere befördert.[22].
- Templin (ca. 16.000 Einwohner) in Brandenburg als kostenfreies ÖPNV-Ticket (1998-2003) bzw. als „Fahrscheinfreier Stadtverkehr Templin“ (2018).[23]

- Tübingen (ca. 89.000 Einwohner), seit Februar 2018 gibt es einen kostenlosen ÖPNV an Samstagen[24]. Derzeit wird eine auf zunächst zwei Jahre befristete Ausweitung dieses Tübinger Experimentalansatzes auf alle Wochentage vorbereitet.
- Ulm (ca. 126.000 Einwohner) und Neu-Ulm (ca. 62.000 Einwohner), seit April 2019 befristet bis zunächst Ende 2022 sind die Fahrten mit Bus und Straßenbahn im Stadtgebiet von Ulm und Neu-Ulm an Samstagen kostenlos.[25]

Bekannte Beispiele für eine kostenlose ÖPNV-Nutzung in Europa sind:

- Dänische Inseln, wie Læsø und Ærø (seit 2011[26]), auf denen das Busfahren gratis ist sowie die Innenstadt von Odense, der mit ca. 180.000 Einwohner drittgrößten dänischen Stadt, dort fährt alle zehn Minuten ein Mini-Bus dessen Benutzung nichts kostet (2011)[27][28].
- Französische Städte wie Compiégne[29] (ca. 40.000 Einwohner, seit 1975) und Aubange[30] (ca. 17.000 Einwohner, seit Mai 2009) sowie die Gemeindeverbände Dünkirchen[31] (ca. 200.000 Einwohner, seit September 2018) und Niort[32] (ca. 120.000 Einwohner, seit 2017), in denen der öffentliche Nahverkehr kostenlos nutzbar ist.
- Hasselt in Belgien (ca. 78.000 Einwohner)[33], von 1997 bis 2014 war das Bus fahren für die Einwohner kostenlos; nachdem 2012 die Finanzierung durch die Stadt und die flämische Region eingestellt wurde, wurde 2014 das kostenlose Busangebot wieder eingestellt.[34]
- Luxemburg (ca. 626.000 Einwohner), steuerfinanziert, seit 2020 sind alle öffentlichen Verkehrsmittel, wie Busse, Züge und die brandneue Straßenbahn, in ganz Luxemburg kostenlos nutzbar.[35]
- Manchester in Großbritannien (ca. 576.500 Einwohner), seit 2002 werden drei Buslinien durch die Innenstadt gratis angeboten; dabei handelt es sich um Elektro- und Hybridbusse, die zusätzlich die Luftverschmutzung reduzieren sollen[36][37]
- Tallinn (ca. 426.000 Einwohner), die Hauptstadt Estlands, seit 2013 steuerfinanziert.[38]

Außerhalb von Europa gibt es folgende Beispiele für kostenlose ÖPNV-Angebote:

- Adelaide (ca. 1.306.000 Einwohner), kostenlose Nutzung der Busse im Stadtzentrum[39][40].
- Melbourne (ca. 5.078.000 Einwohner), kostenloser Nahverkehr auf einzelnen Linien, die Straßenbahn ist seit 1994 teilweise gratis[41][42].
- In den USA bieten Städte wie Baltimore, Chapel Hill, Kansas City und Miami[43] auf ausgewählten Linien kostenlose ÖPNV-Angebote an und in Mason County (ca. 66.000 Einwohner), ein Landkreis im Bundesstaat Washington, werden seit 1992 kostenlose Busse angeboten, flankiert von Pool-Lösungen für entlegene Gebiete[44][45][46].

Aktuelle verkehrspolitische Diskussionen zur Einführung eines Bürgertickets in Deutschland laufen derzeit in:

- Baden-Württemberg als Flächenland mit rund 11 Mio. Einwohnern untersucht unter dem Stichwort „Mobilitätspass“ in vier Modellkommunen (Bad Säckingen, Mannheim/Heidelberg, Tübingen und Stuttgart) seit 2019 neue Wege zur Finanzierung des ÖPNV. Dabei werden drei mögliche Formen betrachtet: ein Mobilitätspass für Einwohner/-innen („Bürgerticket“), ein Mobilitätspass für Kraftfahrzeug-Halter („Nahverkehrsabgabe“) und ein Mobilitätspass für Kraftfahrzeug-Nutzer/-innen („Straßennutzungsgebühr“). Ziel dieser Untersuchung ist es, eine neue Grundlage im Landesrecht zu schaffen, auf der alle Kommunen selbst über die Einführung des für sie passenden Finanzierungsinstruments entscheiden können. Zusätzlich sind ein Leitfaden und Informationsangebote zur Unterstützung der Umsetzung geplant.[47]
- In Berlin (ca. 3,769 Mio. Einwohner) diskutiert der Berliner Senat die Einführung eines verpflichtenden Bürgertickets (Juni 2020)[48] und die Regierungskoalition prüft innovative Ideen zur Finanzierung der Verkehrswende (Einführung einer Citymaut)[49].
- In Bremen (ca. 683.000 Einwohner) hat die verkehrspolitische Bürgerinitiative „einfach einsteigen“ im Jahr 2019 ein durchgerechnetes Basiskonzept für einen umlagefinanzierten, fahrscheinfreien und massiv ausgebauten Nahverkehr erarbeitet und in die verkehrspolitische Diskussion eingebracht.[50]

E. Ausprobieren ermöglichen: Entscheiden im Landtag NRW und Praxistest in einer Stadt in NRW

Die grundsätzlichen Vorteile und Potenziale eines Bürgertickets für eine nachhaltige Mobilität für alle und einen klimaschonenden Verkehr wurden durch die Dissertation von Dr. Gregor Waluga (2015) wissenschaftlich ausführlich untersucht und plausibel abgeschätzt[51] – die analytischen und konzeptionelle Grundlagen sind dadurch gelegt. Nun geht es darum, die Machbarkeit und die erzielbaren Gewinne in einem begrenzten experimentellen Ansatz zu erproben.

Dafür wird aus wissenschaftlicher Sicht empfohlen, ein zeitlich befristetes und räumlich begrenztes „Modellvorhaben Bürgerticket“ als Modellvorhaben in einer Stadt in NRW zu erproben und wissenschaftlich zu evaluieren, um damit reale empirische Erfahrungen zu ermitteln:

1 | zur Machbarkeit,
2 | zur Akzeptanz in Politik und Stadtgesellschaft,
3 | zur Wirksamkeit hinsichtlich der Stärkung des ÖPNV als Rückgrat klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität,
4 | zur Verbesserung der Mobilitätschancen von Bevölkerungsgruppen mit niedrigerem sozioökonomischem Status,
5 | zur real erreichbaren Verlagerung von Verkehrsanteilen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV bzw. den Umweltverbund insgesamt,
6 | zu den Kosten zur Finanzierung des Bürgertickets und den weiteren Ausbau des ÖPNV-Systems und
7 | zu den Vorteilen für die Mobilität der Bürger/-innen, den städtischen Verkehr, die Stadtqualität, die Umwelt und den Klimaschutz.

Das wäre das erste realisierte und wissenschaftlich evaluierte Modellvorhaben zum Bürgerticket in Deutschland und würde die gegenwärtige hoch innovative Verkehrspolitik des Landes NRW zusätzlich unterstreichen.

Dafür bieten sich in Nordrhein-Westfalen verschiedene Städte an. Bei der Auswahl einer Stadt für so ein Modellprojekt sollten folgende Kriterien beachtet werden. In dieser Stadt sollte:

1 | es bereits ein qualifiziertes ÖPNV-Angebot geben, das heute schon einen wichtigen Anteil des Verkehrsaufkommens (Wegeanteil) des Personenverkehrs übernimmt, idealerweise rund 25 % am Modal Split oder mehr, der künftig noch weiter ausgebaut werden soll;
2 | die Stadtverwaltung (Oberbürgermeister/-in, Verkehrsdezernent/-in) dem grundsätzlichen Konzept eines Bürgertickets interessiert und ergebnisoffen gegenüberstehen;
3 | die Stadtpolitik (Verkehrsausschuss, Stadtrat) an der Durchführung eines solchen Modellprojektes interessiert sein;
4 | sich die Zivilgesellschaft ebenfalls für das Konzept eines Bürgertickets interesseriet und dafür engagieren;
5 | es Bestrebungen für eine kommunale Verkehrswende geben, z. B. im Rahmen der Nahverkehrsplanung, eines kommunalen Verkehrsentwicklungsplanes oder einer kommunalen Mobilitätsstrategie mit einem integrierten Push- und Pull-Ansatz.

Dem Landtag NRW wird empfohlen, den Vorschlägen des vorliegenden „Rechtsgutachten über die Realisierung des ‚Solidarischen Bürgertickets' in einer Stadt in NRW"[52] zu folgen und eine Experimentalklausel in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) aufzunehmen sowie die wenigen weiteren gesetzlichen Anpassungen im Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) zum Erlass kommunaler Nahverkehrsbeitragssatzungen vorzunehmen, welche die Durchführung ein solchen Modellvorhabens Bürgerticket ermöglicht.

Derartige Experimentalklauseln sind Verkehrsbereich nicht ungewöhnlich. Die Straßenverkehrsordnung etwa sieht dies in § 45 Absatz 1 Nr. 6 StVO ausdrücklich vor[53]:

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1 | zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2 | zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3 | zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4 | zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5 | hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6 | zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund werden die Beschlussvorschläge des Antrages „Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ (Landtag Nordrhein-Westfalen 17. Wahlperiode Drucksache 17/10628 vom 18.08.2020) aus wissenschaftlicher Sicht als zielführend eingeschätzt.

Beschlussvorschlag

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1 | die Voraussetzungen zu schaffen für die Aufnahme einer Experimentierklausel in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), auf dessen Grundlage dann Kommunen die Erprobung alternativer Finanzierungsmodelle für den Öffentlichen Personennahverkehr umsetzen können.

2 | das Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW) dahingehend zu ändern, dass die Kommune befugt wird, über das städtische Einwohnermeldeamt einen kommunalen Nahverkehrsbeitrag zu erheben.

3 | dafür Sorge zu tragen, dass Kommunen, die sich für die Einführung eines Bürgertickets entscheiden, weiterhin Zuschüsse des Landes wie zum Beispiel die Sozialticketpauschale oder Ausbildungspauschale zur Gegenfinanzierung des ÖPNV erhalten.

4 | die jeweiligen Kommunen bei der Evaluierung der Modellprojekte zu unterstützen und den Landtag über die gewonnenen Erkenntnisse, mögliche Übertragbarkeit auf weitere Landesteile und weitere rechtliche Anpassungsbedarfe zu informieren.

Insgesamt kann dem Verkehrsausschuss des Landtags NRW aus wissenschaftlicher Sicht des Wuppertal Instituts empfohlen werden, diesem vorliegenden Antrag zu folgen und die dort angeregten gesetzlichen Ergänzung vorzunehmen, um ein wissenschaftlich begleitetes Modellvorhaben Bürgerticket zu ermöglichen.

F. Weiterführende Literatur

Maaß, Christian; Barth, Sibylle; Bernecker, Tobias; Dünnebeil, Frank; Waluga, Gregor; Weyland, Raphael (2016): Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“. Endbericht für das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Hamburg Institut Research, BBG und Partner, ifeu Instut (Hrsg.). Online unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf

Müller, Miriam (2011): Das NRW-Semesterticket: Akzeptanz, Nutzung und Wirkungen dargestellt am Fallbeispiel der Universität Bielefeld. Wuppertal: Wuppertal Institut. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/3936/file/WSA1_Mueller.pdf,

Müller, Miriam (2013): Mehr Mobilität und weniger Auto: Landesweit gültige Semestertickets. Das NRW-Semesterticket als Beispiel erweiterter Semesterticket-Reichweiten: Eine Evaluation. In: Der Nahverkehr 10/2013, S. 50-54

Müller, Miriam (2016): Semester tickets for university students in Germany: a success story for 25 years. In: World transport policy and practice 21 (4), S. 7-18. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6303/file/6303_Mueller.pdf

Reutter, Oscar; Huber, Felix: Vorwort. In: Waluga, Gregor: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen – Kosten – Klimaschutz. Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung. Band 9. oekom Verlag. München. 2017. S. 13 -14.

Reutter, Oscar; Waluga, Gregor: „Der Öffentliche Personennahverkehr: Das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität“. In: inmotion - Mitarbeitermagazin Vossloh, Ausgabe 1/2013 (Februar 2013), S. 12 -14; Herausgeber Vossloh AG, Werdohl, erscheint vierteljährlich in deutscher, englischer, französischer und spanischer Sprache.

Uhlendorf, Benjamin: Umsetzbarkeitsanalyse verschiedener Abgabemodelle für ein Bürgerticket in Wuppertal. Masterarbeit im Studiengang Verkehrswirtschaftsingenieurwesen der Bergischen Universität Wuppertal. Wuppertal 2017, unveröffentlicht.

Waluga, Gregor: Flexibilisierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch ein umlagefinanziertes Bürgerticket. Dissertationsschrift. Wuppertal 2015.Veröffentlicht unter: Gregor Waluga: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen – Kosten – Klimaschutz. oekom Verlag. München 2017

G. Zitierte Literaturangaben

Letzter Aufruf aller Internetquellen am 2.3.2021

---

[1] § 1 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 1.1.2008 lautet: „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."

[2] Peter Hennicke, Thorsten Koska, Jana Rasch, Oscar Reutter, Dieter Seifried: Nachhaltige Mobilität für alle - Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit. oekom Verlag. München 2021 (erscheint im Mai 2021).

[3] Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): Praxis kommunale Verkehrswende - Ein Leitfaden. Berlin 2020. Bearbeitung: Thorsten Koska, Ulrich Jansen, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg, Meike Spitzner und Alina Ulrich. Zum kostenfreien Download unter: https://www.boell.de/de/2020/01/16/praxis-kommunale-verkehrswende-ein-leitfaden

[4] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist, online unter: https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/BJNR007210974.html;
39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die zuletzt durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist), online unter: https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/BJNR106510010.html

[5] Laut UBA beträgt der durchschnittliche Auslastungsgrad von Linienbussen sowie Straßen-, Stadt- und U-Bahnen im Nahverkehr 19 %, https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr

[6] infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). S. 7. Online unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile

[7] Umweltbundesamt (Hrsg.) (2020): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen. 1990-2019. Arbeitsstand: 08.12.2020. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen

[8] Die Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen (Herausgeberin): Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels. Abschlussbericht und zugleich Landtagsdrucksache 16/13950. Düsseldorf 2016. Redaktion: Dr.-Ing. Friederike Maus, Sabrina Baur, Annette Kowol, Landtag NRW. Online unter: https://www.landtag.nrw.de/files/live/sites/landtag/files/WWW/I.A.1/EK/16.WP/EK_IV/2017-01-24_-_Landtag_Bericht_IV_FINOPV_interaktiv.pdf

[9]https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N017_p001.html

[10] https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2018/PD18_38_p002.html

[11] Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik (Hrsg.) (2015): Optimierung oder Neugestaltung? Zwei Szenarien einer zukünftigen Finanzierung des ÖPNV. Bonn. S. 19. http://library.fes.de/pdf-files/wiso/11522.pdf.

[12] insbesondere Waluga, Gregor: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr – Nutzen, Kosten, Klimaschutz. München 2017. Dissertationsschrift, 352 Seiten. Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung Band 9. Zum kostenfreien Download verfügbar unter: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6751/file/WSFN9_Waluga.pdf

[13]https://templin.de/media/1/Fahrscheinfreier_Stadtverkehr_Stadt_Templin_Stand_2018.pdf und https://www.bundestag.de/resource/blob/684628/29cff1ce2b8a03494e034775c9c7f7aa/WD-5-009-20-pdf-data.pdf und https://www.swr.de/swr1/rp/programm/oepnv-102.html

[14] Müller, Miriam (2011): Das NRW-Semesterticket: Akzeptanz, Nutzung und Wirkungen dargestellt am Fallbeispiel der Universität Bielefeld. Wuppertal: Wuppertal Institut. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/3936/file/WSA1_Mueller.pdf;
Müller, Miriam (2013): Mehr Mobilität und weniger Auto: Landesweit gültige Semestertickets. Das NRW-Semesterticket als Beispiel erweiterter Semesterticket-Reichweiten: Eine Evaluation. In: Der Nahverkehr 10/2013, S. 50-54;
Müller, Miriam (2016): Semester tickets for university students in Germany: a success story for 25 years. In: World transport policy and practice 21 (4), S. 7-18. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6303/file/6303_Mueller.pdf

[15] https://innen.hessen.de/buerger-staat/personalwesen/landesticket-fuer-hessen-unterwegs

[16] https://fahrtenbuch.uestra.de/bus-und-bahn-gratis-fahrn/

[17] https://bnn.de/karlsruhe/karlsruher-gemeinderat-beschliesst-gratis-nahverkehr-an-vier-adventssamstagen

[18] https://www.zukunft-mobilitaet.net/8923/analyse/kostenloser-oepnv-tallinn-hasselt-templin-luebben/

[19] https://www.tagesschau.de/inland/nahverkehr-gratis-tickets-101.html

[20] https://www.monheim.de/stadtleben-aktuelles/news/nachrichten/monheim-am-rhein-steigt-in-kostenlosen-nahverkehr-ein-6966 oder auch

https://www.monheim.de/stadtleben-aktuelles/news/nachrichten/der-monheim-pass-ist-da-und-bringt-jede-menge-innovationen-mit-8349

[21] https://www.monheim-pass.de/start

[22] https://pfaffenhofen.de/artikel/stadtbus/

[23] Templin wird beschrieben in Kapitel 3.3.1, S. 9f.; VCD (2012): ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen. VCD Hintergrund. Online unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/OEffentlicher_Personennahverkehr/VCD_Hintergrund_OEPNV_Nulltarif_2012.pdf

[24] https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Neue-Hoffnung-auf-kostenlosen-OePNV-448195.html

[25] https://www.ulm.de/aktuelle-meldungen/z%C3%B6a/dezember-2019/oepnv-im-ulm-bis-ende-2022-jeden-samstag-kostenlos

[26] https://www.shz.de/tipps-trends/reise-touristik/inselbusse-fahren-touristen-kostenlos-ueber-aro-id1314291.html

[27] https://www.visitodense.com/tourist/plan-your-trip/free-city-buses-odense-gdk837169

[28] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[29] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[30] https://www.swr.de/swr1/rp/programm/oepnv-102.html

[31] https://www.spiegel.de/auto/aktuell/duenkirchen-fuehrt-gratis-oepnv-ein-a-1215775.html oder https://www.zukunft-mobilitaet.net/171194/analyse/duenkirchen-oepnv-kostenlos-kostenfreiheit-fahrscheinfrei-dunkerque-busverkehr-foerderung/ oder https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/duenkirchen-fuehrt-kostenlosen-nahverkehr-ein-15665788.html

[32] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[33] https://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt

[34] https://rp-online.de/panorama/kostenloser-nahverkehr-in-diesen-staedten-ist-er-gescheitert_aid-18945303

[35] https://luxembourg.public.lu/de/leben/mobilit%C3%A4t/oeffentlicher-personennahverkehr.html und https://www.n-tv.de/politik/Kostenloser-OPNV-allein-bringt-nichts-artic-le22074174.html#:~:text=Seit%20dem%201.,in%20Luxemburg%20kein%20Ticket

%20mehr.&text=In%20Luxemburg%20ist%20die%20Verkehrswende,Bus%2C%20Bahn%20und%20Tram%20fahren.

[36] https://www.swr.de/swr1/rp/programm/oepnv-102.html. Freie Fahrt im Stadtzentrum auf 3 Buslinien (1, 2, und 3) seit 2002

[37] https://tfgm.com/public-transport/bus/free-bus; https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/free-bus-service-to-expand-928026

[38] https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

[39] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[40] https://adelaidemetro.com.au/Timetables2/Special-services/Free-City-Services; https://adelaidemetro.com.au/content/download/856/8345/file/FREE_City_Connector_routemap_Aug2019_WEB_VERSION.pdf; https://www.cityofadelaide.com.au/transport-parking/public-transport/trains-trams-buses/

[41] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html oder https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.weltweiter-vergleich-so-funktioniert-der-kostenlose-nahverkehr-in-anderen-laendern.90f03524-c11b-49d3-98fc-d3397d0df7ad.html

[42] https://www.melbournenow.com.au/plan/useful-info/ptv-free-travel

[43] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[44] https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html

[45] http://www.masontransit.org/fareinformation/ oder http://www.masontransit.org

[46] http://www.masontransit.org/whyfarefree/

[47] https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mobilitaetspass-fuer-einen-starken-oeffentlichen-nahverkehr/

[48] https://www.radioeins.de/programm/sendungen/die_sonntagsfahrer/_/thema-der-woche--buergerticket-fuer-berlin.html

[49] https://www.tagesspiegel.de/berlin/geldquelle-fuer-bus-und-bahnverkehr-neue-studie-schlaegt-pflichtticket-und-city-maut-fuer-berlin-vor/25905366.html

[50] https://einsteigen.jetzt/unser-anliegen/

[51] Gregor Waluga: Flexibilisierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch ein umlagefinanziertes Bürgerticket. Dissertationsschrift. Wuppertal 2015. Veröffentlicht unter: Gregor Waluga: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen – Kosten – Klimaschutz. oekom Verlag. München 2017

[52] Parlamentarischer Beratungs- und Gutachterdienst des Landtags Nordrhein-Westfalen: Rechtsgutachten über die Realisierung des ‚Solidarischen Bürgertickets' in Wuppertal vom 20. Dezember 2019. Bearbeitung: Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau. Information 17/223, insbesondere Kapitel VII. Fazit S. 63 f.

[53] https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung/123-45-verkehrszeichen-und-verkehrseinrichtungen

H. Ansprechpartner im Wuppertal Institut

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter
Co-Forschungsbereichsleiter

Wuppertal Institut fuer Klima, Umwelt, Energie gGmbH
Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik
Doeppersberg 19
D-42103 Wuppertal
Germany

Tel.: +49-(0)202-2492-267
Fax: +49-(0)202-2492-108
Email: oscar.reutter@wupperinst.org
Internet: http://www.wupperinst.org

Honorarprofessor
an der Bergischen Universität Wuppertal
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Fachzentrum Verkehr
Bereich "Umwelt und Verkehr"

Bürgerticket Initiative Wuppertal
c/o Jörg Werbeck
Stauffenbergweg 37
42349 Wuppertal

buergerticket@werbeck.org
0202 4086005

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3698

A11, A02

Schriftliche Anhörung

des Verkehrsausschusses des Landtags NRW

"Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen" Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628

Die Bürgerticket Initiative Wuppertal befürwortet die in der Drucksache 17/10628 skizzierte Anpassung des Kommunalabgabengesetz (KAG) sowie der Schaffung einer Experimentierklausel zur Evaluierung eines alternativen Finanzierungsmodell des ÖPNV über eine Nahverkehrsabgabe.

Unsere Stellungnahme besteht aus insgesamt fünf Abschnitten:

A) Finanzielle Situation des ÖPNV (Status Quo)
B) Das Bürgerticket-Modell
C) Anmerkungen zur Debatte im Landtag am 27. August 2020
D) Alternativen zum Bürgerticket: Die Positionen kommunalen Parteien
E) Anlagen.

A. Finanzielle Situation des ÖPNV (Status Quo)

Der ÖPNV in Wuppertal wie in anderen Städten wird hauptsächlich über die Fahrgeldeinnahmen sowie den sogenannten steuerlichen Querverbund finanziert. Hierbei werden, vereinfacht skizziert, die Gewinne aus dem Energiegeschäft der WSW Energie & Wasser AG mit den Verlusten der WSW mobil GmbH vor Steuern verrechnet, um eine schwarze Null im Konzern zu erreichen. Dieses 1947 eingeführte Modell (was zunächst noch andersherum funktionierte) lieferte einen stabilen, berechenbaren und von allen Bürgerinnen und Bürgern finanzierten Anteil zur Deckung des Defizits des ÖPNV. Mit der Energiemarktliberalisierung Ende der 1990er Jahre ist dieses Modell nicht mehr tragfähig geworden, weil andere Energieanbieter ohne ÖPNV-Betrieb auf dem Markt deutlich günstigere Preise anbieten können. Hinzu kommen die Auswirkungen der Energiewende. Gleichzeitig ist die finanzielle Situation der Stadt Wuppertal so desolat, dass diese keine eigenen Mittel für die „freiwillige" Leistung des Nahverkehrs beisteuern kann. Der zuständige Verkehrsdezernent Frank Meyer konstatierte schon 2016:

> *"Der Automatismus der Querfinanzierung muss durchbrochen werden. Weniger WSW-Einnahmen aus dem Energie-Sektor gleich weniger ÖPNV, das darf nicht sein." Meyer: "Wir müssen über eine neue Finanzierung, über alternative Möglichkeiten für den Nahverkehr reden."*[1]

Im aktuellen Antrag (Einbringung im Rat am 1.3.21) zum „Neustart des Verfahrens zur Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans" hält die Wuppertaler Stadtverwaltung fest:

- „Eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV wird zunehmend schwieriger: steigende Kosten (sowohl für den laufenden Aufwand als auch für Investitionen, z.B. in Fahrzeuge mit moderner Antriebstechnik) stehen nicht in gleichem Maße steigende Einnahmeerlöse gegenüber.
- Der Querverbund im WSW-Konzern zur Deckung der im ÖPNV entstehenden Defizite stößt daher ersichtlich an Grenzen. Eine ÖPNV-Planung anhand der „Kassenlage" der WSW ist aber offensichtlich nicht zielführend.
- Die nationalen Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen (THG) bedingen gesteigerte Anstrengungen u.a. auf der lokalen Ebene, insbesondere auch im Verkehrsbereich (Stichwort: Verkehrswende). Mit dem jüngst beschlossenen städtischen Klimaschutzkonzept und den darin enthaltenen Maßnahmen, die u.a. den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stärken sollen, können die Minderungsziele noch nicht erreicht werden. Zusätzliche Anstrengungen sind somit erforderlich.
- Auch im Bereich der lokalen Schadstoffemissionen (insbesondere NOx) sind weitere Reduzierungen auf Basis des Luftreinhalte- und des Green-City-Plans notwendig, zu denen der ÖPNV einen Beitrag leisten muss."[2]

[1] Stefan Seitz, Nahverkehr: "Wir müssen über neue Finanzierung reden", in: Wuppertaler Rundschau vom 21.04.2016: https://www.wuppertaler-rundschau.de/lokales/nahverkehr-wir-muessen-ueber-neue-finanzierung-reden_aid-37225303

[2] VO/0029/21. https://ris.wuppertal.de/vo0050.php?__kvonr=24708

Abgesehen von der prekären Ertragslage, die geradeso, nach den 2012 eingeführten Kürzungen, das derzeitige Niveau des ÖPNV erhält – von den für den Klimaschutz und die Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens notwendigem Ausbau nicht zu reden – wird die Legalität dieses Modells immer wieder bezweifelt. Der BGH hat das Modell jüngst dem höchsten EU-Gericht vorgelegt (BFH, 13.03.2019 - I R 18/19). Auch wenn der Fall vor einer Entscheidung außergerichtlich geklärt wurde, bleibt die Möglichkeit, dass das Modell mit EU-Recht nicht vereinbar ist.[3] Ein Verbot würde für den Wuppertaler ÖPNV (was sich aber problemlos auf NRW übertragen lässt), eine „Katastrophe" (Kämmerer Johannes Slawig) bedeuten.[4]

Wir halten fest:

1. Das bisherige, tradierte Modell der ÖPNV-Finanzierung (nicht nur) in Wuppertal ist nicht in der Lage, das gegenwärtige Niveau des ÖPNV zu erhalten oder gar klimaschutzgerecht auszubauen.
2. Das bisherige, tradierte Modell der ÖPNV-Finanzierung ist möglicherweise mit EU-Recht nicht vereinbar.
3. Mit den der Stadt Wuppertal zur Verfügung stehenden Mitteln (rechtlich/finanziell) sind die notwendigen finanziellen Herausforderungen nicht zu bewältigen. Der ÖPNV in Wuppertal wird über kurz oder lang weiter gekürzt werden müssen, wenn die Finanzierung nicht angepasst wird.

[3] https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/bfh-ir4-20-ir18-19-vorlage-finanzierung-defizitaere-kommunale-eigenbetriebe-gegenstandslos/

[4] Eike Rüdebusch, Die Finanzierung des ÖPNV steht auf der Kippe, Westdeutsche Zeitung vom 7. November 2019. https://www.wz.de/nrw/wuppertal/die-finanzierung-des-oepnv-steht-auf-der-kippe_aid-47001679

B. Das Bürgerticket-Modell

Vorbemerkung 1: Wir sehen es als nicht zielführend für diese Stellungnahme an, unser komplettes Konzept hier noch einmal auszuführen. Wir beschränken uns auf eine **Skizze der Idee**. Unser vollständiges Konzept haben wir als Anlage beigefügt und es steht online unter www.buergerticket-wuppertal.de,

Vorbemerkung 2: Das Konzept ist entstanden im Austausch mit vielen Vertreterinnen und Vertretern von Parteien, der Bergischen Universität und des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, den Kirchen und der **Wuppertaler Bürgerschaft** in vielen Gesprächen und insgesamt drei Workshops.

Vorbemerkung 3: Das Konzept versteht sich nicht als abgeschlossenes, unverrückbares Modell, sondern als Diskussionsangebot. Dies gilt insbesondere für die genannten **Preise**, die ein Orientierungshilfe darstellen und von verschiedenen Faktoren abhängig sind. Es gibt auch, das machen wir transparent, noch offene Frage bei bestimmten Einnahmen, die nur professionell geschätzt werden könnten, oder uns mit Rücksicht auf das Geschäftsgeheimnis der WSW mobil GmbH nicht vorlagen.

Vorbemerkung 4: Im Nachgang zur Vorstellung des Konzepts, in dem schon 20 Mio. € Mehrausgaben für den Wuppertaler ÖPNV einkalkuliert sind, hat die Bürgerticket Initiative Wuppertal ein leistungsfähiges **Metrobus-Konzept** vorgestellt, mit der ÖPNV in Wuppertal beschleunigt werden soll, um die nötigen Angebotsverbesserungen darzustellen und die immer wieder geforderte Beschleunigung der Reisezeiten zu ermöglichen. Dieses Konzept kann hier eingesehen werden: https://www.buergerticket-wuppertal.de/metrobusse-und-mobilstationen

Idee:

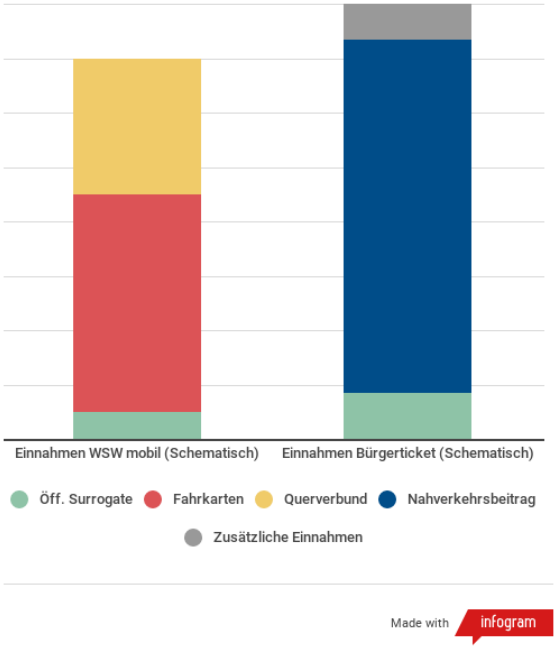
Das Solidarische Bürgerticket steht für eine solidarische Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Wuppertal. Bereits heute wird ein Teil der Kosten des ÖPNV von der Allgemeinheit gedeckt. Dieses Modell (steuerlicher Querverbund) ist historisch gewachsen und langfristig nicht mehr tragfähig, weil die WSW in einem liberalisierten Energiemarkt einem scharfen Wettbewerb ausgesetzt sind. Die neue Reglung soll alle Bürger*innen, die vom ÖPNV ausreichend angebunden werden, an den Kosten des ÖPNV beteiligen und sie im Gegenzug mit einer Fahrtberechtigung ausstatten. Um das zu ermöglichen, muss der Landtag die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe beschließen. Zusätzlich werden weitere Finanzierungsmittel herangezogen, z.B. aus dem städtischen Haushalt oder durch das Land NRW (u.a. Sozialticketpauschale, Ausbildungspauschale). Wuppertal bleibt Mitglied im VRR, damit der reibungslose Übergang in die benachbarten Städte und Regionen erhalten bleibt.

Wer	Ticket	Monatspreis Tarifstufe A	Tarifstufe B	Tarifstufe C	Tarifstufe D
Einwohner*in nach Jahreseinkommen	Solidarisches Bürgerticket	**12 €** **30 €** **50 €**	+ 30,48 € (Abo)	+ 63,51 € (Abo)	+ 100,96 € (Abo)
			oder: +3,50 € pro Fahrt (Zusatzticket)		
Nicht schulpflichtige Kinder	frei	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schüler	„Schokoticket“	**12 / 6 / 0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Studierende	„Semesterticket“	**31,57 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schwerbehinderte	Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen G, aG, H, Bl oder Gl	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.

Kosten:

In diesem Konzept schlagen wir die Erhebung eines dreistufigen Bürgerticketmodells vor. Der Standardpreis beträgt 50 € im Monat pro Person. Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 1500 € zahlen 30 €, Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 900 € zahlen nur noch 12.

Ausnahmen gelten für Schwerbehinderte nach den bislang geltenden Regelungen, Studierende mit Semesterticket (hier gilt das Semesterticket NRW), nicht schulpflichtige Kinder (von Abgaben befreit) und schulpflichtige Kinder. Für Schüler*innen fordern wir die Aufhebung der Unterschiede zwischen Standardpreis und ermäßigtem Preis. Wie erwarten die Gültigkeit der ermäßigten Preise (1. Kind 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind frei) für alle Schüler*innen, unabhängig von der Entfernung des Wohnortes zur Schule.

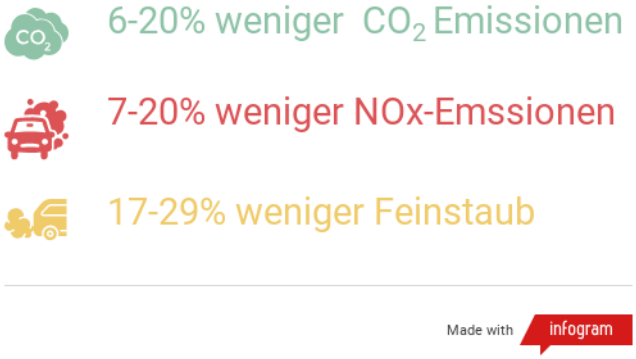


Einnahmen:

Eine Berechnung der Einnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Orientierung geben. Wir kalkulieren mit Einnahmen in Höhe von 163 Mio. € Das bedeutet, dass die Ausgaben der WSW mobil GmbH aus dem Jahr 2017 (140 Mio. €) vollständig bestritten werden können und sogar der ÖPNV noch verbessert werden kann. Wir fordern ein besseres Angebot, bessere Ausstattung der Busse und eine bessere Kommunikation der WSW mit ihren Kunden.

Ziele:

Wir sind der festen Überzeugung, dass ein Bürgerticket Wuppertal auf viele verschiedene Weisen zugutekommen wird. Unser Vorbild sind viele Städte im In- und Ausland, die sich schon mit Mut und Tüchtigkeit daran gemacht haben, den Verkehrssektor an die Bedürfnisse von heute anzupassen.[5] Ein besserer ÖPNV ist gut für die Wuppertaler Luft, verringert den Flächenverbrauch und hilft, den Klimawandel zu bewältigen. Ein optimal abgestimmter Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV reduziert Verkehrslärm, die Zahl der Verletzten durch den Straßenverkehr und steigert die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt. Unser Finanzierungsinstrument ermöglicht allen Mitbürger*innen, in Wuppertal mobil zu sein, ist ein Ausdruck gesellschaftlicher Solidarität und ermöglicht darüber hinaus die Verwendung der Mittel des steuerlichen Querverbunds in Höhe von ca. 50 Mio. € zum Wohl von Stadt und Stadtwerken.



[5] Z.B. Paris, Dunkerque, Tallinn, Bordeaux, Montpellier, Luxembourg, Hasselt, etc.

Weiterentwicklung des ÖPNV in Wuppertal

In der aktuellen Corona-Diskussion ist der ÖPNV immer wieder – zu Unrecht – als Infektionsrisiko diffamiert und seine künftige Bedeutung im Verkehrsangebot in Frage gestellt worden. In der Tat wird es nach Ende der Pandemie Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein, die vorübergehend auf andere Verkehrsträger und ins Home-Office abgewanderte Kundschaft zurück zu gewinnen.

Dies wird nur mit einem verbesserten Angebot gelingen, welches den heutigen Zustand bei Fahrtangebot, Reisezeit, Zuverlässigkeit und Komfort deutlich übertrifft. Dieses zeichnet sich durch dichte Takte, hohe Reisegeschwindigkeit, Komfort und eine staufreie Linienführung aus. Dazu sind die Linien gegenüber dem heutigen Zustand durch Anlegung von Busspuren, Ampelvorrangschaltungen und bei Bedarf Zuflussbegrenzungen für den MIV deutlich zu beschleunigen. Die Wahrnehmbarkeit im Straßenraum ist durch eine ansprechende Haltestellengestaltung zu verbessern.

Unterhalb dieses Premium-Angebotes soll der ÖV „individueller“ werden und den Fahrgästen eine Bedienung möglichst bis vor die Haustür bieten. Die zahlreichen in Erprobung befindlichen On-Demand-Systeme gehen in die richtige Richtung.

Zeitgleich mit der Einführung des Bürgertickets sollte daher zur Akzeptanzsteigerung ein planerisches Ziel formuliert werden, das ÖPNV-Angebot im o.g. Sinne auszubauen, wie es in unserem Konzept bereist vorgesehen ist.

C. Anmerkungen zur Debatte im Landtag am 27. August 2020

In der Debatte zur Einbringung des Antrags in den Landtag und vor der Überweisung in die Ausschüsse wurden von allen Fraktionen erste Argumente vorgebracht. Wie möchten hier zu den Themen Stellung nehmen, die unserer Ansicht nach für die Debatte relevant sind:

Insellösung / Mitfinanzierung durch andere Verbundpartner

Das Wuppertaler Bürgerticket ist nicht als Insellösung konzipiert, sondern als Verbundlösung im VRR. Es wird für Wuppertal einen gesonderten Tarif (vergleichbar dem Wuppertal exklusiven Ab-in-die-City-Ticket) in den entsprechenden Waben Wuppertal-West und Wuppertal-Ost geben, die Preise für die Tarifgebiete B, C und D und auch die Einnahmeverteilung der Verkehrsunternehmen bleibt davon unberührt, müsste aber mglw. neu verhandelt werden. Es wird hierbei befürchtet, dass das Bürgerticket in Wuppertal zu einer finanziellen Mehrbelastung der übrigen Kommunen und Verkehrsunternehmen im VRR führen würde. Dies ist unzutreffend: Zunächst erzielen die WSW mit dem Bürgerticket erhebliche Mehreinnahmen, wobei zwar der Regeltarif der Preisstufen A unterlaufen wird, in der Gesamtsumme der VRR-Anteil im Rahmen der Einnahmeaufteilung aber mindestens gleich bleibt. Diese Forderung hatte der VRR frühzeitig gestellt, und sie kann bei der endgültigen Preiskalkulation berücksichtigt werden. Ansprüche benachbarter Verkehrsunternehmen auf Fremdnutzerausgleich werden zu den im VRR üblichen Konditionen bedient. Die Bürgerticket Initiative liefert also sehr wohl eine Antwort über Wuppertal hinaus!

Keine Konkurrenz landesweiter E-Ticket Projekte:

Das Bürgerticket stellt lediglich ein Preis-Gestaltungs-Modell ohne Festlegung auf einen bestimmten Vertriebsweg dar. Es kann also problemlos in landeseinheitliche E-Ticket-Lösungen integriert werden.

Freiwilligkeit

Die Finanzierung des Verkehrs funktioniert in keinem Verkehrsbereich über Freiwilligkeit. Fußwege, Radwege und Straßen werden über verpflichtende Steuern finanziert, ebenso basieren alle Fördermittel des Landes auf Steuermitteln und anderen Abgaben. Weil in diesen Debatten gerne das Wort „Zwangsticket“ fällt, bitten wir die Verwender darum, demnächst auch konsequent von „Zwangssteuern“, „Zwangsgebühren“ und „Zwangsbeiträgen“ zu reden, denn eine Nahverkehrsabgabe ist zwar eine noch nicht existente, sich aber im Rahmen des bewährten rechtlichen Rahmens bewegende Abgabe.

Zu beachten ist darüber hinaus, dass nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer, sondern auch die Nutznießerinnen und Nutznießer mitbezahlen sollten, auch wenn es zunächst abstrakt klingt. Schließlich hat auch der Handwerker etwas davon, wenn er mit seinem Auto nicht im Stau steht. Auch die Unternehmen in einer Stadt profitieren insgesamt von einer guten ÖPNV-Erreichbarkeit und der Vermeidung von Staus. Die derzeitige Querverbund-Finanzierung beinhaltet bereits ein Solidar-Element, in dem die von den Versorgungssparten erwirtschafteten Unternehmensgewinne dem ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Falls zudem Deutschland die Klimaziele im Verkehrssektor verfehlt, würden die dann fälligen Strafzahlungen an die EU vermutlich ebenfalls – letztlich solidarisch – aus dem allgemeinen Haushalt bestritten werden und nicht von den Verursachern getragen werden.

Diese Personengruppe der zu Fuß gehenden oder Radfahrenden z. B. erhält ebenso wie alle anderen einen Gegenwert in Form einer Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV ohne zusätzliche Kosten der einzelnen Fahrt. Zudem ist auch sie Nutznießerin des ÖPNV in Form von weniger Pkw-Verkehr und geringerer Schadstoff- und Lärmbelastung, die bislang das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren erheblich beeinträchtigen.

Fehlanreize

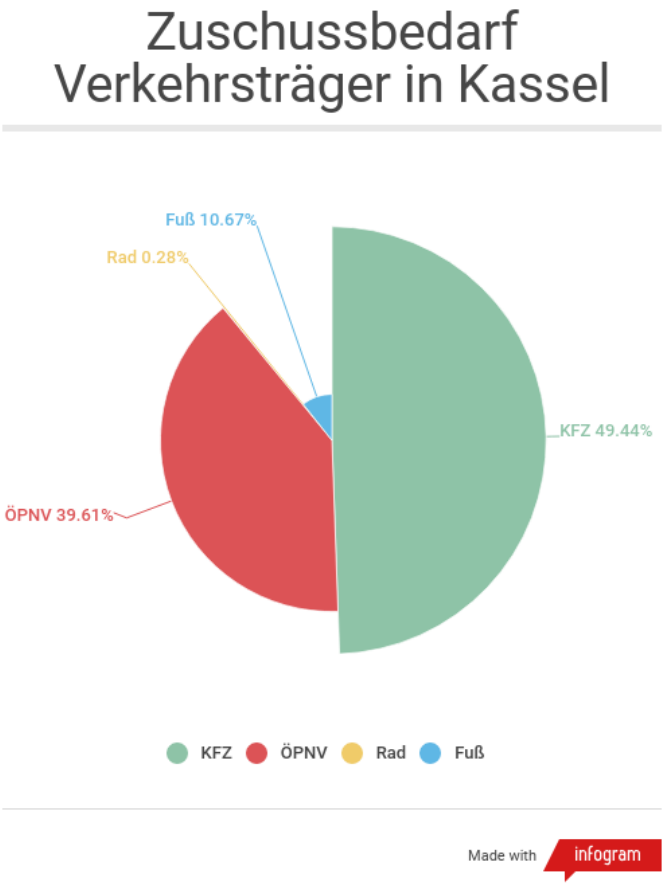
In der Debatte wurde die Sorge ausgedrückt, dass eine Nahverkehrsabgabe dazu führt, dass Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende umsteigen könnten und sich damit umweltschädlicher verhalten als vorher. (Die Befürchtung, dass Autofahrende umsteigen könnten, gab es offenbar nicht). Diese Befürchtung ließe sich gerade durch einen Modellversuch prüfen und von fiktionalen Überlegungen zu validierten Fakten machen. Wir erwarten, dass die qualitativen Verbesserungen, vor allem die möglichen Reisezeitvorteile des Metrobussytems und die Komfortsteigerungen der On-Demand-Dienste einen Umstieg attraktiv machen.

Individuell konkreter Vorteil

Herr Minister Wüst verwies in seinem Redebeitrag auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.03.2018 (im Protokoll: 18.06.2016), das einen Beitrag „bereits für die Bereitstellung […] des öffentlichen Personenverkehrs zu erheben“ ausschließt. Wir verweisen hierzu auf das Rechtsgutachten (Drs. 17/223), das der Antragstellung vorausging, in dem ebenfalls auf dieses Urteil Bezug genommen wird. Das Solidarische Bürgerticket wird erstens an konkrete Beitragsvoraussetzungen (Qualitätskriterien des ÖPNV) geknüpft und zweitens wird der Beitrag nicht für die Bereitstellung, sondern den indirekten und direkten Nutzen erhoben. „Die Beitragsschuldner des Bürgertickets bilden eindeutig eine „Solidargemeinschaft“, die gleichermaßen auch von punktuellen Verbesserungen des Netzes profitiert.“[6]

Wir verweisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf, dass der ÖPNV nicht nur denjenigen nutzt, die ihn zur eigenen Mobilität **be**nutzen, sondern dass der ÖPNV einen volkswirtschaftlichen Nutzen bewirkt, der allen Bürger*innen zugutekommt. In der Studie „Mobilität in Köln. Regionaler Nutzen der Kölner Verkehrs-Betriebe“, wird anschaulich dargelegt, dass von jedem Arbeitsplatz der KVB ein weiter Arbeitsplatz abhängt, dass eine Halbierung des KVB-Angebots einen Mehrausstoß von 37.000 Tonnen CO_2 zur Folge hätte und dass der kommunale Haushalt durch zusätzlichen PKW-Verkehr um 27 Millionen € jährlich belastet werden würde.[7] Kosten, die letztendlich auch durch die Beitragsschuldner, z.B. in Form erhöhter Grundsteuern, zu tragen hätten.

[6] Drs. 17/223, S. 10 und 12.
[7] https://docplayer.org/6014508-Regionaler-nutzen-der-koelner-verkehrs-betriebe.html



Im Übrigen wird bei den Investitionen in den KFZ-Verkehr regelmäßig und selbstverständlich die Allgemeinheit aufgrund eines abstrakten statt konkret bemessenen Nutzens zur Finanzierung herangezogen, allen Mythen der Autoindustrie zum Trotz. Wir verweisen hierzu auf die Studie „NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten“ der Universität Kassel im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.[8] In der Grafik visualisiert sind die Ergebnisse für den kommunalen Haushalt der Stadt Kassel.

Angebotsausweitung Personalbedarf:

Es wird befürchtet, dass die vorgesehene Angebotsausweitung zugleich einen erhöhten Personalbedarf speziell im Fahrdienst nach sich zieht. Schon jetzt sei der Markt für Fahrpersonale so gut wie leergefegt. Hier ist zu berücksichtigen, dass die zusätzlichen Personalkosten durch das Bürgerticket solide gegenfinanziert sind und dass neue Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden! Klimaschutz und die Schaffung neuer qualifizierter Arbeitsplätze werde hier also zusammengebracht.

[8] http://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung-und-dienstleistungen/forschungsprojekte/nrvp-2020-welche-kosten-verursachen-verschiedene-verkehrsmittel-wirklich-weiterentwicklung-der-methode-fuer-den-vergleich-von-ertraegen-und-aufwendungen-verschiedener-verkehrsmittel-anhand-von-kommunalen-haushalten-und-entwicklung-eines-tools.html

D. Alternativen zum Bürgerticket

Das Bürgerticket-Modell ist nicht alternativlos, aber es braucht, wie oben dargelegt, dringend eine Alternative zum derzeitigen Status Quo. Die Bürgerticket Initiative Wuppertal ist offen für eine Weiterentwicklung des Modells, eine Kombination verschiedener Modelle oder die Entwicklung neue Finanzierungsformen. Es bleibt aber festzuhalten: Der Status Quo ist nicht haltbar und die Erfüllung der Pariser Klimaziele verlangt ein entschlossenes Handeln noch in diesem Jahr!

Kostenloser ÖV, 360.-€ Jahresticket:

Hier möchten die Kritiker das Wiener Modell übernehmen, übersehen aber die Vorleistungen, die die Stadt Wien im Vorfeld dieses Ticketangebotes erbracht hatte: Nämlich ein klassisches „Push-and pull"-Verfahren, bestehend aus u.a. Erhöhung der Parkgebühren und zugleich Verbesserung des ÖV-Angebotes. Die Wiener Linien werden massiv von der Stadt Wien unterstützt. Sie Linien erhalten bis 2031 rund 500 Millionen € p. a. von der Stadt Wien (https://blog.wienerlinien.at/its-all-about-the-money/). Dabei sind die U-Bahnausbau- und Sanierungsmaßnahmen noch nicht einmal enthalten. Bei rund 1,9 Mio. Einwohnern sind dies etwa 263 € pro Einwohner und Jahr, umgerechnet auf 363.000 EW in Wuppertal wären dies immerhin ca. 96 Mio. €. Der Querverbund in Wuppertal erbringt jedoch nur rd. 50 Millionen € p. a.

Position der Parteien in Wuppertal

Die Wuppertaler Parteien, die sowohl im Landtag als auch im Stadtrat vertreten sind, haben sich zum Bürgerticket positioniert und stellen unterschiedliche Anforderungen an den Verkehrsausschuss des Landtages. Alle Forderungen erfordern zusätzliche Mittel des Landes und des Bundes, z.B. der von SPD und FDP geforderte kostenlose (!) ÖPNV für Kinder und Jugendliche. Wir zitieren im Folgenden aus den Kommunalwahlprogrammen 2020.

CDU Wuppertal

„Die bisherige Finanzierungsstruktur mit Querfinanzierung ist nicht mehr tragfähig genug, um die angestrebten Qualitätsverbesserungen zu finanzieren. Daher müssen zur Finanzierung zusätzliche Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes herangezogen werden."

https://cdu-wuppertal.de/image/inhalte/5_cduwuppertal_kommunalwahlprogramm2020.pdf , S. 11.

SPD Wuppertal

„Um den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV attraktiv gestalten zu können, bedarf es einer gesicherten, auskömmlichen Finanzierung. Hier setzen wir uns mit aller Kraft dafür ein, dass sich das Land und der Bund finanziell beteiligen. Um allen Menschen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, setzen wir uns für stabile Fahrpreise ein. Die Nutzung des ÖPNV muss für Bürger*innen eine Selbstverständlichkeit sein. Auch Konzepte wie etwa eine gebietsweise unentgeltliche Nutzung des ÖPNV, die in anderen Städten bereits erfolgreich erprobt werden, wollen wir dabei aufgeschlossen prüfen. Als Einstieg wollen wir ein kostenfreies Ticket für alle Kinder und Jugendlichen einführen und setzen uns auf allen politischen Ebenen für die Finanzierung ein."

https://www.spd-wuppertal.de/wp-content/uploads/sites/1052/2020/07/Kommunalwahlprogramm_2020-2025_SPD_Wuppertal.pdf , S. 29

FDP Wuppertal

Wir Freie Demokraten wollen einen starken und zukunftsorientierten ÖPNV. Dabei setzen wir auf moderne Formen des Ticketing und lehnen einen rein umlage- oder steuerfinanzierten ÖPNV ab.

Die FDP Wuppertal setzt sich daher ein für:

„[…], die Einführung einer Bergisch-Land-Card für den ÖPNV in Kombination mit Tourismus- und Kulturangeboten, […], kostenfreie Benutzung des ÖPNV für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistete, die zügige Einführung des digitalen nextTicket mit einem entfernungsabhängigen Tarif nach zurückgelegten Luftkilometern, die Öffnung der Ausschreibung für die Betrauung 2026, für komplementäre und innovative Angebote durch verschiedene Anbieter“

https://www.fdpwuppertal.de/kommunalwahl-2020/kommunalwahlprogramm/verkehr

Bündnis’90 / Die Grünen Wuppertal

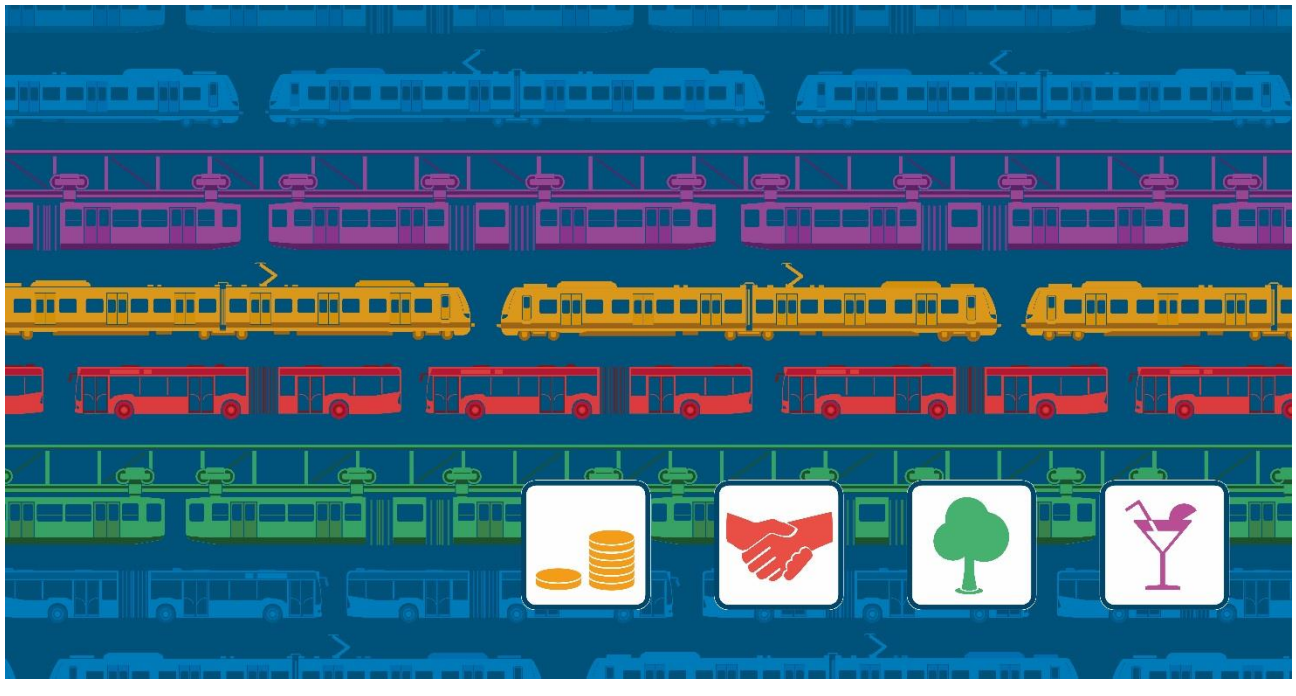
„Das Bürger*innenticket für unsere Stadt Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Wuppertal stark unterfinanziert. Dadurch gerät das Busangebot in der Stadt immer mehr unter Druck und das politische Ziel einer Verkehrswende droht in weite Ferne zu rücken. Wir brauchen eine grundsätzlich neue Form der Finanzierung des ÖPNV, auch weil der finanztechnische Querverbund (mit den Gewinnen aus dem Energiebereich) keinen finanziellen Spielraum für den weiteren Ausbau des ÖPNV eröffnet. Wir unterstützen hierfür das Konzept der Initiative „Das solidarische Bürgerticket für Wuppertal“ und wollen das Modell für Wuppertal umsetzen. Es sichert die Finanzierung des Bus- und Bahnangebots und bewegt die Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn. So wird ein wirksamer Beitrag für weniger Autoverkehr, bessere Luft und mehr Klimaschutz geleistet. In einem ersten Schritt muss auf Landesebene das Kommunale Abgabengesetz (KAG NRW) so geändert werden, dass die Erhebung eines monatlichen Solidarbeitrags durch die Stadt möglich wird.“

https://www.gruene-kvwuppertal.de/wp-content/uploads/2020/07/wahlprogramm2020.pdf, S. 36.

E. Anlage: Konzept der Bürgerticket Initiative Wuppertal

Solidarisches Bürgerticket

FÜR WUPPERTAL



INHALTSVERZEICHNIS

I. Kurzfassung 3
II. Das Solidarische Bürgerticket 4
III. Entwurf einer Nahverkehrsbeitragssatzung 5
A. Ticketinhaber*innen 5
B. Erschließungsgebiet und -qualität 6
C. Ausgabenermittlung 7
D. Satz der Abgabe 7
E. Zeitpunkt der Fälligkeit 8
IV. Zusätzliche Einnahmen 9
A. Tagesgäste und Einpendler*innen 9
B. Sondertickets 9
C. Parkplatzbewirtschaftung 9
D. Bußgelderverwertung 9
E. Stellplatzabgabe 9
F. Werbung/Pacht 10
V. Einnahmenschätzung 11
VI. Verbesserungen im ÖPNV-Angebot 16
VII. Angenommene Effekte 18
A. Ökonomie: 18
B. Umwelt 18
C. Stadt & Gesellschaft 19
D. Solidarität 20
VIII. Statements 21

Impressum:
Bürgerticket Initiative Wuppertal
Redaktion: Jan Niko Kirschbaum, Eddastr. 5, 42117 Wuppertal
www.bürgerticket-wuppertal.de
ePost: info@buergerticket-wuppertal.de
Twitter: @buergerticket

IM WISSEN,

… dass der Klimawandel das Leben in Deutschland und in der Stadt Wuppertal nachhaltig und drastisch verändern wird, wenn wir ihn nicht durch eine Veränderung unserer Lebensweise abmildern können;

… dass diese Erkenntnis von uns allen verlangt, unsere Fortbewegungsweise zu prüfen und nachhaltig zu leben;

… dass das 1947 etablierte Geschäftsmodell der Wuppertaler Stadtwerke des steuerlich subventionierten Querverbunds zwischen Energiegeschäft und ÖPNV nicht mehr tragfähig ist;

… dass die autogerechten Stadt eine Illusion ist und auch mit autonomen Autos bleiben wird;

… dass Mobilität die Grundlage für die Teilhabe aller Bürger*innen an der Gesellschaft ist;

… dass eine Stadt daher auf einen qualitativ hochwertigen ÖPNV nicht verzichten kann;

… dass der Wuppertaler ÖPNV Arbeitsplätze sichert;

… dass der Wuppertaler ÖPNV volkswirtschaftlich gewinnbringend fährt;

… dass mit Digitalisierung und Automatisierung gewaltige Veränderungen im Wuppertaler Stadtverkehr auf uns zukommen;

… und dass ein „Weiter-So“ verheerend für die Zukunft unserer Stadt und der nachfolgenden Generationen ist.

MIT DEM ZIEL,

… dass Wuppertal einen langfristig finanzierten ÖPNV erhält;

… dass mit den Gewinnen der WSW Energie & Wasser AG in die Zukunft der Stadt investiert werden kann;

… dass Wuppertal eine klimaneutrale Stadt wird;

… dass Wuppertals Luft sauberer wird;

… dass auf Wuppertals Straßen niemand mehr sterben muss;

… dass der Umweltverbund ein wesentlicher Teil der Mobilität Wuppertals wird;

… dass wir nachfolgenden Generationen ein lebenswertes Wuppertal hinterlassen;

… dass der Wuppertaler Nahverkehr bedarfsgerecht ausgebaut wird und an Attraktivität gewinnt;

schlägt die Bürgerticket Initiative Wuppertal eine gemeinschaftliche, transparente, sozial gerechte Finanzierung des Wuppertaler ÖPNV vor: das Solidarische Bürgerticket.

Unsere Skizze eines Solidarischen Bürgertickets verstehen wir als Einladung zur Diskussion. Wir freuen uns über Anregungen, Kritik, Vorschläge und eine offene, sachliche Debatte.

I. KURZFASSUNG

Idee:
Das Solidarische Bürgerticket steht für eine solidarische Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Wuppertal. Bereits heute wird ein Teil der Kosten des ÖPNV von der Allgemeinheit gedeckt. Dieses Modell (steuerlicher Querverbund) ist historisch gewachsen und langfristig nicht mehr tragfähig, weil die WSW in einem liberalisierten Energiemarkt einem scharfen Wettbewerb ausgesetzt sind. Die neue Reglung soll alle Bürger*innen, die vom ÖPNV ausreichend angebunden werden, an den Kosten des ÖPNV beteiligen und sie im Gegenzug mit einer Fahrtberechtigung ausstatten. Um das zu ermöglichen, muss der Landtag die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe beschließen. Zusätzlich werden weitere Finanzierungsmittel herangezogen, z.B. aus dem städtischen Haushalt oder durch das Land NRW (u.a. Sozialticketpauschale, Ausbildungspauschale). Wuppertal bleibt Mitglied im VRR, damit der reibungslose Übergang in die benachbarten Städte und Regionen erhalten bleibt.

Kosten:
In diesem Konzept schlagen wir die Erhebung eines dreistufigen Bürgerticketmodells vor. Der Standardpreis beträgt 50 € im Monat pro Person. Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 1500 € zahlen 30 €, Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 900 € zahlen nur noch 12.

Ausnahmen gelten für Schwerbehinderte nach den bislang geltenden Regelungen, Studierende mit Semesterticket (hier gilt das Semesterticket NRW), nicht schulpflichtige Kinder (von Abgaben befreit) und schulpflichtige Kinder. Für Schüler*innen fordern wir die Aufhebung der Unterschiede zwischen Standardpreis und ermäßigtem Preis. Wie erwarten die Gültigkeit der ermäßigten Preise (1. Kind 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind frei) für alle Schüler*innen, unabhängig von der Entfernung des Wohnortes zur Schule.

Einnahmen:
Eine Berechnung der Einnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Orientierung geben. Wir kalkulieren mit Einnahmen in Höhe von 163 Mio. € Das bedeutet, dass die Ausgaben der WSW mobil GmbH aus dem Jahr 2017 (140 Mio. €) vollständig bestritten werden können und sogar der ÖPNV noch verbessert werden kann. Wir fordern ein besseres Angebot, bessere Ausstattung der Busse und eine bessere Kommunikation der WSW mit ihren Kunden.

Ziel:
Wir sind der festen Überzeugung, dass ein Bürgerticket Wuppertal auf viele verschiedene Weisen zu Gute kommen wird. Unser Vorbild sind viele Städte im In- und Ausland, die sich schon mit Mut und Tüchtigkeit daran gemacht haben, den Verkehrssektor an die Bedürfnisse von heute anzupassen. Ein besserer ÖPNV ist gut für die Wuppertaler Luft, verringert den Flächenverbrauch und hilft, den Klimawandel zu bewältigen. Ein optimal abgestimmter Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV reduziert Verkehrslärm, die Zahl der Verletzten durch den Straßenverkehr und steigert die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt. Unser Finanzierungsinstrument ermöglicht allen Mitbürger*innen, in Wuppertal mobil zu sein, ist ein Ausdruck gesellschaftlicher Solidarität und ermöglicht darüber hinaus die Verwendung der Mittel des steuerlichen Querverbunds in Höhe von ca. 50 Mio. € zum Wohl von Stadt und Stadtwerken.

II. DAS SOLIDARISCHE BÜRGERTICKET

Das ist die Idee: Wir, alle Bürger*innen der Stadt Wuppertal, finanzieren mit Nahverkehrsbeiträgen die Betriebskosten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in unserer Stadt. Investitionen sind durch die Stadt Wuppertal und andere öffentliche Träger zu leisten. Die Höhe des Nahverkehrsbeitrags orientiert sich mit vier Schranken an der Leistungsfähigkeit der Beitragenden. Im Gegenzug erhalten alle Beitragszahlenden eine unbeschränkte, ticketgebundene Fahrtberechtigung (Solidarisches Bürgerticket). Die WSW bleiben Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Andere Nutzende des ÖPNV zahlen wie gewohnt Tickets in der vom VRR vorgegebenen Tarifstruktur.

Bezeichnung:
Während der Beschäftigung mit diesem Thema hat sich die Bezeichnung Bürgerticket durchgesetzt, die dann von uns noch um das Attribut „Solidarisch“ ergänzt wurde. Wir sind uns bewusst, dass diese Bezeichnung, die nur ein Geschlecht beinhaltet, ausschließend wirken kann. Anderen Bezeichnungen, z.B. „Wuppertalticket“, stehen wir nicht ablehnend gegenüber.

Voraussetzung ist, dass das Land NRW die Erhebung eines Beitrags eigener Art innerhalb des bestehenden Kommunalabgabengesetzes NRW ermöglicht. Die Stadt Wuppertal erstellt und verabschiedet dann eine Nahverkehrsbeitragssatzung und stellt einen Tarifwunsch an den VRR gemäß § 8 Abs. 4 des VRR-Verbundgrundvertrags über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Das Solidarische Bürgerticket gilt innerhalb der VRR-Tarifgebiete Wuppertal-West und Wuppertal-Ost (Waben 65 und 66) für beliebig viele Fahrten in allen Verkehrsmitteln (auch im Schienen-Personen-Nahverkehr).

Variante: Ausweitung des Gebiets
Denkbar ist eine Gültigkeit auch in den angrenzenden Tarifgebieten 67 (Schwelm / Ennepetal / Gevelsberg), 75 (Remscheid), 74 (Solingen), 64 (Erkrath / Haan / Hilden), 54 (Mettmann / Wülfrath), 55 (Velbert) und 46 (Hattingen / Sprockhövel). Die Modalitäten sind mit dem VRR zu klären.

Für Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches gilt nach wie vor der VRR-Tarif. Einzelne Fahrten innerhalb des VRR können für die Inhaber*innen des Solidarischen Bürgertickets mit dem Erwerb eines *Zusatztickets*, zu den Verkehrsverbünden AVV und VRS mit dem Erwerb des *Einfach-Weiter-Tickets* angetreten werden. Für regelmäßige Fahrten in angrenzende Tarifgebiete können Solidarische Bürgertickets mit dem Aufpreis entsprechend der jeweiligen Stufen B-D im VRR zu einem Abonnement aufgewertet werden.

Die Stadt Wuppertal und das Land NRW beteiligen sich zusätzlich an der Finanzierung der Betriebskosten, um die Kosten für die Bürger*innenschaft zu minimieren.

III. ENTWURF EINER NAHVERKEHRSBEITRAGSSATZUNG

Für die Erhebung von Nahverkehrsbeiträgen wird von der Stadt Wuppertal eine Satzung erstellt und vom Rat der Stadt beschlossen. Die Satzung definiert die Ticketinhaber*innen (formal: Abgabeschuldner), den die Abgabe begründenden Tatbestand (hier: Erschließungsgebiet und -qualität), den Maßstab, den Satz der Abgabe, sowie den Zeitpunkt ihrer Fälligkeit.

A. Ticketinhaber*innen

Grundsätzlich gilt: Ticketinhaber*innen sind alle Einwohnenden der Stadt Wuppertal, deren Wohnung innerhalb des unter III. B. definierten Erschließungsgebietes liegt.

Ausnahmen hiervon gelten für Personen,

- die jünger als sechs Jahre sind,
- auf eine Schule gehen,
- einen Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen G, aG, H, Bl oder Gl besitzen
- oder an einer Hochschule ein Semesterticket beziehen.

Sofern Ermäßigungs- oder Ausnahmetatbestände vorliegen, sind diese regelmäßig nachzuweisen. In begründeten Fällen kann auf Antrag eine Befreiung von der Beitragspflicht erfolgen. Dies gilt zum Beispiel für Personen, die nachweislich nicht in der Lage sind, den ÖPNV zu nutzen.

Für **Studierende** einer teilnehmenden Hochschule gilt weiterhin das **Semesterticket NRW**.

Das VRR-Schokoticket bleibt erhalten. Wir erwarten aber, dass die Aufteilung in ermäßigte Tickets für Schüler*innen, deren Wohnung mehr als 2 Kilometer (Grundschüler), 3,5 Kilometer (Sekundarstufe I) oder 5 Kilometer (Sekundarstufe II) und Normalpreistickets für Schüler*innen, die näher als die genannten Entfernung an der Schule wohnen, aufgehoben wird. Wir fordern, dass die Eltern aller Schüler*innen den ermäßigten Preis zahlen und dass das Land die Mehrkosten über die Ausbildungspauschale trägt. Das Schokoticket dient schließlich nicht nur dem Schulweg, sondern aufgrund seiner VRR-weiten Gültigkeit auch der Freizeitgestaltung der Schüler*innen. Eltern von **Schüler*innen** beziehen daher das ermäßigte Schokoticket: (1. Kind: 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind: 0 € / Monat).

Nicht schulpflichtige Kinder sind bis zum Besuch einer Grundschule von allen Zahlungen befreit.

Das Einwohnermeldeamt wird als Bürgerticketerhebungsbehörde legitimiert. Neubürger*innen haben bei Ummeldung innerhalb eines Monats die entsprechenden Nachweise einzureichen, der erste Monat nach Ummeldung ist abgabefrei.

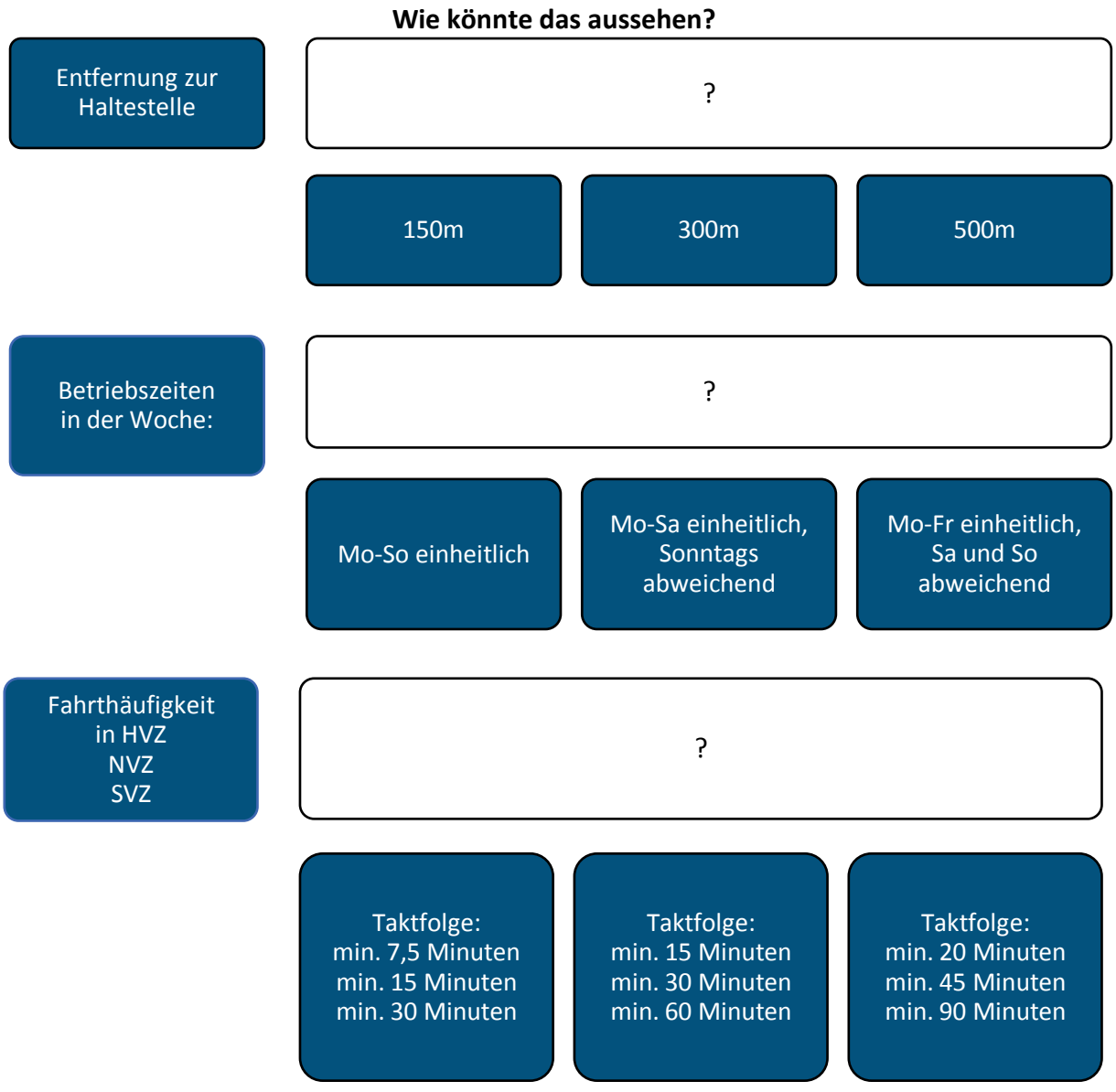
Einwohnende, deren Wohnsitz außerhalb des Erschließungsgebietes liegt, können das Bürgerticket auf freiwilliger Basis erwerben.

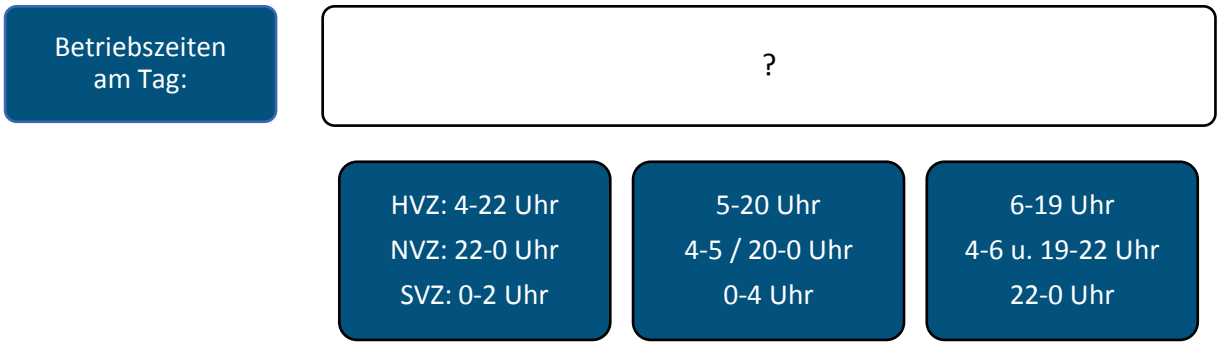
B. Erschließungsgebiet und -qualität

Über den Nahverkehrsplan oder ggf. eine anderweitige Regelung definiert die Stadt Wuppertal eine angemessene Erschließungsqualität für die Tarifgebiete 65+66 des VRR. Liegt der Wohnort von Bürger*innen innerhalb des Erschließungsgebietes, in dem die definierte Bedienungsqualität erreicht wird, ist er*sie abgabenpflichtig, da davon ausgegangen wird, dass bei dieser Erschließung ein individueller Sondervorteil gegeben ist.

Erschließungs- und Bedienungsqualität (im Busverkehr) wird über die Faktoren

- *Entfernung zur Haltestelle*,
- *Betriebszeiten*
  Aufgeteilt in Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ)
- *Fahrthäufigkeit* und
- *Haltestellenausstattung* definiert.





Die Erschließungs- und Bedienungsqualität ist im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans zu diskutieren und dort darzustellen.

C. Ausgabenermittlung

Das beauftragte Verkehrsunternehmen, d.h. die WSW mobil GmbH, ermittelt anhand der Kriterien des Nahverkehrsplans sowie der in der Beitragssatzung definierten Erschließungsqualität und unter Hinzuziehung unabhängiger Gutachter*innen die Ausgaben für die nächsten drei Jahre. Anhand dieser Schätzung werden Beitragshöhe und ggf. Anpassungen bei weiteren Finanzierungsquellen festgelegt.

D. Satz der Abgabe

Wer	Ticket	Monatspreis Tarifstufe A	Tarifstufe B	Tarifstufe C	Tarifstufe D
Einwohner*in nach Jahreseinkommen	Solidarisches Bürgerticket	**12 €** **30 €** **50 €**	+ 30,48 € (Abo)	+ 63,51 € (Abo)	+ 100,96 € (Abo)
			oder: +3,50 € pro Fahrt (Zusatzticket)		
Nicht schulpflichtige Kinder	frei	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schüler	„Schokoticket“	**12 / 6 / 0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Studierende	„Semesterticket“	**31,57 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schwerbehinderte	Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen G, aG, H, Bl oder Gl	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.

Die Beitragshöhe gliedert sich nach dem verfügbaren Jahreseinkommen jedes*r abgabepflichtigen Bürgers*in, sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt. Die Einkommen von Ehepartnern werden für die Ermittlung des Satzes kombiniert und gemittelt. Die Höhe des Solidarischen Bürgertickets beträgt 50 € im Monat pro Person (600 € pro Jahr / 1.60 € pro Tag). (Zum Vergleich: aktuell kostet ein Ticket 1000 Stufe A3 67,13 € im Abonnement)

Abgabeschuldner*innen mit einem monatlichen Einkommen zwischen 900 € und 1500 € (netto) können den Satz der Abgabe auf 30 € im Monat reduzieren.

Abgabeschuldner*innen mit einem monatlichen Einkommen unter 900 € können den Satz der Abgabe auf 12 € im Monat reduzieren.

Weitere Tickets des VRR können optional hinzugebucht werden.

Verwaltungskosten:
In welcher Höhe hier Verwaltungskosten entstehen, ist schwer zu beziffern. Für viele Nachweise bestehen bereits Dokumente, z.B. im Jobcenter, Wohngeld, Semesterticket oder beim Nachweis der Kita-Beitragssatzung.

E. Zeitpunkt der Fälligkeit

Der Beitrag wird monatlich vom Einwohnermeldeamt eingezogen.

IV. ZUSÄTZLICHE EINNAHMEN

Zur Senkung der Höhe des durch den Nahverkehrsbeitrag aufzubringenden Volumens, werden weitere Finanzierungsquellen hinzugezogen.

A. Tagesgäste und Einpendler*innen

Tagesgäste und Pendler*innen mit Tickets anderer Verkehrsverbünde oder DB-Tickets zahlen den normalen Preis des VRRs entsprechend der verfügbaren Tarifangeboten. Die Einnahmen werden wie bisher über den VRR weitergegeben und entsprechend zwischen den Verkehrsunternehmen verrechnet. Wuppertaler*innen mit Wohnsitz außerhalb des in III.B definierten Erschließungsgebietes können, wie bereits erwähnt, ein Bürgerticket auf freiwilliger Basis erwerben.

B. Sondertickets

Hotels haben die Möglichkeit auf freiwilliger Basis, für jedes Bett ein **Touristenticket** zum ermäßigten Beitrag von 30€ / Monat zu erwerben. Sie erhalten eine entsprechende Anzahl Tickets für den Geltungsbereich.

Firmen haben die Möglichkeit für nicht in Wuppertal wohnhafte Mitarbeiter*innen in **Firmenticket** zu erwerben. Die Modalitäten sind zu klären und werden hier nicht weiter berücksichtigt.

Veranstaltungstickets. Bei Veranstaltungen können wie bisher preisgünstige Einzeltickets erwogen werden. Mögliche Einnahmen sind nicht zu beziffern.

C. Parkplatzbewirtschaftung

Die überschüssigen Einnahmen von städtischen Parkhäusern und Parkplätzen werden in den ÖPNV investiert. Parkhäuser der WSW AG werden von der WSW mobil GmbH bewirtschaftet. Die Gewinne werden für die Betriebskosten des ÖPNV verwendet. Ziel ist es, den Verlagerungseffekt zum Umweltverbund zu verstärken und die Belastung von Straßen, Flächenversiegelung und Luft- und Umweltverschmutzung durch angemessene Preise zu reduzieren.

> **Andere Bürgertickets**:
> Vergleichbare Bürgertickets, die im wesentlichen durch eine Nahverkehrsabgabe finanziert werden, werden im Geltungsbereich des Wuppertaler Bürgertickets als Fahrkarten akzeptiert, wenn dies auch in der ausstellenden Kommune für Wuppertaler Bürgertickets praktiziert wird.

D. Bußgelderverwertung

Die Stadt Wuppertal investiert alle Einnahmen aus kommunalen Bußgeldverfahren im Bereich des ruhenden Verkehrs bzw. der Geschwindigkeitsüberwachung in den ÖPNV.

E. Stellplatzabgabe

Einnahmen aus der Stellplatzabgabe werden besonders auch in den ÖPNV-Betrieb investiert.

F. Werbung/Pacht

Einnahmen aus Werbung und Pacht aus dem Geschäftsbereich der WSWmobil GmbH bleiben dem Unternehmen wie bisher erhalten.

V. EINNAHMENSCHÄTZUNG

Hinweis: Da zum einen viele benötigte Daten für eine seriöse Berechnung der Einnahmen durch das Geschäftsgeheimnis der WSW verborgen bleiben und zum anderen Daten nicht in der benötigten Form vorliegen, soll mit einer Schätzung das Einnahme-Potentials abgebildet werden. Zu den Daten, die nicht vorliegen, gehören zum Beispiel die Zahl der Einwohner*innen, deren Wohnsitz außerhalb des Erschließungsgebietes läge. Daher werden zunächst alle Einwohner*innen mit einbezogen.

Als Vergleichswert für die Ausgaben der WSW mobil GmbH dienen 140 Millionen Euro aus dem Geschäftsjahr 2017.

Einwohner*innen in Wuppertal (2015)	**Monatlicher Beitrag**	**Jahresertrag**
Einkommen unter 900 € im Monat		
95.000 Personen[1]	12 €/Monat	**13.680.000 €**
Sozialticketpauschale	18 €/Monat	**20.520.000** €

Die statistische Erhebung des Landes für das Jahr 2016 führt für Wuppertal 95.000 Personen mit einem Netto-Einkommen **unter 900 €** im Monat auf.

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von **12 €/Monat** vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **13.680.000 €** (95.000 * 12 € * 12 Monate)

Zusätzlich erwarten wir vom Land, das die Gelder für das **Sozialticket** erhalten bleiben und aufgestockt werden. Eine Datengrundlage für Einnahmen aus dem Sozialticket in Wuppertal besteht nicht. Daher nehmen wir an, dass das Land (oder der Bund) für jede*n Bezugsberechtigte*n die Kosten für ein Erreichen des ermäßigten Satzes von 30 € übernimmt. Das ergibt **20.520.000** € (95.000 * 18 € * 12 Monate)

Einkommen zwischen 900 und 1500 € im Monat		
68.000 Personen	30 €/Monat	**24.480.000€**

2016 lebten in Wuppertal 68.000 Personen mit einem Monatseinkommen **zwischen 900 und 1.500 €.**

[1] Tabelle: Bevölkerung nach Nettoeinkommen je Haushaltsmitglied 2016 Wuppertal ITNRW, basierend auf Mikrozensus 2011, fortgeschrieben.

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von 30 €/Monat vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **24.480.000€** (68.000 * 30 € * 12 Monate)

Einkommen über 1500 €		
109.000 Personen	50 €/Monat	**65.400.000 €**

2016 lebten in Wuppertal 109.000 Personen mit einem Monatseinkommen **über 1.500 €.**

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von 50 €/Monat vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **65.400.000 €** (109.000 * 50 € * 12 Monate)

ohne Einkommen		
75.000 Personen		
davon 18.820[2] nicht schulpflichtig	0 €	0 €
davon 37.508[3] schulpflichtig	12 €/Monat	**5.401.152 €**
Ausbildungspauschale	23 €/Monat	**10.352.208 €**
davon 21.052 Studierende[4]	31,57 €	**7.975.400 €**

Für 75.000 der 346.000 Einwohner lag kein Einkommen vor. Diese Zahl entspricht grob der Personen in Ausbildung.

18.820 davon waren nicht schulpflichtig und damit auch nicht abgabepflichtig.

37.508 waren **schulpflichtig** und damit im Bereich des Schokotickets. Auch hier ist die Datenlage unzureichend, sodass die Ermäßigungen für zweite und dritte Kinder nicht einbezogen werden können. Daher wird zunächst vom vollen Satz ausgegangen: 37.508 * 12 € * 12 Monate. Dies erbringt **5.401.152 €** und wird ergänzt durch die Förderung des Landes über die Ausbildungspauschale. Auch hier fehlen Daten, zum einen, was die WSW mobil GmbH aktuell erhalten, zum anderen, wie sich die Kosten

[2] Statistikamt der Stadt Wuppertal, Tabelle Bevölkerung nach Altersgruppen, Geschlecht und Nationalität am 31.12.2015.
[3] Ebenda.
[4] Jahresabschlussbericht der Stadt Wuppertal zum 31. Dezember 2015, S.113. https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/medien/dokumente/Jahresabschluss_2015_festgestellt_19.12.2016.pdf

entwickeln, wenn, wie von uns gefordert, alle Schüler*innen das ermäßigte Schokoticket erhalten. Hilfsweise erwarten wir vom Land die Übernahme der Differenz zwischen dem ermäßigten Preis von 12€ und dem vollen Preis von 35 €. Die ergibt eine Summe von **10.352.208 €** (37.508 * 23 € * 12 Monate)

Die Einnahmen aus dem Semesterticket betragen bei 21.052 **Studierenden 7.975.339,68 €** (anhand der Zahlen für 2015). Hier sind prinzipiell noch die Zahlungen für den NRW-Teil des Tickets abzuziehen, aber auch hier fehlt eine Datengrundlage.

Das Potential der Erlöse aus einer Nahverkehrsabgabe beträgt nach unserer Schätzung:

Einnahmenskizze tabellarisch		
Einwohner*innen	Monatlicher Beitrag	Jahresertrag
Einkommen unter 900 € im Monat		
95.000 Personen	12 €/Monat	**13.680.000 €**
Sozialticketpauschale	18 €/Monat	**20.520.000** €
Einkommen zwischen 900 und 1500 € im Monat		
68.000 Personen	30 €/Monat	**24.480.000€**
Einkommen über 1500 € im Monat		
109.000 Personen	50 €/Monat	**65.400.000 €**
ohne Einkommen		
75.000 Personen		
davon 18.820 nicht schulpflichtig	0 €	0 €
davon 37.508 schulpflichtig	12 €/Monat	**5.401.152 €**
Ausbildungspauschale	23 €/Monat	**10.352.208 €**
davon 21.052 Studierende	31,57 €	**7.975.440 €**
= 347.000 Einwohner	Gesamt:	147.808.700 €

Berücksichtigt man, dass die Einwohnerzahl Wuppertal seit 2015 gestiegen ist, können die Einnahmen bei ca. 360.000 Einwohnern konservativ auf 150 Millionen Euro geschätzt werden.

Hinzu kommen aus den zusätzlichen Einnahmequellen:

Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten an Tagesgäste und Einnahmenverteilung VRR-Einpendler	?
Bußgelder Ruhender Verkehr	10.000.000 €
Stellplatzabgabe (volatil)[5]	Ca. 100.000 €
Parkplatzbewirtschaftung Stadt[6]	2.100.000 €
Parkplatzbewirtschaftung WSW	?
Pacht & Werbung WSW	?
Hotelticket[7]	669.960 €
Summe:	min. 12.869.960 €

Einnahmenschätzung:

Nahverkehrsabgabe	Ca. 150.000.000 €
Zusätzliche Einnahmequellen	Ca. 13.000.000 €
Summe: (gerundet)	**Ca. 163.000.000 €**

Da die Mehrzahl der Tickets ab dem entsprechenden Gültigkeitsdatum Bürgertickets sein werden, ist davon auszugehen, dass die bislang anfallende Umsatzsteuer auf der Kostenseite für die Nahverkehrs-abgabe entfällt.

[5] Auskunft Stadt Wuppertal vom 21.6.18
[6] Auskunft Stadt Wuppertal vom 21.6.18
[7] 1361 Hotelbetten laut Landesstatistik 2016 +500 im Bau, ergo 1861.Hier angenommen: 30 € / Bett / Monat. http://www.wz.de/lokales/wuppertal/500-neue-hotelbetten-fuer-wuppertal-1.2424612

Zwischenfazit:

Die Abschätzung des Potentials für ein Solidarisches Bürgerticket ergibt eine Summe von ca. 150 Millionen Euro aus der Nahverkehrsabgabe und zusammen mit zusätzlichen Einnahmequellen eine Summe von ca. 163 Millionen Euro, mit denen die Betriebskosten des ÖPNV finanziert werden können. Das ist ein Plus von ca. 13 Millionen Euro zum Status Quo (2017). Das bedeutet, dass der steuerliche Querverbund aufgelöst werden kann und mit Mehreinnahmen in signifikanter Höhe, der ÖPNV verbessert und seine ökonomischen, umwelttechnischen, städtebaulichen und gesellschaftlichen Vorteile für alle Einwohner*innen der Stadt Wuppertal verstärkt werden kann. Bevor dies näher skizziert wird, schildern wir im nächsten Kapitel unsere Erwartungen an einen spürbar verbesserten ÖPNV in Wuppertal.

VI. VERBESSERUNGEN IM ÖPNV-ANGEBOT

Die Einführung eines Solidarischen Bürgertickets soll eng verknüpft werden mit einer Verbesserung des Angebots. Wir wollen damit den erwartbaren, aber schwer abzuschätzendem Anstieg der ÖPNV-Nutzer*innen entgegen wirken und gleichzeitig den Gordischen Knoten zerschlagen, dass Menschen in Wuppertal den ÖPNV aufgrund fehlenden oder mangelhaften Angebots nicht nutzen wollen, während diese Nachfrage (vielleicht) gar nicht bewusst ist und stattdessen sogar das Angebot regelmäßig gekürzt wird. Die Erstellung eines verbesserten Angebots kann und soll auch unter Hinzuziehung von Instrumenten der Bürgerbeteiligung geplant werden. Die nötigen Investitionen für diese Angebotsausweitung sind von Bund und Land zu finanzieren.

Wir erwarten

- …. die Ausweitung des 20-Minuten-Taktes werktags von 19 Uhr auf 20 Uhr,
- … einen 20-Minuten-Takt an Samstagen zwischen 10 und 18 Uhr analog zu Werktagen,
- … die Ausweitung des Nachtbusnetzes auf alle Nächte,
- … eine umfassende Prüfung der Netzgestaltung und ggf. Neukonzeption. Das Liniennetz soll qualitative Direktverbindungen, gute Anschlüsse für schnelle Umstiege, einen hervorragenden Anschluss an den Schienenpersonenschnellverkehr (SPNV, Schwebebahn und S-Bahn) gewährleisten und ggf. durch Zusatzverkehre zusätzliche Kapazitäten in der morgendlichen Spitze gewährleisten.
    - z.B. … die Anbindung von Ronsdorf, Hahnerberg und Vohwinkel (Bf) durch einen Expressbus (Burgholz-Express),
    - z.B. … eine Verbesserung der Anbindung des Wuppertaler Nordens an die S-Bahn-Stationen Wülfrath-Aprath und Velbert-Rosenhügel/Neviges. Berücksichtigung der Einführung des RE 49 ab Dezember 2019,
- … eine unentgeltliche Fahrradbeförderung für Bürgerticket-Inhaber*innen,
- … eine beschleunigte Beförderung vor allem in Schwachlastzeiten durch die Abschaffung des „Kontrollierten Vordereinstiegs“,
- … Steigerung des Komforts in den Bussen durch den Einsatz von leisen, elektrisch angetriebenen Fahrzeugen mit Klimatisierung,
- … eine verbesserte Kommunikation von Störungen und Angebotsänderungen, Beschwerdemanagement, offensive Nutzung von Social-Media, Verspätungsmanagement
- … dass der Weg aus und in die Betriebshöfe als Linienfahrt gefahren wird.

Wir schlagen vor, den Umweltverbund stärker zusammen zu denken, vor allem im Hinblick auf den Radverkehr. In diesem Sinne können Fahrzeuge auf bestimmten oder neu zu schaffenden Linien mit Fahrrad-Anhängern ausgestattet werden, um die Südhöhen und die Nordbahntrasse miteinander zu verbinden.

Wir schlagen vor, an Bus und Eisenbahn/Schwebebahn-Knoten sowie an zentralen Stellen in Wohngebieten Mobilstationen einzurichten. Die Mobilstationen werden ausgerüstet mit Pedelec-Leihrädern, Unterstellmöglichkeit für Fahrräder, Car-Sharing-Fahrzeugen.

Wir schlagen vor, z.B. an bestimmten Mobilstationen an hochfrequentierten Buslinienhaltestellen, Schwebebahnstationen oder Bahnhöfen, On-Demand-Fahrzeuge zu stationieren, die auf Anforderung in einem definiertem Gebiet innerhalb der Betriebszeiten, ohne Aufpreis und ohne festgelegte Route Fahrgäste von der Mobilstation zu ihrem Ziel bringen. Das On-Demand-Fahrzeug muss einfach und unkompliziert, z. B. per App oder Telefon, buchbar sein. Wichtig erscheint uns ein verlässliches Angebot, das eine zügige Weiterfahrt ermöglicht, entweder nach Ankunft mit dem ÖPNV an der Mobilstation oder auf dem Weg zur Mobilstation.

Wir schlagen vor, das Haltestellenumfeld nach und nach zu verbessern, zum Beispiel durch die Nutzung von benachbarten Parkplätzen als Parklets.

VII. ANGENOMMENE EFFEKTE

Die Idee des Solidarischen Bürgertickets ist weder in Deutschland noch woanders auf der Welt nach den uns vorliegenden Informationen umgesetzt worden, auch wenn es ähnliche Ansätze schon gab, z.B. mit Kurtaxen oder steuerfinanzierten Nulltarifen wie in Hasselt (BE) und Tallin (EST). Wir fordern daher einen zweijährigen, wissenschaftlich begleiteten Modellversuch. In dieser Phase soll das Solidarische Bürgerticket von Bund, Land und EU gefördert werden. Am Ende der Projektphase sollen die Bürger*innen der Stadt per Ratsbürgerentscheid über eine Beibehaltung, Modifikation oder Abschaffung des Bürgertickets entscheiden können.

Die Bürgerticket Initiative Wuppertal erwartet folgenden Effekte im Falle der Einführung des bislang skizzierten Solidarischen Bürgertickets:

A. Ökonomie:

Angenommen, der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ermittelte „Nutzen des ÖPNV in Ballungsraum und Stadtverkehr“ liegt auch in Wuppertal beim 4,2 bis 4,4fachen der investierten Mittel[8], liegt der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Solidarischen Bürgertickets (Aufwand = 163 Mio. €) bei mindestens **648 Mio. €** Dieser Wert kommt der Stadt Wuppertal und ihren Bürger*Innen zu gute.

Durch den Entfall des steuerlichen Querverbundes wird aus dem bisherigen Defizit der WSW mobil GmbH ein Gewinn der WSW in Höhe von ca. 50 Mio. €. Diese Summe soll dazu eingesetzt werden, die WSW konkurrenzfähig zu machen, Energiepreise zu senken und in den städtischen Haushalt investiert werden. Sofern es sinnvoll ist, kann das Modell des steuerlichen Querverbundes auch mit anderen, weniger kostenintensiven Sparten, z.B. den städtischen Schwimmbädern, fortgeführt werden. Der städtische Haushalt wird dadurch dauerhaft entlastet und die Stadt Wuppertal kann endlich wieder in ihre Zukunft investieren.

Durch eine Steigerung des Anteils des ÖPNV an den Verkehrswegen (Ziel = 33%) wird der städtische Haushalt im Bereich des Unterhalts für Straßen und Verkehr entlastet. Über die Höhe ist uns keine seriöse Schätzung möglich.

Durch eine Senkung der Kosten für bedürftige Menschen und durch die Heranziehung per Nahverkehrsabgabe wird es in Wuppertal weniger Schwarzfahrer*innen geben.

B. Umwelt

Die Effekte auf die Umwelt sind natürlich abhängig von der Umsetzung des Bürgertickets und können durch begleitende Maßnahmen gesteigert oder vermindert werden. Das Solidarische Bürgerticket wird

[8] Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, S. 71. https://www.vdv.de/finanzierungsbedarf-des-oepnv-bis-2025.pdfx?forced=true

nachweisbare Effekte im Bereich des Klimaschutzes (CO_2-Emissionen), der Luftqualität (NOx und Feinstaub) und dem Flächenverbrauch haben.

Wir gehen davon aus, dass das Solidarische Bürgerticket das Potential hat, die CO_2-Emissionen in Wuppertal um 16-20% zu senken. Das ist besonders bemerkenswert, weil seit 1990 im Verkehrssektor in Deutschland keine einzige Tonne CO_2 eingespart werden konnte.

Außerdem können Stickstoffoxidemissionen (NOx) in Höhe von 7-20% weniger emittiert werden und 17-29% weniger Partikelemissionen (Feinstaub).[9]

Die Verlagerung von PKW-Verkehr auf den ÖPNV ermöglicht die Nutzung von Parkflächen durch die Umwelt, sei es menschlicher Aufenthaltsraum oder natürlicher Lebensraum, z.B. für Straßenbäume, die das Lokalklima in den Straßenzügen zum Positiven verändern.

C. Stadt & Gesellschaft

Durch einen erhöhten Anteil des ÖPNV – und idealer Weise auch des gesamten Umweltverbundes – an den Verkehrswegen, durch eine stetige Modernisierung und Dekarbonisierung der Busflotte wird der Anteil der Stickoxide, des Feinstaubs und des CO_2-Ausstoßes massiv gesenkt. Die Luft in unserer Stadt wird gesünder, angenehmer und die Menschen werden länger leben. Wir verhindern einen lebensfeindlichen Anstieg der Erderwärmung durch den Klimawandel in Verbindung mit anderen Maßnahmen des Klimaschutzes.

Durch weniger Flächenverbrauch bei einer verstärkten Nutzung des ÖPNV werden bisher vom Verkehr genutzte Flächen in der Stadt frei für eine umweltfreundlichere, lebenswertere Nutzung, sei es als Raum für die Natur (z.B. für Stadtbäume), für Cafés, als Spiel- und Ruheflächen, als Begegnungsraum in den Vierteln unserer Stadt und zum Abstellen von Fahrrädern.

Weniger geparkter Individualverkehr macht unsere Straßen sicherer, gerade für die Kinder in unserer Stadt. Bessere Sichtverhältnisse, weniger Stress und Investitionen in die Verkehrssicherheit sollen dafür sorgen, dass in unserer Stadt niemand mehr im Straßenverkehr sterben muss. (Vision Zero)

Wir erwarten, dass ein erfolgreich umgesetztes Modellprojekt in Wuppertal zahlreiche Nachahmer finden wird und damit die hier dargelegten Effekte noch potenziert werden – und die Nutzer*innen des Wuppertaler Bürgerticket in vielen Städten den ÖPNV kostenfrei nutzen können, wenn Bürgertickets städteübergreifend gegenseitig anerkannt werden.

[9] Waluga, Gregor: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr, Nutzen – Kosten – Klimaschutz, München 2017, S. 185.

Ein Verlagerungseffekt von Fußgänger, Rad und PKW wird es geben, allein die Höhe ist schwer zu schätzen. Wir schätzen, dass es Verkehrsverlagerungen auf den ÖPNV in Höhe von 25 % vom PKW, 5% vom Fußverkehr und 10 % vom Radverkehr geben wird.

Insgesamt wäre das eine Verlagerung von ca. 30 % zum ÖPNV.[10] Der ÖPNV könnte dann in Zukunft ein Drittel aller Wege stellen. Wir erwarten, dass der mit dem ÖPNV auch der Umweltverbund gestärkt wird, sodass auch Rad- und Fußverkehr zusammen ein weiteres Drittel der Wege stellen können.[11] Hinzu kommt langfristig eine Sozialisation der mit dem Bürgerticket aufwachsenden Generation, für die das Solidarische Bürgerticket von Anfang an zu Ihrem Leben und Ihrer Zukunft gehören wird.

Der PKW wird in weiten Teilen Wuppertals überflüssig sein, in den Fällen, in denen er notwendig ist, kann der Verkehr elektrisch betrieben werden.

D. Solidarität

Im Name des Bürgertickets steht das Wort „Solidarisch“ ganz bewusst an erster Stelle. Das Prinzip wurde bereits erläutert, aber natürlich stehen dem auch zwei ganz entscheidende Effekte gegenüber. Das Solidarische Bürgerticket ermöglicht Mobilität für alle Einwohnenden in Wuppertal. Das bedeutet nichts Geringeres als die Teilhabe an allen gesellschaftlichen Aktivitäten für Rentner*innen, Arbeitslose und wirtschaftlich schwache Menschen. Wir schließen diese nicht von der Mobilität aus, sondern schließen sie ein. Mobilität bedeutet Arztbesuche, Amtsgänge, Teilnahme an Bürgerbeteiligungsformaten, Freizeitaktivitäten und Anreise zu Bildungsstätten wie der Volkshochschule und der Junior Universität. Mobilität bedeutet Verwandtenbesuche, Krankenbesuche, Arbeitswege, die Wahrnehmung von Praktika und der Besuch von Veranstaltungen aller Art. Mobilität bedeutet auch Konsum und Inanspruchnahme von Dienstleistungen in Wuppertal. Darüber hinaus bedeutet Solidarität für uns, unseren Kindern und Kindeskindern eine lebenswerte, klimaschützende und nachhaltige Stadt als Lebensraum zu hinterlassen. Wir wollen eine kindergerechte Stadt.

[10] Waluga, S. 157.

[11] Reutter, O.; Rudolph, F.; Koska, T. (2016): Von der Auto-Stadt zu einer Stadt des Umweltverbunds : zehn Leitlinien zur Verkehrswende in Wuppertal ; ein Impulspapier. In: Impulse zur Wachstumswende Nr. 9 der Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Wuppertal. 2016. Online im Internet: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/6326

VIII. STATEMENTS

Wir haben diejenigen, die im Austausch mit uns das Konzept und Ideen für das Solidarische Bürgerticket entwickelt haben, um einen kurzen Satz zu diesem Konzept gebeten. In vielen Fällen ist es aber mehr geworden. Wir freuen uns über die zahlreichen positiven Rückmeldungen.

„Ich befürworte das solidarische Bürgerticket, weil es ein großer Schritt in Richtung ökologische, ökonomische und nachhaltige Mobilität ist. Es ist im Angesicht der drohenden Dieselfahrverbote ein wichtiger Baustein für eine unvermeidbare Mobilitätswende und gibt im Sinne des Rechts auf Teilhabe allen die Möglichkeit der barrierefreien Mobilität."

Alexandra Bäcker
Mitglied der Projektgruppe für den Mobilen Arrenberg

„Wuppertal ist mit seiner Schwebebahn seit über hundert Jahren ein wegweisendes Vorbild für öffentlichen Nahverkehr. Dieser Vorbildfunktion kann man durch die Einführung eines Bürgertickets nun wieder gerecht werden und zeigen, dass in Wuppertal immer noch ÖPNV-Zukunft geschrieben wird."

David J. Becher
für den Vereinsvorstand des Utopiastadt e.V.

„Die bisherige Finanzierung des ÖPNV stößt absolut an ihre Grenzen, deswegen wird es Zeit, über neue Finanzierungsmodelle offen zu diskutieren. Ich finde die Idee des Solidarischen Bürgertickets in diesem Zusammenhang reizvoll, weil sie ein transparentes und einfach nachvollziehbares Instrument darstellt. Entscheidend wird die Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz sein und dabei spielt sicherlich die gute ÖPNV - Versorgung eine entscheidende Rolle. Hier sehe ich aber für die Zukunft Lösungsmöglichkeiten, die auch durch On-Demand Verkehre geprägt sein werden."

Dietmar Bell, MdL
Wissenschaftspolitscher Sprecher der SPD-Fraktion
Aufsichtsratsvorsitzender Wuppertaler Stadtwerke AG

„Im Jahr 2017 entfielen von den rund 905 Mio.t THG-Emissionen in Deutschland etwa 171 Mio. t auf den Verkehr. Um diesen Anteil drastisch zu senken, muss der (Personen-)Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher gestaltet werden. Die Förderung des ÖPNV und der Nahmobilität, z.B. in Form eines Solidarischen Bürgertickets und eines ausgebauten ÖPNV-Netzes , stellt hierbei einen wesentlichen Handlungsstein dar, der sich ideal durch eine Förderung des Radverkehrs, z.B. durch kostenlose Fahrradmitnahme, Carsharing und Umstieg auf Elektromobilität ergänzen lässt. Auf diesem Weg werden nachweisbare Effekte zur Minderung von Treibhausgasen, Lärm und Schadstoffen erzielt, Staus und Flächenverbräuche reduziert und so deutliche Beiträge zum Klimaschutz geleistet."

Cathrin Campen
EnergieAgentur.NRW
Klima.Netzwerkerin im Regierungsbezirk Düsseldorf
Bergisches Städtedreieck und Kreis Mettmann

„Der Deutsche Kinderschutzbund OV Wuppertal e.V. würde die Einführung eines Solidarischen Bürgertickets sehr begrüßen! Denn Kinder haben laut der UN- Kinderrechtskonvention u.a. das Recht

auf Gleichbehandlung und Schutz vor Diskriminierung unabhängig von Religion, Herkunft und Geschlecht und das Recht auf Freizeit, Spiel und Erholung.

*In Wuppertal wächst inzwischen fast jedes dritte Kind in Armut auf. Und wie wir alle wissen, birgt dies viele Risiken für die Kinder. Deshalb sind wir sehr dankbar für jeden kleinen Baustein, der die betroffenen Kinder und ihre Familien unterstützen kann. Wir erleben immer wieder bei den Familien, mit denen wir Kontakt haben, dass deren Mobilität sehr eingeschränkt ist. Ein Solidarisches Bürgerticket hilft allen Wuppertaler*innen, sich flexibel zu bewegen und dass zu einem für alle vertretbaren Preis. Schulkinder kommen schnell und sicher zur Schule, auch wenn sie keinen Anspruch auf das Schülerticket ihrer Schule haben.*

Sie können nachmittags ihren Hobbys nachgehen, egal wo diese im Stadtgebiet angeboten werden. Eltern können ihre Kinder dabei begleiten, falls dies notwendig und gewünscht ist. Auch stellt es kein Problem mehr dar Ärzte, Therapeuten oder Beratungsstellen im Stadtgebiet aufzusuchen, was aktuell häufig, aufgrund fehlenden Geldes für Fahrkarten, nicht passiert. So werden dringend benötigte Hilfeangebote nicht genutzt und Probleme dadurch noch verstärkt. Auch Ausflüge am Wochenende sind mit einem solidarischen Bürgerticket viel leichter möglich und helfen dabei, dass auch arme Familien sich entspannen können und gemeinsam viele schöne Erfahrungen sammeln können. Wie Sie sehen, viele gute Gründe das Solidarische Bürgerticket zeitnah in Wuppertal einzuführen!“

Deutscher Kinderschutzbund OV Wuppertal e.V.

„Der Kreissynodalvorstand unseres Kirchenkreises begrüßt und befürwortet die Richtung und die verfolgten Ziele des Konzeptentwurfes sehr. Die „Bewahrung der Schöpfung“ liegt uns am Herzen. Die Impulse des Wuppertal Instituts und mancher anderer zu einer Kultur nachhaltiger Teilhabe, zu Eigenwirksamkeit und ganzheitlichem Verständnis von Wohlstand entsprechen ganz diesem Anliegen. Sie entsprechen unserem Glauben, dass Gott zu einer „Transformation für das Leben“ ermutigt und bewegt. Konzepte wie das Ihre für das Solidarische Bürgerticket sind wichtige Schritte in diese Richtung!

Der Kreissynodalvorstand unterstützt die Idee und den Konzeptentwurf des Solidarischen Bürgertickets. Eine Umsetzung der Idee auf der Basis Ihres Konzeptes halten wir für wichtig und zukunftsweisend!“

Ilka Federschmidt
Superintendentin der evangelischen Kirche Wuppertal

*„Als Radverkehrsverband stehen wir hinter der Einführung eines solidarischen Bürgertickets. Gerade die unentgeltliche Fahrradbeförderung für Bürgerticket-Inhaber*innen bietet die Chance den multimodalen Verkehr in Wuppertals DNA einzuweben. Die Möglichkeit kurze steile Streckenabschnitte, wie beispielsweise auf die Nord- und Südhöhen, per Schnellbus oder Seilbahn zurückzulegen, wird Wuppertal als Fahrradstadt deutlich voran bringen.“*

Christoph Grothe
IG Fahrradstadt Wuppertal

„Das Solidarische Bürgerticket ist ein radikaler, aber notwendiger Beitrag zur Realisierung des nachhaltigen Verkehrsverbundes.“

Tobias M. Freitag
Mobile Quartiere Wuppertal

„Das Bürgerticket ist eine große Chance zur Teilhabe. Stadtleben ist an verschiedenste Orte gebunden. Die Erreichbarkeit dieser Orte für alle sicher zu stellen sollte eines der zentralen Anliegen von Stadtentwicklung sein.“

Christian Hampe
Geschäftsführer Utopiastadt gGmbH

„Ich beobachte seit 1993 - anfangs sehr kritisch - das umlagenfinanzierte ÖPNV-Ticket für die junge Bildungselite, kurz das Studententicket. Sein Erfolg im vergangen Vierteljahrhundert hat mehr als überzeugt und lässt die Frage aufkommen "warum nur für wenige und nicht für alle?" Insbesondere weil heute schon fast alle zur Finanzierung des ÖPNV heran gezogen werden, ohne daß sie dafür eine Fahrtberechtigung erhalten. Neben dieser würden durch ein solidarisches Wupperticket auch alle von der Entlastung des Verkehrsraums und der Stadtkasse (Straßenunterhaltung) profitieren. Zudem wäre ein solidarisches Wupperticket auch zukunftsfähig, denn es könnte ja nicht nur für Busse und Bahnen sondern auch für on-demand-Verkehre, wie sie durch autonom fahrende Fahrzeuge möglich würden, Anwendung finden und so heute nicht oder nur schlecht bediente Stadtgebiete anbinden.“

Arnim v. Herff
Schriftführer der Wählergemeinschaft für Wuppertal

„Die Mobilitätswende in unseren urbanen Räumen hat bereits begonnen und sie wird in den kommenden 10-15 Jahren revolutionär sein. Alles wird sich verändern. Der Antrieb wird elektrisch, der menschliche Fahrer gegen einen Algorithmus und Roboter getauscht und am Ende der Eigentümer eines Mobils nicht mehr wir, sondern der Betreiber des „Schwarms“ sein. In diesem Zeitalter der „Schwarmmobilität“ werden ÖPNV und Individualverkehr in einem Schwarm von autonom fahrenden Elektromobilen verschmelzen. Und wir nutzen diese auf Knopfdruck jederzeit. Eine „Tür zu Tür“ Mobilität, wie wir sie bereits in 5-10 Jahren erleben werden, die unglaublich sicher, kostengünstig, sauber, effizient und komfortabel sein wird. Aber was können wir heute tun, um jetzt schon die Mobilität in unseren Städten zu verbessern, die Umwelt zu entlasten und der geteilten „Schwarmmobilität“ näher zu kommen? Ein gut ausgebauter ÖPNV der über ein sogenanntes Bürgerticket solidarisch finanziert wird und damit alle relevanten gesellschaftlichen Akteure mit einbindet, wäre eine interessante Zwischenlösung. Allerdings sollte unbedingt auf Investitionen in langlebige und unflexible Infrastrukturen, wie z,b. eine Seilbahn, verzichtet werden, da diese nie mehr so lange genutzt werden könnten um eine solche Investition zu rechtfertigen.“

Jörg Heynkes
Unternehmer
Vizepräsident der Bergischen Industrie- und Handelskammer
Regionalvorstand des Landesverband Erneuerbare Energien NRW

„Kein Verkehrsmittel in der Stadt ist so flexibel wie die Kombination aus ÖPNV und Fahrrad. Ein Bürgerticket könnte bei ausreichenden Kapazitäten viele Menschen tatsächlich zum Umstieg bewegen, weil die Flexibilität sogar die des eigenen PKW erreicht.“

Lorenz Hoffman-Glaubig
Vorsitzender des ADFC Wuppertal/Solingen

„Die dringend notwendige Verkehrswende kann nur als gesellschaftliches Gemeinschaftsprojekt gelingen und nur mit einer sicheren Grundfinanzierung. Das solidarische Bürgerticket ermöglicht zukunftsfähige Mobilität mit attraktivem ÖPNV und Teilhabe aller.“

Dieter Hofmann
Kompetenznetz Bürgerhaushalt

„Das solidarische Bürgerticket ist eine ebenso kreative wie gewagte Idee. Solidarität ist ein Ideal der katholischen Soziallehre, die das Denken und Handeln der Bürgerinnen und Bürger neu herausfordert. Sie ist der Kitt, der die Gesellschaft zusammenhält. Die Idee des solidarischen Bürgertickets macht deutlich, dass Solidarität mehr ist als eine bloße Theorie.“

Dr. Werner Kleine
Pastoralreferent der Katholischen Citykirche

„Das solidarische Bürgerticket ist für unser Verständnis für eine Gesellschaft, die zukunftsweisend gut miteinander umgehen will, ein richtiger Ansatz. Wir freuen uns, dass wir bei der Planung mit dabei sein durften und wünschen uns eine baldige Umsetzung.“

Sabine Nagl
Koppauf! Wuppertaler Initiative für nachhaltige Entwicklung e.V.

*„Das Bürgerticket ist eine hervorragende Chance nachhaltige Mobilität für alle Bürger*innen zu sichern und eine langfristige Finanzierung des ÖPNV zu gewährleisten.“*

Anja Liebert,
Fraktionsvorsitzende von Bündnis ´90/Die Grünen
im Rat der Stadt Wuppertal

*„Das solidarische Bürgerticket für Wuppertal sieht die BUND Kreisgruppe Wuppertal als Teil einer nachhaltigen Lebensweise mit integrierter Infrastrukturplanung und als machbare Alternative zum „Weiter so.“ Da ein barrierefreier Zugang zu Mobilität eine der Grundlagen zur Teilhabe aller Bürger*innen an der Gesellschaft ist, begrüßt auch die BUND Kreisgruppe Wuppertal ausdrücklich die Initiative für ein solidarisches Bürgerticket in Wuppertal. Das solidarische Bürgerticket bewegt! In die Projektskizze sind insbesondere wichtige Aspekte auch zu ökologischer und sozialer Gerechtigkeit eingeflossen. Die Erprobungsphase kann eingeleitet werden, um auch die Mobilitätswende voranzubringen!“*

Jörg Liesendahl und Beate Petersen
BUND Kreisgruppe Wuppertal

„Ich befürworte das Bürgerticket sehr, weil ich die Nutzung von Bus und Bahn für äußerst wichtig halte. Ich habe mein Auto abgeschafft. Gleichzeitig bin ich überzeugt davon, dass viele Menschen davon Gebrauch machen werden, wenn jeder das Ticket nutzen kann. Die Folge wird hohe Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sein und die Straßen werden von Autos befreit und die Luft wird besser in den Städten.“

Christine Nordmann
Neue Arbeit - Neue Kultur Bergische Region e. V.

*„Das solidarische Bürger*innenticket ist ein lange überfälliger Schritt, um den ÖPNV in Wuppertal zukunftsfähig zu machen. Es wird Zeit, die großen Projekte beim Klimaschutz anzupacken, wenn wir es schaffen wollen, dass das wichtige 1,5°C-Ziel eingehalten werden kann. Nur so kann der Klimawandel in einem nicht-lebensgefährdenden Rahmen gehalten werden. Der solidarische Aspekt des Bürger*innentickets gestaltet die Mobilität in Wuppertal inklusiver und ermöglicht mehr Menschen gesellschaftliche Teilhabe. Die Staffelung nach Einkommen und die Ermäßigungen für z.B. die Schüler*innen sorgen dafür, dass umfassende Mobilität keine Frage des sozialen Status mehr ist - eine mehr als begrüßenswerte Entwicklung. Dazu kommt, dass sich der verbreiterte Zugang zu Mobilität und die durch das Bürger*innenticket mögliche Verbesserung des ÖPNV, auch und gerade in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, Forderungen erfüllt, die wir als Grüne Jugend Wuppertal schon lange an den ÖPNV in Wuppertal stellen. Zudem würde ein Bürger*innenticket in Wuppertal unsere Vision einer Autofreien Innenstadt gut ergänzen, wenn nicht sogar zu deren Ermöglichung beitragen.*

*Bemerkenswert ist auch die Idee der städteübergreifenden Anerkennung von Bürger*innentickets, da dies den Mobilitätsradius der Wuppertaler*innen drastisch erhöhen kann und den Mobilitätsgewohnheiten eher entspricht als das momentane Klein-Klein der Verkehrsverbünde. Dadurch könnte man beispielsweise auch die A46 entlasten, da gerade Pendler*innen so die Vorteile des ÖPNV leichter nutzen können.“*

Liliane Pollmann
Grüne Jugend Wuppertal

„Ein Bürgerticket als „Semesterticket für Alle“ ist ein innovatives, einfaches und solidarisches Tarifmodell für den Öffentlichen Personennahverkehr einer Stadt. Nach wissenschaftlichen Arbeiten am Wuppertal Institut lassen sich dafür deutliche Potenziale erwarten für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Busse und Bahnen. Daraus lassen sich beachtliche Gewinne erhoffen: zur Minderung der Treibhausgasemissionen, zur Senkung der Luftschadstoffbelastung und zur Stärkung der Stadtqualität. Nun kommt es darauf an, dieses neue Konzept in der ersten Stadt in Deutschland zu erproben - zum Beispiel in Wuppertal.“

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

„Die Finanzierung des ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr muss dauerhaft gesichert werden. Das solidarische Bürgerticket ist dafür ein innovatives Instrument, das viele positive Wirkungen erwarten lässt. Deshalb sollte es in einem Modellprojekt erprobt und wissenschaftlich begleitet werden.“

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter
Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
Bergische Universität Wuppertal

„Die Kunst der nachhaltigen Zukunftsgestaltung benötigt gut durchdachte Experimente und „Reallabore“. Der vorliegende Entwurf eines Bürgerticket-Konzeptes für Wuppertal hat eine ernsthafte Debatte in der Stadt verdient. Er könnte Wuppertal zu einer deutschen Modellstadt auch für innovative Verkehrspolitik machen.“

Prof. Dr. Uwe Schneidewind
Präsident und wissenschaftlicher Geschäftsführer des
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

„Die Bürgerticket Initiative Wuppertal hat mit dem Konzept für ein Solidarisches Bürgerticket eine Alternative zur bisher gängigen Praxis der Querfinanzierung im WSW-Verbund vorgelegt. Die sehr dezidierte Rechnung zeigt auf, dass ein abgabenfinanziertes Ticket eine ökologische und vor allem auch volkswirtschaftliche Alternative sein kann. Als Akteure im Quartier mit dem Blick auf die Menschen in der Nachbarschaft können wir erkennen, dass mit dem Solidarischen Bürgerticket eine sozial orientierte Lösung priorisiert wird, die sich zudem für mehr Lebensqualität und die Umsetzung einer Verkehrswende verschrieben hat, ohne die Mobilitätsbedarfe der Menschen im Quartier zu vernachlässigen. In diesem Sinne ist unser Vorschlag für ein quartiersbezogenes Ticket für die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt, das Nordstadt-Ticket, als Weg hin zu einem Bürgerticket für ganz Wuppertal zu verstehen. Hallo WSW und Stadt Wuppertal ... es kann kein "weiter so wie bisher" geben. Verkehrswende jetzt!“

Gaby Schulten und Thomas Weyland
Aktive in der Initiative „Mobiler Ölberg“

„Das Ziel von ProBahn ist die nachhaltige Stärkung des ÖPNV. Wir können daher dem vorliegenden Papier uneingeschränkt zustimmen. Die Preisgestaltung und Tarifintegration ist so sorgfältig gewählt, dass unzumutbare Belastungen einzelner Personengruppen oder eine Kannibalisierung des Regeltarifs weitgehend vermieden werden. Wir wollen aber darauf hinweisen, dass es nicht genügt, die Mehreinnahmen aus dem Bürgerticket für eine Verdichtung des von einer unzureichenden Betriebsqualität geprägten Busverkehrs einzusetzen. Parallel zu einem Bürgerticket brauchen wir auch Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV. Z.B. zur Beschleunigung der Hauptachsen, Elektrifizierung des Busbetriebs oder Einrichtung neuer S-Bahn-Stationen. Das gleiche gilt für die Einführung flexibler Bedienungsformen abseits der Hauptachsen und deren deutlichen Ausbau, sobald autonomes Fahren im ÖPNV zugelassen ist. Es ist nun an der Politik, hier auch einmal Mut aufzubringen.“

Axel Sindram
ProBahn Bergisches Land

„Die Überlegungen zur Einführung eines Bürgertickets sind ein beachtenswerter Beitrag zur Fragestellung, die sich u. a. aus der dauerhaften Finanzierung des ÖPNV ergibt.

Die Frage, inwieweit ein Bürgerticket zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNVs und damit auch zum Klimaschutz beitragen kann, ist ebenfalls beachtenswert. Vor dem Hintergrund der gravierenden Entwicklungsschübe in allen Mobilitätssektoren und der Akzeptanz eines Bürgertickets setzen wir auf eine breit angelegte Diskussion dieses Themenkomplexes.“

Sedat Ugurmann
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion

„Ich unterstütze das Bürgerticket, für saubere Luft und mehr Raum zum Leben und Radfahren auf Wuppertals Straßen!“

Stephanie Walter
Greenpeace Wuppertal

„Öffentliche Verkehrsmittel sind die umweltschonendere und sicherere Alternative zum Autofahren. Sie sind notwendig, um in Städten große Verkehrsmengen bewältigen zu können und in weniger dicht besiedelten Gebieten die Grundmobilität für Menschen ohne eigenes Auto sicherzustellen. Darüber hinaus ersparen bei guter Auslastung Busse und Bahnen der Umwelt Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Um diese Vorteile auszuspielen, müssen mehr Menschen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr bewegt werden.

Der VCD nimmt sich auch dem gegenwärtig wieder stärker diskutierten Finanzierungsinstrument »ÖPNV zum Nulltarif« an. Pauschal kostenfrei ist sachlich zu prüfen. Sinnvoll erscheint die Finanzierung des ÖPNV über eine kommunale Nahverkehrsabgabe. Sie kann in Anbetracht der in die Krise geratenen klassischen ÖPNV-Finanzierung in Deutschland eine sinnvolle Ergänzung der Finanzierungsinstrumente sein.

Durch eine Verkehrsverlagerung in den Zentren auf den ÖPNV können die Abgaswerte in den Innenstädten konsequente beeinflusst werden. Zusätzlich werden Flächen für die Städtische Entwicklung wieder freigegeben.

Ohne Straßenleben keine Lebensqualität in der Stadt. Der VCD macht sich daher für die Rückeroberung der Straße stark. Dafür braucht es mehr Platz für Fußgänger und Radfahrerinnen, neues Straßendesign wie Shared Space und ein niedrigeres Tempo. Straßen für Menschen orientieren sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmern und schaffen die Basis für lebenswerte Städte.“

Zusammengetragen von Jörg Werbeck
für den VCD - Regionalverband Bergisches Land e.V.

„Mit dem "Solidarischen Bürgerticket" ist eine neue Kultur der Mobilität möglich. Öffentlicher Personennahverkehr ist umweltverträglich. Ein deutlicher Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV wird zur Luftverbesserung in unserer Stadt beitragen. Ein für Alle zugänglicher Verkehr führt zu mehr Lebensqualität. Mobilität ist ein Menschenrecht. Deshalb muss sie auch für Menschen mit geringem Geldbeutel gewährleistet werden.“

Gerd-Peter Zielezinski
Fraktionsvorsitzender Die Linke
im Rat der Stadt Wuppertal

Wenn Sie uns auch ein Statement pro Bürgerticket zukommen lassen wollen, veröffentlichen wir das gerne auf unserer Homepage: www.buergerticket-wuppertal.de

Kontakt: info@buergerticket-wuppertal.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3699

A11, A02

VDV Nordrhein-Westfalen

1. März 2021

Stellungnahme des VDV NRW „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“

Schriftliche Anhörung von Sachverständigen
durch den Verkehrsausschusses
zum
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/10628

Vorbemerkung

Unseres Wissens gibt es aktuell und absehbar in der Stadt Wuppertal keine politische Mehrheit, die die Umsetzung eines „solidarischen Bürgertickets“ unterstützt. Deshalb sind die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich hypothetischer Natur und beziehen sich auf das Grundkonzept dieses „Bürgertickets“.

Zur Ausgangssituation

Im Antrag wird zutreffend darauf hingewiesen, dass der ÖPNV ein strukturell defizitäres Geschäftsmodell hat. Er kann seine Investitionen nicht aus eigener Kraft erwirtschaften. Ergänzend sind öffentliche Zuschüsse notwendig, die von verschiedenen staatlichen Ebenen gewährt werden. Problematisch ist dieser Ansatz deshalb, weil diese Investitionszuschüsse in aller Regel nur projektbezogen gewährt werden. Faktisch müssen sie für jede Gruppe von Investitionsvorhaben neu verhandelt werden. Daraus resultiert eine vergleichsweise geringe Innovationsgeschwindigkeit. Dieses Problem muss gerade vor dem Hintergrund der klimapolitischen Maßnahmen der Bundesregierung grundsätzlich gelöst werden. Die Landesregierung hat bereits vielversprechende allgemeinere Förderprogramme wie für die Erneuerung der kommunalen Schieneninfrastruktur auf den Weg gebracht.

Hiervon zu trennen ist die Frage, welches Leistungsangebot im ÖPNV sinnvollerweise vorzuhalten ist. Der Landesgesetzgeber hat sich entschieden, die Entscheidung über diese Frage auf der kommunalen Ebene anzusiedeln. Daraus folgen naturgemäß quantitative und qualitative Unterschiede im ÖPNV-Angebot; solche Unterschiede sind der kommunalen Selbstverwaltung immanent. Wenn landesseitig von einzelnen Kommunen ein stärkeres Engagement im ÖPNV erwartet wird, sollten die Vorgaben im ÖPNVG NRW präzisiert werden.

Zum Grundprinzip des Bürgertickets

Nach unserem Verständnis sollen nach dem Vorschlag für ein „solidarisches Bürgerticket“ alle Einwohner der Stadt Wuppertal eine Fahrtberechtigung für öffentliche Verkehrsmittel erhalten. Im Gegenzug erhöbe die Stadt Wuppertal eine finanzielle Leistung von bis zu 50 € je Einwohner und Monat. Die Höhe des Betrages soll von verschiedenen Faktoren wie Einkommen, Alter und Erschließungsqualität durch den ÖPNV abhängig gemacht werden. Wirtschaftlich sollen also die Kosten des städtischen Verkehrsunternehmens WSW mobil GmbH gegen eine Fahrtberechtigung auf alle Einwohner umgelegt werden. Im Idealfall würden darüber hinaus zusätzliche Mittel für eine nicht näher spezifizierte Leistungsausweitung generiert.

Reduziert man dieses Vorgehen auf seinen Kern, findet lediglich eine Umverteilung statt. Eigentlich notwendige (Investitions-) Mittel sind offensichtlich nicht zu erwarten. Es sollen die Nichtnutzer des

ÖPNV die Bestandskunden subventionieren. Dies halten wir aus grundsätzlichen Überlegungen für problematisch. Die Finanzierung staatlicher Aufgaben erfolgt grundsätzlich über Steuern. Die Bemessungsgrundlagen des Steueraufkommens sind wesentlich breiter und damit gerechter. Für das „solidarische Bürgerticket" soll jedoch nur auf das Einkommen Bezug genommen werden. Nach Ansicht des VDV sollte die Subventionierung der ÖPNV-Nutzung aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert werden. Beispielsweise über die Grundsteuer könnten die Gemeinden bereits heute ohne Änderung etwaiger gesetzlicher Vorschriften zusätzliche Mittel für den ÖPNV generieren. Da die Tarifhoheit im ÖPNV faktisch bei den Kommunen liegt, wären auch die hier in Rede stehenden Modelle auf diesem Wege vergleichsweise einfach umsetzbar.

Es gibt sicherlich gute Gründe, die Bestandskunden des ÖPNV weiter zu subventionieren. Schließlich wird der motorisierte Individualverkehr durch die Pendlerpauschale oder die Dienstwagenbesteuerung in volkswirtschaftlich und ökologisch fragwürdiger Art und Weise subventioniert. Sinnvoller wäre es jedoch nach Ansicht des VDV, diese Subventionstatbestände zurückzufahren, anstatt ihnen einen weiteren hinzuzufügen.

Der VDV NRW stellt sich allerdings nicht generell gegen besondere Finanzierungsregelungen für den ÖPNV, im Gegenteil. Es wäre durchaus sinnvoll, zweckgebunden zusätzliche Mittel für den ÖPNV im Wege eines rechtlich näher auszugestaltenden Umlageverfahrens zu erheben. Allerdings sollten mit diesen Mitteln dann nicht Bestandskunden und weitere Nutzergruppen subventioniert werden, sondern vielmehr notwendige Investitionen für den Ausbau des Systems finanziert werden.

Zur Lenkungswirkung des Bürgertickets

Implizit gehen die Initiatoren des „solidarischen Bürgertickets" offensichtlich davon aus, dass der Preis das entscheidende Hemmnis für die Nutzung des ÖPNV sei. Diese Grundannahme deckt sich nicht mit den Erkenntnissen der Marktforschung. Sowohl für Bestandskunden als auch für Nichtnutzer hat der Preis eine nachrangige Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl. Mit anderen Worten: Der Preis wird allgemein als angemessen betrachtet. Eine aktuelle Marktforschung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg belegt, dass nur für jeden zehnten Nichtnutzer der Preis ein wichtiger Aspekt für die Verkehrsmittelwahl ist. Nicht viel anders verhält es sich bei den Nutzern des ÖPNV. Hier ist nur für 16 % der Fahrgäste der Preis der wichtigste Aspekt. Entscheidend sind vielmehr Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit. Für diese Faktoren liefert das „solidarische Bürgerticket" keine Verbesserungen. Es spricht also vieles dafür, dass dieses die beabsichtigte Lenkungswirkung nicht erreichen würde.

Vielmehr wären kontraproduktive Effekte zu erwarten. Trotz seiner Umweltfreundlichkeit verursacht der ÖPNV Emissionen. Stünde nunmehr jedem Einwohner eine Fahrtberechtigung zur Verfügung, ist absehbar, dass für Wege, die bisher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, der ÖPNV genutzt würde. Darüber hinaus würden in nicht unerheblichen Maße neue Verkehre induziert. Hierfür wären zusätzliche Ressourcen erforderlich, die im Modell offensichtlich nicht abgebildet sind.

Kritisch zu hinterfragen ist auch die soziale Staffelung des Preises. Sozialpolitische Maßnahmen sollten aus den oben genannten Gründen ausschließlich aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert werden. Eine Sonderbelastung der ÖPNV-Nutzer aus sozialpolitischen Gründen würde die ÖPNV-Nutzung verteuern. Aus Gründen der Kostenklarheit und Kostenwahrheit wären diese Maßnahmen aus dem Sozialetat zu finanzieren.

Die Abgabe soll offensichtlich nur dort erhoben werden, wo ein adäquates Verkehrsangebot vorhanden ist. Wann dies der Fall ist, wird nicht dargestellt. Da die Kalkulation nach summarischer Betrachtung unvollständig ist, können Leistungsausweitungen offensichtlich nicht finanziert werden. Auch damit wird die reklamierte Lenkungswirkung verfehlt.

Zur Kalkulation des solidarischen Bürgertickets

Nach summarischer Durchsicht der Kalkulation stellen sich die folgenden Fragen:

- Es wird nur der Aufwand der WSW mobil GmbH betrachtet. Es wäre zu klären, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die ein- und ausbrechenden Linien anderer Verkehrsunternehmen einbezogen werden sollen und wie dies finanziell abgebildet wird.
- Die Verwaltungskosten für das Erheben der Abgabe wurden nicht berücksichtigt. Geht man von vorsichtig geschätzt 50 € pro Bürger und Jahr aus, bedeutet dies allein einen Verwaltungsaufwand von

18 Mio. € jährlich. Schließlich müssten jährlich die Einkommensverhältnisse aller nicht schulpflichtigen Einwohner geprüft werden.
- Die Initiatoren erwarten offensichtlich erhebliche zusätzliche Subventionen aus dem Landeshaushalt. So werden beispielsweise über 20 Mio. € als „Sozialticket-Pauschale" erwartet. Das entspricht mehr als 50 % der im Landeshaushalt für ganz NRW bereitgestellten Mittel. Hierfür sieht der VDV NRW aus Gründen der Gleichbehandlung aller Kommunen keine Veranlassung.
- Unklar ist, was unter der Ausbildungspauschale zu verstehen ist. Sollte es der Anteil an den Mitteln nach § 11a ÖPNVG NRW sein, so stehen Wuppertal 1,81 % hieraus zu. Dies wären ca. 2,4 Mio. €. Die Rechtfertigung für diese Differenz von ca. 8 Mio. €, die offensichtlich aus dem Landeshaushalt beglichen werden soll, wäre zu klären. Aus Gründen der Gleichbehandlung sieht der VDV NRW auch hier keine Veranlassung für eine besondere Förderung.
- Die sonstigen Einnahmen entstehen unabhängig von der Einführung eines „solidarischen Bürgertickets"; sie können also unabhängig von dessen Einführung auch heute schon für Zwecke des ÖPNV verwandt werden und stellen somit keine originären Finanzierungsbausteine für dieses Vorhaben dar.

Ergänzende Aspekte zum „solidarischen Bürgerticket"

- Es stellt sich die Frage, ob diese Umlagefinanzierung grundsätzlich Akzeptanz innerhalb der Bürgerschaft findet. Es werden weder Zuverlässigkeit noch Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots verbessert. Diese Merkmale sind für Nichtnutzer bei der Verkehrsmittelwahl in erster Linie entscheidend, nicht der Preis. Deshalb erwarten wir hier kontraproduktive öffentliche Diskussionen mit höchst ungewissem Ausgang.
- Zwar mag ein derartiges Modell grundsätzlich rechtlich gestaltbar sein. Allerdings gehen wir davon aus, dass dies in jedem Fall mit ungewissem Ausgang gerichtlich geprüft wird. Bevor Rechtsnormen angepasst werden, sollte dieses Risiko vertieft betrachtet werden, zumal die politische Bereitschaft, sich diesem Modell zu nähern, aktuell in Wuppertal vermutlich nicht besteht.

Fazit

Aus Sicht des VDV NRW sind Umlageverfahren zur Reduzierung von Fahrpreisen bestenfalls ein nachrangiges Instrument, die Nachfrage im ÖPNV zu steigern. Die Lenkungswirkung ist im Hinblick auf ökologisch und verkehrspolitisch gewünschte Verlagerungseffekte zu gering und der Verwaltungsaufwand deutlich zu hoch. Marktforschungen belegen, dass der Fahrpreis im ÖPNV nachrangig entscheidungsrelevant ist und deshalb eine weitergehende Subvention nicht erforderlich.

Das Konzept enthält darüber hinaus im kommerziellen Bereich erhebliche Lücken. Bevor über eine Änderung gesetzlicher Bestimmungen nachzudenken wäre, sollten die Initiatoren vielmehr aufgefordert werden, klar zu benennen, welches Leistungsangebot sie für adäquat halten, welcher zusätzliche Finanzierungsaufwand zu erwarten ist und wie sich dies auf die Zahl der Abgabepflichtigen auswirkt. Dies ist mit hinreichender Genauigkeit bereits durch Auswertung öffentlich zugänglicher Quellen möglich. In dieser Form erscheint das Konzept aus Sicht des VDV NRW noch nicht entscheidungsreif.

Kontakt:

Volker Wente
Geschäftsführer VDV NRW
Kamekestraße 37–39
50672 Köln

0221 57979-138
wente@vdv.de
www.vdv.de

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628

hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3714

A11, A02

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat am 8. Februar 2021 die schriftliche Beteiligung der Schmid Mobility Solutions GmbH zum obigen Vorhaben erbeten. Dieser Bitte kommen wir wie folgt gerne nach.

Mobilität muss für alle **bezahlbar** bleiben. Mobilität muss allen Bürgern die **Teilhabe sicherstellen**. Mobilität muss **ressourcenschonend** und **emissionsminimierend** sein.

Dieses Ziel scheint zu einen.

Das Primat des Handelns zum Erreichen des Zieles muss bestimmt sein von der **Wahrung einer selbstbestimmten individuellen Mobilität**. Nicht Verbote, Zwangsbeglückung oder Planwirtschaft dürfen die Grundlage der Ideen und Vorschläge sein.

Vorschläge zur Verbesserung sollten vielmehr **Effizienz und Innovation belohnen**, Anreize setzen und gute Ideen im Wettbewerb fördern. Vorschläge und Ideen müssen am Ende in einen Prozess der Kostenoptimierung und wettbewerblichen Verbesserung münden.

Marktteilnehmer mit schlechteren, ineffizienteren Angeboten müssen genauso vom Markt der Anbieter verschwinden wie Monopolisten zerschlagen werden müssen.

NRW kann Vorbild sein!

NRW hat durch seine Lage und Struktur **ideale Voraussetzungen** neue Mobilitätskonzepte zu testen und diese zu vervielfältigen. NRW hat den ländlichen Raum wie auch den urbanen Raum. NRW hat strukturstarke und strukturschwache Regionen. NRW liegt im Herzen Europas. Deshalb sollten alle Modellprojekte einem **Fitnesscheck für die Mobilität der Zukunft** unterzogen werden und sie müssen beweisen, dass sie **zur Verbesserung und Nachhaltigkeit der individuellen Mobilität** beitragen.

Der Vorschlag im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10628 – schlägt nun ein lokales Modellprojekt vor. Dabei soll eine zusätzliche Finanzierung einer unspezifischen Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs über ein **solidarisches Bürgerticket** ausgetestet werden.

Trägt es dazu bei, bessere und **bedarfsgerechtere Mobilitätsangebote** zu schaffen**?** Kann so etwas in der Fläche funktionieren**? Lohnt der Aufwand** an notwendigen Gesetzesänderungen**?**

Diese Fragen können eindeutig mit einem **Nein** beantwortet werden.

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich, frank.schmid@schmid-mobility.de

Dennoch bedarf es einer **Einordnung des Vorschlages**.

Die zentrale Forderung des Antrages ist **mehr Geld für den öffentlichen Personennahverkehr** einzukehren. Mit diesem „mehr Geld" – im Antrag durch die Einführung eines Bürgertickets – soll dann mehr öffentliches Personennahverkehrsangebot geschaffen werden. Dieses erweiterte Angebot soll in Folge eine Verlagerung von individuellen Verkehren auf öffentlichen Verkehr sicherstellen. **Vordergründig** um geringere Emissionen und weniger Verkehrsbewegungen zu sichern. **Hintergründig** um die Mobilitätsangebote zentral zu verwalten und nach ideologischen Leitlinien und Überzeugungen bereitzustellen und zu steuern.

Kann dies funktionieren?

Nein!

Warum nicht?

Die bisherige **Trennung zwischen öffentlichen Verkehren und individuellen Verkehren wird sich schneller auflösen** als vielen lieb ist. **Die Zukunft wird** Dank hoher Transparenz, Innovation und völlig neuer Mobilitätsangebote **viel bunter** und die Grenzen zwischen öffentlichen und individuellen Verkehren nicht mehr haltbar sein. Ist ein Carsharing Angebot Teil des öffentlichen Verkehrs? Ist ein Last-Mile-Angebot, ein „On-Demand-Angebot" dem öffentlichen oder individuellen Verkehr zuzuordnen?

Die **Geschwindigkeit an Innovation ist atemberaubend**. War noch vor ein paar Jahren die Rollenverteilung klar: Hier der Baulastträger, dort der Fahrzeughersteller und dort die Nutzer - sind heute die Grenzen fließend und die Ansprüche an individuellen Bedürfnissen wachsend und steter Veränderung unterworfen.

Wer behauptet zu wissen, welche Konzepte in 20 Jahren die Bedürfnisse der Menschen optimal bedienen, ist ein Scharlatan.

Deshalb darf **der Weg nicht sein**, ein völlig intransparentes Konstrukt von Bürgerticket zur Generierung neuer Finanzquellen zu schaffen und dann via **Blackbox** die Mittel zu verteilen.

Was muss an dessen Stelle geschehen?

Wir müssen uns im Kopf und im Wording bewegen. Nicht wenden, sondern der Zukunft und den Herausforderungen stellen.

Wie geht das?

Bestehende Strukturen müssen auf den Prüfstand gestellt werden. **Die bisherigen Strukturen müssen in Neue überführt werden**. Jeder soll das tun was er am besten, effizientesten kann. Das bedeutet Rahmenbedingungen zu schaffen, die für einen Wettbewerb der Ideen und Innovationen Raum schafft. Das bedeutet Märkte zu generieren in denen gesunder Wettbewerb funktioniert.

Das bedeutet, dass **aus der heutigen, sektoralen Sicht**- und Handlungsweise (ÖV, IV der shared services und der Nahmobilität), eine horizontale folgen muss. Durch eine klare **Trennung von Netz und Betrieb** ist Raum für Modellprojekte neuer Mobilität gegeben. Die Finanzierung kann dann in geschlossenen Kreisläufen solide und transparent organisiert werden. Der Netzzugang über Preise gesteuert werden. Die Zusammenführung der Nutzungsdaten in einem cloudbasierten System erlaubt eine optimale Teilhabe für alle Mobilitätsanbieter.

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich, frank.schmid@schmid-mobility.de

Wie sieht das konkret aus?

Infrastruktur muss von der Nutzung abgekoppelt werden. Die Struktur muss entflochten werden und die Angebote müssen in einen fairen Wettbewerb überführt werden.

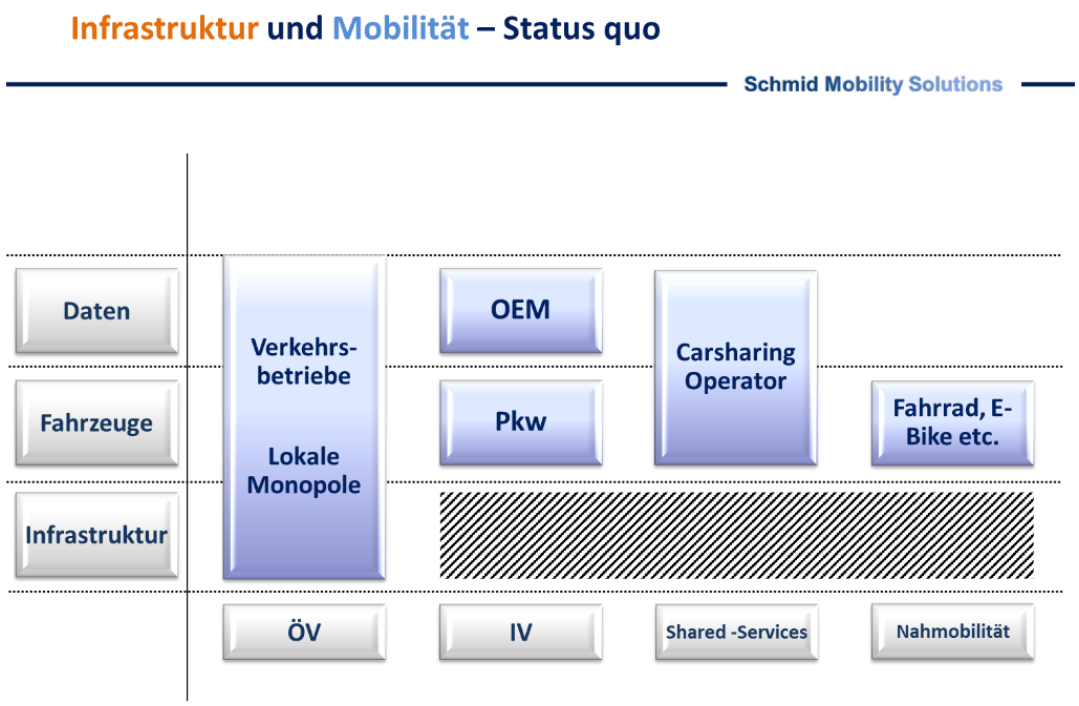


Abbildung 1 - Infrastruktur und Mobilität - Status quo

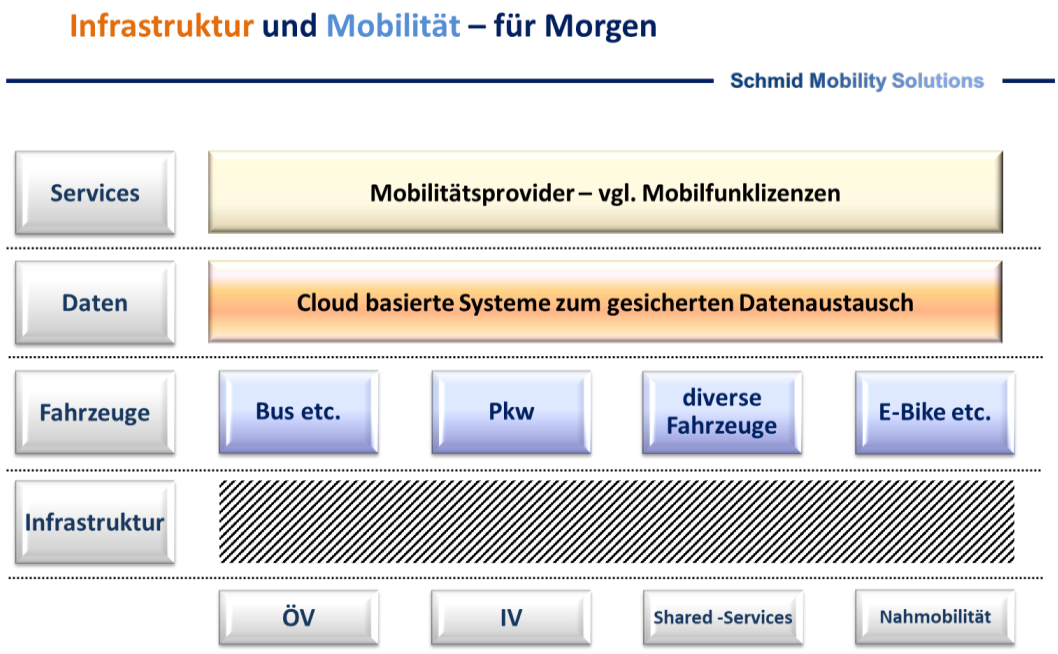


Abbildung 2 - Infrastruktur und Mobilität - für Morgen

Für eine solche stufenweise stattfindende Strukturveränderung lohnt es sich eine Vielzahl von Gesetzesänderungen anzustreben.

Fazit:

Der **Antrag** für die Schaffung einer anderen Finanzierungsform ist **nicht zielführend**. Gesetzesänderung, nur um neue Finanzierungsquelle zu erschließen und um dann ein unspezifisches Angebot zu schaffen, welches im Zweifel nicht auf die veränderten Angebote und Nachfrage reagieren kann, ist nicht vertretbar. Ein solches Modell führt darüber hinaus nur zu mehr Bürokratie.

Entgegen den Ausführungen im Antrag liegt der Kostendeckungsbeitrag der Tickets unter 50%. Die Lücke ist so zu groß, als dass sie sich über ein solches Konstrukt effizient refinanzieren lässt.

Durch ein weiteres Finanzierungsmodell wird weder ein Beitrag für bürgernahe- noch für alle bezahlbare Mobilität geschaffen. Es ist somit keinesfalls solidarisch. Ein solcher Modellversuch trägt auch nicht dazu bei, Anreize zu setzen, die Mobilitätsangebote zukünftig ressourcenschonend und emissionsminimierend zu machen.

In Modellversuchen sollten anstelle von der Erschließung neuer Finanzierungsquellen für eine planwirtschaftliche Verkehrsbereitstellung vielmehr Raum geschaffen werden für Innovation und Kreativität für die verantwortungsbewusste individuelle Mobilität von morgen.

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich, frank.schmid@schmid-mobility.de

Exkurs zum Thema Infrastruktur

Mobilität braucht Infrastruktur. Infrastruktur ist ein **limitierender Faktor**. Die Schaffung neuer Infrastrukturen ist aufwändig und teuer. Deshalb sollten alle Mobilitätskonzepte beweisen, dass sie einen Beitrag zur **besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur** leisten.

Um neue Mobilitätskonzepte einzuführen muss **Infrastruktur intelligent** gemacht werden. Infrastruktur fit zu machen für die Zukunft kostet Geld. Infrastruktur zu erhalten und zu betreiben kostet ebenfalls viel Geld. Deshalb muss eine **nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur** vor deren Nutzung gestellt werden.

Wir haben während unseren leitenden Beraterrollen bei den Kommissionen „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“[1], „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“[2], „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“[3] und der Enquetekommission des Landtages umfassende Vorschläge zur Organisation und Struktur aufgezeigt.

Dazu steht die Sicherstellung der **nachholenden Sanierung** der Bestandsinfrastruktur immer noch am Anfang. Darauf folgt die Sicherstellung des laufenden **Erhalts und Betriebs** der Infrastruktur. Aufbauend auf der Sicherstellung der Finanzierung der Bestandsinfrastruktur folgt der Ausbau. Zum Ausbau zählt heute die zwingende **Schaffung einer intelligenten Infrastruktur** mit Schnittstellen zu allen Nutzern. Neben der Intelligenz der Infrastruktur muss für die Infrastruktur der Zukunft auch die Energieversorgung mit bedacht werden.

Das Vorhalten einer öffentlichen, leistungsfähigen Bestandsinfrastruktur mit **transparenten Zugangs- und Nutzungsvoraussetzungen** ist Pflicht. Die Bestandsinfrastruktur muss **sicher** in ihrer Nutzung und **dauerhaft in ihrer Verfügbarkeit** sein.

Die Finanzierung und die Kosten der Infrastruktur müssen maximale Transparenz sicherstellen. Die Bereitstellung muss zwingend unter **marktwirtschaftlicher Kontrolle** erfolgen. Ein Verfall oder eine Leistungsunterbrechung muss gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sanktionierbar sein.

Auf einer solchen leistungsfähigen Infrastruktur können sich dann Mobilitätsangebote sowie Fahrzeuge beweisen.

[1] https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Kommm-Zukunft-VIF.pdf;jsessionid=5D64E225AC0A6C2A368D192144C840BD.2_cid339?__blob=publicationFile&v=2

[2] https://www.vifg.de/_downloads/service/Bericht_Bodewig-Kommission_13-10-02.pdf

[3] https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/02/Bodewig_Abschlussbericht_final.pdf

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich, frank.schmid@schmid-mobility.de

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 5 -

Realitätsferne Grenzwertpolitik – Die Landesregierung muss sich gegen die geplante automobilindustriefeindliche EURO7 Abgasnorm der EU einsetzen!

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. Wahlperiode

Drucksache **17/12746**

23.02.2021

Antrag

der Fraktion der AfD

Realitätsferne Grenzwertpolitik – Die Landesregierung muss sich gegen die geplante automobilindustriefeindliche EURO7 Abgasnorm der EU einsetzen!

I. Ausgangslage

Die Verkehrspolitik der NRW-Regierung soll unter den Prämissen der Ideologiefreiheit, der Nutzerorientierung und der Technologieoffenheit stehen. Keinem Bürger soll vorgeschrieben werden, wie, wann und vor allem womit er seinen Weg zurücklegt. So fordern es zumindest die Fraktionen von CDU und FDP in NRW in einem gemeinsamen Antrag.[1]

Dem „wie“ und dem „womit“ stehen dramatische Veränderungen bevor. Ende 2021 soll ein offizieller Vorschlag der EU-Kommission für die Umsetzung einer neuen Euro-7-Norm vorgelegt werden. Ab dem Jahre 2025 soll dann die neue Euro-7-Abgasnorm EU-weit in Kraft treten. Damit stünden der Automobilindustrie die bislang strengsten Abgasregeln bevor.

Markus Pieper, CDU-Abgeordneter im Europaparlament, lässt sich mit Blick auf diese neue Norm mit der Aussage zitieren:

„Fakt ist, dass so eine ganze Branche in Deutschland an die Wand gefahren wird […] Würde diese Euro sieben Vorgabe Realität dürften in fünf oder sechs Jahren keine konventionellen Motoren mehr produziert werden. Das wäre eine Zerschlagung auch der Motoren und Komponenten Industrie, und zwar ohne ökologischen Nährwert.“

Pieper erklärt zudem, dass Elektroautos eine schlechtere CO2-Bilanz haben als jene modernsten Dieselfahrzeuge, die nach der Einführung einer solchen Euro-7-Norm nicht mehr gebaut werden dürften.[2] Basierend auf einer Studie des Advisory Board on Vehicle Emission Standards (AGVES), einem Beratergremium der Europäischen Kommission zur Ausarbeitung der neuen Abgasnorm, will die Kommission einen Vorschlag für die Norm erarbeiten. Absehbar ist, dass die neue Norm die Automobilbranche schwer schädigen würde, weil extrem abgesenkte und entsprechend schwer umzusetzende Grenzwerte vorgeschlagen werden. Es werden mehrere Szenarien unterschiedlicher Strenge vorgeschlagen:

---

1 Vgl. https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-4447.pdf, abgerufen am 12.02.2021.

2 Vgl. https://www.deutschlandfunk.de/neue-euro-7-norm-eu-plaene-gegen-den-verbrennungsmotor.769.de.html?dram:article_id=487769, abgerufen am 12.02.2021.

Datum des Originals: 23.02.2021/Ausgegeben: 24.02.2021

- Demzufolge sollen Neuwagen gemäß einem Szenario in Zukunft pro gefahrenem Kilometer nur noch 30 Milligramm NOx (Stickoxide) ausstoßen dürfen, in einem strengeren zweiten Szenario sogar nur 10 mg/km. Der aktuelle Grenzwert liegt bei 60 mg/km für Benziner und 80 mg/km für Dieselfahrzeuge gemäß EURO-6-RDE.[3]

- Für CO (Kohlenmonoxid) liegt der vorgeschlagene Grenzwert eines Szenarios bei 300 mg/km für Benziner- und Dieselfahrzeuge, im strengeren zweiten bei 100 mg/km. Der aktuelle Grenzwert beträgt für Benziner 1000 mg/km und für Dieselfahrzeuge 500 mg/km.[4]

Auch der RDE-Test (Real Driving Emissions Test), der mit einem mobilen Messgerät die Einhaltung der Grenzwerte im Fahrbetrieb misst (PEMS, Portable Emission Measurement System), soll verschärft werden. Die bisherige Messtoleranz von 25 bis 30 mg des PEMS soll wegfallen. Viele der angestrebten Grenzwerte bewegen sich aber gerade in diesem Bereich. Somit müsste ein Fahrzeug durchgängig faktisch 0 mg NOx ausstoßen, da die technisch bedingte Messtoleranz größer ist als die erlaubten Grenzwerte.

Erschwerend kommt hinzu, dass beim Messverfahren bisherige Ausnahmen wegfallen sollen, bei denen die Emissionsgrenzwerte kurzzeitig überschritten werden dürfen.

Dazu zählen der Kaltstart oder die Höhenbegrenzung von bisher 700 Metern, die auf 2.000 Meter Höhe angehoben werden soll. Auch sollen die Emissionen gleichbleibend niedrig über Temperaturen im Bereich von minus 10 bis plus 40 Grad Celsius eingehalten werden. Über eine unterstellte Lebenszeit des Fahrzeugs von 15 Jahren bzw. 240.000 Kilometern (bisher 160.000 Kilometer) müssen die Werte gewahrt bleiben. Auch bei Ausnahmesituationen wie dem Transport von Dachboxen oder Fahrradträgern sowie dem Ziehen eines Anhängers sollen die Grenzwerte eingehalten werden.[5]

Bisher gilt seit Januar 2021 mit der Euro-6d-Norm im RDE-Straßentest für neu zugelassene PKW eine Toleranz des 1,5- fachen des Laborgrenzwertes (Konformitätsfaktor), der 120mg NOx pro km entspricht.[6]

Jede der genannten neuen Anforderungen für sich stellt in ihrer Strenge Ingenieure vor große Herausforderungen. Branchenexperten reden laut Presseverlautbarungen von einer „Kriegserklärung„ und vom „faktischen Ende für Diesel und Benziner“.[7]

Aus dem Verband der Europäischen Autohersteller (ACEA) heißt es, es gebe keinen Beleg, dass ein NOx-Limit von 30 mg/km zur Zeit technisch überhaupt umsetzbar sei, weil die Hersteller die Grenzwerte auch unter Extrembedingungen gewährleisten müssten.[8]

Die anvisierten Verschärfungen würden sich auch in höheren Preisen niederschlagen. Automobilexperte Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöfer geht offenbar hoffnungsvoll von maximal

---

3 Vgl. https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/abgasnorm-euro-7-emission-eu-7-nox-aus-fuer-diesel-benziner-tod/, abgerufen am 12.02.2021.

4 Ebenda.

5 https://www.autobild.de/artikel/euro-7-abgasnorm-grenzwerte-schadstoffe-benziner-diesel-2025-18563385.html, abgerufen am 15.02.2021.

6 https://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/diesel/grenzwerte.html, abgerufen am 15.02.2021.

7 https://www.autobild.de/artikel/euro-7-abgasnorm-grenzwerte-schadstoffe-benziner-diesel-2025-18563385.html, abgerufen am 15.02.2021.

8 https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/auto-abgase-emissionen-diesel-benziner-euro-100.html, abgerufen am 15.02.2021.

1.000 Euro Mehrkosten pro Auto aus.[9] Gerade einkommensschwache Haushalte können sich dann kaum noch – einen bisher recht günstigen – Kleinwagen leisten. Eine Verteuerung des Neuwagensegments wird sich zudem auch auf die Preise des Gebrauchtwagenmarkts auswirken, die daraufhin ebenfalls ansteigen werden.

Die Einschätzung des Direktors des Center of Automotive Management bestätigt die Problematik bezüglich des Kleinwagenmarkts. Er äußert sich dahingehend, dass es immer schwieriger werde, die hohen Kosten für die Abgasreinigung im Kleinwagensegment zu realisieren. Der Wettbewerb werde in Zukunft noch härter. „Wenn die Kosten zu hoch werden, werden die Hersteller diese Modelle aus ihrer Palette streichen."[10]

Hildegard Müller, Chefin des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA) kritisiert, dass die Kommission vorschreiben wolle, dass künftig ein Fahrzeug in jeder Fahrsituation quasi emissionsfrei bleiben müsse. Das sei „technisch unmöglich, und das wissen auch alle". Ingenieure sagen dazu aus, die Standards seien „so gesetzt, dass man sie gar nicht erfüllen könne".[11]

Der Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie führt aus, dass der jetzt kommunizierte Vorschlag nicht der Vorschlag der Fachleute sei. Die Technikexperten seien komplett ausgegrenzt und nicht gehört worden. Die AGVES habe drei Vorschläge ausgearbeitet. Schon der zweite Vorschlag sei dabei nahe am Nichtdarstellbaren. Die EU-Verantwortlichen hätten sich jedoch für den nochmals schwieriger umzusetzenden Vorschlag C entschieden und diesen sogar noch weiter massiv verschärft. Dabei seien die Fachleute völlig übergangen worden. Sein klares Urteil:

„Die Vorgabe ist ohne relevanten Nutzen für die typische Stadtluft." Der bisherige Ausstoß von Stickoxid beispielsweise sei „so gering, dass er auch an vielbefahrenen Straßen nur zu einer Gesamtemission von circa einem Mikrogramm pro Kubikmeter führt."

Der Institutsleiter fügt hinzu: „Wirtschaftlich entwickeln manche Europäer mehr Leidenschaft, den Euro-League-Primus Deutschland zu schädigen, anstatt dem World-Cup-Sieger China etwas entgegensetzen zu wollen." [12]

Es geht also mitnichten um Umwelt- oder Gesundheitsschutz. Die Expertengruppe der EU hat, auf Wunsch der EU Kommission, mehrere Vorschläge entwickelt, von denen die EU-Verantwortlichen ausgerechnet die schärfste und entsprechend am aufwändigsten umzusetzende Version als Grundlage für die kommende Abgasnorm wählen möchte. Diese Entscheidung deutet auf eine weltfremde Sichtweise der Verantwortlichen hin, die auf dem dogmatischen Ziel „Zero Pollution"[13] beruht.

Dass es nicht um die Gesundheit der Bürger der EU geht, zeigt auch diese Einschätzung des Leiters des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie:

---

9 https://www.autobild.de/artikel/euro-7-abgasnorm-grenzwerte-schadstoffe-benziner-diesel-2025-18563385.html, abgerufen am 15.02.2021.

10 https://www.automobil-industrie.vogel.de/experte-euro-7-macht-die-verbrenner-teurer-a-982411/, abgerufen am 15.02.2021.

11 https://www.autobild.de/artikel/euro-7-abgasnorm-grenzwerte-schadstoffe-benziner-diesel-2025-18563385.html, abgerufen am 15.02.2021.

12 https://www.automobil-industrie.vogel.de/deutschland-schaedigen-anstatt-china-etwas-entgegenzusetzen-a-983823/, abgerufen am 15.02.2021.

13 https://ec.europa.eu/environment/strategy-offline/zero-pollution-action-plan_de, abgerufen am 15.02.2021.

„Beim deutschen Strommix liegt der Stickoxid-Ausstoß eines Elektroautos bei 80 bis 100 Milligramm pro Kilometer, der modernste Dieselbeitrag liegt signifikant darunter. […] Die EU-Verantwortlichen haben ja betont, dass es nicht mehr um die Luftqualität geht, sondern beim Verbrenner nur um das Prinzip „Zero“.“

Wer den Stickoxid-Ausstoß wirklich auf null setzen wolle, müsse Elektrofahrzeuge also verbieten. Beim Stickoxid-Ausstoß sei der moderne Verbrenner im Vergleich zum Elektroauto mit heutigem Stand klar im Vorteil.[14]

Auch Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) warnt vor der neuen Abgasnorm:

„Der Verbrennungsmotor ist in jedem Fall auf der Zielgeraden. Wenn jetzt mit Norm Euro 7 zusätzliche Milliardeninvestitionen notwendig würden für einen sehr überschaubaren Beitrag zur Luftqualität, drohten aus dem Strukturwandel Strukturbrüche zu werden.“[15]

Die Unionsfraktion im Deutschen Bundestag spricht sich in einem Positionspapier ebenfalls gegen eine solche Verschärfung aus.[16]

Zwar hat die EU-Kommission noch keine endgültige Entscheidung getroffen und betont, die im Oktober 2020 bekannt gewordenen Pläne bildeten lediglich einen Diskussionsstand ab. Es ist jedoch gerade in Anbetracht des bedeutenden wirtschaftlichen Anteils der Automobilwirtschaft mitsamt ihrer Zulieferindustrie notwendig, dass früh Klarheit geschaffen wird. Im Hinblick auf das offensichtlich als ideologisch dogmatisch festgesetzte Ziel zur Nullemission („Zero Emission“) der EU- Kommission ist es notwendig, die gesetzten Grenzwertziele kritisch einzuordnen und Emissionen an Hand ihrer tatsächlichen Schädlichkeit für die menschliche Gesundheit zu reglementieren.

Zum Schutze unserer Industrie und unserer Arbeitnehmer und im Sinne einer realistischen Reglementierung der Abgaswerte, wird die Landesregierung aufgefordert, sich gegen eine EURO-7- Norm einzusetzen, die ideologisch und dogmatisch motiviert ist.

II. Der Landtag stellt fest:

- Die erwarteten EURO-7-Norm-Grenzwerte sind mit dem „Nullemission“-Ziel primär politisch motiviert.
- Die Grenzwerte in der kommenden EURO-7-Norm müssen sich an technischer Umsetzbarkeit und realem Nutzen für die Menschen orientieren.
- Ein de-facto-Verbot von Verbrennungsmotoren durch strenge Abgasnormen gefährdet zehntausende Arbeitsplätze in NRW und in Deutschland.
- Der Ausstoß von Stickoxiden durch moderne Diesel-PKW ist bereits heute geringer als der von mit deutschem Strom-Mix betriebenen Elektrofahrzeugen.
- Die Mobilität per Automobil muss für alle Schichten der Bevölkerung bezahlbar bleiben und darf nicht über realitätsferne Grenzwerte, die den Fahrzeugpreis massiv erhöhen, erschwert werden.

[14] https://www.automobil-industrie.vogel.de/deutschland-schaedigen-anstatt-china-etwas-entgegenzusetzen-a-983823/, abgerufen am 15.02.2021.

[15] https://www.automobil-industrie.vogel.de/weil-warnt-vor-abgasnorm-euro-7-und-milliardenkosten-a-986868/, abgerufen am 15.02.2021.

[16] https://www.cducsu.de/sites/default/files/2020-12/Positionspapier%20-%20EURO%207_abgestimmt_end.pdf, abgerufen am 15.02.2021.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- sich bei der EU für eine ideologiefreie und technisch umsetzbare Reglementierung der Abgasnorm EURO-7 einzusetzen, die nicht auf pauschalen Nullemissionszielen basiert;
- sich bei der EU für die Aufrechterhaltung eines freien Wettbewerbs einzusetzen und damit gegen jegliche Tendenzen von wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen wie der Einführung von Abgas-Grenzwerten, die gemessen am Aufwand der Umsetzung und an den gesundheitlichen Aspekten in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen der Bürger stehen,;
- Gespräche mit der Automobilindustrie in NRW mit dem Ziel aufzunehmen, den Vorständen und Arbeitnehmervertretern in den Unternehmen zu signalisieren, dass die NRW-Regierung sich auch auf EU-Ebene für den Erhalt dieser Industrie in NRW einsetzen wird;

Christian Loose
Nic Vogel
Herbert Strotebeck
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 6 -

Teil-Elektrifizierung von Schienenstrecken

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/4962

A11

12. April 2021

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

54. Sitzung des Verkehrsausschusses am 14. April 2021
Bericht der Landesregierung zu TOP 6
„Teil-Elektrifizierung von Schienenstrecken“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses den Bericht zu „Teil-Elektrifizierung von Schienenstrecken“.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Stadttor: Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Ministerium für Verkehr Düsseldorf, im April 2021

54. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bericht zu TOP 6

„Teil-Elektrifizierung von Schienenstrecken“

Für eine bessere, sicherere und sauberere Mobilität in Nordrhein-Westfalen hat sich das Ministerium für Verkehr zur Aufgabe gemacht alle Verkehrsträger zu stärken. Dies erfolgt aus einem pragmatischen und ideologiefreien Verständnis von Mobilität.

So bedarf es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch des Einsatzes klimafreundlicher und nachhaltiger Fahrzeugtechnologien mit sauberen Antrieben. Hierzu zählen gleichermaßen elektrische Fahrzeuge auf Strecken mit Oberleitung wie hybride und rein batterieelektrische Fahrzeuge oder solche mit wasserstoffbasierten Antrieben.

Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit machen sich nicht nur an der Primärenergie des Antriebssystems fest. Die Verwendung z.B. wiederverwertbarer Materialien, umweltfreundlicher Kältemittel und besonders energieeffiziente oder langlebige Bauweisen gehören ebenso hierzu wie energiesparende Verbraucher. Hier gilt es, die Einsatzpotentiale erneuerbarer Energien in den Antrieben von Schienenfahrzeugen weiter zu erforschen. Dabei werden die Verfügbarkeit, die Lebensdauer, die Zuverlässigkeit und die Instandhaltbarkeit eine große Rolle für die in Frage kommenden Einsatzgebiete spielen. Aufgrund der spezifischen Stärken und jeweiligen Einsatzgebiete der genannten Antriebsarten gilt für das Ministerium für Verkehr auch in diesem Bereich das Prinzip der Technologieoffenheit. Das Zusammenspiel und die Vernetzung verschiedenster Lösungen als Antriebsmix ermöglichen die Entstehung eines insgesamt attraktiven Mobilitätsangebots in der Fläche.

Die im Ausbauprogramm des Bundes vorgesehene deutliche Erhöhung des Elektrifizierungsgrades der Schiene von derzeit etwa 60 Prozent auf 70 Prozent bis 2025 bildet einen wesentlichen Stützpfeiler klimafreundlicher Mobilität. Elektrifizierung ist nach wie vor das Mittel der Wahl, vor allem auf topographisch anspruchsvollen oder betrieblich hochbelasteten Strecken. Zur Erhöhung der Robustheit des Netzes liefert sie einen bedeutenden Beitrag, wenn sich damit zusätzliche Umfahrungsmöglichkeiten für schnelle und schwere Verkehre erschließen lassen.

Unter anderem durch mehr Personal, ein höheres Tempo, schlankere Verfahren und das vom Deutschen Bundestag verabschiedete Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich können die notwendigen Infrastrukturvorhaben, wie die Streckenelektrifizierungen, im Sinne des Gemeinwohls und als wesentlicher Pfeiler für saubere Mobilität nun zügiger umgesetzt werden.

Das Elektrifizierungsprogramm des Bundes setzt auf vier Säulen auf:

- den Elektrifizierungsmaßnahmen aus dem Bedarfsplan der Bundesschienenwege,
- den Vorhaben zur Elektrifizierung, die im GVFG-Bundesprogramm vorgesehen sind,
- den ergänzenden Maßnahmen des Ausbauprogrammes „Elektrische Güterbahn" (Ausweichstrecken für Hauptkorridore des Schienengüterverkehrs) und denen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes
- sowie der Elektrifizierung im Zuge alternativer Fahrzeugantriebe.

Entsprechend der Planungen des Bundes wird die Erzeugung von Bahnstrom bis 2050 zu 100 Prozent auf Grundlage erneuerbarer Energien erfolgen und damit vollständig klimaneutral sein. Den Maßnahmenkatalog im Rahmen des Bundesprogrammes „Elektrische Güterbahn" hat der Bund am 24. März 2021 vorgestellt.

Damit Deutschland wieder zum Bahnland wird, setzt die Landesregierung neben der vielfältigen Reihe von Maßnahmen, die in den letzten Jahren bereits ergriffen wurden, auf eine technologieoffene Lösung, in der die verschiedenen Antriebstechnologien im jeweils spezifischen Anwendungsfall ihre jeweiligen Stärken ausspielen können. Dies soll und muss jedoch eingebettet in die Bestrebungen erfolgen, das Schienennetz deutlich stärker durch Ausstattung mit Oberleitungen im Zuge der Ausbauprogramme zu elektrifizieren.

Alternative Antriebe können und werden ihre Stärken vor allem im Bereich der weniger stark befahrenen Nebenstrecken ausspielen. Dies vor allem auch dort, wo sie gegenüber einer Vollelektrifizierung oder einer Oberleitung aus wirtschaftlichen oder baulichen Gründen vorzuziehen sind sowie dort, wo sie gegenüber den örtlichen Ausrüstungskapazitäten vorteilhaft sind.

Die Marktverfügbarkeit entsprechend zugeschnittener Antriebslösungen, die häufig noch fehlende Erfahrungswerte in der Dauerhaftigkeit und der Betriebswirtschaftlichkeit sowie rechtliche Fragen in der Ausgestaltung in Verkehrsverträgen und der Ausschreibung schränken derzeit noch den Einsatz von rein batterieelektrischen Fahrzeugen ein. Der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge auf bestimmten Strecken ist somit gegenwärtig für den jeweiligen Einzelfall zu prüfen. Es muss ermittelt und belegt werden, ob das Betriebsprogramm in den zu fordernden Leistungsdaten mit marktverfügbaren batterieelektrischen Fahrzeugen zu erbringen ist. Ferner werden sich Fragestellungen der Betreiber hinsichtlich der Besonderheiten der Instandhaltung und Wartung solcher Fahrzeuge für den gedachten Betrieb ergeben.

Diese Fragestellungen werden im Rahmen der Ausschreibungen durch die Aufgabenträger zu behandeln sein. Das betrifft auch die Fragen, wie sich ein möglicher Wechsel der Antriebstechnik auf jeweils bestehende Verkehrsverträge auswirkt und unter welchen Umständen eine Fahrzeugbeschaffung gegebenenfalls eher in Koordination mit neuen Verkehrsverträgen in Betracht kommen muss.

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 7 -

Sprinter-Projekt ICE Bonn – Köln – Berlin

Neudruck
Verkehrsausschuss

- TOP 8 -

Verschiedenes