

30.10.2012

Neudruck

## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

### **Ermittlung der Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW.**

Die Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen ist durch die Zunahme des Autoverkehrs geprägt. Daraus folgen steigende Engpässe im Straßenverkehr und erhöhte Belastungen für die Umwelt und die Menschen in NRW. Im Alltag ist unsere Mobilität durch Stauzeiten und Überfüllung der Verkehrsräume stark eingeschränkt. Die Wirtschaft verliert Zeit, Kapital und Entwicklungschancen. Die Bevölkerung wird durch Lärm, Flächenverbrauch und belastete Gebiete sowie durch umweltschädigende Schadstoffe negativ beeinträchtigt.

Bei der Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Folgekosten deckt der motorisierte Individualverkehr nur einen Bruchteil der durch ihn verursachten externen Effekte. Seine überproportionale Entwicklung ist die Folge dieser unvollständigen Kostendeckung. Dass unter diesen Voraussetzungen dennoch kaum neue Landesstraßenprojekte begonnen werden, ist heute Realität. Die Liste seit Jahrzehnten geplanter Ortsumgehungen ist dauerhaft nicht umsetzbar und daher für jedwede Planungsansätze ungeeignet. Zum Ausbau der Beförderungskapazitäten haben zahlreiche Kommunen und Städte bereits eigene Verkehrsentwicklungskonzepte erstellt. Dabei rücken bei gleichzeitiger Belastungsreduktion durch den Straßenverkehr klimaneutrale öffentliche Verkehrsmittel in den Mittelpunkt.

Heute wird der Individualverkehr (Auto plus Straße) überproportional aus öffentlichen Mitteln gefördert. In einer Ökonomie, die den Nutzer in den Mittelpunkt rückt, sind öffentliche Gelder dort einzusetzen, wo pro investierten Euro ein höherer Nutzen für die Gesamtbevölkerung erzielt werden kann. Dies könnte zum Beispiel aufgrund einer besseren Ökobilanz und der sinnvolleren Flächennutzung im ÖPNV geschehen. Durch eine Neugewichtung der Verkehrsmittel entstehen auch neue Möglichkeiten bei der Ausrichtung der Städtebauentwicklung. Durch veränderte Flächennutzung erhalten die Kommunen Handlungsspielräume.

Datum des Originals: 30.10.2012/Ausgegeben: 02.11.2012 (30.10.2012)

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

In NRW gibt es drei Zweckverbände. In diesen sind neun Verkehrsverbände, in welchen wiederum rund siebzig Verkehrsbetriebe organisiert sind. Für eine nachvollziehbare Betrachtung der Einnahmen und Ausgaben sowie der Nutzung und der Effektivität des Angebotes ist eine Analyse dieser Betriebe, der jeweils zuständigen Kommunen und der weiteren kommunalen Unternehmensstrukturen und Beteiligungsgesellschaften notwendig. Ferner werden die von den Einzelunternehmen erstellten Nutzungsstatistiken derzeit nicht veröffentlicht. Dieses landeseigene "Mehrebenensystem" wirkt innovationshemmend.

### **Der Landtag stellt fest:**

Um Innovationen anzuregen und Konzepte zu erarbeiten, bedarf es der Ermittlung von Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Nahverkehr. Mit den bisher fehlenden Daten fehlt auch eine Planungs- und Entscheidungsgrundlage. Gegenwärtig wird durch die dezentrale Zuständigkeit die Zusammenstellung einer landesweit vergleichbaren Kosten- und Finanzierungsübersicht erschwert. Die Nichtveröffentlichung von Nutzungsdaten macht eine Effektivitätsanalyse unmöglich. Die Gesamtkosten für den Straßenbau werden durch viele Finanzierungsquellen verschleiert. Umweltbelastungen und gesamtgesellschaftliche Kosten sind daher faktisch nicht ermittelbar. Diese Daten- und Forschungslücke soll geschlossen werden. Die Ergebnisse sollen in Gegenüberstellung und im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW dargestellt werden.

Sowohl ökologischen als auch sozialen und wirtschaftlichen Folgen der bestehenden Verkehrsüberlastung ist entgegenzuwirken. Die gesamtgesellschaftliche Tragweite dieses Problems erfordert ein grundsätzliches Umdenken in der Prioritätensetzung der Verkehrspolitik. Nachhaltigkeit, Inklusion und Transparenz sind die leitenden umwelt-, sozial- und wirtschaftspolitischen Gesellschaftsbilder in diesem Prozess.

In den nächsten Jahren wird die öffentliche Infrastruktur punktuell ausgebaut. Es darf dabei jedoch niemand wegen des Fahrpreises von der Nutzung ausgegrenzt werden.

Da Mobilität Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und damit ein Grundrecht ist, ist ein flächendeckender öffentlicher Nahverkehr, der eine fahrscheinlose Nutzung ermöglicht, in NRW zu begrüßen.

### **Der Landtag fordert die Landesregierung auf:**

Ergänzend zu den erwarteten Ergebnissen der Zukunftskommission ÖPNV ist ein unabhängiges Expertengremium einzurichten und mit der Durchführung einer Studie zu beauftragen. Das Gremium kann Erhebungen durchführen lassen und die erforderlichen Mittel entsprechend zuweisen.

Beauftragt wird die Erstellung einer Gesamtkostenanalyse des individualmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs. Hierbei sind neben den direkten Kosten der Infrastrukturbereitstellung die indirekten Kosten zu berücksichtigen, wie die der Beseitigung von Umweltfolgen sowie die Kapitalbindungskosten für die bereitgestellten Verkehrsflächen. Weiterhin sind die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsstandzeiten und Unfallfolgen einzubeziehen. Es ist die Höhe der öffentlichen Subventionen einschließlich Querfinanzierungen zu ermitteln und den Einnahmen aus Nutzungsgebühren und Steuern gegenüberzustellen. Zudem sind die Kostendeckungsgrade zu ermitteln.

Bei der Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs sind insbesondere die Finanzierungsstrukturen aus Bundes-, Landes- und Kommunalmitteln darzulegen und der Anteil der Querfinanzierung durch Strukturfördermittel zu beleuchten. Die Nutzerzahlen und Nutzungsstruktur, Skalierungseffekte sowie Verkehrsträgerauslastungsgrade und Kapazitätsgrenzen sind mit einheitlicher Methode zu erheben und zu erörtern. Es sind hierzu Einflussfaktoren auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu ermitteln und hinsichtlich ihrer Wirkungszusammenhänge und den sich hieraus ergebenden Steuerungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Bei der Betrachtung des öffentlichen Personenverkehrs ist eine Zusammenstellung der Teilfinanzierungen aus Bundes-, Landes- und Kommunalmitteln sowie der Querfinanzierung und Beteiligungsstrukturen durch öffentliche Unternehmen detailliert und transparent darzulegen.

Ausgehend von den zu ermittelnden Kosten-, Nutzen- und Steuerungseffekten ist ein Prognosemodell zu entwerfen, welches die Auswirkungen einzelner Parameter der Einflussfaktoren auf das Nutzungsverhalten und die sich hieraus ergebenden Kostenverlagerungen darstellen kann. Insbesondere die zu erwartenden Auslastungssteigerungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und die damit einhergehende Bedarfsminderung beim Straßenverkehr sind in Bezug zueinander zu stellen. Ebenfalls sind hierbei die Möglichkeiten einer Nahverkehrsabgabe und von Abgaben als Steuerungselement für den motorisierten Verkehr zu prüfen.

Die im Rahmen dieser Arbeiten ermittelten Daten und Methoden sind der Öffentlichkeit vollständig und transparent frei zugänglich zu machen und zur Weiterverwendung freizugeben.

Dr. Joachim Paul  
Monika Pieper

und Fraktion