

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

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

per E-Mail: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto: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

Sehr geehrter Herr Nüchel,  
sehr geehrte Damen und Herren,

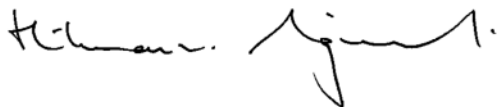
wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN „Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solida-  
risches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen“ Stellung zu neh-  
men.

Aktenzeichen  
66.30.15 N

[www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)

Unsere Stellungnahme fügen wir als Anlage bei.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung



Hilmar von Lojewski

Anlage



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.