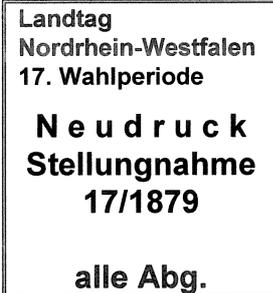


- Beigeordnete der Stadt Aachen für Stadtentwicklung und Verkehr a.D
- Vorsitzende „ÖPNV Zukunftskommission NRW“ 2011-2013
- Mitglied der Enquetekommission „Finanzierung des ÖPNV in NRW“ 2014-16



Betr: Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschuss am 30.10.2019

„Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen!“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Nückel, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die Einladung zur Anhörung möchte ich mich herzlich bedanken und nehme zum Gegenstand der Anhörung wie folgt Stellung.

Klimaschutz und Verkehrswende gehören zusammen - ein Baustein für einen gelingenden Klimaschutz

Der Antrag betrifft einen Sektor, der für den Klimawandel von hoher Relevanz ist. Die Diskussionen rund um das Klimapakete im Deutschen Bundestag haben wieder einmal deutlich gemacht, dass es hohes Tempo bei der Umsetzung von Maßnahmen braucht, um die Ziele von Paris und damit eine Begrenzung des Klimawandels noch zu erreichen. In Paris wurde vereinbart, den Temperaturanstieg auf „deutlich unter 2°C“ zu begrenzen. Dabei stehen alle Sektoren in der Pflicht, ihren Treibhausgasausstoß drastisch zu senken. Aber gerade der Verkehrssektor hat bisher die gesetzten Ziele nicht erfüllt.

„Der Verkehrssektor ist derzeit für etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Während in anderen Sektoren seit 1990 zum Teil deutliche Emissionsminderungen erzielt wurden, sind die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Der größte Teil der Treibhausgasemissionen stammt dabei aus dem Straßenverkehr. Verbesserungen der Fahrzeugeffizienz sind durch die gleichzeitige Zunahme der Verkehrsleistung, der Motorenleistung und des Gewichts der Fahrzeuge aufgezehrt worden. Spätestens bis zur Mitte des Jahrhunderts sollte auch der Verkehr nahezu vollständig treibhausgasneutral sein. Angesichts eines knappen verbleibenden Emissionsbudgets, das noch mit den Paris-Zielen vereinbar ist, ist ein unverzügliches und konsequentes Umsteuern erforderlich.“ (SRU Studie 2017)

Das zitierte Gutachten wurde 2017 erstellt. Eine Verkehrswende ist daher mehr als überfällig und dringend erforderlich, um die Ziele von Paris noch erfüllen zu können. Die gerade beschlossene Reduktion der Mehrwertsteuer auf Bahnreisen ist ein kleiner, längst überfälliger Beitrag dazu.

Was heißt das, Verkehrswende?

Es braucht eine deutliche Veränderung des Modal Split, weg vom KFZ hin zu ÖPNV, Rad und Fuß. Es braucht eine massive Verlagerung des Autoverkehrs auf den Umweltverbund.

Ein Umstieg auf den ÖPNV kann aber nur bei einem guten Angebot gelingen. Nur wenn der ÖPNV aus Sicht der Nutzer*innen eine vergleichbare Qualität und Flexibilität wie der motorisierte Individualverkehr liefert, sind Verlagerungseffekte in der erforderlichen Größenordnung möglich. Dies zeigen Beispiele aus Städten und Regionen, in denen dies bereits gemacht wurde.

Zu nennen ist beispielsweise der Großraum Wien, der im Vorlauf auf das bekannte 365€ Ticket, das Angebot des ÖPNV stark verbessert hat, mit dem Ergebnis, dass im Jahr der Einführung des Tickets in 2012 der Anteil der Jahreskartenbesitzer von 373.000 auf 780.00 gesteigert werden konnte. Inzwischen haben in Wien mehr Menschen ein 365 Euro Ticket als ein Auto, wie die Wiener Linien melden. Von den Wiener Linien heißt es aber auch, dass nicht allein die preiswerten Tickets zu diesem Erfolg geführt haben: „Es ist ja schön, wenn meine Fahrkarte günstig ist, aber wenn der Bus nur alle 20 Minuten kommt, bringt das auch nichts“, sagt der Sprecher der Wiener Linien. Also habe Wien investiert. (Bericht Tagesspiegel 39.6.2018)

400 Millionen Euro investiert die Stadt jährlich in das Netz. Parallel dazu wurde die Parkraumbewirtschaftung intensiviert. Hinter dem Anstieg des Anteils am modal split für den ÖPNV auf 39% von 2000 bis 2015 steht also eine Strategie von push and pull mit verschiedensten Instrumenten. Ziel ist ein Anteil des Umweltverbundes von 80% in 2025.

Es braucht daher zunächst Investitionen in dichtere Netze, schnelle auf einander abgestimmte Takte, zuverlässige und komfortable Angebote, genug Busse und Bahnen, ergänzt durch Mobilitätsstationen, die einen Umstieg auf Rad, Fuß oder car sharing Dienste ermöglichen und das nicht nur in den Städten, sondern auch im ländlichen Raum.

Wie können diese notwendigen Investitionen finanziert werden?

Diese Investitionen können nicht über die Einnahmen aus Fahrtickets finanziert werden. Auch wenn die Tickets in NRW in der Regel für die Fahrgäste durch die Verkehrsverbünde meist im Jahresrhythmus verteuert werden, sind die Fahrgasteinnahmen nicht kostendeckend und das Defizit muss von den Aufgabenträgern übernommen werden. Daran scheitern die meisten Überlegungen zum Ausbau des ÖPNV Angebotes, geschweige denn die zu günstigeren oder kostenfreien Tarifen. Und auch die jährlichen Subventionen mittels Landes- und Bundesmitteln und immer wieder neuen Förderprogrammen sind hier derzeit nicht ausreichend. (s. hierzu auch Stellungnahme des VDV zum 365€ Ticket vom 5.9.2019)

Es fehlt eine langfristige Finanzierungsperspektive. Daher sind in den letzten 10 Jahren immer wieder Kommissionen oder andere Fachgremien auf Bundes- und Landesebene eingesetzt worden, um neue Finanzierungsmodelle zu beurteilen und Vorschläge zu entwickeln. In NRW waren das die „ÖPNV Zukunftskommission NRW 2011-2013“ und die Enquetekommission „Finanzierung des ÖPNV in NRW 2014-2016“, im Bund die Daehre Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2011-2012“, die Bodewig Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes 2015-2016“ oder Fratzscher Kommission „Investitionspakt“ 2014-2016“. Auch in anderen Bundesländern wurden ähnliche Untersuchungen in Auftrag gegeben, so dass eine Fülle von Vorschlägen und Instrumenten untersucht und ausgewertet wurden. Die Vorschläge reichen von Fondslösungen, hier vor allem zu nennen der „Infrastrukturfonds“ der Daehre-Kommission, der auch von der Kommission in NRW unterstützt wurde, das Bürgerticket, die Solidarfinanzierung oder die Drittnutzerfinanzierung (s. Sondervotum der Fraktionen SPD und Bündnis90/Die Grünen in der Enquetekommission „Finanzierung des ÖPNV in NRW“). Gerade die Drittnutzerfinanzierung hat gute und funktionierende Vorbilder.

Zum Beispiel der „Versement transport (VT)“ in Frankreich, eine Transportsteuer, die Kommunen oder Kommunalverbände in Frankreich zweckgebunden zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von Arbeitgebern erheben können. Die eingenommenen Gelder können sowohl für den laufenden Betrieb als auch für Investitionen in den ÖPNV eingesetzt werden.

Oder die „Dienstgeberabgabe“ in Wien. Dort muss jedes Unternehmen für jede/n Mitarbeiter*in 2€ pro Person und Woche zahlen. Diese Mittel werden zweckgebunden zum Ausbau der U-Bahn genutzt.

Diese Vorschläge sollten vor dem Hintergrund des drohenden Klimawandels und der erforderlichen Verkehrswende erneut auf die politische Tagesordnung geholt werden, um eine dauerhafte und ausreichende Finanzierung des ÖPNV auf den Weg zu bringen.

Günstige Ticketangebote

Um eine Verkehrswende zum Erfolg zu führen braucht es aber auch, wie der Antrag der SPD Fraktion formuliert, günstige oder sogar kostenfreie Tarife. Auch dies war Thema in der Kommission „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in NRW“. Im Endbericht der Kommission wurden verschiedenste vergünstigte Tickets wie Schüler-, Semester-, Job-, Gäste- und Ausbildungstickets in NRW untersucht und bewertet. Mittlerweile sind eine Reihe solcher Modelle umgesetzt worden oder in der Versuchsphase:

- Bonn hat im Rahmen des Bundesförderprogramms nach dem Vorbild Wiens ein 365€ Jahresticket für einen Versuchszeitraum eingeführt, allerdings nur für Neukunden.
- Hessen hat ein solches Ticket bereits 2017/18 landesweit für Schüler*innen eingeführt.
- Bayern will dieses Ticket im Herbst 2019 für Schüler*innen und Auszubildende einführen

Ein weiterer Vorschlag kommt von den Grünen in NRW. Unter dem Motto "Ein Land — ein Ticket" wird vorgeschlagen, ein 2-Euro Ticket für ganz NRW einzuführen, das zwei Euro am Tag und 730€ pro Jahr kosten würde.

Aber auch kostenfreie Modelle für den ÖPNV, wie zum Beispiel 2013 in Tallin eingeführt, wurden untersucht und zeigen durchaus Erfolge beim Umstieg auf den ÖPNV. So wurde in Tallin das Angebot um 10% gesteigert und gleichzeitig erhöhten sich die Fahrgastzahlen ebenfalls um 10%.

Aufgrund der schlechten Luftwerte in deutschen Städten oder als Maßnahmen für den Klimaschutz gibt es aktuell eine Reihe von Versuchen, kostenfreien Verkehr einzuführen. So hat zum Beispiel der Kreis Heinsberg am 20.9, dem weltweiten Aktionstag für „Fridays for Future“, den ÖPNV kostenfrei zur Verfügung gestellt. Auch wenn das nur ein Tag war, ist es als Signal für mehr Klimaschutz angesehen worden. Die Stadtwerke Tübingen starten mit einem kostenlosen Busangebot an Samstagen. Die Stadt Monheim und Luxemburg gehen viel weiter. In Monheim wird es ab April 2020 kostenlose ÖPNV-Tickets geben und in ganz Luxemburg ab Sommer 2020. Angebote wie aktuell vom VRS beschlossen, Kindern ab 2020 ab 15 Uhr gratis fahren zu lassen, sind sicher gut gemeint. Sie verstärken aber das Problem der unübersichtlichen Tarife (s. weitere erforderliche Veränderungen).

Der Antrag der SPD zeigt dagegen in die richtige Richtung, wenn man Klimaschutz ernst nimmt und kann **ein Baustein** für eine richtige Verkehrswende in NRW über alle Tarifzonen und Verbundgrenzen hinweg sein. Gerade junge Menschen und Schüler*innen sind dafür die richtigen Ansprechpartner*innen und Multiplikator*innen. Zu klären bleibt die Finanzierung. Wie hoch sind die Einnahmeausfälle und wie können sie gedeckt werden durch Landes- und /oder Bundesmittel oder durch Umsetzung von Vorschlägen aus den verschiedenen oben genannten Kommissionen.

Weitere erforderliche Veränderungen

Neben der Kostenfrage und dem Ausbau der Infrastruktur muss es aber auch für die Fahrgäste insgesamt einfacher werden, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen: durch transparente und gerechte Tarife, fahrgastfreundliche und barrierefreie Angebot, durch Apps und die Chancen der Digitalisierung, sowie durch moderne Infrastruktur, Streckenreaktivierung und Elektrifizierung. Dazu braucht es auch Antworten auf die Frage, ob die Strukturen in NRW, die Zersplitterung zwischen diversen kleinen und großen kommunalen Verkehrsunternehmen, den Städten und Kreisen als gesetzlichen Aufgabenträgern, neun Tarifverbänden und drei Aufgabenträgern für die Schienenverkehre noch zeitgemäß sind. Hier braucht es dringen strukturelle Verbesserungen auch wenn das heißt, von alten, lieb gewonnen Strukturen Abschied zu nehmen. Die Chancen für den Klimaschutz und die Interessen der Fahrgäste müssen im Mittelpunkt stehen.