

## **M-1-276**

Antragsteller\*innen: OV Alfter

Gegenstand: M-1 Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität möglich machen (Zukunftsfähige Mobilität)

### **Änderungsantrag M-1-276**

- 1 In Zeile 276 wird folgender Abschnitt eingefügt:
- 2 „Stadt-Land-NRW-Ticket“ für 20 Euro im Monat
- 3 Ein angemessenes Mobilitätsangebot muss überall und für jeden in NRW möglich sein!
- 4 Tatsächlich ist es jedoch so, dass ganze Ortschaften an manchen Tagen oder über mehrere
- 5 Stunden am Tag vom öffentlichen Nahverkehr ausgeschlossen sind. Diese Lücken in der
- 6 Daseinsvorsorge sollen klimafreundlich geschlossen werden. Orte und Quartiere mit über
- 7 4000 Einwohnern sollen regional und überregional mit öffentlichem Verkehr mindestens im
- 8 Stundentakt erschlossen und verbunden werden. Bei geringer Nachfrage sind auch flexible
- 9 Angebotsformen wie Taxibus oder Anruf-Sammel-Taxi möglich.
- 10 Diese Angebotssteigerung wollen wir mit dem Projekt „Stadt-Land-NRW-Ticket“ finan-
- 11 zieren. Das „Stadt-Land-NRW-Ticket“ finanzieren alle über 18-Jährige mit Wohnsitz in
- 12 NRW. Das sind rund 14,5 Mio. Menschen. Sie entrichten monatlich einen Beitrag. Die
- 13 Summe der Beiträge ersetzt die bisherigen Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung des
- 14 Nahverkehrs in NRW. Der monatliche Beitrag wird bei 20 bis 22 Euro liegen und niedriger
- 15 sein als bei Semestertickets, die nur für Studierende gelten. Dafür kann jeder an jedem
- 16 Ort und zu jeder Zeit Busse und Bahnen im Nahverkehr in NRW nutzen. Personen, die
- 17 außerhalb von NRW wohnen und den Nahverkehr in NRW nutzen, zahlen einen Euro pro
- 18 Tag – etwa Übernachtungsgäste.
- 19 Das „Stadt-Land-NRW-Ticket“ wird gesellschaftliche und arbeitsmarktpolitische Vorteile
- 20 haben. Der Grundsatz „preiswerte Mobilität“ für alle wird erreicht. Das „Stadt-Land-
- 21 NRW-Ticket“ ist familienfreundlich, weil Kinder und Jugendliche kostenlos fahren. Schul-
- 22 ausflüge sind z.B. leichter als bisher möglich. Kinder und Jugendliche können „die Welt
- 23 erfahren“. Zuflucht Suchende können ihre Umgebung kennenlernen. Auch ohne Auto ist
- 24 es kein Problem, auf dem Land zu wohnen und preiswerten vorhandenen Wohnraum zu
- 25 nutzen. Komplizierte, anwenderunfreundliche Tarifsysteme gibt es nicht mehr. Ungerechte
- 26 Tarifzonen entfallen. Wir denken an die älter werdende Gesellschaft: Wir berücksichtigen
- 27 den demografischen Wandel, weil der Öffentliche Personen- und Schienen-Nahverkehr auch

28 im Interesse älter werdender Menschen, die nicht mehr Auto fahren können, ausgebaut  
29 wird.

30 Die Arbeitsaufnahme von bisher Arbeitslosen wird erleichtert. Geringverdiener werden  
31 von hohen Fahrtkosten entlastet. Für den Fahrkartenverkauf bisher vorgehaltenes Per-  
32 sonal kann anderweitig eingesetzt werden, insbesondere zur Verbesserung des Service.  
33 Bestimmte Sach- und Verwaltungskosten entfallen. Bisherige „Subventionen“ des Lan-  
34 des (etwa für behinderte Menschen, den Schülerverkehr oder für Sozialtickets) sind nicht  
35 mehr notwendig; die frei werdenden Landesmittel werden als Anschubfinanzierung für ei-  
36 ne Angebotserweiterung oder den barrierefreien Ausbau genutzt. Der Anreiz, Busse und  
37 Bahnen zu nutzen, steigt. Kommunen werden – in Verbindung mit anderen Maßnahmen  
38 – von Nachteilen des Autoverkehrs entlastet. Auf weitere Parkplätze kann verzichtet wer-  
39 den, ggf. kann Parkraum zurückgebaut werden. Die Lebensqualität in unseren Städten  
40 kann mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten und verbessert werden. Es  
41 wird auch weniger Staus in den Städten geben und die Ausweisung von Radwegen wird er-  
42 leichtert. Angesichts von Klimawandel und drohender Energieverknappung ist es sinnvoll,  
43 verstärkt die besonders energieeffizienten Verkehrsmittel Bus und Bahn zu nutzen. Das  
44 Klima in den Städten wird besser. Polizei und Justiz werden entlastet, weil „Schwarzfah-  
45 ren“ in NRW (§265a Strafgesetzbuch) nicht mehr verfolgt wird. Die Tourismuswirtschaft  
46 profitiert von einem attraktiven Angebot. Selbst Hochschulen werden entlastet, wenn sich  
47 „Scheinstudierende“ abmelden, die nur das günstige Semesterticket nutzen wollen. Not-  
48 wendige Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die Ausweitung der Transportkapazitä-  
49 ten, schaffen und erhalten Arbeitsplätze. Das „Stadt-Land-NRW-Ticket“ trägt zu einer  
50 Verkehrswende bei, die ihren Namen verdient. Selbst Autofahrer bleiben mobil, wenn ein  
51 Fahrverbot gilt, etwa wegen einer persönlichen Verfehlung oder weil ein Einfahrverbot in  
52 Städten besteht.

53 Beitragseinnahmen, die zweckgebunden in einen Fonds fließen, sind stabil und unabhängig  
54 von steuerlichen Sparzwängen. Der Städte und Gemeindebund schätzt den jährlichen  
55 Fehlbedarf im ÖPNV auf 600 Mio. Euro in ganz Deutschland.

56 Wir werden deshalb prüfen, ob und inwieweit nicht nur die potenziellen Nutzer\*innen,  
57 sondern auch mittelbare Nutznießer des Nahverkehrs wie Großveranstalter und Betriebs-  
58 stätten in eine Beitragspflicht einbezogen werden können. Eine gute Nahverkehrsinfra-  
59 struktur nutzt Firmen, manche waren in der Vergangenheit etwa bereit, Haltestellen auf  
60 eigene Kosten zu finanzieren. Dabei wird die Beitragshöhe für Nutznießer nicht zu einer  
61 Überforderung führen. Solche zusätzlichen Beiträge tragen aber dazu bei, entweder die  
62 Kosten für den einzelnen Beitragszahler zu senken oder das Angebot im ÖPNV quantita-  
63 tiv und qualitativ auszubauen.

64 Langfristig könnte Fahren mit Nahverkehrsmitteln zu einem geringen Beitrag in ganz  
65 Deutschland möglich sein – wenn sich alle Bundesländer für ein solches Angebot entschei-  
66 den.

67 Die GRÜNEN wissen, dass ein solches System nicht nur Befürworter hat. Nach einem  
68 eingehenden Diskussionsprozess sind sie aber überzeugt, dass die Vorteile weit überwie-  
69 gen. Einige werden sich schon aus Prinzip gegen ein „Zwangssystem“ wenden. Allerdings  
70 liegt es in der Natur eines jeden solidarischen, über Beiträge finanzierten Systems, dass

71 unterschiedliche Nutzen daraus gezogen werden. Dies gilt beispielsweise für die gesetzli-  
72 che Kranken-, Pflege- und Unfallversicherung. Im Übrigen finanzieren wir doch alle über  
73 Steuern Gemeingüter mit, selbst wenn wir sie nicht oder unterdurchschnittlich nutzen.  
74 Die gesellschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Vorteile eines gut ausgebauten Nah-  
75 verkehrs rechtfertigen eine Beitragsfinanzierung neben den bestehenden Aufwendungen,  
76 die Bund, Länder und Kommunen haben. Die Beitragshöhe ist auch für Bezieher von  
77 Transferleistungen zumutbar, weil das Arbeitslosengeld 2 und das Sozialgeld bereits einen  
78 entsprechend hohen Anteil für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel enthalten. Sie rei-  
79 chen heute aber nur für wenige Fahrten, selbst wenn das Land Sozialtickets finanziert.  
80 Auf verwaltungsaufwändige Ausnahmen, etwa für Pflegebedürftige, kann vermutlich ver-  
81 zichtet werden: In der Stadt Hasselt (Niederlande), die eine Zeitlang einen „kostenlosen“  
82 Nahverkehr angeboten hat, haben in dieser Zeit Besuche in Alten- und Pflegeheimen um  
83 30% zugenommen.

84 Den GRÜNEN ist auch bewusst, dass bestimmte Nahverkehrszüge in NRW in Ballungsge-  
85 bieten heute schon ihre Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten haben. Insoweit sind  
86 auch keine raschen Lösungen zu erwarten. Gleichwohl sollten mit zusätzlich bereitstehen-  
87 den Finanzmitteln Versuche unternommen werden, etwa das Angebot der Fernbusse zu  
88 nutzen oder auszubauen.

89 Soweit andere Berechnungen zu einem höheren monatlichen Beitrag kommen ist zu be-  
90 rücksichtigen, dass nur die Gesamtheit der Fahrpreiseinnahmen in NRW durch Beiträge  
91 ersetzt werden soll. Finanzierungen der öffentlichen Hand sollen daneben grundsätzlich  
92 weiter bestehen.

## **Begründung**

Das Ziel, den ÖPNV als für die Gesellschaft und jede\*n Einzelne\*n wichtige Daseinsvor-  
sorge zu stärken, soll herausgestellt werden.

## **Antragsteller\*innen**

OV Alfter