

Kurzfassung der Machbarkeitsstudie „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“

Die von der PiKo NRW in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW zeigt auf, dass eine Variante zur Finanzierung des ÖPNV auf bestehende Beitragslösungen, ähnlich dem Semesterticket, aufbauen könnte. Beitragszahlerinnen und Beitragszahler erhalten im Gegenzug eine generelle Freifahrtberechtigung. Dieses Modell lässt sich in Form des Bürgertickets auf alle Bürgerinnen und Bürger anwenden. Alternativ zu dieser Beitragsvariante gibt es ein weiteres Beitragsmodell, welches sich an Erschließungsbeiträge anlehnt. Diese Beitragsvariante wurde bisher aber nicht im Zusammenhang mit öffentlichen Einrichtungen wie dem ÖPNV umgesetzt.

Im Rahmen eines Workshops, an dem verschiedene kommunale Mandatsträger, die mit dem Thema ÖPNV und dessen Finanzierung befasst sind, teilgenommen haben wurde bestätigt, dass die chronische Unterfinanzierung des ÖPNV, sowohl im Bereich der Infrastrukturfinanzierung (Sanierungsstau und Neubau), als auch im Bereich eines Angebotsorientierten ÖPNV in Stadt und Land nur durch eine radikale ÖPNV-Finanzreform beendet werden kann. Es bedarf einer Neuausrichtung der ÖPNV-Finanzierung u.a. durch Änderung des ÖPNV-Gesetzes, das den Kommunen/Kreisen die Einführung solidarischer Bürgerticket-Modelle ermöglicht.

Wenn das System eines fahrscheinfreien ÖPNV in Form eines Bürgertickets große verkehrs- und umweltpolitische Wirkung und gesellschaftspolitische Akzeptanz zeigen soll, dann muss dieses neue Finanzierungssystem Bestandteil einer neuen integrierten Mobilitätsstrategie für NRW sein.

Nach Meinung der Gutachter gibt es 2 Möglichkeiten ein solidarisches Beitragsmodell umzusetzen:

1. Das Bürgerticket mit einem sozialverträglichen Staffelungsmodell, das für Schüler, Schwerbehinderte etc.

entsprechende Freistellungen oder Rabattierungen vorsieht. Ziel eines solchen Bürgerticket-Modells ist es, den Bürgern die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln stärker ins Bewusstsein zu rufen. Dies soll durch einen monatlichen, verpflichtend zu zahlenden Beitrag für den Nahverkehr erreicht werden, wobei dieser offen oder sichtbar zu zahlen wäre.

2. Das 2. solidarische Beitragsmodell ist der Grundsteuer-bezogene Beitrag, der auf dem Gedanken basiert nicht mehr auf die Fahrtberechtigung abzustellen, sondern den Schwerpunkt des Vorteils der Beitragspflichtigen in der bloßen Erschließung mit ÖPNV zu sehen.

Mit der vorgelegten Machbarkeitsstudie „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“ wird die grundsätzliche Machbarkeit dargestellt und eine grobe Abschätzung der finanziellen Folgen für eine Mittelstadt sowie eines Kreises vorgelegt, um als eine Grundlage für die politische Willensbildung in NRW zu dienen.

Die nachfolgenden 7 Punkte sollen Anreize für die weitere Diskussion und die zügige Umsetzung eines Modellvorhabens „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“ setzen:

1. Die zukünftige ÖPNV-Finanzierung muss sowohl eine auskömmliche und dauerhafte Finanzierungsbasis schaffen, als auch motivierend auf den freiwilligen Wechsel hin zum ÖPNV wirken. Das Finanzierungsmodell Bürgerticket kann diese Anforderungen erfüllen. Somit wird das Bürgerticket in dieser Studie nicht nur als ein Finanzierungsmodell für den öffentlichen Personennahverkehr verstanden, sondern als ein möglicher Ansatz für eine nachhaltigkeitsorientierte Verkehrspolitik, die ökonomische, ökologische und soziale Belange gleichermaßen einbezieht.
2. Sofern die juristischen und finanziellen Rahmenbedingungen von Seiten des Landes NRW umgesetzt sind und die Kommunen befähigt werden Bus und Bahn fahrscheinfrei in Form eines Bürgertickets umzusetzen, bedarf es in den

- Stadt- und Gemeinderäten mutiger Politiker mit verkehrspolitischem Gestaltungswillen. Der kommunale Einfluss kann dann dokumentiert werden in dem der Nahverkehrsplan als kommunales Planungs- und Gestaltungsinstrument für den ÖPNV konsequent auf das Thema Bürgerticket abgestimmt wird und der Umweltverbund (ÖPNV + Rad- + Fußverkehr + Bike- & CarSharing) massiv ausgebaut wird.
3. Darüber hinaus müssen die Gemeinden auch konsequent ihre Planungshoheit dazu nutzen und instrumentalisieren, um einerseits ihre Siedlungsentwicklung im Sinne der Nahmobilität umzusetzen und andererseits begleitende Maßnahmen zum Bürgerticket umzusetzen. Neben Einschränkungen des Autoverkehrs durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Rück- und Umbau von Straßen stehen hier vor allem auch Maßnahmen zur Bewirtschaftung von Parkplätzen auf der Agenda.
 4. Diese Mobilitätsstrategie sollte sowohl städtische als auch ländliche Räume gleichermaßen einbeziehen und verbindliche, räumlich klassifizierte Standards der Mindestbedienung mit Bus und Bahn festlegen, wie es z.B. in der Schweiz landesweit vorbildlich umgesetzt ist. Wenn sich die Bürger auf eine gute ÖPNV-Verbindung verlassen können, steigt auch die Bereitschaft zur Entrichtung des Bürgerticket-Beitrages.
 5. Die bei der Umsetzung einer solchen Bürgerticket-Mobilitätsstrategie zu erwarteten Fahrgastzugewinne bedingen vor allem in Ballungsgebieten eine Ausweitung der infrastrukturellen und betrieblichen Kapazitäten. Ob mit oder ohne Bürgerticket: ohne dessen Ausbau wird es keine Verkehrswende geben. Ohne eine adäquate Gegenleistung in Form eines räumlich und zeitlich nutzbaren ÖPNV-Angebotes wird eine verpflichtende Zahlung vom Bürger nicht akzeptiert werden.
 6. Der Ausbau des Nahverkehrsangebotes ist somit ein Schlüsselfaktor zur Erreichung der Klimaschutzziele und gleichzeitig Voraussetzung für die Einführung eines

Bürgertickets. Die Implementierung eines Bürgertickets hängt maßgeblich vom politischen Willen ab, denn die Politik kann sowohl die gesetzlichen Grundlagen schaffen, als auch die notwendigen Planungsprozesse in Gang setzen.

7. Die politischen Entscheider müssen die Ernsthaftigkeit der Klimaschutzziele und die Rolle des ÖPNV erkennen und sich auf gemeinsame Ziele verständigen. Vieles deutet darauf hin, dass die positiven Aspekte eines Bürgertickets überwiegen, jedoch sind weitergehende Forschungsarbeiten durchzuführen. Über einen Modellversuch „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“ in einer Kommune oder Region könnte das Potential eines umlagefinanzierten Bürgertickets tiefergehend erforscht und belegt werden.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung eines solchen Modellvorhabens zum Bürgerticket sollte die bisherige ÖPNV-Finanzierung des Landes NRW neu überdacht werden mit dem Ziel zumindest die Finanzierung der gesamten ÖPNV-Infrastrukturkosten sowie die Ausgleichskosten für Schüler, Schwerbehinderte und Sozialschwache Bürgerinnen und Bürger durch das Land NRW sicherzustellen.

Realistisch gesehen kann, sofern es eine grundsätzlich positive politische Willensbildung für einen Pilotversuch „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“ im Jahr 2017 gibt, in 2018/2019 ein Pilotversuch durchgeführt und anschließend ausgewertet werden, um erste Erfahrungen zu sammeln. Bei einem positiven Ergebnis könnten noch in der dann laufenden Legislaturperiode bis 2021 die gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen auf Landesebene vorbereitet und beschlossen werden, um dann sukzessive landesweit „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW in Form eines Bürgertickets“ erfolgreich umzusetzen.