SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Wuppertal

FDP-Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

An den Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal
Herrn Prof. Dr. U. Schneidewind
Rathaus Barmen
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Datum 31.10.2023

Drucks. Nr. **VO/1136/23**
öffentlich

Gemeinsamer Antrag

Zur Sitzung am	Gremium
31.10.2023	**Ausschuss für Verkehr**
09.11.2023	**Hauptausschuss**
13.11.2023	**Rat der Stadt Wuppertal**

Ersetzungsantrag zu VO/1007/23
Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vom 31.10.2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrter Herr Ugurman,

die o. g. Fraktionen beantragen, der Rat der Stadt Wuppertal möge beschließen:

Anstatt des o. g. Antrages bekräftigt der Rat der Stadt Wuppertal seinen Beschluss vom 21.12.2021 zu beigefügtem Antrag.

Begründung:
Vgl. VO/1193/21.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Klaus Jürgen Reese	Hans-Jörg Herhausen	Michael Wessel
Fraktionsvorsitzender	Fraktionsvorsitzender	Fraktionsvorsitzender
Timo Schmidt	Karin van der Most	René Schunck
Verkehrspolitischer Sprecher	Fraktionsvorsitzende	Fraktionsvorsitzender

Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Es informiert Sie Ulf Klebert

Anschrift Rathaus Barmen
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Telefon (0202) 563 6510
Fax (0202) 244 0987
E-Mail klebert@spdrat.de

An den Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal
Herrn Prof. Dr. U. Schneidewind
Rathaus Barmen
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Datum 16.08.2021

Gemeinsamer Antrag

Drucks. Nr. **VO/1193/21-1. Neuf.**
öffentlich

Zur Sitzung am	Gremium
14.12.2021	**Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Betriebsausschuss WAW**
16.12.2021	**Hauptausschuss**
21.12.2021	**Rat der Stadt Wuppertal**

Finanzierung und Weiterentwicklung ÖPNV
Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90 / DIE GRÜNEN und DIE LINKE vom 16. August 2021, Neufassung vom 13. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE beantragen, der Rat der Stadt Wuppertal möge beschließen:

An den Landtag Nordrhein-Westfalen und den Deutschen Bundestag wird appelliert, sich für eine steuerfinanzierte Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und den deutlichen Ausbau des Leistungsangebotes im ÖPNV einzusetzen.

Ziel des Ausbaus soll sein, die Fahrgastzahlen, bezogen auf das Jahr 2019, in den nächsten Jahren im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende zu verdoppeln, um einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der notwendigen Klimaziele zu erzielen.

Begründung:
Mobilität als unverzichtbares Element der Daseinsfürsorge ist für unsere Gesellschaft von zentraler Bedeutung. Wir benötigen eine ausreichende Mobilität, um soziale Kontakte aufrecht zu erhalten und Partizipationsmöglichkeiten an den verschiedenen gesellschaftlichen Aktivitäten zu gewährleisten. Mobilität schafft persönliche Freiheit und Lebensqualität. Sie ist für junge und alte Menschen, sowohl in der Stadt als auch in ländlichen Regionen, unverzichtbar. Sie muss vor allem für alle finanzierbar und damit verfügbar sein.
Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, ist die Mobilität von erheblicher Bedeutung. Auch für eine florierende Wirtschaft brauchen wir eine leistungsfähige Mobilität. Angesichts von Klimawandel, Verkehrswachstum, Verstädterung, demografischem Wandel und Ressourcenknappheit ist eine sozial-ökologische Verkehrswende dringend notwendig.

Ohne eine deutliche Steigerung des ÖPNV -Anteils am Modal Split ist eine Verkehrswende jedoch gesellschaftlich nicht zu erreichen.

Bisher basiert die Finanzierung des ÖPNV, beispielsweise in NRW, im Wesentlichen auf drei Säulen: Nutzerfinanzierung, öffentliche Mittel von Bund und Land sowie kommunaler Defizitabdeckung. Dieses Finanzierungsmodell stößt jedoch an seine Grenzen. Zum einen ist die Tarifentwicklung/Preiselastizität nahezu erschöpft. Zum anderen können sehr viele Kommunen, insbesondere im bevölkerungsreichsten Land NRW, ihre Haushalte aufgrund bereits jetzt sehr hoher Schulden nicht mit weiteren Ausgabeposten für ÖPNV belasten. Erschwerend kommt hinzu, dass es für die Erhöhung des Modal Split Anteils enormer Investitionen für einen so verursachten Mehrbedarf in Fahrzeuge, Personal, Betriebsmittel und Infrastruktur bedarf.
Die Bereitschaft zum Umstieg vom Individualverkehr (IV) auf den ÖPNV hängt aber auch von zahlreichen anderen Faktoren ab, wie z.B. Pünktlichkeit, Komfort, Sicherheit, gute Taktung verschiedener Verkehrsträger und Verkettung unterschiedlicher Mobilitätsformen etc. Alles Faktoren, die weitere Investitionen erfordern. Sollte aber tatsächlich die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn sehr schnell stark steigen, könnte das System ohne erhebliche Steigerung der Angebotskapazitäten und den damit einhergehenden erheblichen Investitionsnotwendigkeiten die dann notwendigen Transportleistungen nicht erbringen.
Bereits heute zeichnet sich beispielsweise für den größten Verkehrsverbund Europas, den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR), ab, dass die bestehenden Verkehrsverträge im SPNV, aber auch die aktuellen Verkehrsleistungen der im VRR zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen des ÖPNV, spätestens ab dem Jahre 2023 nicht mehr auskömmlich finanziert sind. So geht man auch beim Nahverkehr Rheinland (NVR) davon aus, dass beispielsweise die Züge des SPNV über längere Zeit eine maximale Auslastung von 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus erreichen werden.
Zwar haben die Rettungsschirme von Bund und Ländern die coronabedingten Mindereinnahmen für 2020 und 2021 weitgehend aufgefangen. Aber die solidarische Steuerfinanzierung von ÖPNV muss mittel- und langfristig verstetigt werden, um zu erwartende Einnahmeausfälle und anhaltende Unterfinanzierung aufzufangen. Andernfalls treten anstelle des angestrebten Ausbaus des ÖPNV -Angebotes zwangsläufig Leistungsreduzierungen. Die fatalen Folgen für die zwingend erforderliche Verkehrswende und die Einhaltung der bundesdeutschen Klimaziele sind heute schon abzusehen.
Die Deutsche Bahn (DB) hatte Anfang 2020 mit dem Bund ein Investitionspaket von insgesamt 86 Milliarden Euro vereinbart, mit denen bis 2030 das gesamte Netz modernisiert werden soll. Das Jahrzehnt der Schiene wurde ausgerufen. Das Geld fließt bislang jedoch vor allem in Sanierungen.
Ein anderes Bild ergibt sich beim Blick auf den Ausbau des bundesdeutschen Autobahn- und Bundesfernstraßennetzes. Schon heute ist das Straßennetz in Deutschland eines der dichtesten der Welt. Dennoch wurde auch im Jahr 2020, im „Jahrzehnt der Schiene", der Bau von Fernstraßen mit öffentlichen Mitteln massiv vorangetrieben. Rund 125 Kilometer neue Autobahnen oder Bundesstraßen wurden erweitert oder fertiggestellt.
Wenn ÖPNV/SPNV künftig eine tragende, wenn nicht die Hauptsäule einer echten Mobilitätswende werden soll, braucht es nicht nur nachhaltige Konzepte, sondern auch eine tragfähige Finanzierung. Und dazu gehört es auch, vermehrt Steuermittel für das System ÖPNV bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Klaus Jürgen Reese Vorsitzender der SPD-Ratsfraktion	Caroline Lünenschloss und Ludger Kineke Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion	Yazgülü Zeybek u. Paul Yves Ramette Vorsitzende der Ratsfraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN	Susanne Herhaus u. Gerd-Peter Zielezinski Vorsitzende der Ratsfraktion DIE LINKE