

1 **UB-Parteitag SPD Kreis Kleve, 28.08.2021**

3 **Beschluss A1**

4 Adressaten:

5 SPD-Landesparteitag,

6 SPD-Landtags- und Bundestagsfraktion

7 **Betreff:**

8 **Mobilitätswende durch einen steuerfinanzierten ÖPNV/SPNV erfolgreich gestalten!**

10 **Antrag:**

11 **Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**  
12 **müssen zukünftig die zentralen Säulen für eine echte und nachhaltige Mobilitätswende**  
13 **werden.**

14 **Deshalb fordert der SPD-Unterbezirk Kreis Kleve die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-**  
15 **Bundestagsfraktion auf, sich für nachhaltige Mobilitätskonzepte der Zukunft und deren**  
16 **auskömmliche Finanzierung einzusetzen.**

17 **Damit die Mobilitätswende gelingen kann, müssen zusätzliche Steuermittel für das System**  
18 **von ÖPNV/SPNV bereitgestellt werden.**

20 **Begründung**

21 **Mobilität ist von zentraler Bedeutung für Alle**

22 Mobilität ist ein unverzichtbares Element der Daseinsfürsorge und für unsere Gesellschaft  
23 von zentraler Bedeutung. Wir benötigen eine ausreichende und verlässliche Mobilität, um  
24 soziale Kontakte aufrechtzuerhalten und Partizipationsmöglichkeiten an den verschiedenen  
25 gesellschaftlichen Aktivitäten zu gewährleisten. Mobilität schafft persönliche Freiheit und  
26 Lebensqualität. Sie ist für junge und alte Menschen, sowohl in der Stadt als auch in  
27 ländlichen Regionen unverzichtbar. Sie muss vor allem für alle finanzierbar und verfügbar  
28 sein.

30 Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit auf die  
31 unterschiedlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, ist die Mobilität von erheblicher  
32 Bedeutung. Auch für eine florierende und wettbewerbsfähige Wirtschaft brauchen wir eine  
33 leistungsfähige Mobilität.

35 **Nutzerzahlen des ÖPNV/SPNV müssen gesteigert werden**

36 Angesichts des Klimawandels, von Verkehrswachstum, Verstädterung, demografischem  
37 Wandel und Ressourcenknappheit ist eine sozial-ökologische Mobilitätswende dringend  
38 notwendig. Ohne eine deutliche Steigerung des ÖPNV/SPNV-Anteils an der  
39 Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ist eine Mobilitätswende jedoch gesellschaftlich nicht zu  
40 erreichen. Der ÖPNV/SPNV ist hierbei von zentraler Bedeutung für das Gelingen der  
41 Mobilitätswende.

43 Ohne zusätzliche Steuermittel kein Ausbau des ÖPNV/SPNV möglich

44 Bisher basiert die Finanzierung des ÖPNV/SPNV beispielsweise in NRW im Wesentlichen auf  
45 drei Säulen: Nutzerfinanzierung durch Ticketerlöse, öffentliche Mittel von Bund und Land  
46 sowie kommunaler Zuschüsse.

47  
48 Dieses Finanzierungsmodell stößt jedoch an seine Grenzen. Zum einen ist die  
49 Tarifentwicklung bzw. Preiselastizität nahezu erschöpft. Zum anderen können sehr viele  
50 Kommunen, insbesondere im bevölkerungsreichsten Land NRW, ihre Haushalte nicht  
51 zusätzlich mit weiteren Ausgabeposten für ÖPNV/SPNV belasten.

52  
53 Erschwerend kommt hinzu, dass es für die Erhöhung des „Modal Split“-Anteils weitere  
54 enorme Investitionen für einen so verursachten Mehrbedarf in Fahrzeuge, Personal,  
55 Betriebsmittel und Infrastruktur bedarf.

56  
57 Umstieg auf den ÖPNV/SPNV braucht Anreize

58 Die Bereitschaft zum Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV/SPNV hängt neben dem  
59 Ticketpreis natürlich auch von zahlreichen weiteren Faktoren ab wie z.B. Verlässlichkeit,  
60 Pünktlichkeit, Komfort, Sicherheit, gute Vernetzung verschiedener Verkehrsträger,  
61 Verkettung unterschiedlicher Mobilitätsformen und aktuellen Fahrgast-Informationen ab.  
62 Alles Faktoren, die ebenfalls weitere Investitionen erfordern.

63  
64 Sollte aber tatsächlich die Zahl der Nutzer/innen von Bus und Bahn plötzlich stark steigen, so  
65 könnte das heutige System diesen Anstieg nicht bewältigen. Ohne erhebliche Steigerungen  
66 der Angebotskapazitäten und den damit einhergehenden erheblichen  
67 Investitionsnotwendigkeiten können die zusätzlichen Transportleistungen derzeit nicht  
68 erbracht werden.

69  
70 Finanzierung der Verkehrsverbünde muss auskömmlich sein

71 Bereits heute zeichnet sich beispielsweise für den größten Verkehrsverbund Europas, den  
72 Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR), ab, dass die bestehenden Verkehrsverträge im SPNV,  
73 aber auch die aktuellen Verkehrsleistungen der im VRR zusammengeschlossenen  
74 Verkehrsunternehmen des ÖPNV nicht mehr lange auskömmlich finanziert sind.

75  
76 So geht man auch beim Nahverkehr Rheinland (NVR) davon aus, dass beispielsweise die Züge  
77 des SPNV noch über längere Zeit eine maximale Auslastung von 80 Prozent des Vor-Corona-  
78 Niveaus erreichen werden.

79  
80 Corona belastet den ÖPNV/SPNV zusätzlich

81 Die Rettungsschirme von Bund und Ländern haben die Corona bedingten Mindereinnahmen  
82 für 2020 und 2021 weitgehend aufgefangen. Aber die solidarische Steuerfinanzierung von  
83 ÖPNV/SPNV muss mittel- und langfristig erhöht werden, um zu erwartende  
84 Einnahmeausfälle und anhaltende Unterfinanzierung aufzufangen. Sonst treten anstelle des  
85 angestrebten Ausbaus des ÖPNV/SPNV-Angebotes zwangsläufig Leistungsreduzierungen ein.  
86 Die fatalen Folgen für die zwingend erforderliche Mobilitätswende und die Einhaltung der  
87 bundesdeutschen Klimaziele sind heute schon abzusehen.

88  
89 Bund muss weiter mehr Geld in die Deutsche Bahn investieren

Die Deutsche Bahn AG 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 Bundesfernstraßennetz. 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.

Kurzfristig sollen sich die Investitionen des Bundes in Straße und Deutsche Bahn auf gleichem Niveau bewegen. Langfristig müssen die Investitionen in ÖPNV/SPNV einen höheren Anteil erhalten, wenn die Mobilitätswende gelingen soll.

## **Beschluss A2**

Adressat:  
SPD-Kreistagsfraktion Kleve

### **Betreff:**

**Der Kreis Kleve soll fahrradfreundlicher Kreis werden, den ADFC in Beratungen einbinden und verstärkt in Radschnellwege investieren.**

### **Antrag:**

Der UB-Parteitag fordert die SPD-Fraktion im Kreistag Kleve auf:

1. Der Kreis Kleve soll „fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreis“ werden und sich dafür um die Mitgliedschaft in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) bewerben. Ziel ist eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und verträgliche Mobilität für die Menschen im Kreis Kleve.
2. Der Kreis Kleve soll Mitglied im ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) werden und den ADFC beratend in den Fachausschuss zu Fahrrad- und Mobilitätsthemen einladen.
3. Der Kreis Kleve soll verstärkt in Radschnellwege investieren, um ein attraktives Angebot für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu schaffen, die von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück mit dem Fahrrad fahren wollen.

### **Begründung**

133 Bereits vor gut 12 Jahren forderte die SPD-Kreistagsfraktion Kleve mit Antrag vom 23.4.2009  
134 die Einrichtung einer Projektgruppe „Fahrradfreundlicher Kreis Kleve“. Damals wurde der  
135 Antrag in die Gremien der Wirtschaftsförderung des Kreises Kleve verwiesen, die die  
136 Einrichtung einer Projektgruppe und damit den Antrag auf Mitgliedschaft im AGFS abgelehnt  
137 hatte.

138 Die Mitgliedschaft in die AGFS ist Voraussetzung für den Titel „fußgänger- und fahrrad-  
139 freundlicher Kreis Kleve“ und an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. U.a. ist ein  
140 Nahmobilitätskonzept zu erstellen. Sind alle Kriterien hinreichend erfüllt, würde der Kreis  
141 Kleve mit dem Prädikat „nahmobilitätsfreundlich“ als fußgänger- und fahrradfreundlicher  
142 Kreis Kleve ausgezeichnet und kann in die AGFS aufgenommen werden. Mitglied im AGFS  
143 sind bereits die Städte Kleve und Rees. Der Kreis Kleve könnte hier wichtige Akzente für die  
144 notwendige Mobilitätswende und den Radtourismus setzen.

145 Der ADFC setzt sich für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein. Dabei arbeitet  
146 der ADFC mit allen Vereinen, Organisationen und Institutionen zusammen, die sich für mehr  
147 Radverkehr und für mehr Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr einsetzen. Der ADFC ist  
148 parteipolitisch neutral, setzt sich für eine ökologisch vernünftige Verkehrsmittelwahl ein.  
149 Eine Mitgliedschaft des Kreises Kleve im ADFC ist somit die sinnvolle und konsequente  
150 Ergänzung zur Mitgliedschaft in der AGFS.

151  
152 E-Bikes als Leasingmodelle für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden immer  
153 beliebter. Um den Wechsel vom Auto zum Rad für Beschäftigte zu unterstützen und zu  
154 erleichtern, sollte der Kreis Kleve verstärkt in sog. Radschnellwege investieren.  
155 Haushaltsmittel für eine Machbarkeitsstudie Radschnellwege sind bereits im Kreishaushalt  
156 mit 25.000 € vorhanden. Die sich hieraus ergebenden Ergebnisse und Empfehlungen sind  
157 eine solide Grundlage für umzusetzende Maßnahmen und Investitionen.