|  |  |
| --- | --- |
| A logo with a person in a circle  AI-generated content may be incorrect. | **Für Rückfragen:**  Dialog-Gesundheit-Klima e.V.  Axel Glasmacher  Waldstr. 37, 53347 Alfter  Mobiltelefon: (0177) 718-5656  eMail: [presse@dialog-gesundheit-klima.de](mailto:presse@dialog-gesundheit-klima.de) |

Hintergrund

**Zum Buch:**

Michael Schroerlücke, Robert de la Haye: Einfach mitfahren – Busse und Bahnen nachhaltig finanzieren und fahrscheinfrei nutzen. 2025 | ISBN 978-3-384-55487-1 | Taschenbuch: € 15,90 | E-Book: € 4,99

**Nahverkehr neu gedacht**

**Alfter, 2. September 2025** - „Bus und Bahn ohne Ticket – finanzierbar, rechtlich möglich und politisch machbar?“ In ihrem Buch „Einfach mitfahren“ legen die Kommunalpolitiker Michael Schroerlücke und der 2024 verstorbene Robert de la Haye einen durchdachten Vorschlag zur Reform des öffentlichen Nahverkehrs vor. Ihr Konzept: ein ticketloses System, solidarisch finanziert über einen gesetzlich geregelten ÖPNV-Beitrag – ähnlich dem Rundfunkbeitrag. Dadurch würde nicht nur der Zugang zum Nahverkehr erleichtert, sondern auch eine verlässlichere Einnahmequelle für die Verkehrsbetriebe geschaffen.

Im Jahr 2019 erreichte der öffentliche Nahverkehr mit 16 Milliarden Euro seine bisher höchsten Einnahmen aus dem Ticketverkauf. Mit dieser Zahl prüften die Autoren, ob ein solidarisch finanzierter Nahverkehr diese Umsätze ersetzen könnte. Das Ergebnis: Eine Finanzierung durch Beiträge kann nicht nur die Einnahmen vollständig decken, sondern – je nach deren Höhe – sogar zusätzliche Mittel zur Verbesserung des Angebots bereitstellen.

Ein erster Teil des Buches richtet sich an die interessierte Öffentlichkeit. Inhaltlich geht es um die strukturellen Herausforderungen des ÖPNV – von Tarifdschungel und Einnahmelücken bis zu infrastrukturellen Schwächen und den vernachlässigten ÖPNV in vielen ländlichen Regionen und schließlich um eine neue Finanzierungsform: Das vorgeschlagene Finanzierungsmodell sieht vor, dass alle volljährigen Bürgerinnen und Bürger monatlich einen festen auf Basis der Angebotsqualität gestaffelten Beitrag entrichten.

Ein großer Vorteil des Konzepts sei laut den Autoren die Planungssicherheit: Verkehrsunternehmen wüssten im Voraus, wie hoch ihre Einnahmen sind – unabhängig von Fahrgastzahlen oder Tarifstrukturen. Auch die Verwaltung würde vereinfacht, da Kontroll- und Vertriebskosten entfallen.

Gleichzeitig setzen sich die Autoren mit erwartbaren Einwänden auseinander. Was ist mit Menschen, die kaum ÖPNV-Angebote nutzen oder auf dem Land leben? Hier schlagen sie abgestufte Beitragssysteme oder kompensierende Ausbauoffensiven vor – etwa für Regionen mit derzeit schwacher Anbindung. Auch die Frage der Gerechtigkeit wird thematisiert: Denn wer heute keine Monatskarte bezahlen kann, profitiert in einem solidarisch finanzierten System am meisten – da die Beiträge niedrig sind.

Der zweite Teil liefert tiefergehende Erläuterungen für Fachleute und Entscheidungsträger, wie eine mögliche rechtliche Umsetzung des Vorhabens. Dort werden auch weitere Details wie der Beitragseinzug und die mögliche Aufteilung der Beitragseinnahmen thematisiert. Darüber hinaus wird ein Blick auf die Steuerfinanzierung als zweite Säule der ÖPNV-Finanzierung geworfen.

**Beitragsfinanzierter ÖPNV ohne Tickets – wie geht das?**

Grundsätzlich zahlen alle den ÖPNV-Beitrag, die einen Vorteil haben: Die fahrscheinfreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ohne weitere Kosten und Aufwand im ganzen Land. Die Aufwendungen für den ÖPNV werden auf viele Schultern verteilt und damit bezahlbar für jeden.

1. Bürgerinnen und Bürger ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Deutschland   
   Bei der Beitragserhebung gehen wir davon aus, dass alle Bürgerinnen und Bürger einen Vorteil haben. Aus familienpolitischen Gründen zahlen unter 18-Jährige nichts.
2. Übernachtungsgäste aus dem Ausland   
   Der Beitrag für Übernachtungsgäste ist ausschließlich für Gäste aus dem Ausland fällig. Auch hier gilt: Unter 18-Jährige sind beitragsfrei. Übernachtungsgäste haben als Beitragszahlende den gleichen Vorteil wie die übrigen Beitragszahlenden. Gäste aus dem Inland müssen nicht zahlen, damit sie nicht doppelt zur Kasse gebeten werden.
3. Arbeitgeber und Großveranstalter   
   Großveranstalter und Arbeitgebende sind Nutznießende des ÖPNV. Sie haben einen Vorteil bei einer sehr guten ÖPNV-Anbindung, zum Beispiel die Gewinnung weiterer Kunden und Angestellten. Eine Beitragspflicht besteht deshalb auch, wenn sie dieses öffentliche Beförderungsangebot selbst gar nicht nutzen. Für Betriebsstätten ist aber eine gute ÖPNV-Qualität erforderlich, weil deren Vorteil die zuverlässige Erreichbarkeit für Kunden und Personal ist. Ist dies nicht der Fall, entsteht keine Zahlungspflicht.

In der Berechnung der Einnahmen wurden die Beiträge gestaffelt:

* 10,00 Euro bei ‘schlechter’ Anbindung im ÖPNV, also einem Angebot, das unter dem Mindestangebot liegt.
* 20,00 Euro bei ‘akzeptabler’ Anbindung, also einem Angebot, was dem Mindestangebot entspricht.
* 29,00 Euro bei ‘guter’ Anbindung, wie sie in Städten vorzufinden ist.

Damit liegen die Beiträge deutlich unter den Kosten des Deutschland-Tickets (z.Zt. € 58/Monat).

„Einfach mitfahren“ ist kein Manifest oder ein Theorieband, sondern ein konstruktiver, gut dokumentierter Vorschlag zur Reform eines überlasteten Systems. Die Sprache bleibt durchgängig zugänglich, das Layout klar, die Argumentation nachvollziehbar. Dass beide Autoren langjährig in der Kommunalpolitik aktiv waren, merkt man dem Text positiv an: Viele Argumente sind praxisnah und greifen reale Herausforderungen aus der kommunalen Nahverkehrsplanung auf.

Kritiker könnten einwenden, dass ein solcher Systemwechsel auf erhebliche politische Widerstände stoßen wird. Aber: Gerade vor dem Hintergrund der stockenden Verkehrswende, der Klimaziele und wachsender Ungleichheit im Mobilitätszugang liefert das Buch wertvolle Denkanstöße. Ob daraus ein neues Finanzierungsmodell für den ÖPNV entstehen kann, wird die politische Debatte zeigen. Stoff dafür liefert dieses Buch jedenfalls reichlich.

Mit dem Tod von Robert de la Haye im Frühjahr 2024 ist das Buch zugleich Vermächtnis eines engagierten Juristen, der solidarisches Beitragsrecht nicht nur aus der Theorie kannte, sondern sich beruflich intensiv damit beschäftigt hat. Michael Schroerlücke ist langjähriges Mitglied des Gemeinderats Alfter sowie des Kreistags Rhein-Sieg. Er engagiert sich insbesondere im Bereich öffentlicher Verkehr und ist in den Gremien der Zweckverbände go.Rheinland und VRS vertreten. Ihr Buch verstehen die Autoren als ein leidenschaftliches Plädoyer für große Transformationen, die auch in kleinen Kommunen ihren Anfang nehmen können.