



Auswertung der Veranstaltung

Solidarische Finanzierung des ÖPNV statt weiter steigende Fahrpreise!

Ein Debattenbeitrag zur Einführung eines
Bürger*innentickets in Sachsen

DIE LINKE.
Fraktion im Sächsischen Landtag

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung | 3 |
| 2. Motivation: Mobilität für alle ermöglichen | 5 |
| 3. Bestehende Ansätze von Fahrscheinfrei-Modellen, die bei den Veranstaltungen diskutiert wurden | 7 |
| 3.1 Fahrscheinfrei durch Tallinn | 7 |
| 3.2 Die Finanzierungsidee in Erfurt | 9 |
| 3.3 Zusammenfassung der Veranstaltungsdiskussion | 11 |
| 4. Meinung der Verkehrsbetriebe | 13 |
| 4.1 Auffassung der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) | 13 |
| 4.2 Studie des Mitteldeutschen-Verkehrs-Verbunds (MDV) | 14 |
| 5. Ausblick | 16 |

1. Einleitung

»Solidarische Finanzierung des ÖPNV statt weiter steigender Fahrpreise!« war das Motto der Fraktion DIE LINKE im Sächsischen Landtag, die auf zwei Veranstaltungen am 26. und 27. September 2016 in Dresden und Leipzig über die solidarische Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs diskutierte. Im Zentrum der Debatte stand die Einführung eines sogenannten »Bürger*innentickets«, an dessen Finanzierung sich alle Menschen einer Ortschaft oder Region beteiligen und dafür auch jede*r den hiesigen ÖPNV nutzen kann. Mit dieser gesicherten Finanzierung soll der ÖPNV ausgebaut, dessen Qualität verbessert und Menschen dazu bewegt werden, vom Auto auf den Bus- und Schienenverkehr umzusteigen. Das hätte positive Effekte auf das kommunale Wohnumfeld durch weniger Luft- und Lärmbelastung, die allgemeine Verkehrssituation in einer Stadt sowie für das weltweite Klima durch weniger Kohlenstoffdioxid und anderen schädlichen PKW-Emissionen.

Dieses Modell ist, obwohl es mehrere Positivbeispiele wie etwa die Stadt Tallinn gibt, dennoch bei einem Großteil der Bevölkerung umstritten, gerade unter Autofahrer*innen. Als »Zwangsabgabe« oder »GEZ für den ÖPNV« wird das Bürger*innenticket bisweilen von Gegner*innen bezeichnet. Jedoch ist zu bedenken, dass es dieses »Zwangsticket« bereits für hunderttausende Menschen in Sachsen gibt, weil sie auf den ÖPNV angewiesen sind und dafür ein kleines Vermögen ausgeben müssen. Stattdessen sollte der ÖPNV solidarisch finanziert und auch Nutznießer*innen wie Tourist*innen, Autofahrer*innen und die Wirtschaft in dessen Finanzierung eingebunden werden.

Wie diese Einbindung erfolgen kann und welche Modelle eines solidarisch finanzierten ÖPNV es bereits gibt, wurde in den beiden Diskussionsveranstaltungen ausführlich erörtert. Die wichtigsten Argumente sind in dieser Broschüre zusammengefasst. Nichtsdestotrotz stellt sie nicht das Ende der Debatte um ein Bürger*innenticket für sächsische Gemeinden oder Verkehrsverbände dar. Vielmehr sollte mit den Veranstaltungen und der Broschüre ein Anstoß in eine gesamtgesellschaftliche Debatte gegeben werden, wie Mobilität in Sachsen zukunftsfähig, klima- und umweltfreundlich und sozial gerecht gestaltet werden kann. Wir gehen davon aus, dass ein Bürger*innenticket ein Modell sein kann, welches diesen Anforderungen gerecht wird und um deren Einführung es sich zu streiten lohnt.

Die Fraktion DIE LINKE im Sächsischen Landtag arbeitet bereits an entsprechenden Konzepten zur Einführung eines solchen Modells.

In diesem Sinne, nahverkehrsfreundliche Grüße,

Marco Böhme, MdL

2. Motivation: Mobilität für alle ermöglichen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben unabdingbar. Egal ob es um den Besuch einer Kultureinrichtung, den Gang zur Apotheke oder um das regelmäßige Einkaufen geht, ohne Mobilität sind diese Aufgaben des täglichen Lebens schlecht bis gar nicht realisierbar. Der öffentliche Personennahverkehr ist dabei grundsätzlich allen Personen zugänglich. Diese allgemeine Zugänglichkeit kann jedoch durch hohe Fahrpreise oder fehlende Zugänge zu Verkehrsmitteln vor Ort eingeschränkt werden. Während die Kosten für Bus und Bahn jede*m über den Ticketpreis sofort ersichtlich und von jede*m einzeln zu tragen sind, sind die Kosten des Autoverkehrs, und dessen Folgekosten, nicht sofort erkennbar und nicht wie beim Nahverkehr vom einzelnen Autofahrer oder von der einzelnen Autofahrerin allein zu stemmen. Neben den unregelmäßigen Sprit-, Wartungs- und Abschreibungskosten sind die jährlichen Steuer- und Versicherungsbeiträge für die meisten Menschen nicht in einer einzelnen Fahrt erkennbar. Umwelt- und Infrastrukturkosten als Folge des Autoverkehrs werden gar von der Gemeinschaft getragen und nicht individuell umgelagert. Aus diesem Grund ergibt sich auch das Gefühl, dass die Fahrt mit dem Auto zur Arbeit die kostengünstigere und bequemere Variante sei. Zudem verkörpert das Auto viel mehr als Mobilität. Es gilt als Symbol für den persönlichen Wohlstand und der persönlichen Freiheit.

Dagegen stehen die negativen Folgen durch die weit verbreitete Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt. Die hohe Dichte des Autoverkehrs führt immer wieder zu Staus und in Stoßzeiten zu einer Maximalbelastung des innerstädtischen Verkehrsraums. Diese Verkehrsdichte verursacht zum einen eine erhöhte Unfallgefahr sowie ein erhöhtes Stresslevel der Verkehrsteilnehmenden, zum anderen eine erhöhte Umweltbelastung und eine erhöhte physische und psychische Belastung der Anwohner*innen durch Lärm und Feinstaub. Noch dazu schaden die schädlichen Emissionen der Millionen von PKW dem weltweiten Klima und befördern die Erderwärmung.

Doch ist eine Umstellung von MIV auf ÖPNV nicht nur aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnvoll, sondern auch aus einer sozialen Perspektive heraus zu befürworten. Denn den Besitz des Statussymbols Auto können sich nur oft Besserverdienende leisten, insbesondere Menschen mit geringem Einkommen sowie Senior*innen und Jugendliche sind auf einen gut ausgebauten und günstigen öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Eine soziale Mobilität für alle benötigt daher auch eine solidarische Finanzierung. Dass es solche Modelle

auch in Deutschland bereits gibt, zeigen die Semestertickets von Studierenden oder die Nahverkehrsnutzung über eine Eintrittskarte zu einer Kulturveranstaltung. Aber auch Beispiele wie die Stadt Tallinn, wo seit 2013 der öffentliche Nahverkehr aus dem Stadthaushalt finanziert wird, oder Erfurt, wo die praktische Konzeption eines Bürger*innentickets bereits weit fortgeschritten ist, zeigen, dass die Realisierung eines fahrscheinfreien ÖPNV auch in Sachsen möglich ist. Wie ein solches Modell konkret ausgestaltet werden kann, dafür bieten die Städte Tallinn und Erfurt bereits vielversprechende Ansätze und Ideen.

3. Bestehende Ansätze von Fahrscheinfrei-Modellen, die bei den Veranstaltungen diskutiert wurden

3.1 Fahrscheinfrei durch Tallinn

Seit dem Jahr 2013 wird der öffentliche Nahverkehr in der estnischen Hauptstadt Tallinn über den Stadthaushalt finanziert. Alan Allaküla, der Vertreter Tallinns bei der Europäischen Union, berichtete in Dresden und Leipzig über die Einführung und die alltägliche Praxis mit dem Bürger*innenticket in seiner Heimatstadt.

Die politische Entstehung

Vor der Einführung des Bürger*innentickets litt die Stadt Tallinn stark unter den Folgen der europäischen Wirtschafts- und Finanzkrise. Die kommunale Wirtschaft war rückläufig, die Kaufkraft in der Stadt ging stark zurück. Zusätzlich verlor der öffentliche Nahverkehr in Tallinn an Attraktivität. Das Fahrangebot war rückläufig, die Fahrpreise stiegen an und das Bahnnetz war sanierungsbedürftig. Um dieser Entwicklung entgegenzutreten entwickelte die Stadt ein Konzept für einen fahrscheinfreien und attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr. Damit war die Hoffnung verbunden, dass ein fahrscheinfreier Nahverkehr mehr genutzt würde und das gesparte Geld der örtlichen Kaufkraft zu Gute käme.

Die positiven ökologischen Auswirkungen dieses Modells waren für die Stadt lediglich ein nachrangiges Argument. So gab es zwar Stauprobleme im Stadtverkehr aufgrund der prinzipiellen Überfüllung der Straßen mit PKW, jedoch war die Bewältigung dieses Problem nicht der primäre Antrieb für die grundsätzliche Änderung der städtischen Verkehrspolitik. Vielmehr waren die Überlegungen einer prinzipiellen Umkehr in der Verkehrspolitik Tallinns sehr umstritten. Von Seiten der liberalen und konservativen Parteien sowie der örtlichen Verkehrsbetriebe gab es teils starke Widerstände. Dennoch stimmten die Einwohner*innen Tallinns in einem anberaumten Referendum für die Einführung des solidarischen öffentlichen Nahverkehrs mit einer Mehrheit von etwa 75 Prozent.

Das Konzept des fahrscheinfreien, solidarischen Nahverkehrs in Tallinn

Wie funktioniert das Bürger*innenticket in Tallinn konkret? Alle Einwohner*innen der Stadt können fahrscheinfrei den ÖPNV nutzen. Für Bürger*innen mit Zweitwohnsitz, Tourist*innen oder Pendler*innen gibt es eine so genannte

»Greencard«, eine Chipkarte, die tages- oder wochenweise aufgeladen werden kann und als Fahrschein gilt.

Ein zentraler Bestandteil des tallinnschen Nahverkehr-Konzepts ist die konsequente Bewirtschaftung des Parkraums. So gibt es für die Anwohner*innen Tallinns pro Wohneinheit einen Parkplatz wenn sie einen brauchen, welcher den Nutzer*innen 100,00 Euro pro Jahr kostet. Alle weiteren Parkplätze im innerstädtischen Bereich verfügen über Parkgebühren von sechs Euro pro Stunde. Die Kontrollrate auf öffentlichen Parkplätzen wurde zudem deutlich angehoben. Über diese Methode war es der Stadt gelungen, den MIV mehr und mehr aus dem Stadtbild zu verdrängen und die Straßen für den Nahverkehr zu befreien. Die jährlichen Gesamteinnahmen der Stadt belaufen sich hierbei auf etwa 4 Millionen Euro. Dies macht das Fahrscheinfrei-Modell auch für den kommunalen Haushalt attraktiv. Weiterhin führte die Stadt separate Straßen für Busse und Bahnen ein, die nicht von PKW genutzt werden dürfen. Durch die besseren und vor allem freien Wege für den ÖPNV hat sich auch die Reisegeschwindigkeit und damit die Qualität des Nahverkehrs spürbar erhöht.

Finanziert wird das Bürger*innenticket vor allem durch staatliche Zuschüsse. Für jede*n 1.000. gemeldete*n Einwohner*in bekommt die Stadt Tallinn eine Million Euro vom Staat Estland, um kommunale Aufgaben zu finanzieren. Das neue städtische Nahverkehrskonzept macht die Stadt spürbar attraktiver, sodass Tallinn seit dessen Einführung um 20.000 Menschen anwuchs, wodurch sich städtische Mehreinnahmen von 20 Millionen Euro ergaben. Diese Gelder wurden von der Stadt Tallinn zweckgebunden in den Nahverkehr investiert und beispielsweise Gleise ausgebessert, die Wagenflotte erneuert und die Fahrplan-Taktung deutlich angehoben. Diese Investitionskosten konnten über die Zuschüsse finanziert werden. Insgesamt betragen die laufenden Kosten für den ÖPNV etwa 63 Millionen Euro jährlich, was in etwa 10 Prozent des städtischen Haushalts ausmacht.

3.2 Die Finanzierungsidee in Erfurt

Ein Fahrscheinfrei-Konzept für die thüringische Hauptstadt Erfurt existiert bereits seit dem Jahr 2013. Unter der Koordination des LINKEN-Stadtrats Matthias Bärwolff wurde das Konzept »Fahrscheinfreier ÖPNV für Erfurt – Ein Diskussionsangebot« entworfen (Konzept hier nachzulesen: <http://gleft.de/QO>). In diesem wurde die Umstellung der bisherigen Finanzierung der Erfurter Verkehrsbetriebe (EVAG) über Fahrkartenverkauf und diverse öffentliche Zuschüsse hin zu einer gesicherten solidarischen Finanzierung ohne zusätzliche haushälterische Mittel der Stadt erarbeitet und die positiven Auswirkungen dieser Umstellung dargelegt.

Matthias Bärwolff rechnet vor, dass der öffentliche Personennahverkehr in Erfurt jährlich etwa 65 Millionen Euro benötigt. Beinahe die Hälfte, ungefähr 30 Millionen Euro, werden derzeit über den Fahrkartenverkauf generiert. Mit der Einführung eines Fahrscheinfrei-Konzepts würden Investitionskosten von schätzungsweise 15 Millionen Euro hinzukommen, mit denen in neue Fahrzeuge, Schienen und mehr Personal investiert würde, um den Verkehr von Beginn an attraktiver zu machen und die prognostizierte gestiegene Nachfrage zu befriedigen. Der Gesamtkapitalbedarf in einem fahrscheinfreien Erfurt belief sich folglich auf 80 Millionen Euro jährlich.

Der Erfurter Ansatz besteht darin, dass die Stadt eine zweckgebundene Nahverkehrsabgabe einführt, die sowohl die ausfallenden Ticketeinnahmen als auch den Investitionsbedarf deckt. Zur Bemessung einer solcher Abgabe wurde sich in Erfurt an den einkommensärmsten der Gesellschaft, den Empfänger*innen von Arbeitslosengeld II, orientiert, denen monatlich 25,43 Euro für Mobilität zur Verfügung steht. Dementsprechend darf eine Nahverkehrsabgabe diesen Beitrag nicht überschreiten. Das Erfurter Konzept sieht daher eine Nahverkehrsabgabe von 25,00 Euro pro Monat für jede*n Einwohner*in vor. Zudem sind Kinder- und Jugendliche unter 18 Jahren, Auszubildende sowie Schwerstbehinderte beitragsbefreit. Somit verbleiben in etwa 170.000 zahlende Einwohner*innen, die, gemessen an einer monatlichen Abgabe von 25,00 Euro, in etwa 51 Millionen Euro für den öffentlichen Nahverkehr bereitstellen.

Weiterhin sieht das Konzept vor, den Autoverkehr in der Stadt gezielt zu reduzieren. Dies gelingt beispielsweise über eine konsequente und spürbare Parkraumbewirtschaftung im innerstädtischen Bereich sowie über eine faire finanzielle Einbeziehung der Pendler*innen aus dem Umland. Dafür stellen die bereits bestehenden Park+Ride-Systeme eine praktikable Lösung dar. Diese könnten

ebenso in die Finanzierung des Nahverkehrssystems eingebunden werden. Mit einer Parkgebühr von 1,10 Euro pro Tag und durchschnittlich 22 Arbeitstagen im Monat wären die Pendler*innen mit durchschnittlich 24,20 Euro an der Nahverkehrsabgabe beteiligt. Bei monatlich ungefähr 20.000 Pendler*innen ergeben sich somit weitere Einnahmen in Höhe von ungefähr sechs Millionen Euro für den Erfurter Nahverkehr.

Eine dritte Einnahmequelle bieten die Übernachtungsgäste der Stadt Erfurt. In anderen Städten gibt es bereits Übernachtungs- oder Kulturabgaben, die in Hotels oder Pensionen gezahlt werden müssen. Das Erfurter Konzept sieht hierbei 1 Euro Nahverkehrsabgabe pro Person und Nacht vor. Bei 809.306 Übernachtungen, die die Stadt im Jahr 2015 verzeichnete, ergäben sich zusätzliche Einnahmen von ungefähr 800.000 Euro.

Weiterhin ist zu überlegen, eine Art Nutznießer*innenabgabe einzuführen, die zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs beiträgt. Gerade der Einzelhandel im innerstädtischen Bereich profitiert stark von einer guten Erreichbarkeit und einer steigenden Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Von einem attraktiven fahrscheinfreien ÖPNV würde auch der städtische Einzelhandel profitieren, da erst dieser den Zuwachs an potenziellen Kund*innen ermöglicht. Des Weiteren profitieren Unternehmen von einer guten Anbindung des Arbeitsplatzes an das öffentliche Nahverkehrsnetz, sparen sie doch so die Kosten für firmeneigene Parkplätze und sind attraktiver für diejenigen Arbeitnehmer*innen, die kein eigenes Auto besitzen. Eine Einbindung dieser Nutznießer*innen in die Nahverkehrsabgabe in einer noch nicht definierten Höhe, würde dem Solidaritätsgedanken des Konzeptes entsprechen.

Die weitere Bezuschussung des Erfurter Nahverkehrs mit ungefähr 30 Millionen Euro durch landes- und bundesgesetzliche Regelungen würde auch bei dem neuen Fahrscheinfrei-Konzept bestehen bleiben, sodass die für Betrieb und Investitionen des Erfurter Nahverkehrs benötigten jährlichen 80 Millionen Euro gedeckt sind. Ein fahrscheinfreier ÖPNV in Erfurt ist also nicht nur eine sozial-ökologische Notwendigkeit, sondern auch eine finanziell realistische Alternative zum MIV und zu immer steigenden Nahverkehrspreisen.

3.3 Zusammenfassung der Veranstaltungsdiskussion

Die Konzepte aus Tallinn und Erfurt zeigen, dass es verschiedene Wege gibt, den ÖPNV einer Stadt oder Gemeinde solidarisch zu finanzieren. Das Tallinner Modell ist aufgrund der vollständigen Finanzierung über öffentliche Haushaltsmittel in sächsischen Kommunen schwer denkbar. Alternativ dazu gibt es jedoch auch verschiedene andere Finanzierungsmöglichkeiten eines solidarischen ÖPNV:

- Alle Einwohner*innen (ausgenommen Schüler*innen, Student*innen, Minderjährige und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) zahlen eine Nahverkehrsabgabe an die Stadt und können dafür den kommunalen ÖPNV jederzeit fahrscheinfrei nutzen
- Tourist*innen und Besucher*innen zahlen pro Übernachtung eine Nahverkehrsabgabe und können für die Dauer ihres Aufenthalts den kommunalen ÖPNV jederzeit fahrscheinfrei nutzen
- Gewerbetreibende beteiligen sich mit einer Nutznießer*innen-Abgabe an die Stadt an dem ÖPNV-Ausbau, von dem ihre Kundschaft maßgeblich profitiert
- Einnahmen aus der Nutzung von Park+Ride-Stellen werden zweckgebunden für den ÖPNV eingesetzt
- Über einen Nahverkehrerschließungsbeitrag zahlen Grundstückseigentümer*innen einen ÖPNV-Beitrag, den sie auf ihre Mieter*innen umlegen und so alle Einwohner*innen und Gewerbetreibenden einer Kommune an der ÖPNV-Finanzierung beteiligt sind und diesen jederzeit fahrscheinfrei nutzen können.

Wie das Erfurter Modell bereits zeigt, bietet es sich an, verschiedene Finanzierungswege miteinander zu kombinieren. Jede Kommune muss daher ihr eigenes, auf ihre Bedürfnisse und Gegebenheiten individuell angepasstes Modell zur Nahverkehrsfinanzierung entwickeln. Ziel dabei sollte es sein, die Verkehrsfinanzierung auf eine sichere und solide Basis zu stellen, die Infrastrukturmaßnahmen erlaubt, denn diese sind gerade am Beginn einer derartigen Umstellung unbedingt notwendig, um die prognostizierte gesteigerte Nachfrage befriedigen zu können. Eine unsichere langfristige Finanzierung war auch der Grund für einige Städte, ein bereits etabliertes fahrscheinfreies Verkehrsmodell aufzugeben. Es ist daher notwendig, ein langfristiges Finanzierungskonzept zu entwickeln, welches auch zukünftige oder unerwarteterweise notwendig werdende Investitionen ermöglicht. Gleichzeitig ist es aus sozialen Gründen sowie zur Akzep-

tanzsicherung des Modells notwendig, dass sich die Höhe des Beitrags oder der Abgabe an dem Beitrag orientiert, der für Empfänger*innen von Arbeitslosengeld II vorgesehen ist und diesen nicht übersteigt.

4. Meinung der Verkehrsbetriebe

4.1 Auffassung der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)

Das Problem der langfristigen Investitionssicherung wird auch von einigen Verkehrsbetrieben zur Idee des fahrscheinfreien Bürger*innentickets angebracht. An der öffentlichen Diskussionsrunde in Dresden waren beispielsweise auch die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) beteiligt. Die DVB versteht die Diskussion über einen fahrscheinfreien ÖPNV als gesellschaftspolitische Debatte, bei der sie als Verkehrsbetrieb das Ergebnis schlussendlich umzusetzen haben. Folglich verstehen sie sich nicht als stimmberechtigter Diskussionspartner. Die DVB gibt hingegen zu bedenken, dass durch ein fahrscheinfreies Verkehrskonzept und die prinzipielle Kostendeckung über eine Nahverkehrsabgabe der unternehmerische Anreiz verloren ginge, ein immer attraktiveres Angebot zu schaffen um Fahrgäste zu gewinnen. Durch Auflagen hinsichtlich der Kundenzufriedenheit, der Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses der Fahrgäste oder weiteren Dienstleistungsfaktoren könne dieser Befürchtung jedoch entgegen gewirkt werden. Die finanzielle Situation der DVB gestaltet sich aktuell so attraktiv, dass etwa 75 Prozent der jährlichen Gesamtkosten von 160 Millionen Euro durch den Ticketverkauf generiert werden können. Zudem gibt es ein Dresdner Sozialticket, welches mit 24 Euro monatlich halb so viel wie ein ordentliches Monatsticket kostet. Die Nachfrage nach diesem steigt stark an. Die größte finanzielle Herausforderung der DVB sind aktuell die notwendigen Investitionen in den Fuhrpark, der bereits jetzt restlos ausgeschöpft ist.

4.2 Studie des Mitteldeutschen-Verkehrs-Verbunds (MDV)

Der MDV diskutiert schon seit mehreren Jahren verschiedene Möglichkeiten der sogenannten »Nutznießerfinanzierung«, bei denen auch Personen oder Institutionen an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt werden, auch wenn sie diesen nicht direkt nutzen. In verschiedenen Gutachten haben die Gesellschafter des MDV nun konkrete Möglichkeiten geprüft, welche Finanzierungsquellen dafür genutzt werden können.

Dabei werden folgende Fälle in Betracht gezogen:

a) Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag

Der flächenbezogene ÖPNV-Beitrag nimmt die Grundstückseigentümer*innen und dessen Nutzer*innen in den Blick. Es soll ein ÖPNV-Beitrag erhoben werden, ähnlich der Abwasserreinigung, bei dem die Grundstücke, die näher an einer Haltestelle liegen einen höheren Beitrag zahlen als diejenigen, die sich weiter entfernt von der Haltestelle befinden. Zusätzlich ist die Taktichte, mit der die entsprechenden Haltestellen angefahren werden, ausschlaggebend für die Beitragshöhe.

b) Arbeitgeberbeitrag

Arbeitgeber sollen, wenn ihr Unternehmen an den ÖPNV mit attraktiven Linien angebunden ist, für jeden Arbeitnehmer einen Beitrag zahlen.

c) Kostenbeteiligung der Einwohner für Angebotserweiterung

Wird das ÖPNV-Angebot in einem bestimmten Gebiet (zum Beispiel Stadtviertel oder Region) verbessert (z. B. durch zusätzliche Linien oder Verdichtung der Taktzahl), sollen die Einwohner die Mehrkosten der Verbesserung durch eine pauschale Abgabe finanzieren.

d) Erhöhung der Grundsteuer in den Kommunen

Die Kommunen sind die Aufgabenträger für den ÖPNV und finanzieren schon heute einen Großteil der anfallenden Kosten für Bus und Bahn. Um einen größeren Handlungsspielraum zu erhalten, soll die Grundsteuer erhöht werden und die Mehreinnahmen für die Kommunen zweckgebunden nur für ÖPNV-Aufgaben zur Verfügung stehen.

e) Einführung eines Bürgertickets

Diese Maßnahme ist letztlich die Umsetzung der hier in der Broschüre beschriebenen Diskussion bzw. Idee. Jede Person in der Kommune soll statt individuell

einen hohen Beitrag für Tickets zahlen zu müssen wenn sie den ÖPNV nutzt, durch ein solidarisches Finanzierungsmodell entlastet werden. Denn auch Auto-, Radfahrer und Fußgänger haben Vorteile, wenn in der Stadt weniger Verkehr auf der Straße ist: Weniger Stau, weniger Unfallquellen, weniger Lärm und weniger Abgase.

f) ÖPNV-Taxe

Damit auch Gäste der Stadt ihren Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV leisten, sollen diese bei jeder Übernachtung in Beherbergungsbetrieben eine Abgabe zahlen. Auch sie können den ÖPNV letztlich fahrscheinfrei nutzen.

Errechnete Beitragshöhe

Für die Stadt Leipzig errechnet der MDV in seinem Gutachten einen monatlichen Beitrag zwischen 27 und 32 Euro pro Person für die Nutzung des innerstädtischen ÖPNV.

5. Ausblick

In der Frage des solidarischen, ökologischen und zukunftsfähigen Verkehrs reicht es nicht aus, nur über die Umstellung der Verkehrsfinanzierung auf eine soziale Basis nachzudenken. Den ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu begreifen und nicht mehr allein profitorientierten Verkehrsunternehmen zu überlassen, ist Grundlage einer sozial-ökologischen Verkehrswende. Dabei muss der Fokus kommunaler Verkehrspolitik beim Ausbau des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs liegen und nicht mehr beim MIV. Der nachhaltige und vor allem kostengünstige Fuß- und Radverkehr muss in einem solchen alternativen Verkehrskonzept gleichbedeutend bedacht und die verschiedenen ökologischen Verkehrsträger miteinander verzahnt werden. So muss in einem Fahrscheinfrei-Konzept auch die fahrscheinfreie Mitnahme von Fahrrädern ermöglicht und durch Begleitmaßnahmen verhindert werden, dass es bei einem fahrscheinfreien Nahverkehrssystem in erster Linie zu einem Umstieg vom Rad auf die Schiene kommt.

Es ist daher entscheidend, dass diese Verkehrswende von verschiedenen Maßnahmen begleitet werden, welche steuernd auf das Verhalten der Bevölkerung einwirken. So können Öffentlichkeitskampagnen beispielsweise aufzeigen, welche Kosten (interne und externe) der Autoverkehr tatsächlich verursacht. Andere Maßnahmen sollten insbesondere auf eine neue Parkraumbewirtschaftung abzielen und den Autoverkehr aus den Innenstädten verlagern. Dabei geht es nicht um den Verzicht und die Einschränkung von Mobilität, sondern um das Aufzeigen sozialer und ökologischer Alternativen zum derzeit vorherrschenden MIV. Die Diskussion um ein Bürger*innenticket stellt dabei nur ein Modell dar und soll eine gesamtgesellschaftliche Debatte anstoßen, wie die sozial-ökologische Verkehrswende in Sachsen gestaltet werden kann. Konkrete Konzepte gilt es dabei für jede Kommune entsprechend der lokalen Bedingungen zu entwickeln.

Was nun parlamentarisch zu tun ist:

Es nützt nichts, sich den Diskussionen neuer Finanzierungsmodelle zu verschließen. Unsere Städte wachsen (stark) an und die Verkehrsprobleme werden immer größer, was sich nicht durch mehr Straßen und Wege lösen lässt. Um die Herausforderungen einer lebenswerten Stadt zu meistern und die internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, braucht es einen attraktiven und kostengünstigen ÖPNV für alle.

Die Finanzierungsideen des MDV gehen in eine richtige Richtung und machen viele Ideen konkreter. Jetzt gilt es, diese Gutachten genau zu prüfen, und insbesondere deren rechtliche Empfehlungen genau zu untersuchen. Erst müssen landesrechtliche Vorgaben geändert werden (Stichwort Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes), bevor entsprechende Modelle überhaupt umgesetzt werden können.

Für die Fraktion DIE LINKE im Sächsischen Landtag steht aber fest:

Die Menschen dürfen nicht den Eindruck bekommen, über den Tisch gezogen zu werden. Wir beteiligen uns an diesen Diskussionen und prüfen ernsthafte Umsetzungsmöglichkeiten. Allerdings halten wir einen Beitrag von über 20 Euro pro Person für zu hoch, um die Vision des fahrscheinfreien ÖPNV mehrheitsfähig zu machen. Daher setzen wir uns für eine entsprechende Deckelung der Beiträge ein. Die Finanzierungslücke wollen wir durch die konsequente Weitergabe der Europa- und Bundesmittel zur Finanzierung des ÖPNV ausgleichen. Außerdem sollten eigene Landesmittel für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur aufgewendet werden. Diese notwendige Maßnahme wird im Gutachten des MDV von den Bürger*innen finanziert.

Impressum

Stand: Dezember 2016
Herausgeber: Fraktion DIE LINKE im Sächsischen Landtag
Autor: Marco Böhme
V.i.S.d.P.: Marcel Braumann

Fraktion DIE LINKE im Sächsischen Landtag
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1, 01067 Dresden
Telefon: 0351 493-5800, Telefax: 0351 493-5460
E-Mail: linksfraktion@slt.sachsen.de, <http://linksfraktion-sachsen.de>

*Diese Publikation dient der Information und darf in einem Wahlkampf
nicht zur Parteienwerbung eingesetzt werden.*

DIE LINKE.

Fraktion im Sächsischen Landtag

www.linksfraktion-sachsen.de