

Konzept „Fahrscheinfreier ÖPNV“ für Erfurt

Ein Diskussionsangebot

Koordination: Matthias Bärwolff, MdL

1.	Einleitung	3
2.	Problemaufriss und Lösungsansätze	4
2.1.	Mobilität ist eine Frage des Geldbeutels (Finanzen)	6
2.2.	Mobilität für Alle – Das Recht auf einen guten ÖPNV (Soziales)	7
2.3.	Nachhaltigkeit der Verkehrspolitik (Ökologie)	7
2.4.	Stadtentwicklung mit dem ÖPNV	8
2.5.	Lösungsansatz	9
2.5.1.	Identität mit dem ÖPNV	11
2.5.2.	Steigende Nutzung des ÖPNV	11
3.	Konzeption zur Umsetzung des fahrscheinfreien ÖPNV	12
3.1.	Ausgangslage in Erfurt – Verkehr in der Landeshauptstadt	12
3.2.	Ausgangslage – ÖPNV in Erfurt	13
3.3.	Fragen zu den Kosten des ÖPNV	14
3.4.	Finanzierung des fahrscheinfreien ÖPNV – Nahverkehrsabgabe	16
3.4.1.	Citymaut	16
3.4.2.	Kulturförderabgabe – Nahverkehrsticket für Touristen	17
3.4.3.	Nahverkehrsabgabe	17
3.4.4.	Parkraumbewirtschaftung durch die EVAG	18
3.4.5.	Car-Sharing-Angebote der EVAG	19
3.4.6.	Umschichtungen im Rahmen des Stadthaushalts	19
3.4.7.	Zusammenfassung der Einnahmen	20
3.5.	Wirkung eines „Fahrscheinfreien ÖPNV“ auf Erfurt	20
3.5.1.	Positive Aspekte für die Umwelt	22
3.5.2.	Fahrscheinfreier ÖPNV und die Wirtschaft	22
3.6.	Tarifverbund Mittelthüringen	23
3.7.	Stadtplanerische Begleitmaßnahmen	23
3.7.1.	Autofreie Innenstadt	24
3.7.2.	Parkraumbewirtschaftung und Park-/Bike and Ride	24
3.7.3.	Netzausbau	24
3.7.4.	Verknüpfungen mit dem Radverkehr	25
4.	Umsetzungsschritte zum fahrscheinfreien ÖPNV	25
4.1.	Fahrscheinfreie Tage	25
4.2.	Nutzerverhalten lenken	25
4.3.	Anbindung des Radverkehrs	25
5.	Diskussionen mit Einwohnern Erfurts zum fahrscheinfreien ÖPNV	26

1. Einleitung

Die Idee eines „kostenlosen ÖPNV“ ist bereits sehr alt und geht bis in die 70er Jahre zurück. Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre beginnt ein Umdenken. Dieser Prozess fällt nicht zufällig mit dem Aufkommen der Ökologiebewegung zusammen. Der fast ungehemmt wachsende Autoverkehr wird zunehmend als Umweltbelastung wahrgenommen: die Hauptprobleme sind der Flächen- und Ressourcenverbrauch, der Lärm und die Abgase. Bereits 1973, während der ersten Ölkrise sind die Sonntagsfahrverbote für viele Menschen ein Aha-Erlebnis – es geht auch ohne die ständige Autonutzung, verloren gegangene Lebensräume und eine wohltuende Ruhe werden wieder entdeckt. Anfang der 80er Jahre entwickeln sich an vielen Orten im Westen Deutschlands Initiativen, die auf eine Verbesserung des Nahverkehrs drängen. In diesem Kontext entsteht auch die Forderung, den Nahverkehr für alle kostenlos zu machen. Durch den daraus entstehenden Anreiz, den Nahverkehr zu bevorzugen, sollte der motorisierte Individualverkehr (MIV) drastisch zurückgedrängt werden.

Aus dieser Entwicklung heraus entstanden auch die sog. „Sozialticket-Initiativen“, die sich eher auf die soziale Komponente von Mobilität bezog. Im Zentrum standen hier finanzielle Vergünstigungen für sozial benachteiligte Menschen, um ihnen eine Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben der Stadt zu ermöglichen. Mit Hilfe der damaligen PDS und auch der jetzigen LINKEN ist es bereits in vielen Städten, so auch in Erfurt, gelungen, Sozialtickets einzuführen. Sie sind ein wichtiger Kern linker Stadtpolitik.



Schließlich sind noch die zahlreichen, zum Teil internationalen, Schwarzfahrer- Bewegungen zu nennen, die sich mit radikalen Aktionsformen gegen die sich rasant entwickelnde Preisspirale im Nahverkehr zur Wehr setzen. Privatisierungen, Energiekostensteigerungen sowie Sozialabbau haben in einigen Städten Europas zu unverschämten Fahrpreisen geführt, die große Teile der Bevölkerung vom Nahverkehr abschneidet und diese durch ein repressives Kontroll- und Strafsystem kriminalisiert. Beispielhaft möchten wir hier die anarcho-syndikalistische Schwarzfahrerbewegung planka.nu aus Stockholm nennen.

Das politische Feld um die Weiterentwicklung des Nahverkehrs ist bunt und eine Spielwiese für Viele: Stadt- und Verkehrsplaner, Kommunalpolitiker, Ökosozialisten, Gewerkschafter,

Umweltaktivisten und Antikapitalisten. Die Orientierung auf kurzfristige Verbesserungen des bestehenden Systems oder längerfristige Transformation desselben wird oft als Gegensatz behandelt und ist Gegenstand von Konflikten und gegenseitiger Isolierung. Welche Strategien können dagegen gefunden werden? Rosa Luxemburg schrieb vor rund 100 Jahren den Sozialisten ins Stammbuch, dass sozialistische Politik sich den existierenden Widersprüchen stellen muss. Konkret bedeutet das: „sowohl vom Standpunkt der bestehenden Gesellschaft selbst zu kritisieren, als auch ihr auf Schritt und Tritt das sozialistische Gesellschaftsideal entgegenzuhalten.“ Rosa Luxemburg nennt diesen Politikansatz revolutionäre Realpolitik.

Auch DIE LINKE Erfurt hat sich auf den Weg gemacht, über den Nahverkehr von morgen nachzudenken, um gangbare Alternativen aufzuzeigen. Seit 2009 arbeitet eine Arbeitsgruppe mit Stadträten, Fachleuten, Studenten und Aktivisten an einem Konzept zum fahrscheinfreien ÖPNV in Erfurt. DIE LINKE will mit diesem Konzeptentwurf zur Debatte einladen. Anregungen, Ergänzungen und Kritik sind stets willkommen. Wir wollen die Einwohner der Stadt Erfurt einladen, mit uns über den öffentlichen Nahverkehr von morgen zu diskutieren.

2. Problemaufriss und Lösungsansatz

Mobilität ist für die meisten Menschen in Erfurt der Schlüssel zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ob es der Weg zum Kindergarten, zur Schule, zum Arzt, zum Amt oder zur Arbeit ist, er muss überbrückt werden; dies erfordert jedoch zahlreiche Ressourcen. Die Gesundheit spielt dabei ebenso eine Rolle wie der Geldbeutel. Mobil zu sein heißt aber auch Lebensqualität und Teilhabe. Der tägliche Einkauf, die Teilnahme an einer Kulturveranstaltung oder ein Treffen mit Freunden und Verwandten - die sichere, schnelle und günstige Fortbewegung ist für all dies Grundvoraussetzung. Alle Menschen in Erfurt haben ein Recht auf ihre Stadt, haben das Recht, als Menschen Erfurts an der Gestaltung des Stadtlebens mitzuwirken.

Deswegen fordert DIE LINKE das Grundrecht auf Mobilität!

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge¹. Er soll die Mobilität für alle gewährleisten und somit das im Grundgesetz



¹ § 2 Abs. 1 ThürÖPNVG

fixierte Recht auf Freizügigkeit mit Leben erfüllen². Im Rahmen von Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung ist die öffentliche Daseinsvorsorge immer stärker unter finanziellen Druck geraten. Die Forderungen nach höherer Eigenwirtschaftlichkeit und Verringerung der öffentlichen Zuschüsse, insbesondere für den Nahverkehr haben dazu geführt, dass der ÖPNV einen anderen Charakter bekommen hat. Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV selbst steht seither im Fokus. Aus Sicht der LINKEN ist der öffentliche Nahverkehr aber vor allem ein Instrument kommunaler Sozial-, Umwelt-, Stadtentwicklungs- und Wirtschaftspolitik. Er soll die Mobilität für jedermann gewährleisten und auf eine Steigerung der Fahrgeldeinnahmen hin optimiert werden. Ein gut ausgebauter, verlässlicher ÖPNV, der auch von den Menschen in Erfurt genutzt wird, stärkt die soziale Teilhabe, entlastet die Umwelt und lenkt Gelder in die kleinteilige Wirtschaft Erfurts um.

Mit dem fahrscheinfreien ÖPNV wollen wir die Vorteile kollektiver Verkehrssysteme für die Nutzer_innen, die Stadtentwicklung und die Umwelt verbinden und belegen, dass eine Prioritätenverschiebung in der Verkehrspolitik hin zu Bus und Bahn auch finanziell machbar und tragfähig ist. Dazu bedarf es aber anderer Finanzströme und Geldquellen, als es in der heutigen Praxis der Fall ist.

Die Ressourcenknappheit und der Peak Oil sind real und kommen auch auf Erfurt zu. Unserer heutigen Erdölgesellschaft geht der Treibstoff aus. Die verfügbaren Erdölquellen neigen sich dem Ende und der steigende Verbrauch in Schwellen- und Entwicklungsländern führt zu steigenden Preisen für Erdöl und Erdgas. Wir müssen uns auf eine nachhaltige Gesellschaft und Wirtschaft einstellen. Wie garantieren wir Mobilität in einer Gesellschaft, die ohne Erdöl auskommen muss und sich auf erneuerbare Energien stützt?

Der individuelle Motorverkehr ist unter diesen Aspekten unglaublich teuer und wird zudem über verschiedene Förderinstrumente stark unterstützt. Viele Kosten der Automobilgesellschaft werden von der Allgemeinheit getragen, während im Bereich des ÖPNV eine außerordentlich hohe Selbstbeteiligung der Nutzer_innen gefordert wird. Hier ein Umdenken zu befördern, ist unser Ziel. Linke Stadtpolitik kann darauf Einfluss nehmen und Argumente für eine sozial gerechte Verkehrspolitik liefern. Heute haben wir die finanziellen Mittel und technischen Möglichkeiten, um eine Weichenstellung hin zu einem fahrscheinfreien ÖPNV vorzunehmen. Nutzen wir



² Art. 11 Abs.1 Grundgesetz: „Alle Deutschen genießen Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet.“

diese Chance für eine soziale, ökologisch nachhaltige und wirtschaftlich vernünftige Verkehrspolitik.

2.1. Mobilität ist eine Frage des Geldbeutels (Finanzen)

Die benötigten Ressourcen, um in unserer Stadt mobil zu sein, sind höchst ungleich verteilt. Nicht jeder kann und will sich ein Auto leisten, die Fahrpreise des VMT steigen stetig und vor allem für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung ist das Fahrrad oder der Weg zu Fuß keine Alternative. Die Möglichkeiten, mobil zu sein, hängen sehr davon ab, wie viel Geld ein Mensch zur Verfügung hat. Dabei haben diejenigen mit höheren Einkommen mehr Möglichkeiten mobil zu sein, als diejenigen, die über nur geringe Einkommen verfügen, etwa Azubis, Senioren, Erwerbslose und vor allem Beschäftigte im Niedriglohnsektor. Viele Menschen sind auf ein Auto angewiesen, weil sie sonst ihre Arbeitsstelle oder ihren Betrieb nicht erreichen können.

In zunehmendem Maße wird der individuelle Pkw-Verkehr stärker gefördert (z.B. Abwrackprämie, Pendlerpauschale, etc.) als der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) oder das Radwegenetz, was auch erhöhte Bau- und Instandhaltungskosten für die Verkehrsinfrastruktur für Autos nach sich zieht. Hier werden enorme Summen aufgeboden, um den Bedürfnissen, aber auch den Folgen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nachzukommen. Anschauliche Beispiele sind die Maßnahmen im Rahmen der Feinstaubreduzierung. So wurden immense Mittel in die Sanierung des Areals Bergstraße gesteckt, da an dieser Stelle eine Umweltmessbox platziert ist, deren Messwerte die zulässigen Grenzwerte für die Feinstaubbelastung überschritten haben. Die für 2012 geplante Errichtung einer Umweltzone ist eine weitere kostspielige Maßnahme, deren Sinnhaftigkeit ernsthaft angezweifelt werden muss, da sie den ursächlichen Verkehr nicht reduziert.



Der öffentliche Personennahverkehr wurde zwar in den letzten Jahren hinsichtlich Netz und Fahrzeugflotte erneuert und erweitert, jedoch stiegen zeitgleich auch die Fahrpreise in bislang nicht gekanntem Ausmaß. Der ÖPNV ist vor allem für Schüler, Studenten und Berufstätige wichtig, da er schnelle, sichere und verlässliche Mobilität verspricht. Er ist aber auch für all diejenigen da, die sich kein Auto leisten können oder wollen, weil ihre Einkommen zu gering sind oder sie dies aus Überzeugung nicht anschaffen. Der ÖPNV muss deshalb erschwinglich sein, die Nutzung von Straßenbahn und Bus darf nicht vom Geldbeutel abhängen. Aber das öffentliche Verkehrsnetz muss auch so gestaltet sein, dass

es attraktiv ist, den ÖPNV zu nutzen. Ein Bus, der ein Dorf nur 2 Mal am Tag anfährt, wird nicht genutzt.

Sowohl die Kosten für den Autoverkehr, wie auch für den ÖPNV werden zu großen Teilen von der Allgemeinheit getragen, deshalb sollten diese Geldmittel so eingesetzt werden, dass dabei der größte Nutzen für alle eintritt.

2.2. Mobilität für alle – das Recht auf einen guten ÖPNV (Soziales)

Erfurt steht nicht nur in der Verantwortung, den veränderten Bedingungen einer älter werdenden Gesellschaft (Demographischer Wandel) gerecht zu werden, sondern Erfurt muss sich auch der sozialen Frage stellen. Etwa 25 % der Erfurterinnen und Erfurter sind auf Transferleistungen angewiesen, viele Menschen arbeiten in schlecht bezahlten Berufen und müssen einen immer weiter steigenden Anteil ihres ohnehin schon geringen Einkommens für Verkehrsleistungen und Mobilität aufbringen. Aber auch der Wohnort spielt für die Anbindung an den ÖPNV eine wichtige Rolle. Während der städtische Raum eng vertaktet und vernetzt ist, sind die Busnetze in den Randgebieten Erfurts stark ausgedünnt. Auch eine Vertaktung mit dem Schienenpersonennahverkehr ist kaum gegeben. Erfurt verfügt im gesamten Stadtgebiet über 7 Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs. Allerdings darf der Zugang zum ÖPNV nicht vom Wohnort abhängen.

Ein weiterer Aspekt, den es in diesem Zusammenhang zu betrachten gilt, sind die Auswirkungen eines steigenden Rad- und Fußverkehrs. Bewegung tut gut, so ist davon auszugehen, dass mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurück gelegt werden. Dies wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Erfurter aus.

Zudem ist der demographische Wandel bereits jetzt erkennbar. Der ÖPNV muss sich auf die geänderten Bedürfnisse älterer Menschen bzw. von Menschen mit Behinderung einstellen und einen behindertengerechten Zugang gewährleisten. Nicht zuletzt die UN-Behindertenrechtskonvention fordert hier klare Maßnahmen. All diese Barrieren muss ein attraktiver ÖPNV beseitigen, damit er von allen Menschen genutzt werden kann.

2.3. Nachhaltigkeit der Verkehrspolitik (Ökologie)

Der motorisierte Individualverkehr ist einer der größten Energieverbraucher und trägt durch



seinen hohen Emissionsausstoß maßgeblich zur Belastung der Umwelt sowie der Lebensqualität bei. Aus diesen Gründen ist ein Ausbau Ressourcen schonender, emissionsarmer und vor allem nachhaltiger Nahverkehrsangebote dringend erforderlich.

Der MIV verursacht einen wesentlichen Anteil an der Feinstaub- und Abgasemission in Erfurt. Die Lärmbelastung ist entlang der Ausfall- und Ringstraßen eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Anwohner_innen.

Mit dem dichten Straßennetz sind große Flächen der Stadt Erfurt versiegelt, vor allem durch Flächen für Parkraum in der Innenstadt, die dem öffentlichen Raum fehlen.

Auch die Einbindung des Radverkehrs in das ÖPNV-Angebot ist ein bisher ungelöstes Problem. Die Anbindung der Ortschaften an das ÖPNV-Netz sollte auch den Radverkehr in den Blick nehmen. Bike + Ride müssen stärker ausgebaut werden, die Verbindung von ÖPNV und Radverkehr kann die Anziehungskraft des ÖPNV weiter stärken. Hier gilt es, viele Verkehrssysteme miteinander zu verzahnen und so Mobilitätsangebote für alle Lebenslagen zu schaffen.

Die Reduzierung des allgemeinen Verkehrs ermöglicht in der längerfristigen Perspektive sogar den Rückbau von Straßen und die Rückführung versiegelter Flächen in den öffentlichen Raum. DIE LINKE tritt in diesem Zusammenhang für den Rückbau der Clara-Zetkin-Straße auf zwei Spuren ein. Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet also, die begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen und Haushaltsgelder der Stadt so zu nutzen, dass sie einen möglichst großen Nutzen bringen, und zwar einen, in dessen Genuss alle Menschen kommen können, der also die Interessen der Öffentlichkeit befriedigt, die Umwelt schont und für alle Menschen zugänglich ist. Der Ausbau des ÖPNV ist gerade im Kampf gegen die Klimaerwärmung und Umweltbelastungen ein geeignetes Mittel, um verkehrs-, sozial-, umwelt- und wirtschaftspolitische Maßnahmen miteinander zu verbinden und einen größeren Nutzen zu stiften, als das mit dem bisherigen System möglich ist.

2.4. Stadtentwicklung mit dem ÖPNV (Verkehrs- und Bauplanung)

Für den fahrscheinfreien ÖPNV muss das verfügbare ÖPNV-Netz ausgebaut werden. Die Abhängigkeit von den anderen Verkehrsteilnehmern in einem gemeinsamen Netz erhöht die Störanfälligkeit, sowohl im Fahrbetrieb, als auch hinsichtlich der Infrastruktur.

Die Stadt muss sich zum Ausbau des ÖPNV-Netzes bekennen und bei Straßensanierungen dort investieren, wo ÖPNV-Linien verlaufen bzw. geplant sind. Ein deutliches Beispiel ist die Sanierung der Eislebener Straße. Anstatt die Friedrich-Engels-Straße zu sanieren und damit eine Route der Stadtbuslinie 9, baute man die Eislebener Straße grundhaft aus. Die vielen Schäden in der Friedrich-Engels-Straße machen sich übrigens auch an den von der EVAG eingesetzten Bussen deutlich! Eine Prioritätensetzung hinsichtlich des ÖPNV-Ausbaus muss sich auch in konkreten Bauplanungen und –maßnahmen niederschlagen.

Gefordert ist ein politisches Bekenntnis zum Wert des ÖPNV, und zwar so, dass der Ausbau sinnvoll geschieht und verkehrstechnische Maßnahmen auf ihre Bedeutung für den ÖPNV hin überprüft und getroffen werden.

2.5. Lösungsansatz

Die zentrale Zukunftsfrage, die sich in diesem Zusammenhang aufdrängt, ist, wie der öffentliche Nahverkehr bei gleichbleibenden Zuschüssen und gleichzeitig steigenden Energiepreisen und Personalkosten bezahlbar bleiben kann. Steigende Kosten durch Fahrpreiserhöhungen einseitig an die Fahrgäste weiterzugeben, hält DIE LINKE für den falschen Weg. Wir wollen, dass zukünftig mehr Menschen den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Dazu gilt es, alternative Verkehrs- und Finanzierungskonzepte zu entwickeln. Aus unserer Sicht gehört die bislang größte Hürde, in eine Bahn oder einen Bus einzusteigen, nämlich der Fahrschein selbst, auf den Prüfstand. Die EVAG prognostiziert bei Einführungen eines Nulltarifs für Erfurt einen Anstieg der Fahrgastzahlen um 30 %³, während die FH Erfurt von mindestens 50 % ausgeht.



Dieser Anstieg ginge mit einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs einher, woraus sich u. a. folgende Vorteile ergeben würden:

- Verringerung der sozialen Kosten, u. a. durch weniger Unfälle, weniger Gesundheitsbelastungen;
- geringerer Schadstoffausstoß bzw. Lärmemission, d. h. weniger Umweltbelastungen und mehr Lebensqualität sowie weniger Verschmutzung und damit u. a. weniger Kosten für Gebäudereinigung;
- Straßenentlastungseffekte, dadurch weniger Investitionen in Straßenneubau und –erhalt nötig, Lebensdauer der Infrastruktur verlängert sich;
- mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger bzw. neue Nutzungsflächen durch möglichen Straßenrückbau und Rückgang von Parkplatzflächen;
- mehr Mobilität für alle und dadurch mehr Teilhabe am sozialen- und kulturellen Leben für alle;
- mehr Mobilität käme vor allem dem Innenstadtbereich, insbesondere dem Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe zu Gute;

³ Anfrage Dr. Duddek (DIE LINKE) Wirtschaftsausschuss/Stadtrat Erfurt an die EVAG vom 12.5.2011

- größere Nachfrage für Car-Sharing-Modelle (hier kann sich die Kommune ebenfalls über die EVAG einbringen);
- eine Umverteilung der Gelder, die bislang für Kraftstoffe, Reparaturen, Steuern und Versicherungen durch die Pkw-Besitzer ausgegeben werden in die kleinteilige Wirtschaftsstruktur gelenkt;
- Erfurt wird bei geschicktem Einbinden des fahrscheinfreien ÖPNV-Angebots in das Stadtmarketing europaweit bekannter. D. h. mehr Menschen werden auf Erfurt als touristisches Ziel und als attraktiver Wohnort aufmerksam.

Allerdings muss der fahrscheinfreie ÖPNV erst realisiert werden, ehe die positiven Aspekte und Folgen Wirkungsmacht entfalten.

Die Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV für Erfurt zieht auch große Finanzierungsfragen nach sich. Zu diesen nehmen wir weiter unten Stellung. Hier nur einige Überlegungen zu den verschiedenen Finanzierungsquellen:

- Eine Nahverkehrsabgabe, also eine obligatorische Monats- oder Jahreskarte für alle Bewohner, ähnlich dem Semesterticket von Studierenden. Da sich dann alle, mit einem gleich hohen Betrag an der Finanzierung beteiligen, wäre dieser Beitrag deutlich geringer als die bisherigen Monats- bzw. Jahreskarten.
- Erhöhung der bereits existierenden Kulturförderabgabe (City-Steuer) auf Übernachtungen in Hotels. Dies würde auch unsere Touristen an den Kosten beteiligen.
- Eine Citymaut für Gäste, die Erfurt mit dem Auto besuchen.
- Parkraumbewirtschaftung in die EVAG eingliedern und Ausbau des P+R-Angebots
- Car/Bike-Sharing durch die EVAG anbieten.
- Verschiebungen von Bauprioritäten im Stadthaushalt zugunsten des ÖPNV und Gleichstellung der Investitionskosten für Infrastruktur, sowohl der Straßenbahn und des Bus, als auch des individuellen Pkw.
- Erhöhte Einnahmen aus der Gewerbesteuer und diverser Nutzungsgebühren für Außenflächennutzung (Restaurants, Biergärten, u. ä.)

Die Realisierung des fahrscheinfreien Nahverkehrs in Erfurt würde eine bedeutende Erfahrung für die Bürgerinnen und Bürger darstellen, die vor allem mit vielen Chancen verbunden ist. Deshalb werden wir dieses Projekt mit den Erfurterinnen und Erfurtern gemeinsam diskutieren und letztlich wird eine Bürgerbefragung entscheiden, ob eine Mehrheit diesen Schritt mit uns gehen will. Der Nulltarif und der ÖPNV sollen zukünftig die zentralen Säulen der Erfurter Verkehrsplanung und damit des sozialökologischen Umbaus

sein. Der fahrscheinfreie Nahverkehr macht Erfurt demokratischer, sozialer und ökologischer!

2.5.1. Identität mit dem ÖPNV

Ein Argument, weshalb viele Menschen dem fahrscheinfreien ÖPNV nicht trauen, ist die Unterstellung, dass Dinge, die nichts kosten, nicht geachtet würden. Hier muss man argumentativ ansetzen und eine Identifizierung der Bevölkerung mit ihrem ÖPNV anstreben. Im französischen Aubagne werden bspw. regelmäßig neue Fahrzeuge mit Bürgerfesten eingeweiht, die Templiner haben als



Bevölkerung für ihren fahrscheinfreien ÖPNV gestritten, so dass hier eine große Identität vorhanden war. Die Identifizierung der Bevölkerung mit den eigenen kommunalen Verkehrsbetrieben und dem fahrscheinfreien ÖPNV ist ein vorrangiges Ziel dieses Papiers. Zur Identifizierung mit dem fahrscheinfreien ÖPNV ist es sinnvoll, die angestrebte Bürgerbeteiligung von Anfang an umzusetzen. So könnten Beteiligungsmomente im Ausbau des Streckennetzes und der Gestaltung von B+R; P+R-Anschlüssen oder den Taktzeiten liegen. Die Bürger_innen wissen am besten, wo sie ÖPNV-Leistungen brauchen, so dass sie auch genutzt werden können.

2.5.2. Steigende Nutzung des ÖPNV

Viele bisherige Autobesitzer sollen auf den ÖPNV umsteigen. Alle bisherigen Modelle zeigen, dass es nach der Einführung eines fahrscheinfreien ÖPNV zu einem signifikanten Anstieg der Fahrgastzahlen gekommen ist und selbst ÖPNV-Muffel auf Bus und Bahn umsteigen. Wer eine obligatorische Nahverkehrsabgabe zahlen muss, wird sich überlegen, ob er weiterhin Geld in Kraftstoff investiert oder doch lieber Bus und Bahn nutzt. DIE LINKE will keinem Erfurter das Auto verbieten, aber wir wollen den Erfurtern ermöglichen, ohne Auto in Erfurt leben zu können.

In Templin in der Uckermark, wo man 1997 den fahrscheinfreien Busverkehr eingeführt hat, waren ehemalige KfZ-Nutzer mit 25 % am Fahrgastaufkommen beteiligt. 1997 beförderte man in der brandenburgischen Kreisstadt 41.360 Fahrgäste. 1998, im ersten fahrscheinfreien Jahr stieg die Zahl der Nutzer_innen auf rund 350.000 an⁴. Auch im belgischen Hasselt konnte man mit der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV einen immensen Anstieg

⁴ Anfrage Rolf Siegmund (DIE LINKE), Stadtrat Templin 2004

der Fahrgäste beobachten. Das bedeutet, dass auch viele derer, die bislang den Pkw bevorzugen, auf Bus und Bahn umsteigen.

3. Konzeption zur Umsetzung eines „Fahrscheinfreien ÖPNV“

Vorab möchten wir betonen, dass es nicht unsere Zielstellung bei der Erarbeitung des Konzeptes war, ein im Detail ausfinanziertes und rechtlich geprüftes Konzept vorzulegen, welches auf Alles eine Antwort hat. Wir wollen mit unserem Konzept folgende Nachweise bringen:

1. Der Fahrscheinfreie ÖPNV macht Erfurt sozialer und ökologischer.
2. Der Fahrscheinfreie ÖPNV ist keine Utopie, sondern im Rahmen der kommunalen Handlungsspielräume umsetzbar.

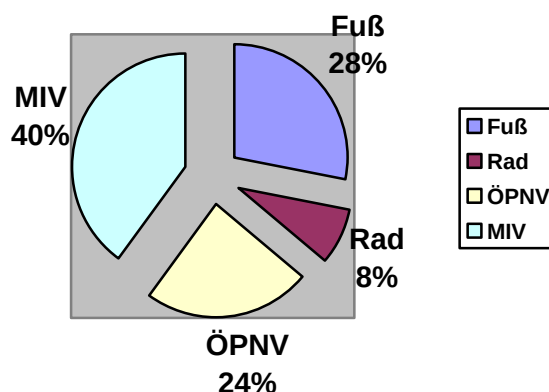
Dieses Konzept soll die Weichenstellungen vorbereiten und legt die Grundlage für eine fundierte Argumentation in der Kommunalpolitik. Wir sehen uns also in der Pflicht nachzuweisen, dass es funktionieren kann - jedoch nicht, welche Detailfragen es bis zum Schluss zu klären gilt.

3.1. Ausgangslage in Erfurt

Die Ausgangsbedingungen, um den Nahverkehr fahrscheinfrei zu machen, sind in Erfurt sehr gut. Das Verhältnis von öffentlichem Nahverkehr zu Motorisiertem Individualverkehr (MIV) beträgt 40 % zu 60 % (zu Gunsten des MIV). Dies ist ein sehr guter Wert, der derzeit nur von Berlin übertroffen wird. Um die Anforderungen an das Verkehrsnetz abzuschätzen, ist es notwendig, sich über das Verkehrsaufkommen klar zu werden.

Ausgangspunkt ist die Anzahl der Wege, die von den Erfurtern täglich gegangen oder gefahren werden. Dies sind rund 606.000 Wege. Zusätzlich kommen für die täglich rund 28.000 Touristen und Geschäftsreisenden 220.000 Wege hinzu⁵. Die Graphik zeigt, welche Verkehrsmittel in Erfurt wie oft genutzt werden:

Verkehrsmittelnutzung Erfurt 2008



⁵ Berechnung Prof. Chr. Große; Fachhochschule Erfurt auf Anfrage der AG ÖPNV

Den täglichen Verkehrsinfarkt lösen vor allem die Pendlerströme Erfurts aus. So kommen allmorgendlich etwa 44.000 Einpendler nach Erfurt, denen rund 16.000 Auspendler gegenüber stehen. In Summe werden also von allen Menschen in Erfurt rund 826.000 Wege mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das Straßennetz in Erfurt beträgt derzeit 749 km, die Straßenbahngleislänge 87,2 km und die Länge der Radwege 175,2 km. In der Landeshauptstadt gibt es derzeit insgesamt 114.657 angemeldete Kfz, darunter 90.024 Pkw⁶.

3.2. Ausgangslage - ÖPNV in Erfurt

Die EVAG muss derzeit Kosten in Höhe von etwa 56 Mio. € decken. Zu ihrem Fuhrpark gehören 78 Straßenbahnen (davon 14 Tatra KT4D; 16 MGT6D Niederflur; 36 Combino 30 m Niederflur; 12 Combino 20 m Niederflur), 43 Standardlinienbusse (38 Niederflur; 8 Erdgas) und 27 Gelenkbusse (27 Niederflur, 12 Erdgas).

Auf einem Bedienungsgebiet von 269 km² bietet die EVAG immerhin 184 Stadtbahn- und 406 Bushaltestellen an, die in einem Liniennetz von derzeit 295 km angefahren werden. Erfurt war 2010 in Folge eines attraktiven Taktmodells in der Lage, rund 38,8 Millionen Fahrgäste zu befördern, wovon rund 2,3 Millionen schwerbehinderte Gäste waren.⁷ Bei 200 Arbeitstagen p. a. entspricht dies einem täglichen Fahrgastaufkommen von etwa 200.000 Personen am Tag. Insgesamt fährt die EVAG etwa 3,3 Mio. Fahrplankilometer, wobei die durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste bei 4 km liegt.

Ein Kilometer Busfahrt kostet die EVAG insgesamt also zw. 2,40 € und 3,50 €, während ein Kilometer der Straßenbahn zwischen 5 € und 8 € kostet (je nach Fahrzeug).

Kostendeckung der EVAG:

Fahrgelderlöse:	24,5 Mio. €
Ausgleichszahlungen:	3,4 Mio. €
Verlustübernahme SWE:	8,2 Mio. €
Zuschüsse Bund/Land:	18,5 Mio. €
Einnahmen Werbung:	1,5 Mio. €
Kosten der EVAG	56,1 Mio. €

⁶www.erfurt.de/imperia/md/content/veroeffentlichungen/statistik/faltblatt_2010.pdf

⁷ EVAG in Zahlen: <https://www.stadtwerke-erfurt.de/pb/site/swegruppe/node/139998/Lde/index.html>

3.3. Fragen zu den Kosten des ÖPNV

Wie bereits im Problemaufriss angesprochen, planen wir eine kostenneutrale Umsetzung des Fahrscheinfreien Nahverkehrs, d. h. er soll sich, gespeist aus verschiedenen Finanzierungsquellen, selbst tragen, ohne dass die Stadt gesonderte Zuschüsse aus dem Haushalt leisten muss. Ob dies in Gänze gelingt oder am Ende doch ein Zuschussbedarf aus dem Haushalt der Stadt erfolgen muss, entscheidet sich bei der konkreten Finanzierung und den vielen kleinen Details. Allerdings gehen wir davon aus, dass die Einsparungen der Erfurter Bevölkerung für den ÖPNV sich in erhöhtem Konsum und folglich auch höheren Steuereinnahmen der Stadt niederschlagen. Zunächst muss jedoch geklärt werden, mit welchen finanziellen Konsequenzen wir rechnen müssen, falls der Nahverkehr fahrscheinfrei werden würde. Um einen groben Überblick darüber zu bekommen, haben wir die Geschäftszahlen der EVAG von 2009 zu Grunde gelegt. Zusätzlich ziehen wir Zahlen heran, die uns die EVAG selbst auf Anfrage zukommen hat lassen bzw. die auf Berechnungen der FH-Erfurt, Professorin. Chr. Große zurückgehen.

Fahrscheinverkauf	- 26 Mio. €
Kosten für Vertrieb, Marketing, Kontrolle	- 4 Mio. €
gem. §148 SGB IX bzw. §45a PBefG	- 3,4 Mio. € ⁸
offene Deckungssumme	ca.35 Mio. € ⁹

Es wären also rund 35 Mio. Euro pro Jahr nötig, um den fahrscheinfreien ÖPNV ohne Veränderungen des heutigen Betriebes zu finanzieren. Dies ist jedoch nicht möglich, da jede Änderung des Preises auch eine veränderte Nachfrage nach sich zieht. Die EVAG hat in einer Bierdeckelrechnung einen Nachfrageanstieg für den fahrscheinfreien ÖPNV in Höhe von 30 % errechnet, die FH-Erfurt kommt auf einen Wert von min. 50 %. Grundlage der EVAG war die Berechnung mittels Preiselastizität, bei der FH war es die Betrachtungen anderer Modellregionen und deren Erfahrungen.

Zu bedenken sind also folgende Aspekte:

- verlagerte Nachfrage aus MIV, Fuß- und Radverkehr;
- induzierte Nachfrage aus Steigerung Tourismus, Kurzstrecken;
- Belastungsgrenzen des Streckennetzes.

⁸ Wegfall noch unklar, da unsicher ist, ob Nahverkehrsabgabe förderfähig ist.

⁹ Annahme: Wir behalten das ÖPNV-Angebot in der heutigen Gestalt bei, es gibt keine Fahrgastzuwächse.

Eine höhere Nachfrage im ÖPNV stellt uns aber vor sehr konkrete Probleme:

- Netz muss den Spitzenbelastungen (zzgl. Puffer) standhalten;
- Fuhrpark muss sich nach den benötigten Kapazitäten in den Spitzenzeiten richten und gleichzeitig die Anforderungen Älterer, Menschen mit Behinderung, Menschen mit Kinderwagen, bzw. auch Fahrrädern erfüllen (Neuanschaffungen nötig);
- Ausbau des Netzes, vor allem durch Busverkehr.

Bei einer Verdopplung des Angebots kämen Kosten in Höhe von ca. 102 Mio. € auf uns zu (2 x 56 Mio. €), wobei auch der Fuhrpark erweitert werden muss. Nach Schätzungen der FH-Erfurt würden bei der Anschaffung von 78 zusätzlichen Straßenbahnen Investitionskosten in Höhe 156 Mio. € fällig (2 Mio. € pro Straßenbahn; davon 70 % förderfähig, Abschreibung über 20 Jahre). Die Verdopplung der Busflotte von heute 70 Fahrzeugen würde mit 15,4 Mio. € (220.000€ pro Bus, bis zu 50 % förderfähig, Abschreibung über 8 Jahre) zu Buche schlagen¹⁰. Bei einer ersten Betrachtung kämen also für den Fahrscheinfreien ÖPNV in Erfurt folgende Kosten auf uns zu:

Erhöhte Kosten des Betriebs:	102 Mio. € (jährlich)
Anschaffung Straßenbahnen:	156 Mio. € (einmalig)
Anschaffung Busse:	15,4 Mio. € (einmalig)

Nach dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, dem ThürÖPNVG und den ausführenden Richtlinien des Landes, kann der ÖPNV sowohl hinsichtlich des Ausbau der Infrastruktur, wie auch der Ausstattung der Fahrzeugflotte hinsichtlich Barrierefreiheit, umweltfreundlichere Antriebe, etc. stark gefördert werden. Bei Anrechnung dieser Förderbeträge ergäben sich bereinigte Kosten für Betrieb und Neuanschaffung der Fahrzeuge:

Erhöhte Kosten des Betriebs:	102 Mio. € (jährlich)
Anschaffung Straßenbahn, incl. Förderung:	50 Mio. € (einmalig)
Anschaffung Busse, incl. Förderung:	8 Mio. € (einmalig)

Hinzu kommen noch Kosten für die Erweiterung oder Wiederbelebung der technischen Infrastruktur wie Werkstätten und Betriebsgebäude. Für diese Kosten liegen allerdings noch keine gesonderten Berechnungen vor.

¹⁰ Thüringer Staatsanzeiger 7/2011, Thüringer ÖPNV-Investitionsrichtlinie

3.4. Die Finanzierung des fahrscheinfreien ÖPNV – Nahverkehrsabgabe/Bürgerticket

Wenn wir den fahrscheinfreien ÖPNV in Erfurt umsetzen wollen, braucht es dazu gewaltige finanzielle Mittel. Im Folgenden sollen kurz einige Finanzierungsquellen erläutert werden. Eines der größten Probleme besteht aber darin, dass verschiedene Kosten der EVAG externalisiert, also ausgelagert, werden müssten und die Buchungen anderen, bislang aus dem allgemeinen Haushalt geleisteter Aufgaben über die EVAG zu erfolgen hätten.

Beispiel: Die EVAG muss Infrastrukturausgaben, vor allem für Schieneninfrastruktur aus ihrem Unternehmen heraus bezahlen. Diese Infrastruktur nutzt zwar auch nur die EVAG, allerdings handelt es sich beim Ausbau und Erhalt von Infrastruktur um eine öffentliche Aufgabe, insofern sollte die EVAG von diesen Kosten befreit werden. Sie sollten im Rahmen der Infrastrukturprojekte der Stadt, ebenso wie es beim Straßenbau der Fall ist, aus dem Haushalt getragen werden.

Ein weiteres Beispiel: Einsparungen aus der reduzierten Straßenerhaltung und Sanierung von Brücken oder aus Umweltmaßnahmen sollten der EVAG zur Verfügung gestellt werden. Hier geht es darum, gesamtwirtschaftliche Kostenersparnisse der Stadt in den ÖPNV-Betrieb zu buchen. Damit kann diese Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge nachhaltig und langfristig gesichert werden.

Zudem sollte sich der Stadtrat entschließen, das Geschäftsfeld der EVAG auch auf Bereiche wie Car-/Bike-Sharing, Elektromobilität und Parkraumbewirtschaftung auszuweiten, um somit ein ganzheitliches ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Auch hier lassen sich Gewinne erwarten, die dem Gesamtbetrieb des ÖPNV zu Gute kommen können. Die EVAG soll nach Ansicht der LINKEN zu einem Mobilitätsunternehmen ausgebaut werden. Es geht uns darum, möglichst viele Wertschöpfungsschritte innerhalb der kommunalen Eigenbetriebe und Tochterfirmen zu halten. Regionale Wertschöpfung trägt dazu bei, soziale Verantwortung im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge zu sichern und verlässlich zu gestalten.

3.4.1. Citymaut

Mit der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV wollen wir auch eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Stadt selbst erreichen. Der Ausbau des ÖPNV muss mit einer Reduzierung



des MIV einhergehen. Dazu wollen wir eine Maut für den äußeren Stadtring einführen. Wer innerhalb des Ringes Auto fahren möchte, muss dafür eine Gebühr zahlen. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass dies zum einen die gewünschte Steuerungswirkung nicht verfehlt, zum anderen aber auch zusätzliche Mittel in die Stadtkasse fließen. Denkbar sind auch Ansätze, bestimmte

Verkehrsträger zu privilegieren. So ist denkbar, dass in der Innenstadt nur noch Elektromobilität, Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr zugelassen werden. Elektrofahrzeuge und Fahrräder könnten hier bevorzugt werden, in dem geringere Parkgebühren erhoben werden oder Parkplätze an privilegierten Orten eingerichtet werden.

Die Stadt London hat gezeigt, dass es möglich ist mit einer Citymaut eine Verkehrsreduktion zu erreichen, die Lebensqualität zu erhöhen und Car-/Bike-Sharing in der Innenstadt attraktiv zu machen. Allerdings ist eine Citymaut mit hohen Investitionen verbunden, die nicht am Beginn der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV stehen können und sollten.

3.4.2. Kulturförderabgabe – Nahverkehrsticket für Touristen

Damit sich auch Touristen an der Finanzierung beteiligen, schlagen wir die Erhebung einer weiteren Abgabe für die Übernachtungsgäste vor. Entweder wird ein konkreter Betrag auf die Übernachtungsrechnung aufgeschlagen, der mit der Kulturförderabgabe an die Stadt zu entrichten ist oder es kann auch ein bestimmter Prozentsatz, z. B. 5 % wie bei der Kulturförderabgabe aufgeschlagen werden.

Für die ersten 3 Quartale 2011 hat die Stadt bereits Einnahmen in Höhe von 950.000€ aus der Kulturförderabgabe verzeichnet, bis zum Jahresende könnten es rund 1,3 Mio. € werden. Bei einer Abgabe für den ÖPNV hätte man sogleich den Vorteil, dass die Gegenleistung von allen Besuchern Erfurts problemlos in Anspruch genommen werden könnte. Insgesamt stellt dies keine Belastung, sondern eher eine Entlastung für die Touristen dar, denn die derzeitigen Kosten einer Tageskarte der EVAG belaufen sich auf 17,5 % des durchschnittlichen Übernachtungspreis von 24 €.

3.4.3. Nahverkehrsabgabe

Die Hauptlast einer soliden Finanzierung des Konzeptes trägt die sog. Nahverkehrsabgabe, welche obligatorisch und monatlich zu entrichten wäre. Deren Grundlage wäre eine Zwangsabgabe, ähnlich wie die für Abwasser oder Straßenausbau, auf der Basis der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) § 19. Die Folge wäre der Anschluss- und Benutzungszwang mittels einer ÖPNV-Satzung. Es würde sich also um eine aufwandsbezogene Abgabe handeln, welche zwei Voraussetzung erfüllen muss:

- a) Aufwand und Gegenleistung müssen wahrnehmbar sein
- b) öffentliches Wohl muss begründet werden
- c) es muss sich um eine öffentliche Einrichtung handeln

Der Einzug der Abgabe wäre grundsätzlich über das Einwohnermeldeamt möglich, jedoch betrüge der Verwaltungsaufwand ca. 10 € pro Jahr pro Person. Deshalb wäre ein Einzug

über eine Umlage von Vorteil. Die Stadt könnte die Abgabe über die Grundstückseigentümer einziehen, wobei die Vermieter diese dann auf die Mieter umlegen könnten.

Um alle Bürgerinnen und Bürger nach ihren Möglichkeiten heran zu ziehen, sollen Befreiungstatbestände gelten. Diese können durch Anträge und die entsprechenden Nachweise/Bescheide geltend gemacht werden. Von der Nahverkehrsabgabe sollen ausgenommen werden:

- Menschen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität nach §148 SGB IX
- Schüler-innen, sowie Berufschüler_innen

ALG-II-Empfänger sollen zur Nahverkehrsabgabe herangezogen werden, da im Regelsatz für ALG-II-Empfänger ein Betrag von derzeit ca. 23 € für Verkehrsleistungen(Nah- und Fernverkehr) enthalten sind.

Auf Grundlage der Zahlen vom Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Erfurt ergibt sich somit eine Anzahl von rund 170.000 Einwohnern, welche die Nahverkehrsabgabe zahlen müssten. Wenn wir also von einem „Bürgerticket“ von 10 € bis 20 € pro Monat ausgehen, würden wir damit jährliche Einnahmen zwischen 20,4 Mio. € und 40,8 Mio. € generieren. Zusätzlich würden noch Vermögenseffekte durch Zinserträge greifen.

3.4.4. Parkraumbewirtschaftung durch die EVAG



Rund 44.000 Pendler-Pkw kommen täglich mit rund 53.000 Personen nach Erfurt. Bei einem fahrscheinfreien ÖPNV-Angebot ist damit zu rechnen, dass sich die Anzahl der nach Erfurt einpendelnden Fahrzeuge auf rund 35.000 Pkw reduziert und verstärkt Fahrgemeinschaften gebildet werden (beim MIV wird derzeit von 14 %

Mitfahrern ausgegangen; Thüringer Landtag, Drs. 5/4390) . Wir unterstellen, dass diese Fahrzeuge dann aber auch die ausgebauten P+R-Möglichkeiten in Anspruch nehmen. Bei 20 Werktagen im Monat und einer Parkgebühr von 1 €/ Tag könnten so ca. 8,4 Mio. € pro Jahr aus dem P+R-System zustande kommen. Die Kosten für Bau und Wartung von P+R-Anlagen liegen deutlich darunter, sodass im Laufe der Zeit die Einnahmen aus den P+R-Plätzen zur Finanzierung des ÖPNV in Erfurt beitragen können.

Hinzu kämen Gelder aus der Bewirtschaftung bereits bestehender Parkflächen, die durch die Stadt bewirtschaftet werden bzw. durch die Verlagerung der Parkraumbewirtschaftung aus dem Innenstadtring in Gebiete, die peripher zum Stadtzentrum liegen.

3.4.5. Car-Sharing-Angebot der EVAG

Private Unternehmen verdienen in Erfurt mit der Geschäftsidee des Car-Sharing Gewinne. Autos sollen Fahrzeuge sein, sie stehen aber die meiste Zeit unbenutzt im öffentlichen Raum. Um die Anzahl der Pkw in Erfurt zu reduzieren, wäre ein Ausbau des Car-Sharing als Mobilitätsangebot der EVAG denkbar. Die EVAG könnte in dieses Geschäftsfeld einsteigen und hier mit Angeboten der Elektromobilität für neue Umsätze sorgen. Dazu müssen allerdings noch nähere Informationen zusammengetragen werden.

3.4.6. Umschichtungen im Rahmen des Haushalts

Um die EVAG von den Infrastrukturkosten zu entlasten, wollen wir erreichen, dass die Infrastruktur aus dem Haushalt der Stadt Erfurt bezahlt wird. Damit geht eine Gleichstellung mit dem individuellen Motorverkehr einher, wie von Experten schon lange gefordert wird.

Nicht nur im Bereich des ÖPNV, sondern auch darüber hinaus bei der Eisenbahn fordert DIE LINKE, dass die Verkehrsunternehmen von den Infrastrukturkosten befreit werden. Hier können wir die EVAG von großen Ausgaben befreien. Erste grobe Schätzungen gehen von ca. 20 Mio. € aus, um die die



EVAG jährlich entlastet wird. Der Verkehrsclub Deutschland, VCD, hat eine Studie(ICLEI-Studie) in Auftrag gegeben, um die versteckten Kosten und Subventionen des Straßenverkehrs aufzudecken. Die Zahlen dieser ICLEI-Studie auf Erfurt zu übertragen ist zwar sehr schwierig, allerdings geben sie uns die Möglichkeit, gezielt bei der Stadtverwaltung nach verschiedenen Zahlen zu fragen um dann die Werte für die Thüringische Landeshauptstadt zu errechnen. Die Gelder, die in Unterstützung des Straßenverkehrs fließen, sind in kollektiven Verkehrssystemen sinnvoller angelegt, da ein stabiler Nahverkehr gewährleistet werden kann und die Einwohner zudem von vielen Kosten befreit werden.

3.4.7. Zusammenfassung der Einnahmen des fahrscheinfreien ÖPNV

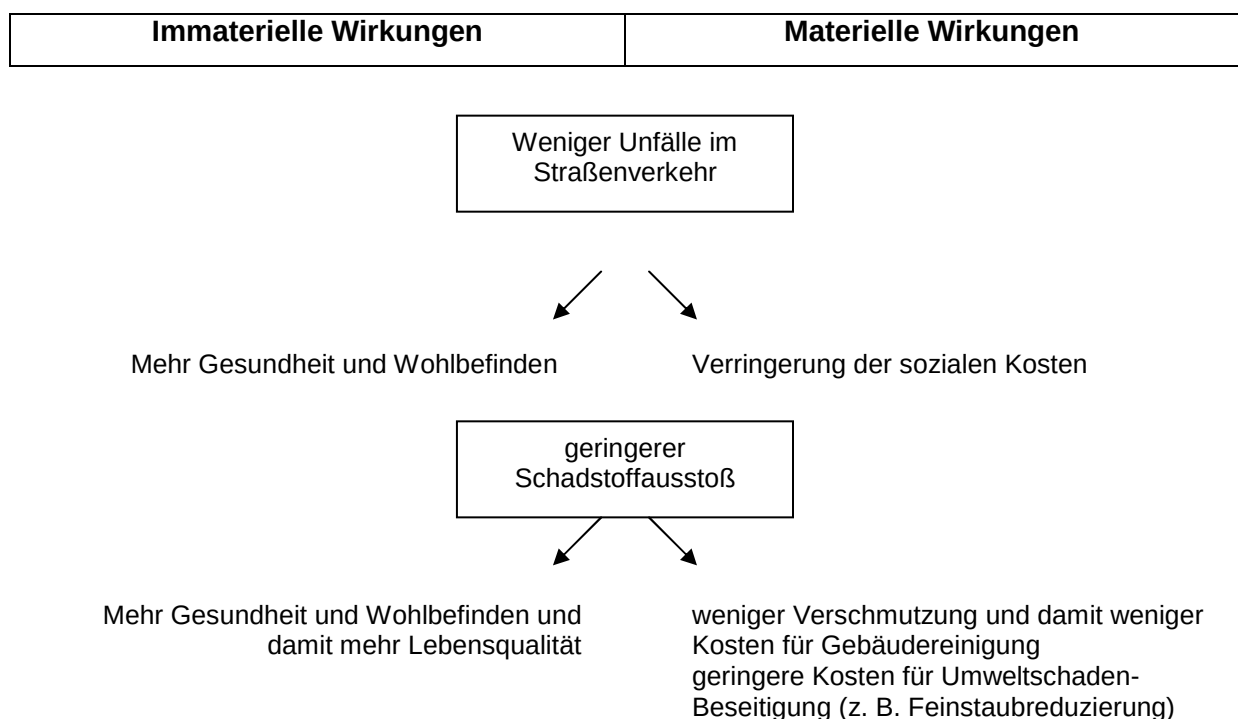
Insgesamt kommen wir bei einer Überschlagsrechnung aller Einnahmen auf folgende Einnahmen für den fahrscheinfreien ÖPNV:

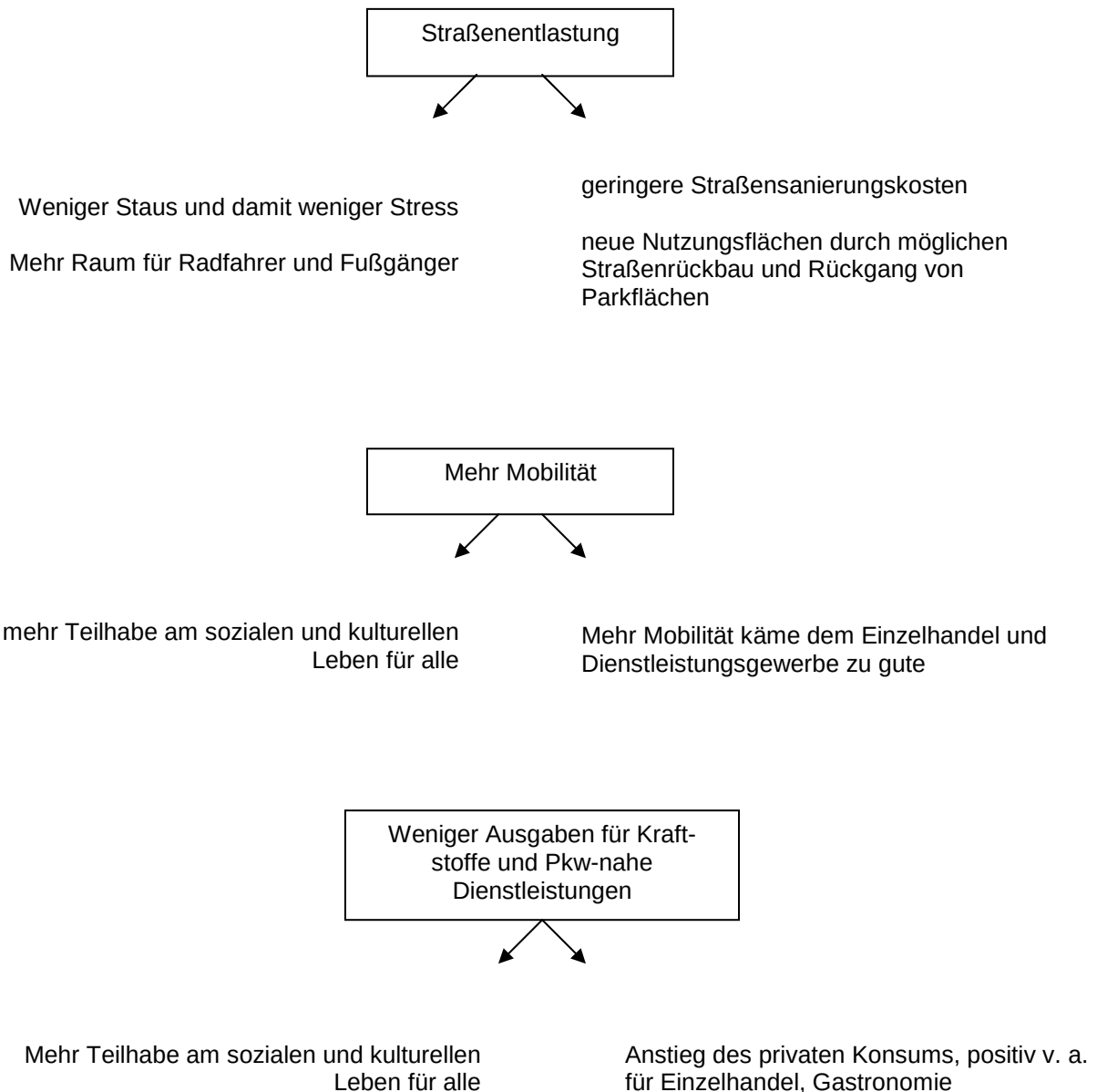
Nahverkehrsabgabe:	40 Mio. €
Parkraumbewirtschaftung P+R:	7 Mio. €
Befreiung von Infrastrukturkosten und Umschichtungen im Haushalt:	20 Mio. €
Zuschüsse SWE:	8 Mio. €
Zuschüsse Land:	18 Mio. €
Car-/Bike-Sharing:	2 Mio. €
Wegfall von Fahrscheinkontrollen und Automatenwartung	4 Mio. €

Summe: ca: 99 Mio. €

3.5. Wirkung eines „Fahrscheinfreien ÖPNV“ auf Erfurt

Die Wirkung eines Fahrscheinfreien Nahverkehrs auf Erfurt wären mannigfaltig. Grundsätzlich unterscheiden wir in materielle und immaterielle Wirkungen, wobei sich beide ergänzen können und zum Teil sogar gegenseitig bedingen. Die Hauptwirkung, die wir uns durch die Einführung des Fahrscheinfreien Nahverkehrs erhoffen, ist der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei gleichzeitigen Anstieg der Nachfrage am öffentlichen Nahverkehr. Daraus leiten sich dann viele weitere Wirkungen ab.





Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die Nachfrage an Car-Sharing steigen wird, wodurch dieses Modell für Erfurt noch attraktiver werden würde. Hier wäre, wie gesagt ein Geschäftsfeld auch für die Erfurter Verkehrsbetriebe. Erfurt wäre auch, bei geschicktem Einbinden des fahrscheinfreien ÖPNV-Angebots in das Stadtmarketing, europaweit bekannter. D. h. mehr Menschen werden auf Erfurt als touristisches Ziel und als attraktiver Wohnort aufmerksam.

Insgesamt lässt sich aus der Betrachtung anderer Modellstandorte schlussfolgern, dass ein gut ausgebautes ÖPNV-System in Verbindung mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu einer deutlichen Belebung und Stärkung der Innenstädte, vor allem des Klein- und Einzelhandels führt.

Zudem lassen sich verschiedene Einkommenseffekte konkret nachweisen. Einkommen, die nicht mehr für das Auto und alle Folgekosten aufgewendet werden müssen, können in andere Bereiche verlagert werden, so dass vor allem im Einzelhandel mit einer stärkeren Nachfrage zu rechnen ist, zumal die Hürden in die Innenstadt zu kommen durch den fahrscheinfreien ÖPNV abgebaut sein werden.

3.5.1. Positive Aspekte für die Umwelt

Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz, welches den MIV aus Kernbereichen der städtischen Siedlungen verdrängt hat vor allem positive Auswirkungen auf die Umwelt. Nicht nur für die Belastung mit Feinstaub, der aufgrund europäischer Vorgaben besondere Beachtung geschenkt wird. Auch andere Abgase, vor allem aber Lärm kann reduziert werden. Während der MIV durchschnittlich 710 kcal/Pkm verbraucht und rund 170 g/Pkm an CO² ausstößt hat der ÖPNV hier deutlich bessere Werte zu bieten: die Straßenbahn hat einen Energieverbrauch von etwa 96 kcal/Pkm bei einem CO²-Ausstoß von 80 g/Pkm. Zudem eröffnet sich mit einem fahrscheinfreien ÖPNV die Perspektive der Flächenentsiegelung und der Eingang neuer Flächen in den öffentlichen Raum. Straßenrückbau, bspw. an der Clara-Zetkin-Straße wäre hier zu nennen.

3.5.2. Fahrscheinfreier ÖPNV und die Erfurter Wirtschaft

Die Einführung des fahrscheinfreien Nahverkehrs bringt auch eine Umverteilung des privaten Konsums und somit einer großen Geldmenge mit sich. In Erfurt sind laut Statistik der Stadtverwaltung über 114.657 Fahrzeuge in Erfurt angemeldet. Wir nehmen an, dass rund ¼ aller angemeldeten Fahrzeuge in Erfurt Betriebsfahrzeuge sind, welche auch nach der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV weiter in Betrieb bleiben. Ausgehend von einer Schätzung, dass in Erfurt monatlich rund 50 € für Kraftstoff ausgegeben werden, kommt man in Summe auf einen Betrag von ca. 70 Mio. €¹¹. Wenn, wie in anderen Modellstädten, auch rund 25% aller Autobesitzer auf den ÖPNV umsteigen, werden von diesen 70 Mio. € rund 17 Mio. € eingespart. Diese Ersparnis wird durch eine Verlagerung des privaten Konsums anderen Bereichen der Erfurter Wirtschaft zur Verfügung gestellt. Besuche von Kultur- und Freizeiteinrichtungen, wie Theater, ega, Zoopark, Schwimmbäder, aber auch von Gaststätten und Restaurants sind hier denkbar. Über Umwege können sich hier positive Aspekte hinsichtlich neuer Arbeitsplätze und höherer Umsätze, sowie mittelbar daraus höhere Steuereinnahmen ergeben. Insgesamt zeigen alle Modelle des fahrscheinfreien ÖPNV, dass es eine Belebung der Innenstädte gibt, die mit mehr innerstädtischen Arbeitsplätzen und einem höheren Aufkommen der Gewerbesteuer einhergehen.

¹¹ 114.657 Fahrzeuge x 12 Monate x 50€ = 68 Mio. €/Jahr

3.6. Verbundtarif Mittelthüringen

Die EVAG ist gemeinsam mit anderen regionalen Nahverkehrsunternehmen Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT GmbH). Grundsätzlich ist der Zusammenschluss zu befürworten, da er ermöglicht, dass Fahrgäste über Kreisgrenzen hinweg mit einem Fahrschein fahren können. Da in diesem Modell Nahverkehrsunternehmen benachteiligt sind, die im Zielgebiet des Fahrgastes liegen, finden Ausgleichszahlungen zwischen den Unternehmen und Kommunen statt. Für uns problematisch ist, dass Tarifänderungen immer im Verkehrsverbund abgestimmt werden müssen, was eine einseitige Tarifänderung ausschließt. Im Falle der Umsetzung eines Fahrscheinfreien Nahverkehrs müssten die entsprechenden Verträge nachverhandelt werden (VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag und der zusätzlich zwischen den Unternehmen und der VMT GmbH abgeschlossenen VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag).



Eine Nachverhandlung der Verträge dürfte jedoch unproblematisch sein, solange Erfurt sich weiter an den Ausgleichszahlungen beteiligt.

3.7. Stadtplanerische Begleitmaßnahmen

Um den fahrscheinfreien ÖPNV umzusetzen, muss es verschiedene Begleitmaßnahmen geben, die steuernd auf das Verhalten der Bevölkerung einwirken. Zudem braucht es eine abgestimmte Bau-, Verkehrs-, Schulnetz- und Sozialplanung. Die Umsetzung des fahrscheinfreien ÖPNV bedarf der klaren Prioritätensetzung. Es wird kleine Straßen geben, die Schlaglöcher haben, es werden insgesamt weniger Mittel in die Straßeninfrastruktur fließen. Aber eine nachhaltige Reduzierung des Autoverkehrs öffnet mehr Möglichkeiten, mehr öffentliche Räume für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer_innen.



3.7.1. Autofreie Innenstadt

Um die Bewohner_innen und Gäste anzuhalten den ÖPNV zu nutzen, muss die Innenstadt weitgehend autofrei werden. Das bedeutet in der Perspektive eine City-Maut einzuführen oder die Innenstadt autofrei zu machen. Vorstellbar ist eine Lösung, bei der die Innenstadt gänzlich vom Pkw-Verkehr, mit Ausnahme der Anwohner, gesperrt würde. Zudem sollte das Parken nur noch für Anwohner gestattet sein. In Aubagne, in Frankreich, wo man auch seit einigen Jahren den fahrscheinfreien ÖPNV anbietet, ist das Befahren der Innenstadt nur zu bestimmten Zeiten gestattet. Hierzu gibt es auch seitens der Anwohner sehr positive Einschätzungen.

3.7.2. Park-/Bike and Ride

Um die Nutzung des ÖPNV attraktiv zu gestalten, sollte das P+R und B+R weiter ausgebaut werden, nämlich an den Stadträndern, wo Flächen zur Verfügung stehen und der Übergang zum ÖPNV problemlos möglich ist. Diese Parkplätze sollten mit geringen Gebühren belegt werden, damit die Pendler und Gäste der Stadt einen Beitrag zum fahrscheinfreien ÖPNV



leisten. Gleichzeitig sollten Parkplätze in der Innenstadt mit horrenden Gebühren belegt sein, so dass das Parken in der Innenstadt unattraktiv wird. Eine einzurichtende Citymaut könnte direkt nach den P+R-Parkplätzen beginnen. Allerdings ist eine Citymaut mit hohen Investitionen verbunden und müsste auch für alle Erfurter gelten.

3.7.3. Netzausbau

Wenn wir den fahrscheinfreien ÖPNV aufgrund eines Anschluss und Benutzungszwangs einrichten wollen, zieht dies die Pflicht nach sich, allen Angeschlossenen auch die Möglichkeit der Nutzung zu gewährleisten. Dies bedeutet einen konsequenten Netzausbau zu betreiben, vor allem des Umlandverkehrs. Eine regelmäßige, verlässliche Busanbindung ist gerade für Ortschaften, auch in der Tagesrandlage erforderlich. Zudem ist zu überlegen, ob und wie Expressverbindungen, etwa unter außer Achtlassung von Stichstrecken, eingerichtet werden können. Die Busstrecken sollten dann zügig und verlässlich an Straßenbahnlinien herangeführt werden. Zusätzlich wären Ringlinien zu überlegen, die eine Fahrt durch die Innenstadt erübrigen. Bereits bestehende Überlegungen, wie der Rückbau der Clara-Zetkin-Straße sind hierbei einzubeziehen. Denkbar wäre eine Querspange für die Straßenbahn von Daberstedt über den Schmidtstedter-Knoten und Leipziger Platz zum

Ilversgehofener Platz. Zudem könnte so der Bahnhofstunnel sowohl was Bus und Bahn betrifft, als auch beim Radverkehr entlastet werden.

3.7.4. Verknüpfungen mit dem Radverkehr



Der Ausbau des ÖPNV muss auch den Radverkehr beachten. So sollte es gerade im Umlandverkehr Möglichkeiten des Radtransportes geben. Eine Möglichkeit wären spezielle Anhänger, die die Mitnahme des Rades etwa von einem Dorf in die Stadt erlauben. Auch im Straßenbahnverkehr muss sich auf die Mitnahme von Fahrrädern eingestellt werden, so könnten u. a. Sperrzeiten eine Überfüllung von Bussen und Bahnen verhindern. Um die Stadt Erfurt auch für Menschen ohne Auto attraktiv zu gestalten, sollten weitere Radwege gebaut werden.

4. Umsetzungsschritte zum fahrscheinfreien ÖPNV

Den fahrscheinfreien umzusetzen, ist die schwierigste Aufgabe, da parallel die oben beschriebenen Prozesse gewährleistet werden müssen. Erst, wenn die Innenstadt autofrei, die P+R-Möglichkeiten geschaffen und angenommen und weitere Rahmenbedingungen erfüllt sind, entfaltet der fahrscheinfreie ÖPNV seine volle Wirkung. Allerdings ist DIE LINKE der Auffassung, dass es gelingen kann, über stadtpolitische Instrumente Schritte hin zu einem fahrscheinfreien ÖPNV zu gehen. Im Folgenden wollen wir kurz skizzieren, welche Schritte dies sein können und wie wir diese Schritte mit den Erfurtern diskutieren wollen.

4.1. Fahrscheinfreie Tage – verkehrsschwache Zeiten nutzen

Um die Bevölkerung auf den fahrscheinfreien ÖPNV einzustellen, ist es vorstellbar, in verkehrsschwachen Zeiten ein fahrscheinfreies Angebot zu unterbreiten. Vorstellbar wären fahrscheinfreie Sonntage, Feiertage oder Wochenenden. So könnten auch ÖPNV-Muffel auf die Möglichkeiten und positiven Seiten des fahrscheinfreien ÖPNV aufmerksam gemacht werden. Wenn wir den fahrscheinfreien ÖPNV als ersten Schritt nur samstags im 10 min-Takt einführen, kostete dies die EVAG ca. 5,9 Mio. €. Diese 5,9 Mio. € setzen sich wie folgt zusammen:

1/7 der 24,5 Mio. € aus Fahrscheinerlösen	3,5 Mio. €
+ 13 Fahrzeuge zusätzlich im Einsatz	
+ 27 Personen mehr im Einsatz (Fahrer und Leitung)	0,24 Mio. €
+ Betriebskosten für Busse und Bahnen(ca. 360.000km)	2,2 Mio. €
Kosten für einen fahrscheinfreien Verkehr Samstag:	5,9 Mio. € ¹²

¹² Berechnung: Prof. Chr. Große, FH-Erfurt auf Anfrage der AG ÖPNV; ohne VMT-Zahlungen

4.2. Nutzerverhalten lenken

Da der fahrscheinfreie ÖPNV erwartbar zu mehr Nutzern insgesamt führt, muss auch eine stärkere Lenkung der Nutzerströme stattfinden. Das 9:00 Uhr-Abo-Ticket ist ein guter Ansatz, den Nutzerstrom zu lenken. Senioren, Studenten und alle diejenigen, die nicht mit dem ÖPNV zur Arbeit oder in die Schule müssen, sollte erst nach den Spitzenzeiten den ÖPNV nutzen. Hier müssen Ansätze zur Nutzerlenkung gefunden werden.

4.3. Anbindung des Radverkehrs

Bereits heute können Möglichkeiten einer besseren Anbindung des Radverkehrs an den ÖPNV erörtert und umgesetzt werden. Dies betrifft zum einen die Anschaffung von kombinierbaren Bussen, wie sie in Brandenburg seit 2012 im Verkehr sind. Die Busse sind nur zur Hälfte mit Stühlen ausgestattet, was die Mitnahme des Fahrrads, gerade im ländlichen Raum ermöglicht. Auch Erfurt hat einen ländlichen Raum, den es enger an die Stadt anzubinden gilt. Hier die Fahrradmitnahme unkompliziert möglich zu machen, bedeutet aber auch, Haltestellen an den Umsteigepunkten der Buslinien mit Fahrradständern auszustatten. Bei Neuanschaffungen für Busse sind diese Aspekte dringend zu beachten.



5. Diskussion und Beteiligung der Einwohner Erfurts

Den fahrscheinfreien ÖPNV in der Stadtpolitik zu verankern und umzusetzen, bedeutet auch, diejenigen, die den ÖPNV nutzen sollen und wollen in der Debatte um seine Gestaltung einzubeziehen. Gemeinsam mit Nutzer_innen und Betroffenen wollen wir die Idee des fahrscheinfreien ÖPNV erläutern und diskutieren. Wie muss das ÖPNV-Angebot aussehen, damit es unkompliziert und verlässlich nutzbar ist? Welche Takte braucht der ländliche Raum und welche Verkehrstakte sind in der Innenstadt erforderlich? Diese und weitere Fragen wollen wir mit den Einwohnern Erfurts gemeinsam besprechen und Antworten erarbeiten. Dazu wird DIE LINKE gemeinsam mit Partnern und Betroffenen Foren und Gelegenheiten schaffen. Nur wenn die breite Bevölkerung in die Diskussion um den fahrscheinfreien ÖPNV einbezogen wird, kann diese Idee überzeugen.



Auch in den politischen Gremien der Stadt Erfurt muss über die Entwicklung des ÖPNV gesprochen werden. Hierzu wird DIE LINKE-Fraktion im Erfurter Stadtrat Anträge und Anfragen einreichen, die verschiedene inhaltliche Fragen klären sollen. Zusätzlich wollen wir auch Gespräche mit Experten und Verbänden führen, um Detailfragen zu erörtern. Angefangen von Fragen der Barrierefreiheit, über die Fragen zu wirtschaftlichen Folgen bis hin zu konkreten Vorstellungen zur Netzerweiterung. Nur wenn wir das Thema weiter vorantreiben, können wir Menschen davon überzeugen!

Fahrscheinfrei mit der LINKEN – sozial, ökologisch und wirtschaftlich vernünftig!

Weitere Informationen und Termine für Diskussionsveranstaltungen:

www.die-linke-erfurt.de

www.redroxx.de