

Der fahrscheinfreie ÖPNV

**Eine Flatrate
für Bus
und Bahn!**

www.michael-menzel.info



**Michael
Menzel
für Erfurt!**
DIE LINKE.

Gliederung

- Das Problem Auto
- Unser Lösungsansatz
- Eckpunkte des Erfurter Konzepts
- Zu bedenkende Probleme
- Ansatzpunkte für linke Stadtpolitik

Achtung: heute keine Zahlen, Konzept unter
www.die-linke-erfurt.de/fahrscheinfreier_oepnv

Wir wollen Mobilität für alle.

Unabhängig von Einkommen, Alter
und Wohnort.

Ein Projekt für einen sozial-ökologischen
Umbau

Probleme des Pkw-Verkehrs

- Autoproduktion als Kern industrieller Produktion in D → große Wirtschaftskraft, bzw. viele Arbeitsplätze (Strukturpolitik)
- große Lobby in der Gesellschaft & Politik (ADAC als größter Verein in D)
- keine Nachhaltigkeit mit Pkw-Verkehr erreichbar

Individuelle Mobilität durch den Pkw

- Pkw als Sinnbild des westlichen Freiheitsversprechens
- Pkw-Verkehr ist mit hohen individuellen Kosten verbunden (Anschaffung, Treibstoff, Versicherung, Steuern, Unterhalt)
- Pkw sind meist Stehzeuge, keine Fahrzeuge

Verkehrsströme in Erfurt

- Verhältnis MIV-ÖPNV
 - Einpendler
 - Auspendler
 - Fahrgäste
 - Netzweite EVAG
 - Fahrplan-km EVAG
 - Kosten/km EVAG
 - Flotte
- 60% -/- 40%
 - 44.000
 - 19.000
 - 37 Mio.
 - 295km
 - 3,3 Mio. km
 - Bus: 2,40-3,5€/km
 - Bahn: 5-8€/km
 - Bus 80; Bahn: 78

Rechenbeispiel

- In Erfurt sind 114.000 Fahrzeuge angemeldet (davon ca. 10.000 betrieblich genutzt)
- Unterstellung: 100€/Monat für Kraftstoff
- → 135.000.000€ werden pro Jahr für Kraftstoff gezahlt

Das Problem: autozentrierte Verkehrspolitik

- Autoverkehr ist einer der größten Energieverbraucher (1/3 des Energieverbrauchs)
- Pkw-Verkehr zieht hohe externe Kosten nach sich (Investitionen, Unterhalt, Umwelt- und soziale Folgekosten)
- ÖPNV steht unter Kostendruck und ist benachteiligt! (ICLEI-Studie des VCD)

Nahverkehrsfinanzierung

- Regionalisierungsmittel für den Schienen-Personennahverkehr (DB-Regio/S-Bahnen)
- GVFG: ÖPNV in den Landkreisen und Städten
- Investitionsstau im Bereich Infrastruktur von etwa 13,2 Mrd. € (+0,4 Mrd.€ pro Jahr hinzu)
- die wichtigsten Förderinstrumente laufen 2019 aus. Perspektive unklar!

Lösungsansatz der Erfurter Linken

- Mobilität als Grundrecht →
Daseinsvorsorge ist gefordert
- kollektive Verkehrssysteme sind
insgesamt leistungsfähiger, schonen die
Ressourcen und sind kostengünstiger
- Mobilität muss als Gesamtkonzept
gedacht werden

Unser Lösungsansatz:

- Ausbau des ÖPNV als zentrale Säule kommunaler Verkehrspolitik
- Finanzierung über Umlage (analog Semesterticket / Müllgebühren)
- der ÖPNV steht als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge im Fokus (Langfristigkeit, Nachhaltigkeit)
- jeder kann in Erfurt den ÖPNV nutzen, ohne einen Fahrschein kaufen zu müssen
- Bus und Straßenbahnen sollen allen Menschen in Erfurt offen stehen

Wie funktioniert der fahrscheinfreie ÖPNV?

- alle Erfurter zahlen eine monatliche Nahverkehrsabgabe
- Prioritätensetzung hin zum ÖPNV
- EVAG bekommt weitere Geschäftsbereiche und erweitert sich



Wie funktioniert der fahrscheinfreie ÖPNV?

- es wird ein Anschluss- und Benutzungszwang für den ÖPNV festgelegt (ThürKO)
- alle Erfurter zahlen 20€ monatliche Nahverkehrsabgabe
- der ÖPNV wird stark ausgebaut (Netz, Takte, Verknüpfungen)
- Prioritätensetzung in der Stadtentwicklung hin zum ÖPNV (Leitbild der Stadt, Bewusstsein in der Verwaltung)

Nahverkehrsabgabe

- Anschluss- und Benutzungszwang für alle Erfurter_innen
- Ausnahme: a.) bis 18.LJ b.) bei Berufsaus-bildung c.) Schwerbehinderte/ in Pflege frei
- 170.000 Ew, die die Abgabe zahlen
- VMT- kein großes Problem
- §§ 1, 14, 18, 19ThürKO
- Voraussetzung: 1.) ÖPNV als öffentliche Einrichtung der Daseinsvorsorge definieren (nach ThürÖPNVG ja, aber nach ThürKO nicht)
2.) Nutzergruppe muss klar definiert sein

Finanzielle Ausgangslage in Erfurt

- Bilanzsumme der EVAG (2009): 56 Mio.€
 - 24,5 Mio.€ Einnahme aus Fahrscheinverkauf
 - 3,4 Mio.€ Ausgleichszahlungen
 - 8,2 Mio.€ Verlustübernahme SWE
 - 18,5 Mio.€ Zuschüsse Bund/ Land

Die EVAG ist ein Zuschussbetrieb!

Kosten des fahrscheinfreien ÖPNV

- Zuwachs der Verkehrsleistung der EVAG
- mehr Fahrgäste
- dichteres Netz
- größerer Fuhrpark
- Ausweitung der wirtschaftlichen Tätigkeit

Fazit: ca. 85Mio.€ Betrieb + zusätzl. Flotte

Berechnung der FH-Erfurt, Fr. Prof. Chr. Große

Finanzierung

- Nahverkehrsabgabe
- ÖPNV-Abgabe f. Gäste
- Parkplätze – P+R
- Car-Sharing
- „Haushaltstricks“
- Zuschüsse von Bund/
Land
- Zuschüsse SWE
- 20€ im Monat
- Übernachtungsgäste
- für alle Pendler , 1€/ Tag
- neues Geschäftsfeld für
die EVAG – Einnahmen
- Prioritätensetzung,
Infrastruktur Schiene
- wie bisher
- wie bisher

Finanzierungsquellen

- Nahverkehrsabgabe → 40 Mio.€
- Kulturabgabe f. Gäste → 1-2 Mio.€
- Parkplätze – P+R → 7 Mio.€
- Car-Sharing → 1 Mio.€
- „Haushaltstricks“ → 20 Mio.€
- Zuschüsse von Bund/
Land → 18,5 Mio.€
- Zuschüsse SWE → 8 Mio.€
- Wegfall Kosten Vertrieb
und Kontrolle → 4,2 Mio.€

Summe: 100,7 Mio.€

Ersparnisse für die Stadt

- kein Vertrieb mehr für die EVAG
- jeder Einzelne spart Geld
- Sanierung von Straßen, Brücken und Gebäuden
- Umweltkosten sinken
- Innenstadt wird belebt und dehnt sich aus → höhere Gewerbesteuern und höhere Einkommenssteuern



weitere Eckpunkte des Konzepts

- Koordinierte Planung von Straßenbau, ÖPNV und Stadtentwicklung
- Integration von Parkraummanagement in den Verkehrsbetrieb
- Beteiligung von Pendlern und Touristen an der Finanzierung
- Netzausbau, Flottenerweiterung, Taktverdichtung
- Einstieg in Car-Sharing durch die EVAG

Probleme, zu denen wir Lösungen haben und weiter suchen

- Umlagefinanzierung für den Nahverkehr
- Anforderungen an das ÖPNV-Netz (Stadt-Land/Takt)
- Beteiligung der Bevölkerung an Planung und Umsetzung
- Verknüpfung mit dem Radverkehr (!!!)
- Park- bzw. öffentlicher Raum

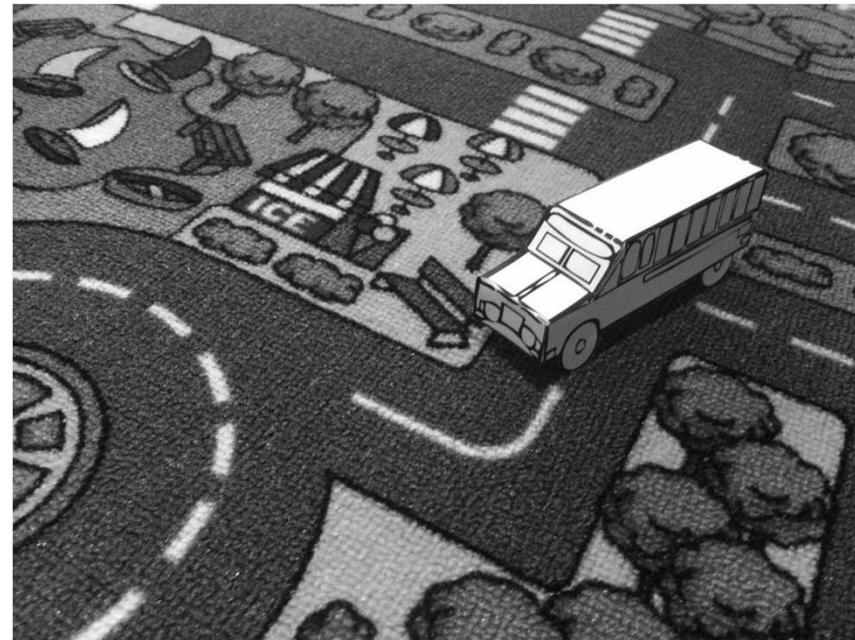


Aspekte für die Stadtpolitik

- Sanierung von Straßen, Brücken und Gebäuden in längeren Perioden
- Umweltkosten sinken
- Verlagerung des Konsums weg vom Autoumfeld hin zu Dienstleistungen, Handwerk, Einzelhandel
- Innenstadt wird belebt und dehnt sich aus
- Stärkung des kleinteiligen Wirtschaftsstruktur in den Quartieren

Begleitmaßnahmen

- Verkehrsstromlenkung
- Investitionslenkung in ÖPNV-Infrastruktur
- Ausbau des Radwegesnetzes
- Rückbau von Straßen
- Beteiligungsprojekte
- EVAG als Car-Sharing-Anbieter
- EVAG als Anbieter von Elektromobilität



Flatrate für Bus und Bahn

Ein linkes Projekt für alle.
sozial, ökologisch, vernünftig.