

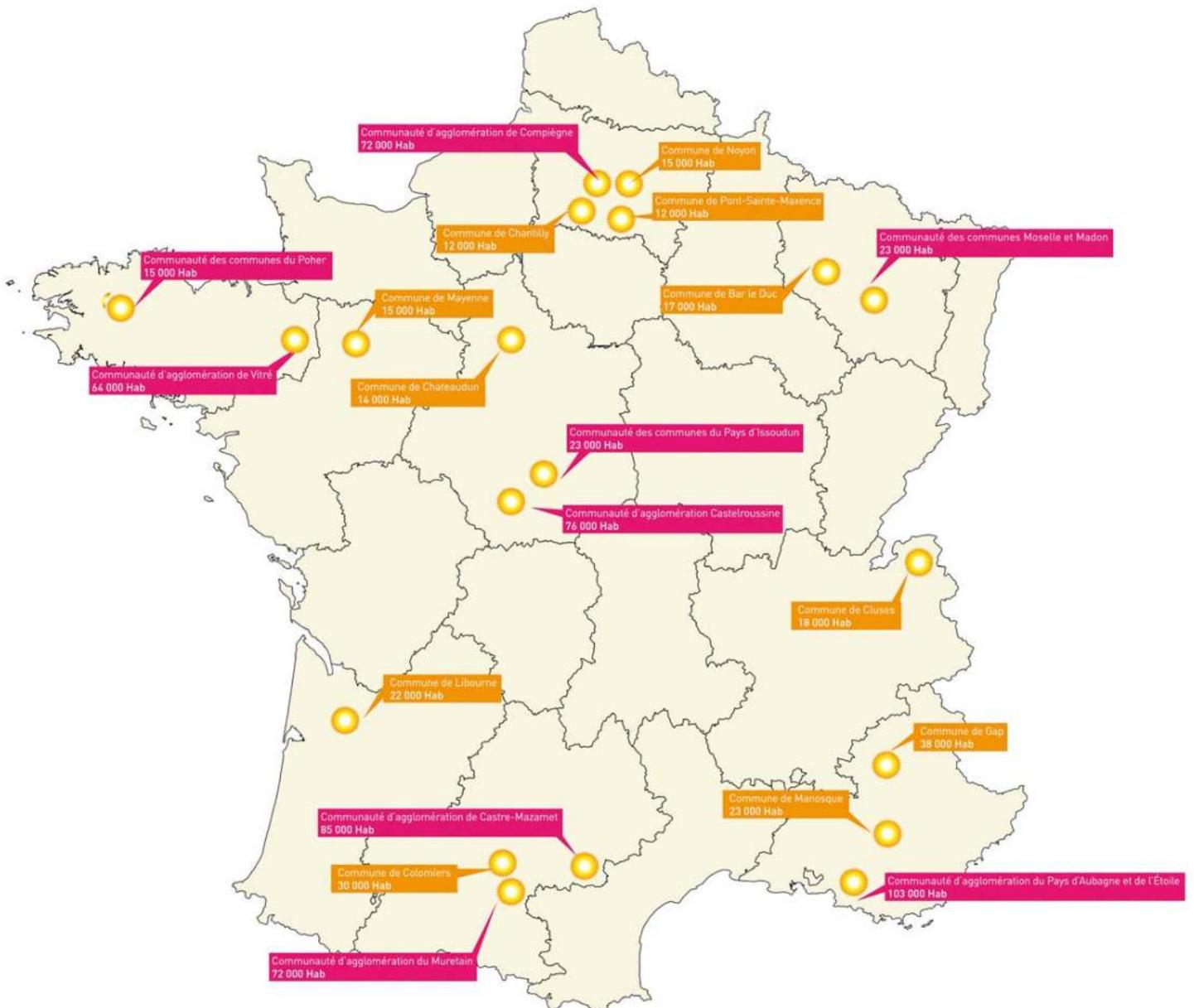
Der

bericht

des ersten Treffens der Gebietskörperschaften, die Pioniere
sind im Bereich des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs



29. SEPTEMBER 2011 AUBAGNE

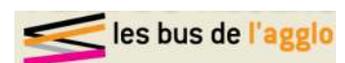


Legende

Gemeinde oder Zweckverband
mit Nulltarif im Busverkehr

Gemeinde

Zweckverband





Vorwort zur Übersetzung

Die Idee, einen Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzuführen, gewinnt auch in Deutschland immer mehr Anhänger/-innen. Bei der Suche nach Beispielen fiel der Blick selten auf unser Nachbarland Frankreich, obwohl es hier über 20 Verkehrsverbünde mit Nulltarif gibt. Dass Frankreich in dieser Hinsicht wenig wahrgenommen wurde, liegt nicht nur an der sprachlichen Barriere, sondern auch daran, dass die Gemeinden und kommunalen Zweckverbände, die die Fahrscheine in den Bussen abgeschafft haben, sich selbst nicht als beispielhaft ansahen. Das änderte sich erst mit der Einführung des Nulltarifs 2009 im südfranzösischen Aubagne und im kommunalen Zusammenschluss „Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile“ mit über 100.000 Einwohner/-innen. Bürgermeister Daniel Fontaine und seine Koalition aus Kommunisten, Sozialisten, Grünen und Liberalen verfolgen mit der Einführung des Nulltarifs explizit soziale, demokratische und ökologische Ziele und werben für ihre Ideen im Inland und international.

Der Kommunalverband lud deshalb im Jahr 2011 alle französischen Anbieter eines Nulltarifs im ÖPNV (sowohl links als auch rechts regierte) - zu einem Erfahrungsaustausch ein, der in dem vorliegenden Band dokumentiert wird.

Die Beiträge der Teilnehmer/-innen machen deutlich, dass Frankreich in vieler Hinsicht vorbildlich ist, was die Ausstattung des ÖPNV angeht. Während man hierzulande kostendeckende Fahrgeldeinnahmen anstrebt, decken diese in Frankreich lediglich 20% der Ausgaben. Eine Nahverkehrsabgabe ermöglicht es den Kommunen nicht nur, in den ÖPNV zu investieren - die Renaissance der Tram ist nur ein Beispiel dafür - sondern ihn auch sehr kostengünstig bis hin zum Nulltarif anzubieten. Die Nutzung des ÖPNV ist für die Fahrgäste dann tatsächlich kostenlos, denn die Nahverkehrsabgabe zahlen nur Unternehmen, mit einem Anteil an der Lohnsumme, der nach Größe der Kommune gestaffelt ist.

Das Protokoll des Treffens wurde von der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile Anfang 2012 veröffentlicht und kann hier im Original heruntergeladen werden:

www.agglo-paysdaubagne.com/reseau-gratuite
Die Übersetzung aus dem Französischen wurde im Auftrag von Sabine Leidig (MdB DIE LINKE) von Heike Akbari in Zusammenarbeit mit dem Sprachendienst des Deutschen Bundestages vorgenommen. Die Anmerkungen stammen in der Regel von der Übersetzerin. Das an das Original angelehnte Layout besorgte Nico Biver .



Magalie Giovannangeli

Vorsitzende der Communauté
d'agglomération du Pays
d'Aubagne et de l'Etoile

MAGALI GIOVANNANGELI

Vorsitzende der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile¹

Alle, die von nah oder etwas weiter entfernt gekommen sind, möchte ich ganz herzlich begrüßen. Ich würde mich gerne vorstellen: Ich heiße Magali Giovannangeli, bin Vorsitzende der Communauté d'agglomération² du Pays d'Aubagne et de l'Etoile und freue mich, Sie heute hier begrüßen zu dürfen.

In wenigen Augenblicken werde ich dem Bürgermeister von Aubagne und stellvertretenden Vorsitzenden dieser Communauté d'agglomération, der sich mit großer Leidenschaft den ihm übertragenen Aufgaben im Bereich Verkehr widmet und ein glühender Verfechter des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs – das Thema des heutigen Treffens – ist, das Wort erteilen.

Ich möchte Sie herzlich willkommen heißen und gleichzeitig allen, die die Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile nicht kennen, erklären, dass es sich hier um einen Gemeindeverband mit 100.000 Einwohnern handelt, der aus 12 Städten besteht, dessen größte Gemeinde Aubagne ist und der am Übergang zwischen einer ländlichen Gegend – Sie sehen die Berglandschaft um uns herum – und dem Großraum Marseille liegt. Natürlich ist dies auch die

¹ Frz. Gemeindeverband in der Region Provence-Alpes-Côtes d'Azur (PACA), dem Gemeinden aus den Departements Bouches-du-Rhône und Var angehören

² Form des Gemeindeverbandes mit mindestens 50.000 Einwohnern und einer Gemeinde mit mindestens 15.000 Einwohnern als Zentrum

Heimat von Marcel Pagnol – mit all den Vorzügen, die dies mit sich bringt – vielleicht eine Neuentdeckung für Sie, vielleicht aber auch nicht. Eines ist jedenfalls sicher: Diese Communauté d'agglomération mit ihren 100.000 Einwohnern und ihrem sehr ausgeprägten provenzalischen Flair – und der zeigt sich sowohl in ihrer Lebensweise als auch in der Art, wie sie ihre Dörfer und Städte in einem urbanen und zugleich traditionsverbundenen Lichte präsentiert – ist ein Ballungsgebiet mit sehr starkem Eigencharakter, weil es sich vor den Toren von Marseille befindet und somit politischen, sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen unterliegt, die in einem Ballungsgebiet vor den Toren von Marseille eben vorherrschen. Ich sage dies, weil im Jahre 2010 100.000 Einwohner bei einer Bürgerbefragung bezüglich der Frage nach der Zwangseingliederung ihrer Communauté d'agglomération in den Großraum Marseille mit „nein“ gestimmt haben. Das ist nur eine Facette dieses ausgeprägten Eigencharakters unserer Region.

Hier geht es nun um etwas anderes als Traditionsverbundenheit, es geht um gemeinsame politische Entscheidungen, über die sehr viel diskutiert wurde und die dazu geführt haben, dass unsere Communauté d'agglomération in die Diskussionen über die Aire Métropolitaine Marseillaise³ mit einbezogen wurde, was für Sie wiederum eine Neuentdeckung sein kann oder auch nicht. Diese Diskussionen werden zweifellos auch in unsere Überlegungen mit einfließen und unsere Betrachtungsweise – auch im Hinblick auf die Unentgeltlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr – beeinflussen.

Wir sind also eine Region, die „nein“ gesagt hat zur Zwangseingliederung, die aber „ja zu Marseille“ sagt,

³ Konzept eines großstädtischen Ballungsraums rund um Marseille

Liberté Égalité Gratuité

weil dieser großstädtische Ballungsraum aus Hunderttausenden von Menschen besteht, die nicht immer unter einfachen sozialen Bedingungen leben, in einer Region rund um Marseille. Wir hier wollen auch weiterhin unsere eigene Politik verfolgen, unsere eigenen Entscheidungen treffen, und wir wollen zusammenarbeiten, und dies wiederum ist eine andere Facette der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, auf die ich Sie aufmerksam machen möchte. Und schließlich gibt es eine Entdeckung, die für Sie nicht neu ist, nämlich die Tatsache, dass der öffentliche Personennahverkehr kostenlos ist, denn dies ist uns nun einmal gemeinsam. Wir werden den ganzen Tag lang Gelegenheit haben, Erfahrungen in einer Frage auszutauschen, die immer noch in der Diskussion ist.

Sie werden sie wohl gehört haben, so wie wir sie auch im Vorfeld gehört haben: Die vielen Leute, die heftige Kritik übten, die nicht daran glaubten, die uns als Utopisten, als wirklichkeitsfremde Träumer, wenn nicht sogar als Demagogen bezeichneten. Als wir die Unentgeltlichkeit dann einmal eingeführt hatten, waren sie nicht mehr derselben Meinung. Ich bin ziemlich erstaunt zu sehen, dass sich die Beziehung der Fahrgäste zu den Fahrern geändert hat, und Jugendliche zu treffen, die sagen, man würde sie nun anerkennen, und die jetzt ein zusätzliches Recht haben und zwar das Recht auf Mobilität, das es schließlich ermöglicht hat, dass die Menschen begreifen, was Freiheit, Gleichheit, Unentgeltlichkeit bedeuten soll. Dieser Grundsatz führt zu völlig veränderten zwischenmenschlichen Beziehungen. Das ist wirklich eine schöne Erfahrung.

Im Verlaufe dieses Tages sollten wir uns u.a. genau in diesen Fragen austauschen. Es gibt sicherlich genügend

Zahlen und Ideen, die wir einander gegenüberstellen können.

Eines ist sicher: Es ist die Frage nach der Unentgeltlichkeit, die bei allen geographischen und/oder weltanschaulichen Gegensätzen, für die wir heute stehen, unseren Bezug zu Geld und unseren Bezug zu den Rechten eines jeden einzelnen verändert hat. Sie erlaubt es uns zu sagen, dass es Dinge im Leben gibt, die vom gewerblichen Bereich ausgenommen werden können. Diese Idee ist interessant, sie ist heute auf der ganzen Welt in Mode gekommen! Daher sollten wir unsere Erfahrungen austauschen, um zu sehen, inwieweit sie umgesetzt werden kann. Jedenfalls gehört der kostenlose öffentliche Personennahverkehr, der uns heute hier zusammenführt, zu dieser Bewegung, die das Leben anders bewertet, als nur auf der Grundlage von finanziellen Kriterien, auch wenn diese Kriterien natürlich schon eine große Rolle spielen und dies in wirtschaftlicher Hinsicht sehr umfangreiche Überlegungen und sehr viel Arbeit für die Experten bedeutet, die mit der praktischen Umsetzung befasst sind und die ich auf diesem Wege grüße. Ihre Arbeit ist nicht immer leicht.

Also, ich heiße Sie alle herzlich willkommen. Und ich würde mir wünschen, dass es uns gelingt, dieses Netzwerk einzurichten, und wir ihm damit in Frankreich oder anderswo eine Stimme geben.

Ich danke Ihnen und erteile dem Bürgermeister von Aubagne das Wort.



Daniel Fontaine

Vice-Président chargé des transports, Maire d'Aubagne

DANIEL FONTAINE

Stellvertretender Vorsitzender, zuständig für Verkehr, Bürgermeister von Aubagne

Meine sehr verehrten Damen und Herren, guten Tag. Für all diejenigen, die nicht aus der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) kommen: Sie werden vielleicht überrascht sein, dass eine Reihe von geladenen Gästen zu spät kommen, aber für die Menschen in der Region hat das Tradition, nicht weil wir es gewohnt sind, mit den Sitzungen verspätet zu beginnen, denn wir sind ja schließlich pünktliche Menschen, sondern weil das Verkehrsnetz in unserer Region veraltet ist.

Die Radiosender kündigen jeden Morgen Verspätungen der Regionalzüge von 30 oder 45 Minuten an, und jeden Morgen hört man Radio, um zu erfahren, ob man den Zug nehmen kann. Man hört auch Radio, um zu erfahren, ob man pünktlich sein wird, ob man durch den Stau zwischen Aubagne und Marseille mit 15 Minuten oder 30 Minuten Verspätung ankommen wird. Und das sind die Verspätungen, mit denen man mindestens rechnen muss...

Dies ist also eine Region mit hoher Bevölkerungsdichte, deren Verkehrsprobleme uns beschäftigen. Daher rührt auch das besondere Interesse, das unsere über die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs recht erstaunten Nachbarn an den Erfahrungen der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile haben. Der ein oder andere unter Ihnen muss von der gleichen Neugier erfüllt sein, von der gleichen Skepsis. Dies ist auch der Grund für dieses Treffen, denn wir glauben, dass es sich um eine Idee handelt, die immer mehr Gestalt annimmt und die funktioniert, und dass es eine Idee ist, die vorangebracht werden muss und sich in unserer Region positiv und friedlich verbreiten sollte. Daher kam die Idee für dieses erste Treffen der Gemeindeverbände und Städte, die sich auf dieses wundervolle Experiment eingelassen haben und bereit sind, ihre Erfahrungen zu teilen und Bilanz im Hinblick

auf diese sehr neuartige Idee zu ziehen, auf die wir später noch zurückkommen werden.

Es geht also darum, die positiven Seiten zu sehen und die negativen Seiten, wenn es welche gibt, und zu überlegen, wie wir uns regelmäßig austauschen können, allerdings mit geringem organisatorischen Aufwand, damit wir noch effizientere Initiativen ergreifen können, wohlwissend, dass die Verkehrsprobleme von vorrangiger Bedeutung sind und wir als Gemeindeverband, Stadt, bemüht sein müssen, diese Probleme zu lösen.

Auf dieses Thema werde ich an dieser Stelle nicht näher eingehen, denn wir werden den ganzen Tag lang noch Gelegenheit haben, unsere Erfahrungen auszutauschen, und da die Provenzalen bekanntermaßen gerne sehr viel reden – und ich denke, unsere Freunde aus Manosque werden mir hier nicht widersprechen – sollten wir dies heute auch nutzen.

Unter uns sind Gäste, die bereits Erfahrungen im Bereich des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs gemacht haben, sowie Experten – beide sind hier, um zuzuhören und um ihre Erfahrungen weitergeben zu können. Wir heißen sie willkommen und danken ihnen, dass sie zu diesem Treffen gekommen sind.

Ich habe eine Sache noch vergessen, die Magali auch vergessen hat: Wir sitzen hier vorne zu dritt, was bedeutet, dass alles offensichtlich gut organisiert ist. Unsere junge Kollegin hat allerdings kein Namensschild wie wir, und man könnte glauben, sie sei nur zufällig hier und habe sich dort hingesetzt, weil sie gesehen hat, dass es ein leckeres Frühstück gibt.

Also, das ist Nathalie Castan, sie ist die Verantwortliche für den Bereich Verkehr in unserer Communauté d'agglomération. Ich würde sagen, sie hat eine äußerst geschickte Hand, denn sie hat das Projekt von Anfang an geleitet mit ihrem Mitarbeiterstab und den Bussen der



Ein Jahr kostenloser
Busverkehr in Aubagne



Communauté d'agglomération, den „bus de l'agglomération“, vormals „autobus aubagnais“, vormals was weiß ich. Das sind Leute, die mit uns im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs arbeiten, seitdem das Verkehrswesen in Aubagne existiert.

Ich möchte im Übrigen allen Verantwortlichen danken, die gekommen sind, um uns zuzuhören. Sie sind entweder öffentliche Dienstleister oder Konzessionsnehmer – ein Grund für diesen Erfolg.

Nathalie Castan wird auf diesem Treffen eine der Personen sein, die für die Erörterung der technischen Aspekte zuständig sind.

Eine der Traditionen dieser Stadt ist es auch, dass der Bürgermeister alles macht! Ich bin zu spät gekommen, ich habe vergessen, Ihnen Kaffee auszuschenken, aber andere waren an meiner Stelle da. Man hat mir außerdem die Aufgabe übertragen, Diskussionsleiter zu sein, was wiederum eine Einsparung bedeutet. Ganz nebenbei gesagt: Man behauptet oftmals, dass öffentliche Amtsträger nicht viel tun und dabei groß abkassieren... Hier wird man nach dem bezahlt, was man sein soll, und im Endeffekt macht man dann alles.

Also fangen wir an.

Vielleicht könnten Sie, Nathalie, zunächst einmal erklären, wer wir sind und was wir machen, weil wir in gewisser Hinsicht die Ko-Organisatoren sind, und anschließend können wir unseren Kollegen das Wort erteilen, damit sie für ihren Teil Bilanz ziehen können, wohlwissend, dass die Medien sich sehr bald dafür interessieren werden, was wir machen.

Also auf diese Art und Weise können wir beginnen, Nathalie, vielleicht ein paar Worte über den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr in Aubagne und anschließend könnten Sie unseren Gästen das Wort erteilen, damit sie berichten können, was in ihren Gemeindeverbänden oder Städten getan wird.

« Wir glauben, dass es sich um eine Idee handelt, die immer mehr Gestalt annimmt und die funktioniert, und dass es eine Idee ist, die vorangebracht werden muss und sich in unserer Region positiv und friedlich verbreiten sollte. »



Nathalie Castan

Leiterin der Verkehrsabteilung
der Communauté d'agglomération
du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

NATHALIE CASTAN

–

Leiterin der Verkehrsabteilung der Communauté
d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Guten Tag, ich werde Ihnen ein paar technischen Informationen über das Busnetz in unserer Communauté d'agglomération geben.

Wie Ihnen unsere lokalen Mandatsträger bereits erklärten, besteht die Communauté d'agglomération aus 12 Gemeinden und zählt etwas mehr als 100.000 Einwohner.

Wir haben ein Busnetz mit 11 regelmäßig verkehrenden Buslinien, einem Personenbeförderungsdienst auf Anfrage und Schulbussen. Dieses Busnetz wird von einem Konzessionsnehmer, dem Busunternehmen Autobus Aubagnais betrieben. Während des Wahlkampfs sind die lokalen Mandatsträger das Wahlversprechen eingegangen, den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einzuführen, und im Mai 2009 wurde dies dann tatsächlich auch für unser gesamtes Nahverkehrsnetz eingeführt.

Der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Netz ist kostenlos, ganz gleich ob es sich um den Personenbeförderungsdienst auf Anfrage, die Schulbusse oder die regelmäßig verkehrenden Linien handelt. Der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine langwierige Arbeit vorausgegangen, die wir non stopp über ein Jahr lang gemeinsam mit unserem Busunternehmen bewältigt haben, und letztlich haben wir sehr positive Ergebnisse erzielt. Seit der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs haben wir eine mehr als beachtliche Nutzungssteigerung erlebt, denn, wenn ich mich richtig erinnere, hatten wir bereits im ersten Monat Fahrgastzuwächse von 50% auf unseren Buslinien zu verzeichnen, insbesondere auf den regelmäßig verkehrenden Linien und beim Personenbeförderungsdienst auf Anfrage. Bei den Schulbussen gab es nur wenig Veränderungen: Die große Mehrzahl der Schüler muss wohl bereits vorher den Bus benutzt haben, auf den übrigen Buslinien war es allerdings ein Erfolg.

Dieses Phänomen hat sich anschließend fortgesetzt, denn, wenn ich mich richtig erinnere, haben wir auf unseren Buslinien heute im Vergleich zum 2008 – d.h. vor Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs – Fahrgastzuwächse von 140% zu verzeichnen. Wir haben es also hier mit einem Verkehrsnetz zu tun, das deutlich stärker genutzt wird, wie dies wohl in all den Gemeindeverbänden auch der Fall sein müsste, die

« Dieses Phänomen hat sich anschließend fortgesetzt, denn, wenn ich mich richtig erinnere, haben wir auf unseren Buslinien heute im Vergleich zum 2008 - d.h. vor Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs - Fahrgastzuwächse von 140% zu verzeichnen. »

den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben.

In unserem Fall gibt es vielleicht eine kleine Besonderheit in technischer Hinsicht: Ein Jahr nach der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs haben wir uns gefragt, wer denn nun diese neuen Nutzer sind. Welche neue Benutzergruppe haben wir für unsere Buslinien gewinnen können?

Daher haben wir im Jahre 2010 eine Untersuchung durchgeführt, die eine Woche lang dauerte. Wir haben 800 Personen befragt, die unsere Buslinien nutzen, – wohlwissend, dass täglich etwa 10.000 Personen den Bus nehmen – und wir haben versucht, die neuen Nutzer herauszufiltern.

In den Unterlagen, die wir ausgeteilt haben, finden Sie die Details dieser Umfrage. Ich werde daher jetzt nicht so sehr auf die Zahlen eingehen, sonst haben wir am Ende des Tages alle Kopfschmerzen, und das soll heute nicht unser Ziel sein.

Ich würde hingegen gerne über die Empfindungen der Menschen und über den qualitativen Anspruch sprechen. Wir werden oft mit dem Argument kritisiert: „Die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs wird es lediglich einigen Schülern ermöglichen, den Bus zu nehmen, nur um an der übernächsten Haltestelle wieder auszusteigen, was sie sonst nicht gemacht hätten.“ Ja, das stimmt, das ist uns auch aufgefallen, aber dieses Argument vereinfacht die Dinge doch zu sehr, denn als wir unsere Zahlen analysiert haben, haben wir festgestellt, dass wir viele Arbeitnehmer, viele Jugendliche und Schüler und auch viele Menschen, die den Bus in ihrer Freizeit nutzen oder zum Einkaufen fahren, für uns gewinnen konnten.

Dies hat ein bisschen mehr Mobilität geschaffen, insbesondere für die Menschen, welche die Fahrt nicht unternommen hätten, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel nicht kostenlos wären. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis haben wir beschlossen, eine Beurteilung des sozialen Charakters dieser Maßnahme vorzunehmen. In der Tat haben diese Menschen vorher solche Fahrten nicht unternommen, sie waren vielmehr – um es einmal so auszudrücken – in ihrer Bewegungsfreiheit auf bestimmte

Viertel der Stadt beschränkt, während sie jetzt dank des kostenlosen Busverkehrs die Stadt erkunden können oder auch andere Städte, denn wir haben festgestellt, dass die Menschen nunmehr verstärkt dazu tendieren, von Stadt zu Stadt zu fahren.

Dies alles können Sie nachlesen. Es erschien uns interessant, Ihnen von diesen Details zu berichten.

Parallel dazu wurde eine andere Untersuchung in einem kleineren Rahmen durchgeführt, eine soziologische Untersuchung, deren Ergebnisse Ihnen ebenfalls zur Verfügung gestellt werden und die deutlich macht, wie der kostenlose Busverkehr von der Bevölkerung aufgenommen wurde. Er wurde sehr positiv aufgenommen, sowohl von denen, die dieses Angebot nutzten, als auch von denen, die es nicht nutzten.

Diese Maßnahme fand tatsächlich bei allen ein gleichermaßen positives Echo.

Was mich besonders beeindruckt hat, ist, dass die Leute in gewisser Weise stolz auf ihre Heimatstadt waren und zwar aufgrund der Tatsache, dass der Busverkehr kostenlos ist. Das sind Busse, die überall fahren, man sieht sie. Wir haben das Glück, über Fahrzeuge zu verfügen, die ganz neu überholt wurden, d.h. wir besitzen eine sehr schöne Busflotte mit qualitativ guten Dienstleistungen. Darauf waren die Menschen stolz und haben dies als Beweis dafür angesehen, dass die öffentlichen Gelder sinnvoll eingesetzt werden. Das heißt, in ihren Augen haben wir die Mittel für ihre Bedürfnisse bereitgestellt und zugleich für qualitativ gute Dienstleistungen gesorgt.

Ich glaube, damit habe ich Ihnen einen kleinen Einblick geben könne.

DANIEL FONTAINE

Danke Nathalie, meine Damen und Herren, Sie haben jetzt das Wort. Jeder kann das Wort nun ergreifen, der uns von seinen Erfahrungen berichten möchte, von dem Zeitpunkt, als Sie den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, und von dem, was heute daraus geworden ist.



Paul Pluviaud

Stellvertretender Vorsitzender der
Communauté d'agglomération Castelroussine,
zuständig für Mobilität

PAUL PLUVIAUD

—
Stellvertretender Vorsitzender der Communauté
d'agglomération Castelroussine, zuständig für
Mobilität

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrter Herr Bürgermeister, zunächst einmal möchte ich Ihnen für diese Initiative danken. Das war eine gute Idee! Ich würde es mir nie nehmen lassen, selbst aus 700 km Entfernung hierherzukommen, um Sie zu begrüßen. Ich vertrete in der Tat die Communauté d'agglomération Castelroussine, die diese Entscheidung bereits viel früher getroffen hat. Es war unser derzeitiger Bürgermeister, der zugleich Senator und Vorsitzender der Communauté d'agglomération ist, der 2001 mitten in der Stadt wohnte und sämtliche Busse fast leer vorbeifahren sah. Damals hat er sich geschworen: „Wir werden einen kostenlosen Busverkehr einrichten.“ Das war allerdings ein gewagtes Unterfangen, denn auch wenn wir genau wussten, was wir wollten, nämlich die Unentgeltlichkeit, so musste doch einer die Zeche zahlen! Und als ehemaliger Firmenchef weiß ich, wovon ich rede.

Doch er hatte sich die Sache gut überlegt! Damals sagte er mir: „Hör zu, ich müsste eigentlich in der Lage sein, diese Idee umzusetzen.“ Und ich habe ihm geantwortet: „Na, dann werden wir es versuchen.“

Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr hat also in der Communauté d'agglomération Castelroussine seinen Anfang genommen, die damals aus nur 6 Gemeinden mit eher städtischem Charakter bestand, mit Ausnahme einer, die man als etwas ländlicher bezeichnen konnte. Seither ist sie auf 12 Gemeinden angewachsen. Die Gemeinden, die sich uns angeschlossen haben, sind ländliche Gemeinden. Im ersten Jahr hatten wir einen Fahrgastzuwachs von 87% zu verzeichnen, weil wir gleich im Juli 2002 mit Änderungen im Busnetzes gestartet sind, die wir nach gründlichen Untersuchungen zum Wohle der Fahrgäste vorgenommen haben.

Kommen wir nun zum Geld. Die Nahverkehrszulage reicht zur Deckung des Betriebshaushalts nicht ganz aus. Wir sprechen hier von mehreren zehntausend Euro,

aber wir kommen ganz gut hin, die Nahverkehrszulage beträgt etwa 3,9 bis 4 Millionen Euro pro Jahr. Wir sind – weil es sich hier um die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags handelt (dies war einmal eine Konzessionsvergabe, die dann in eine Vergabe eines öffentlichen Auftrags umgewandelt wurde) Eigentümer von 35 Bussen, die noch nicht einmal 7 Jahre alt sind, wir haben einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an HEULIEZ vergeben, und wir haben in diesem Jahr 4 Busse dazubekommen. Was die gefahrenen Kilometer betrifft, so bewegten wir uns damals, als es sich noch um eine Konzessionsvergabe handelte, bei 1.060.000 km und sind jetzt bei 1.480.000 km. Die Zahl der Fahrgäste ist von 1.529.000 auf 4.400.000 zum 31. Dezember des Vorjahres gestiegen, und seit Anfang des Jahres hatten wir nochmal ein Plus von 10% zu verzeichnen. All dies habe ich nicht erwartet. Ganz ehrlich: Anfangs war ich skeptisch. Die Bemerkungen, die Sie eben gemacht haben: Wir haben dieselbe Kritik einstecken müssen, wir haben Beschwerden von älteren Mitbürgern erhalten, die der Ansicht waren, dass die Busse nun zu voll seien. Das sei früher anders gewesen. Wir mussten also auch pädagogische Arbeit leisten. Wir handeln hier voll und ganz im Sinne des Gesetzes über Solidarität und Erneuerung in den Städten (loi SRU), denn mehrheitlich nutzen die benachteiligten Bevölkerungsgruppen den kostenlosen Busverkehr.

Wir haben ein sich wandelndes System mit einer klaren Struktur eingerichtet. Ich muss sagen, soweit es uns angeht, so haben wir es geschafft und sind zufrieden, und wir haben ungefähr dieselben Bemerkungen gehört... ja genau, die Menschen sind stolz. Sie haben eben den Begriff „Stolz“ benutzt.

Wir haben ebenfalls den kostenfreien Busverkehr zwischen den Städten eingeführt. Der zwischenstädtische Busverkehr war bei uns bis dahin Sache des Generalrats, aber sie haben eine Rechtsvorschrift gefunden, der zu-



Ein Jahr kostenloser
Busverkehr in Aubagne



folge sie dies nicht mehr durften. Da sie vom anderen Ende des Departements kamen, durften sie nicht auf dem Gebiet der Communauté d'agglomération halten, um Fahrgäste aufzunehmen. Ich habe mich ein bisschen darüber aufgeregt, weil ich mir sagte, dass dies wieder Geld kosten würde! Aber wir konnten nichts tun! Wir haben also jetzt drei Buslinien, die zwischen den Städten verkehren und uns im Jahr 350.000 Euro kosten! Das ist nicht kostenneutral! Wir mussten diese zwischenstädtischen Buslinien in das städtische Busnetz integrieren. Sie haben jetzt eine Fahrgastinformation im selben Busbahnhof. Hinzu kommen täglich 1600 Schüler aus unserer Communauté d'agglomération, die unsere gemischten Linien nutzen – gemischt, weil einige Linien außerhalb der Communauté d'agglomération beginnen, die wir uns deshalb mit dem Generalrat teilen. So nun können Sie mir Ihre Fragen stellen. Ich werde versuchen, diese zu beantworten, wenn ich kann.

DANIEL FONTAINE

Danke für Ihre Ausführungen. Also Aubagne und Châteauroux sind auf besondere Weise miteinander verbunden: Sie haben uns empfangen, als wir diese Idee eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs hatten und als wir ihren Rat und ihre Erfahrung brauchten, und es sind auch Sie, die uns bei unserem ersten Treffen empfangen haben. Wir haben uns damals von Aubagne in das 800 km entfernte Châteauroux begeben. Von Zeit zu Zeit haben wir nun Gelegenheit, uns zu treffen, um unsere Erfahrungen öffentlich auszutauschen. Vielen Dank. Meine Damen und Herren, ich erteile Ihnen das Wort.

« Ganz ehrlich: Anfangs war ich skeptisch. Die Bemerkungen, die Sie eben gemacht haben: Wir haben dieselbe Kritik einstecken müssen, wir haben Beschwerden von älteren Mitbürgern erhalten, die der Ansicht waren, dass die Busse nun zu voll seien... »

« Man muss sagen, dass es politischer Selbstmord wäre, wenn man den kostenlosen Busverkehr wieder abschaffen würde. Das kann kein lokaler Mandatsträger wollen. Warum sollte man überhaupt etwas abschaffen wollen, das seit 30 Jahren so hervorragend funktioniert? »

BENJAMIN DELPLANQUE

Leiter der Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération der Region von Compiègne

Danke für Ihren herzlichen Empfang. Ich möchte zunächst einmal meine lokalen Mandatsträger entschuldigen, die heute sehr gerne dabei gewesen wären, meine beiden ersten stellvertretenden Vorsitzenden, die für Verkehr zuständig sind, aber heute Abend findet eine Ratssitzung statt – daher war dies etwas kompliziert.

Ich freue mich, dass wir heute hier zusammengekommen sind. Wir hatten bereits telefonisch miteinander gesprochen, und ich weiß nicht, ob Sie es waren, Nathalie, oder Marie, mit der ich vor einigen Monaten bereits über diese Idee sprach. Ich schätze es sehr, dass Sie mich kontaktiert haben.

Ach, verzeihen Sie mir, ich vertrete die Communauté d'agglomération von Compiègne, die nördlich von Paris in der Region Picardie liegt, d.h. etwa 80 km von Paris entfernt, und die insbesondere von der Anziehungskraft der Hauptstadt profitiert, jedenfalls mehr als von der Anziehungskraft der regionalen Hauptstadt Amiens. Die Besonderheit ist also der starke Pendelverkehr in Richtung Paris, vor allen Dingen um zur Arbeit zu kommen.

Ein paar Worte zur Vorgeschichte: Wir hatten viele Anfragen zum Thema „kostenloser öffentlicher Personennahverkehr“, weil wir in Compiègne als Erste den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben. Ich dachte, Châteauroux hätte dies schon vor uns getan, aber mir ist jetzt klar geworden, dass das gar nicht der Fall ist.

In der Tat war dies zunächst ein städtisches Netz. Für uns hat der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eine lange Vorgeschichte, das könnte man so sagen... es gibt ihn seit 1975 – und das will schon etwas heißen. Aufgrund unserer Erfahrung sehen wir, dass dies eine Möglichkeit ist, die funktionieren kann; man muss es aber auch – und das denken jetzt viele – im Hinblick auf die Veränderungen sehen, die dies mit sich bringt, und zwar in dem Augenblick, in dem man von einem Bezahl-Personennahverkehr zu einem kostenlosen Personennahverkehr übergeht. Das konnten Sie vor kurzem erst beobachten.

Für mich persönlich und auch für die Communauté d'agglomération ist es wohl so, dass man nicht mehr so sehr auf die Veränderungen achtet, weil es dieses Netz schon seit 1975 gibt, und es ist fast immer schon kostenlos gewesen. Dieses Netz nur auf die Stadt bezogen gab es bereits 1966, d.h. es sind dann noch einige Jahre vergangen, bevor es kostenlos wurde, aber uns ist dieser Augenblick nicht mehr wirklich in Erinnerung. Das Netz, so wie es heute existiert, war immer schon kostenlos, denn die Linie, die 1966 existierte, hat keine nennenswerten Spuren hinterlassen.

Wir haben uns also schon vor relativ langer Zeit für den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr entschieden, aber das Netz in der heutigen Form gibt es erst seit kurzem, denn 2005 sind wir an das Liniennetz der Communauté d'agglomération angeschlossen worden. Vorher war die Gemeinde, also die Stadt Compiègne, der Netzbetreiber. Heute besteht die Communauté d'agglomération aus 15 Gemeinden mit unter 75.000 Einwohnern und einer wichtigen Zentrumsstadt. Das Herzstück der Communauté d'agglomération wird von 3/4 der Gemeinden gebildet und dort lebt auch die Mehrheit der Bevölkerung unserer Region – jedenfalls zahlenmäßig. Das städtische Liniennetz konzentriert sich auf dieses Herzstück der Communauté d'agglomération. Wir haben 6 bzw. 7 Linien, wenn man den Sonntagsbus mitrechnet. Besonderheit: Wir haben eine Linie, die nur am Sonntag verkehrt und nicht kostenlos ist. Dies ist eine der Skurrilitäten, die noch korrigiert werden müssen. Der Sonntagsbus verkehrt – wie in vielen anderen Gegenden auch – nur sehr selten, d.h. er fährt 3 bis 4 Mal am Sonntag – nun gut, diese Linie könnte man als kleine Anomalie bezeichnen...

Ich für meinen Teil, als ich zur Communauté d'agglomération kam, konnte nicht recht verstehen, warum es von Montag bis Samstag einen kostenlosen Busverkehr gab und man am Sonntag zahlen musste. Aber sagen wir, dies ist eine Sache, die irgendwann noch dazukam. Das zeigt allerdings, welche Entwicklung wir noch nehmen

müssen, auch wenn wir den kostenlosen Busverkehr schon vor langer Zeit eingeführt haben.

Wie ich bereits sagte, haben wir ein relativ junges Liniennetz, das aus kleineren Dienstleistungen besteht, die miteinander verknüpft sind. Wir haben eine Dienstleistungsstruktur, die Ihrer in Aubagne ähnelt, insofern als wir ein zentrales städtisches Liniennetz besitzen sowie Linien auf Anfrage, wobei diese allerdings eher dem Vorbild von Saint-Brieuc folgen, d.h. mit Taxen, die den öffentlichen Personenverkehr auf Anfrage übernehmen, also nach Vereinbarung, wie gesagt... Dies ist oftmals ein Punkt, an dem Kritiker ansetzen... Wir folgen hier also gar nicht dieser Logik, der Logik des Sammeltransports... Hier haben wir noch einen weiten Weg zu beschreiten, denn die Beförderung auf Anfrage ist nicht kostenlos, aber das ist ja auch eine andere Sache.

Wir haben verschiedene Arten von Verträgen, jedes unserer Angebote hat einen eigenen Vertrag. Dies ist auch ein Bereich, in dem wir die Entwicklung noch vorantreiben wollen, d.h. wir überlegen uns, wie wir alle Angebote miteinander verknüpfen und eine größere Kohärenz schaffen können und zwar in der Weise, dass wir insbesondere die Schulbuslinien und die städtischen Linien im Rahmen eines einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. einer einzigen Dienstleistungskonzession vergeben.

Wir vergeben seit 8 Jahren öffentliche Dienstleistungsaufträge, die Fahrzeuge gehören uns nicht – dies ist eine andere Frage, mit der wir uns sehr ernsthaft befassen. Die Aufträge sowohl für die Schulbuslinien als auch für die städtischen Linien laufen 2013 aus, und dieses Treffen war in der Tat für unsere Communauté d'agglomération auch in dieser Hinsicht wichtig, weil wir gerne wissen möchten, wie bei Ihnen allen die Frage der Investitionen in Fahrzeuge geregelt ist, denn tatsächlich haben wir es von jeher so gehalten, dies unserem Dienstleister zu überlassen, der nunmehr der Veolia-Gruppe angehört.

Heute haben sich die Voraussetzungen ein wenig geändert, wir haben die Möglichkeit, zu investieren, nicht weil wir unter der Last eines allzu üppigen Budgets zusammenbrechen, sondern weil wir einen neuen Partner haben, nämlich den Verkehrsverbund Oise. Es handelt sich dabei um einen Verkehrsverbund nach dem Gesetz über städtische Solidarität und Erneuerung (loi SRU), dem alle Träger des öffentlichen Personennahverkehrs des Departements Oise angehören, einschließlich der Region, was eine zusätzliche Besonderheit ist. Dies ist eine Struktur, die eine zusätzliche Nahverkehrsabgabe erhebt. Somit können wir unsere Nahverkehrsabgabe nicht erhöhen, oder nur schwer, aber wir profitieren auch davon, was der Verkehrsverbund uns an Vorteilen bringen kann. Wir stellen gemeinsam Überlegungen über verschiedene Aspekte an, der Verkehrsverbund kann Finanzierungen bereitstellen und den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs bei ihren Investitionen und bei der Erfindung neuer Dinge helfen, wobei die Idee, die dahinter steckt, die ist, dass dadurch Mobilität, soweit es geht, erleichtert werden soll.

Dies alles regt zur Nachahmung an, ich spreche nicht unbedingt von diesem Verkehrsverbund, sondern vielmehr davon, dass man schaut, was der andere macht, dass man Dinge gemeinsam macht und dass der eine dem Beispiel des anderen folgt. Ich nenne einmal das

Beispiel des Departements Oise: Chantilly ist noch nicht mit dabei, dort gibt es ein kleineres Liniennetz, aber, wer hätte es gedacht, der Busverkehr ist kostenlos. Auch in der Stadt Noyon ist der öffentliche Personennahverkehr kostenlos, und ich glaube in Crépy-en-Valois auch, aber erst seit sehr kurzer Zeit, d.h. in vielen kleinen Gebieten, im Prinzip im gesamten Ostteil des Departement Oise ist der öffentliche Personennahverkehr kostenlos.

Ich glaube auch, dass der Sinn solcher Nahverkehrsnetze darin besteht, dass sie zur Nachahmung anregen und dass sie zeigen, wie effizient sie sein können, vielleicht bis zu einem gewissen Grad, ich weiß es nicht, Aubagne ist ein bisschen größer, aber trotzdem, gemessen an der Einwohnerzahl – Ihr überschreitet die 100.000-Grenze – ist das schon beachtlich, davon sind wir weit entfernt.

Ich weiß nicht, ob das bei größeren Nahverkehrsnetzen funktionieren könnte, aber ich neige dazu zu glauben, dass, wenn uns dies problemlos gelingt, es auch in einem größeren Rahmen möglich sein müsste – wenn man sich ein bisschen mehr bemüht vielleicht. Auf jeden Fall haben wir in der Tat im Hinblick auf die Finanzierung bisher keine großen Probleme gehabt... Glauben Sie nicht, dass wir reich sind und prallgefüllte Taschen haben, aber es ist tatsächlich so, dass die Nahverkehrsabgabe uns hilft, fast alle Ausgaben, die im Zusammenhang mit der Vergabe von Aufträgen zur öffentlichen Personbeförderung, insbesondere zur innerstädtischen Personbeförderung entstehen, zu finanzieren – sie geht sogar darüber hinaus.

Was den Schulbusverkehr angeht, so sind wir mit derselben Frage konfrontiert, denn wenn man den gesamten öffentlichen Personennahverkehr übernimmt, führt das dazu, dass man auch das gesamte Liniennetz verwalten muss. Wir müssten vielleicht versuchen, mit dem Generalrat, der uns zum Teil subventioniert, etwas auszuhandeln.

Unser Haushalt ist ausgeglichen, aber es gibt tatsächlich viele Fragen, die sich stellen, wenn wir die Entwicklung weiter vorantreiben wollen und wenn wir ein attraktiveres Liniennetz schaffen wollen, viel mehr Leute für uns gewinnen wollen, nicht nur Stammkunden, Menschen mit festeren Fahrzeiten. Wenn wir uns in diese Richtung entwickeln wollen, benötigen wir zusätzliche Investitionen, allerdings hat sich ein gewisser Schwelleneffekt eingestellt. Wir haben immer weniger... oder zumindest stagnieren unsere Einnahmen, weil die Nahverkehrsabgabe tendenziell immer weiter zurückgeht oder im besten Fall stagniert, jedenfalls steigt sie nicht. Unsere Ausgaben hingegen steigen immer weiter und ich fürchte, dass die Preise in zwei Jahren, wenn wir unsere öffentlichen Dienstleistungsaufträge neu vergeben, höher sein werden als 2005. Wir werden sehen.

Ich habe jetzt zwar alle möglichen Aspekte angesprochen, hoffe aber, Ihnen damit einen kleinen Einblick in unsere ersten Erfahrungen gegeben zu haben.

Auf jeden Fall machen wir in Compiègne seit ziemlich langer Zeit Erfahrungen auf diesem Gebiet. Es ist eine Sache, die sehr gut funktioniert. Es ist eine Errungenschaft, über die gar nicht mehr diskutiert wird. Man muss sagen, dass es politischer Selbstmord wäre, wenn man den kostenlosen Busverkehr wieder abschaffen würde. Das kann kein lokaler Mandatsträger wollen. Warum sollte man überhaupt etwas abschaffen wollen, das

GRÉGOIRE BOYER

Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Communauté d'agglomération Castres-Mazamet

seit 30 Jahren so hervorragend funktioniert? Wir haben qualitativ hervorragende Fahrzeuge, weil wir sie jedes Mal bei einer neuen Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erneuern lassen. Natürlich stellt sich die Eigentumsfrage, denn wenn wir Eigentümer der Busse wären, wäre die Abschreibungszeit vielleicht länger. Es wäre auch ein ziemlich großer Aufwand, wenn man relativ regelmäßig erneuern wollte. Dies ist eine der Fragen, mit denen man sich eingehender beschäftigen müsste. Aber ich gebe das Wort weiter an den nächsten Redner, denn ich habe wirklich schon lange genug gesprochen.

Dann ergreife ich das Wort, mein Name ist Grégoire Boyer, ich komme aus der Communauté d'agglomération Castres-Mazamet und bin Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe, denn bei uns gibt es für den öffentlichen Personennahverkehr einen staatlichen Betreiber. Erlauben Sie mir zunächst, die lokalen Mandatsträger zu entschuldigen, denen es nicht möglich war, hierher zu kommen, sowie meinen Generaldirektor.

Ich möchte nicht über Politik sprechen, denn das ist nicht meine Aufgabe. Man muss wissen, dass im Leben nichts kostenlos ist, und wenn der Preis für einen Fahrschein, der immer marginal ist, nicht vom Fahrgast gezahlt wird, so zahlt ihn der Steuerzahler. Seitdem wir zu einem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr übergegangen sind, habe ich immer wieder darauf hingewiesen... In Aubagne, so scheint mir, können Sie die Kosten durch die Nahverkehrsabgabe decken, aber bei uns ist das nicht ganz der Fall. Ich komme gleich noch darauf zurück.

Bei Ihnen hat der öffentliche Personennahverkehr eine lange Vorgeschichte, bei uns ist er schrittweise eingeführt worden. Ich kam 2002 nach Castres zurück (ich habe vorher bei einer Veolia-Tochtergesellschaft in der Pariser Region gearbeitet), und zu diesem Zeitpunkt gab es bereits kostenlose Fahrkarten, die vom Centre communal d'action sociale⁴ der Stadt Castres ausgegeben wurden, das im Gegenzug Ausgleichszahlungen auf minimaler Basis gegenüber den normalerweise üblichen Tarifen an unsere öffentlichen Verkehrsbetriebe leistete. Also 2002, 2003 hat Castres eine Konzession für die Realisierung einer unterirdischen Parkgarage erteilt und hat ferner, um diese Parkgarage zu finanzieren, der Konzessionsfirma den Betrieb des oberirdischen Parkplatzes übertragen. Das Parken in der Stadtmitte war also bereits entgeltpflichtig und wurde es somit in noch stärkerem Maße. Wer vorher bereit gewesen war, Parkgebühren zu bezahlen, musste wirklich einen stark ausgeprägten Sinn für Dienstleistungen haben...

Zu dieser Zeit haben wir uns dann mit den kostenlosen Parkplätzen außerhalb beschäftigt und einen Shuttle-Service mit dem Namen Chrono-Libellus eingerichtet und zwar mit Bussen, die alle 10 Minuten verkehrten, die kostenlosen Parkplätze abfuhren und die Menschen von dort in die Innenstadt brachten. Ich spreche hier nur für Castres – später werden ich Ihnen etwas über die geographischen Gegebenheiten erzählen, weil dies für die Communauté d'agglomération von Bedeutung ist. In Castres gibt es ein Stadtzentrum, und mit den diametral verlaufenden Buslinien konnten wir die Leute in

4 Kommunales Sozialhilfzentrum



Grégoire Boyer

Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Communauté d'agglomération Castres-Mazamet

Benjamin Delplanque

Leiter der Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération der Region von Compiègne

« Wir konnten nicht feststellen, dass ungebührliches Verhalten in den Bussen zugenommen hätte. Für mich lässt sich dies einerseits dadurch erklären, dass dieser Aspekt einer entgeltlichen Beförderung entfällt, der immer wieder zu Konflikten mit den Kontrolleuren führt, und andererseits führt die Tatsache, dass wir auf unseren Buslinien nunmehr Fahrgäste befördern, die vorher nicht den Bus genommen haben, zu einer Mischung, die sich auf alle beruhigend auswirkt. Na ja, jedenfalls hatten wir die schwierigen Fahrgäste schon immer. »

die Innenstadt bringen und sie von dort wieder nördlich und südlich des historischen Zentrums zu den Bussen befördern, die sie dann in ihre Stadtviertel zurückbrachten. Das war ein voller Erfolg, und 2008 hat der ehemalige Bürgermeister von Castres, der dann auch wiedergewählt wurde, die Einführung des kostenlosen Busverkehrs in sein Wahlprogramm aufgenommen, allerdings mit einer Besonderheit – eine recht logische Erklärung dafür ist, dass wir die Ausgaben unserer öffentlichen Verkehrsbetriebe durch die relativ schwachen direkten Einnahmen decken konnten, denn wir bewegten uns bei 11 oder 12 % der Kosten unserer öffentlichen Verkehrsbetriebe mit 4 oder 5 % für die Busse seitens des Centre communal d'action sociale. Die Anfrage kam von der Gemeinde Castres.

Schnell noch zu den geographischen Gegebenheiten: Wir in Castres-Mazamet sind eine sehr spezielle Communauté d'agglomération, denn wir sind neben Montceau-les-Mines eine der beiden einzigen bipolaren Communautés d'agglomération in ganz Frankreich. Wir sind eine Communauté d'agglomération mit 83.000 Einwohnern und haben zwei Hauptzentren. Einerseits ist da Castres, die größte Stadt mit etwa 45.000 Einwohnern. Sie ist aber nicht die Zentrumsstadt der Communauté d'agglomération, sondern liegt im äußersten Westen. Und es gibt ein zweites Zentrum in 20 km Entfernung: Das ist Mazamet, das aus zwei Gemeinden besteht: aus Mazamet und Aussillon. Es führt eine willkürliche Trennlinie mitten durch die Communauté d'agglomération. Castres ist eine Stadt, die eher von der Textilindustrie lebte, und Mazamet ist eine Stadt, die sich eher auf Leder spezialisiert hatte und im Übrigen vor 40 Jahren die größte Bank Frankreichs war, denn man exportierte Leder, was der Stadt sehr hohe Einnahmen bescherte. In Mazamet sind viele Industriebranchen vertreten – die Stadt ist gerade dabei, sich wirtschaftlich zu erholen –, aber das Steuerpotential ist nicht enorm hoch.

In Castres befinden sich die Laboratorien Pierre Fabre, die etwa 35% des Steuerpotentials der Stadt generieren.

All dies soll Ihnen vor Augen führen, dass aus geographischer Sicht der öffentliche Personennahverkehr ein bisschen schwierig zu organisieren ist, weil wir bereits ein historisches Liniennetz in Castres und Umgebung haben, das im Jahr 2000 von der Communauté d'agglomération übernommen wurde, sowie ein kleines städtisches Netz in Mazamet und Umgebung mit zwei Fahrzeugen und zwei Buslinien, auf denen nur von Dienstag bis Samstag Busse verkehren.

2008 dann, nach den Kommunalwahlen, hat der Bürgermeister von Castres beim Vorsitzenden der Communauté d'agglomération einen Antrag auf Einführung eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs gestellt. Wir haben anschließend ein bisschen schneller gehandelt als Sie, denn bereits im Oktober 2008 haben wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr in der gesamten Communauté d'agglomération eingeführt – das ist der Vorteil von öffentlichen Verkehrsbetrieben... Es gibt natürlich auch Nachteile, was die Fahrzeuge betrifft, doch darauf komme ich später zurück. Am 1. Oktober 2008 wurde also im gesamten Netz von Castres und von Mazamet wie auch für Mobi-Libellus – das ist ein Personenbeförderungsdienst auf Anfrage für Menschen mit eingeschränkter Mobilität – der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eingeführt. Der Personenbeförderungsdienst auf Anfrage für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist also im gesamten Gebiet der Communauté d'agglomération kostenlos, nur die Personenbeförderung auf Anfrage bleibt entgeltpflichtig, da wir Vereinbarungen mit Taxiunternehmen getroffen haben, die diese Dienstleistung in den 12 ländlicheren Gemeinden übernehmen. Die lokalen Mandatsträger wollten hier keinen kostenlosen Personennahverkehr einführen, weil das Gebiet sehr weitläufig und eine Gruppenbeförderung schwer zu organisieren ist – es handelt sich ja auch schließlich nicht um eine Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Gleichbehandlung bei der Personenbeförderung, aber im Augenblick machen wir hier einen Unterschied, weil wir uns sagen, dass dies eben keine Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist. Also haben wir auch einen anderen Preis angesetzt.

Insgesamt beläuft sich die Nahverkehrsabgabe auf 2,9 Millionen pro Jahr. Dies deckt etwa 80 bis 85% der Beförderungskosten unserer öffentlichen Verkehrsbetriebe, hinzu kommt eine Beteiligung der Gemeinden Castres und Mazamet, durch die der Ausfall der direkten Einnahmen auf der Grundlage des Jahres 2007 kompensiert wird.

In der Region haben wir auch Vereinbarungen mit dem Generalrat getroffen, die im nächsten Jahr auslaufen und den Schulbusverkehr betreffen. Das bedeutet, dass alles, was den Schulbusverkehr betrifft, bereits vor der Übernahme der Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr durch die Communauté d'agglomération vom Generalrat organisiert wurde und auch weiterhin auf der Grundlage einer Vereinbarung vom Generalrat betrieben und verwaltet wird, ebenso wie

eine Überlandbuslinie, die quer durch die Communauté d'agglomération verläuft – denn man muss wissen, dass man 50 km zurücklegen muss, wenn man vom einen Ende der Communauté d'agglomération an das andere Ende gelangen will. Was die innerstädtische Personenbeförderung betrifft, so gibt es zwei Zonen und zwar den Großraum Castres, der etwa 30% der Communauté d'agglomération abdeckt – die Gemeinde Castres ist flächenmäßig so groß wie die Stadt Paris, allerdings mit 45.000 Einwohnern, das ist sehr weitläufig, der öffentliche Personenverkehr ist dort sehr schwierig zu organisieren, denn grundsätzlich gilt, dass der öffentliche Personenverkehr immer dort leicht zu organisieren ist, wo die Bevölkerungsdichte hoch ist.

2008 ist die Zahl der Fahrgäste von heute auf morgen um 75% gestiegen. Ich sollte vielleicht etwas zur Fahrgastzählung sagen, weil wir nämlich keine diesbezüglichen Daten hatten, wir verfügten über ein veraltetes Fahrkartenvertriebssystem und einige Fahrzeuge, die mit einem möglichst einfachen System ausgestattet waren. Daher bezogen wir einige wenige Daten. Was die Fahrzeuge betrifft – da wir die öffentlichen Verkehrsbetriebe sind, sind wir auch Fahrzeugbetreiber –, so ist der einzig schwierige Umstand der, dass wir an die öffentliche Auftragsvergabe gebunden sind, und jedes Mal, wenn wir die Fahrzeuge erneuern, fragen wir uns, welche Überraschung uns diesmal bevorsteht, denn wir haben bereits vier verschiedene Fahrzeugmarken in unserem Fuhrpark und für einen Fuhrpark von 25 Fahrzeugen stellt dies ein großes Problem dar im Hinblick auf die Ersatzteilhaltung und die Ausbildung der Mechaniker – das ist wirklich nicht einfach zu bewältigen. Die Fahrzeughersteller sind nicht besonders daran interessiert, Verträge über mehrere Jahre abzuschließen, weil sie nicht wissen, ob sie in drei Jahren immer noch dieselben Fahrzeuge haben werden. Um noch einmal auf das Thema Unentgeltlichkeit zurückzukommen: Es gab große Diskussionen im Rat der Communauté d'agglomération zum Thema Unentgeltlichkeit, denn es war nicht jeder mit einem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einverstanden. Wir haben uns auf eine Probephase, einen Versuchszeitraum von 15 Monaten bis Ende 2009 geeinigt, und angesichts der Ergebnisse haben die lokalen Mandatsträger dann den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr für eingeführt erklärt. Es ist so, wie vorhin schon gesagt: Wenn der kostenlose öffentliche Personennahverkehr einmal eingeführt ist, gibt es kein Zurück, es ist nicht einfach, das Rad zurückzudrehen, und dies habe ich unseren lokalen Mandatsträgern immer wieder versucht klarzumachen, dass man politisch gesehen nicht mehr zurück kann, wenn der kostenlose öffentliche Personennahverkehr einmal eingeführt ist. Das würden die Menschen nicht mehr verstehen.

Was die Fahrgäste betrifft, so gibt es auch viele Schüler und ältere Menschen, die sich in der Tat beschweren, dass die Busse so voll sind. Wir haben auch Leute, die zur Arbeit fahren, unter unseren Fahrgästen. Das hat allerdings einen kleinen Haken, denn trotz der eingesetzten Mittel fahren die Busse auf einer Strecke im 30/35 Minuten-Takt... Ich sage immer, wenn man eine für städteverbindende Linien übliche Taktfrequenz in der Stadt einrichtet, dann ist das schwierig für jemanden, der zur

Arbeit fährt... Viele Berufstätige versuchen es und kommen dann doch aufs Auto zurück, weil sie manchmal 20 Minuten warten müssen... Das machen sie dann einmal, zweimal und kommen letztlich aufs Auto zurück... Das ist ein Problem.

Wir konnten nicht feststellen, dass ungebührliches Verhalten in den Bussen zugenommen hätte. Für mich lässt sich dies einerseits dadurch erklären, dass dieser Aspekt einer entgeltlichen Beförderung entfällt, der immer wieder zu Konflikten mit den Kontrolleuren führt, und andererseits führt die Tatsache, dass wir auf unseren Buslinien nunmehr Fahrgäste befördern, die vorher nicht den Bus genommen haben, zu einer Mischung, die sich auf alle beruhigend auswirkt. Na ja, jedenfalls hatten wir die schwierigen Fahrgäste schon immer.

Was die sozialen Aspekte betrifft, so hatte ich als Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe von dem Augenblick an, als die Unentgeltlichkeit während der Wahlkampagne angekündigt wurde, bis zu dem Tag, an dem der Bürgermeister gewählt wurde und wir angekündigt haben, wir würden dies zum 1. Oktober 2008 einführen, mir große Sorgen um meine Fahrer gemacht. Die Gewerkschaften haben sich eingeschaltet, wir haben die Geschäftsordnung überarbeitet, wir haben die Kontrolleure behalten, die jetzt im Innendienst tätig sind und als Bindeglied zwischen der Leitung und den Fahrern fungieren. Wir haben dies alles neu geregelt und alles ist gut verlaufen. Es gab kaum Fälle von ungebührlichem Verhalten – die gibt es immer, aber sehr wenige, verbale Angriffe, aber darüber geht es nie hinaus.

DANIEL FONTAINE

Vielen Dank.

Ich schlage vor, mit den Berichten fortzufahren.

Man kann Ihren Berichten entnehmen, dass wir unterschiedliche ökonomische und soziale Voraussetzungen haben. Man kann auch festhalten – die ersten drei Redner sprachen davon –, dass es kein Zurück mehr gibt. Wenn man den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einmal eingeführt hat, muss man damit zurechtkommen, denn wenn man ihn dann wieder abschafft, wird das niemand verstehen. Man geht hier eine sehr starke Verpflichtung ein, die für uns vielleicht zur Gewohnheit geworden ist, allen anderen gegenüber aber durchaus erwähnt werden sollte.

Wenn wir unsere Tischarmfrage beendet haben, möchte ich vorschlagen, der Communauté d'agglomération de Carcassonne das Wort zu erteilen, die hierher gekommen und sehr an dem Projekt interessiert ist, sowie unseren Technikern, unseren Experten, die anwesend sind und die unseren Rednern eine Reihe von Fragen stellen könnten. Auf diese Weise könnte sich dann ein reger Informationsaustausch entwickeln.

Danke, Herr Boyer, dass Sie uns die Besonderheiten von Castres und Mazamet dargelegt haben, von denen ich vor Ihren detaillierten Ausführungen nichts wusste.

Wer möchte fortfahren?

MARIE GEOFFROY

Leiterin der Verkehrsabteilung der Communauté de communes⁵ de Moselle et Madon

Ich komme aus der Communauté de communes Moselle et Madon im Département Meurthe-et-Moselle und bin Leiterin der öffentlichen Verkehrsbetriebe T'MM. Ich vertrete die lokalen Mandatsträger, die heute nicht nach Aubagne kommen konnten.

Die Communauté de communes umfasst 12 Gemeinden mit 23.000 Einwohnern und befindet sich in einem stadtnahen und zugleich ländlichen Gebiet, einem ehemaligen Eisenerzbecken, das süd-westlich von Nancy gelegen ist.

Was den Pendlerverkehr betrifft, so kann man sagen, dass es sich bei der Communauté de communes Moselle et Madon um ein Ballungsgebiet handelt, das sehr stark an den Großraum Nancy angebunden ist.

Als Ausdruck eines starken politischen Willens zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs hat die Communauté de communes 2003 die Zuständigkeit für den Verkehr übernommen, obwohl sie dazu nicht verpflichtet gewesen wäre. Das T'MM-Netz hat 2005 seinen kommerziellen Betrieb aufgenommen und im gleichen Jahr ist die Nahverkehrsabgabe eingeführt worden.

Damals richteten sich die Fahrpreise nach den im Liniennetz des Großraums Nancy üblichen Preisen. Die Idee, die dahinter steckte, war, innerhalb der Communauté de communes ein eigenständiges Netz zu schaffen, das komplementär zu den Netzen im gesamten Lebensraum von Nancy sein sollte, und durch einen Beitritt zum Verkehrsverbund von Nancy⁶ an der allgemeinen Verkehrspolitik teilzuhaben.

Die Communauté de communes befindet sich in der Tat im Gebiet des Verkehrsverbunds, tritt diesem aber aus politischen und finanziellen Gründen nicht bei.

Die Entscheidung zur Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Netz ist im Frühjahr 2007 gefallen und wurde im September 2007 umgesetzt.

Betreiber des Nahverkehrsnetzes sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe. Es besteht aus 3 regelmäßig verkehrenden Buslinien, deren Busse jährlich 300.000 km zurücklegen, und einem Personenbeförderungsdienst auf Anfrage für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Personen, die älter als 70 sind. Diese Dienstleistung ist allerdings entgeltpflichtig. Obwohl sich auf der einen Seite natürlich die Frage nach der Gleichbehandlung stellt, explodiert auf der anderen Seite die Nutzung dieses Personenbeförderungsdienstes auf Anfrage geradezu. Die lokalen Mandatsträger haben sich dazu entschlossen, dass dieser Dienst auch weiterhin entgelt-

pflichtig bleiben soll, weil er in solch einem weitläufigen Gebiet sehr teuer zu finanzieren ist. Der Fahrpreis ist 2007 von 2 Euro auf 1 Euro gesenkt worden.

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe haben etwa 15 Mitarbeiter in diesem Dienstleistungsbereich, von denen 11 zum fahrenden Personal gehören, und sie haben 9 Fahrzeuge mit zwischen 9 und 60 Plätzen. Einige Dienstleistungen sind an einen privaten Dienstleister vergeben worden, aber der Vertrag läuft zum Ende des Schuljahres aus. Im Allgemeinen sind etwa 15 Fahrzeuge erforderlich, um die gesamte Dienstleistungspalette abzudecken, einschließlich der Schulbusse, die seit kurzem vollständig in das städtische Netz integriert sind.

Was die Fahrgastzahlen betrifft, so sind diese seit Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs im Jahre 2007 förmlich explodiert. Bereits im ersten Jahr hatten wir eine Zunahme von 150% zu verzeichnen. Wir mussten uns daher sehr schnell auf die gestiegene Nachfrage einstellen und uns im Hinblick auf die Betriebsmittel und die angebotenen Dienstleistungen entsprechend anpassen. Seitdem steigt die Zahl der Fahrgäste ständig. 2008 beispielsweise hatten wir 80.000 Fahrgäste; 2011 werden wir die Marke von 150.000 Fahrgästen überschreiten. Die Zahl hat sich also in drei Jahren fast verdoppelt.

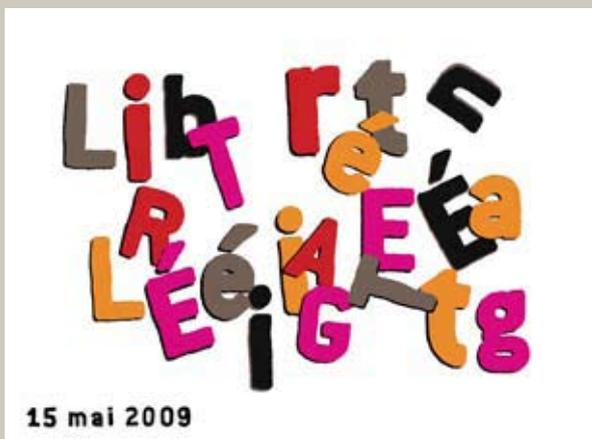
Was die Haushaltslage betrifft, so deckte die Nahverkehrsabgabe vor Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs 80% des Haushalts. In diesem Jahr stellt die Nahverkehrsabgabe allerdings nur noch 40% des Haushalts dar. Der Aufschwung in diesem Dienstleistungsbereich wird für die Allgemeinheit teuer. Ferner ist die Unentgeltlichkeit ein Element, das im Hinblick auf die Förderung der Intermodalität Berücksichtigung finden muss. Durch die Communauté de communes Moselle et Madon führen TER-Linien⁷, vom Département betriebene Linien sowie Pendlerverbindungen in Richtung des Großraums Nancy. Allerdings ist das T'MM-Netz das einzige kostenlose Netz. Dies kann im Rahmen der einheitlichen Tarifgestaltung ein Hindernis für die angestrebte Intermodalität darstellen.

Die lokalen Mandatsträger müssen im übrigen über einen möglichen Beitritt zum Verkehrsverbund verhandeln, dem eine Vielzahl von Trägern des öffentlichen Personenverkehrs angehören, deren Netze entgeltpflichtig sind, und zwar in einem erweiterten geographischen Kontext, denn die Herausforderungen für den öffentlichen Personenverkehr ergeben sich aus den Zielen, die im regionalen Raumentwicklungsplan SCOT du sud Meurthe-et-Mosellan, dem größten Frankreichs, der für 400 Gemeinden gilt, gesteckt werden.

7 Regionalzüge der staatlichen Eisenbahngesellschaft SNCF

5 Form des Gemeindeverbands, der an keine Mindesteinwohnerzahl gebunden ist

6 Syndicat mixte des transports suburbains de Nancy



Teaser-Plakate vor dem Start der Kampagne zur Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs in der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile

Was die Vorteile der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs betrifft, so schließe ich mich voll und ganz dem an, was vorhin über die Empfindungen der Einwohner gesagt wurde, nämlich dass sie stolz sind, die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos nutzen zu können. Die Einwohner haben sich sehr schnell an die neuen Fahrzeuge gewöhnt und behandeln sie mit Respekt, so wie sie auch den Fahrern Respekt zollen.

Die Fahrer fühlen sich bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben gut aufgehoben. Einige kommen aus dem privaten Sektor und haben bereits verkündet, „dass sie auch für 500 Euro mehr Lohn nicht wieder in den Privatsektor wechseln würden.“

Die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine tolle Erfahrung, aber es gibt noch viele offene Fragen bezüglich des Haushalts und der Anbindung an benachbarte Netze. Hinzu kommen noch die Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Reform der Gebietskörperschaften stellen.

Die Communauté de communes Moselle et Madon könnte die Auswirkungen der neuen Pläne für interkommunale Zusammenarbeit⁸ sehr stark zu spüren bekommen. Die Communauté de communes, der heute 12 Gemeinden angehören, könnte auf 19 Gemeinden anwachsen und 10.000 Einwohner hinzubekommen. Die Auswirkungen auf das öffentliche Nahverkehrsnetz wären erheblich.

Langfristig könnte sich über einen Beitritt zum Verkehrsverbundhinauseinheitlicher Streckenbereich für den öffentlichen Personennahverkehr abzeichnen, der den gesamten Lebensraum von Nancy umfasst. Angesichts der Schwierigkeiten, auf die man stoßen würde, wenn man den entgeltpflichtigen öffentlichen Personennahverkehr wieder einführen wollte, ist die Unentgeltlichkeit zu einem wichtigen Bestandteil der allgemeinen Verkehrspolitik geworden.

DANIEL FONTAINE

Danke, im Verlaufe Ihrer Ausführungen ist uns bewusst geworden, dass es eine Reihe immer wiederkehrender Fragen gibt und dass es auch eine Reihe von Fragen gibt, über die wir diskutieren werden müssen.

Die Frage nach den interkommunalen Strukturen ist eine wichtige Frage. Werden die Gemeinden in der Zukunft immer noch Handlungsfreiheit besitzen und können sie als solche weiterbestehen?

Uns wird bewusst, dass die Gefahr besteht, dass ihre Entscheidungsfreiheit in Frage gestellt wird – und was uns betrifft, ihre Entscheidungsfreiheit im Bereich Verkehr. Ich kann Ihnen nur sagen, dass die lokalen Mandatsträger im Département Bouches-du-Rhône, ganz gleich welchem politischen Lager sie angehören, in dieser Frage eine Meinung vertreten, die eindeutig ist und von einer Mehrheit unterstützt wird.

⁸ Für das Département im Rahmen des Gesetzes über die Reform der Gebietskörperschaften aufgestellte Pläne für interkommunale Zusammenarbeit

BRUNO MARTIN

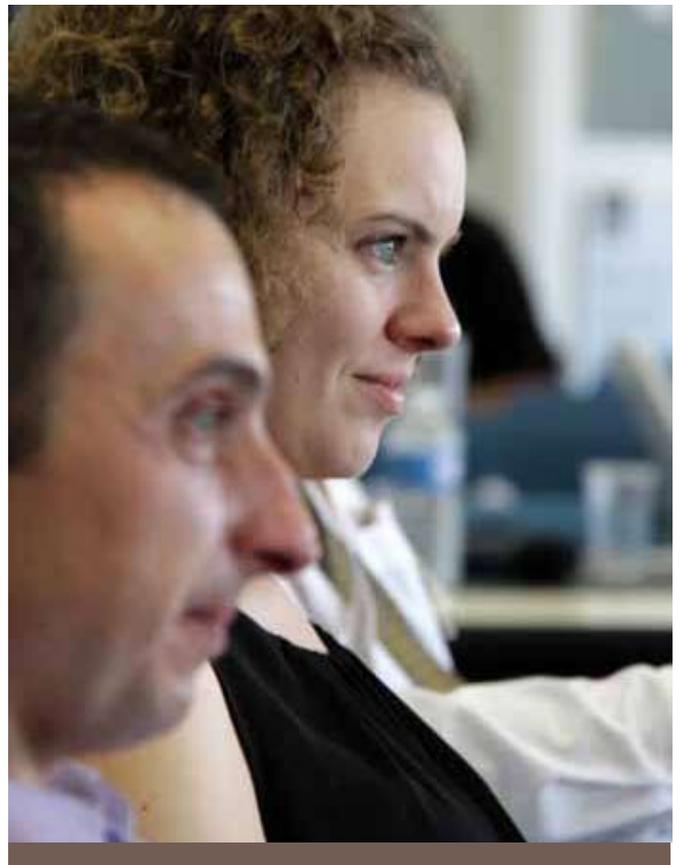
Lokaler Mandatsträger, zuständig für den städtischen Verkehr, Stadt Manosque

Guten Tag, ich heiße Bruno Martin, ich bin lokaler Mandatsträger der Stadt Manosque und zuständig für den städtischen Verkehr. Zunächst möchte ich Ihnen ein paar Informationen über Manosque geben: Die Stadt hat 23.000 Einwohner und steht heute Problemen gegenüber, auf deren Lösung sie nicht unbedingt Einfluss hat. Wir befinden uns in der Region PACA, die eine sehr starke demographische Entwicklung erlebt hat. Die Stadt Manosque ist 15 km vom Kernforschungszentrum Cadarache entfernt, an dem das ITER-Projekt durchgeführt wird, das Investitionen von mehreren Milliarden Euro bedeutet und weitreichende Auswirkungen auf unsere Region hat.

Durch das ITER-Projekt hat es enorme Veränderungen im Stadtbild gegeben, denn neue Viertel werden regelrecht aus dem Boden gestampft, und im letzten Jahr haben wir ein neues Krankenhaus sowie die internationale Schule Provence-Alpes-Côte d'Azur eingeweiht. Dies sind große Investitionen für eine kleine Stadt von 23.000 Einwohnern.

Der demographische Schock ist spürbar – jedes Jahr kommen nochmal 400 Einwohner hinzu, die dann auch aufgenommen werden müssen. Diese Menschen erwarten Dienstleistungen. Deshalb besteht die Rolle der lokalen Mandatsträger heute darin, die Einwohner von Manosque bei der Änderung ihrer Gewohnheiten zu begleiten. Wir müssen sie dabei begleiten, Manosque anders zu erleben und zu begegnen, und die Problematik des innerstädtischen Personenverkehrs ist im Prinzip ein Instrument für ein erfolgreiches Stadtentwicklungs- und Verkehrsmanagement.

2010 haben wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt, wir haben die Erneuerung der Dienstleistungskonzession für eine neue öffentliche Aus-



schreibung genutzt. Mit der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs haben wir auch die Nahverkehrsabgabe eingeführt. Damit Sie einmal eine Vorstellung bekommen: Das alte Netz hatte einen Betriebshaushalt von 550.000 Euro pro Jahr, heute sind wir bei 1.100.000 Euro pro Jahr angelangt – das hat die Nahverkehrszulage möglich gemacht.

Also im Großen und Ganzen ist der Betriebshaushalt heute ausgeglichen: 50% werden durch die Beiträge unserer Mitbürger und 50% durch die Nahverkehrsabgabe an die Stadt abgedeckt und dies bei konstanten Kosten. Was uns heute besonders interessiert, das wäre ganz genau zu erfahren, wie die Situation in anderen Ballungsgebieten ist, denn – und das ist das, was der Herr Bürgermeister von Aubagne eben ansprach – die Herausforderung, der wir nun begegnen müssen, das ist der Übergang zu einem Ballungsgebiet.

Zurzeit gehört Manosque einer Communauté de communes an, die aus 13 Gemeinden mit insgesamt 37.000 Einwohnern besteht und sich über ein ländliches Gebiet erstreckt. Morgen schon werden wir zu einem Ballungsgebiet, das von Ost nach West einen Durchmesser von 40 km und von Nord nach Süd von 25 km haben wird und dies mit Gegenden von sehr unterschiedlicher Bevölkerungsdichte, d.h. im Tal des Flusses Durance befinden sich stark besiedelte Dorfkerne und etwas weiter in Richtung der regionalen Naturparks Verdon und Lubéron findet man eher weniger stark besiedelte Dörfer.

Daher ist die Frage, die sich uns stellt, Folgende: Wie wird unser Nahverkehrsnetz morgen aussehen? Auf Wunsch des Vorsitzenden der Communauté de communes ist bereits vorgesehen, das städtische Nahverkehrsnetz von Manosque auf die Dörfer in der Umgebung auszuweiten und zugleich eine kostenlose Personenbeförderung

anzubieten, aber wie soll das in einem Gebiet verwirklicht werden, das von Ost nach West einen Durchmesser von 40 km und von Nord nach Süd von 25 km hat... das wird schwer zu bewältigen sein. Außerdem stellt sich auch uns die Problematik des Schulbusverkehrs, denn es handelt sich um eine ländliche Gegend. Heute ist das Departement dafür zuständig, und weil das Departement Alpes-de-Haute-Provence ein armes Departement ist, wird es froh sein, die Kosten an uns weitergeben können... Werden wir genügend Einnahmen haben, um sie zu decken? Dies sind die Herausforderungen, denen wir gegenüberstehen.

Was die Unentgeltlichkeit betrifft, so ist dies etwas, was die Stadt auch in anderen Bereichen praktiziert. Beispielsweise gibt es bei uns im Sommer ein Musikfestival, für das man keinen Eintritt bezahlen muss, und dies ist ein großer Erfolg, wenn man bedenkt, dass wir als eine Stadt mit 23.000 Einwohnern in diesem Sommer innerhalb von 5 Tagen 67.000 Besucher hatten. Die Unentgeltlichkeit im Personennahverkehr und in der Kultur ist ein Schwerpunkt der Politik dieser Stadt, dies möchte ich noch gerne hinzufügen.

Was unser Nahverkehrsnetz betrifft, so ist es seit dem 1. Januar 2010 kostenlos zu benutzen. Unser erster Konzessionsnehmer hat den Betrieb im April 2010 aufgenommen, und die Fahrgastzahlen haben sich verdreifacht. Wir hatten ein kleines Nahverkehrsnetz, das nicht besonders stark genutzt wurde, aber was uns schließlich veranlasst hat, diesen Schritt zu unternehmen, war der Wechsel des Konzessionsnehmers, denn das war die Gelegenheit für einen Neuanfang, und als wir die Kosten unseres Nahverkehrsnetzes den Einnahmen gegenüberstellten, da haben wir uns gesagt: „Dann können wir auch gleich zu einer kostenlosen Personenbeförderung übergehen und zumindest vernünftige Dienstleistungen anbieten.“

Heute sind wir sehr froh, wenn wir sehen, dass die Fahrgastzahlen sich verdreifacht haben, und wir sagen uns, dass wir die richtige Entscheidung getroffen haben. Wir hoffen, dass wir auch auf dem Streckengebiet des künftigen Ballungsgebietes bei dieser Entscheidung bleiben können.

DANIEL FONTAINE

Vielen Dank, Sie haben eine neue Frage aufgeworfen und zwar nach dem Konzept, das hinter der Unentgeltlichkeit steht; dies ist eine Frage, die wir in unsere Überlegungen mit einbeziehen sollten. Wir könnten uns ferner sagen, dass der kostenlose Personennahverkehr, sein Erfolg und die Reaktionen unserer Mitbürger auf diese Unentgeltlichkeit uns zu der Frage führen, ob die Unentgeltlichkeit nicht auch in anderen Bereichen eingeführt werden sollte.

Dies ist in der Tat eine andere Frage, die vom Willen der Politiker und den Mitteln, die den Gebietskörperschaften zur Verfügung stehen, abhängt, denn der politische Wille ist die eine Sache, die Umsetzung muss aber auch möglich sein.

CHRISTIAN TROADEC

–

Vorsitzender der Communauté de communes du Poher

Guten Tag und Ihnen allen vielen Dank, Ihnen, Frau Vorsitzende der Communauté d'agglomération, danke für den Empfang, den Sie uns in Aubagne bereiten. Wir hatten großes Interesse daran, Sie zu treffen, um neue Erfahrungen auszutauschen und von den jüngsten Entwicklungen zu hören, denn wir fühlen uns im Hinblick auf diese spezielle Form des öffentlichen Personennahverkehrs und die kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Bevölkerung ein wenig isoliert in der Bretagne.

Mir ist ganz nebenbei aufgefallen, dass auf der Frankreichkarte, auf der alle Gebietskörperschaften verzeichnet sind, die den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, jede Gebietskörperschaft mit einem kleinen Kreis markiert ist und dass alle Kreise gleich groß sind. Das gibt uns das Gefühl, eine große Stadt im Herzen der Bretagne zu sein, aber dies ist in Wirklichkeit gar nicht so, denn unsere Communauté de communes hat nur 15.000 Einwohner. Die Stadt Carhaix hat 8.000 Einwohner. Es sind dann insgesamt 15.000 Einwohner, wenn man die 8 zur Communauté de communes gehörenden Gemeinden hinzuzählt, die sich hauptsächlich in einem ländlichen Gebiet befinden. Wir sind etwa eine Autostunde von den großen bretonischen Städten – wie Brest, Quimper, Lorient usw. – entfernt. Die Stadt Carhaix ist für eine Besonderheit bekannt: Sie organisiert jedes Jahr das Festival „Les vieilles charrues“, das innerhalb von 4 Tagen mehr als 200.000 Besucher in die Stadt lockt. Während des Festivals richten wir übrigens einen besonderen Fahrdienst ein.

Aber ich werde mich vorwiegend auf die technischen Einzelheiten und all das, was Daniel Cotten eingeführt hat, konzentrieren. Daniel Cotten ist für die Finanzen zuständiger stellvertretender Bürgermeister der Stadt Carhaix und für Verkehr zuständiger stellvertretender Vorsitzender der Communauté de communes.

Ich möchte Ihnen von den wichtigsten Neuerungen berichten, die wir eingeführt haben. Ich selbst bin Vorsitzender der Communauté de communes du Poher und Bürgermeister von Carhaix. Ich würde Ihnen gerne erzählen, wie wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben.

Ich habe dem Vertreter der Region von Châteauroux sehr genau zugehört, der uns erklärte, dass dort eine einfache Feststellung getroffen wurde, nämlich: Wenn man sieht, dass die Busse halb leer an einem vorbeifahren,



dann sollte man sich Gedanken darüber machen, wofür die öffentlichen Geldern ausgegeben werden...

In den 80er Jahren war ein Nahverkehrssystem eingerichtet worden, das zunächst seinen Sinn und Zweck recht gut erfüllte. Und dann – vielleicht weil die Stadt nicht groß genug war oder weil sie nicht gut genug organisiert war – ergaben die Dinge eine Zeit lang keinen Sinn mehr. Wir hatten Busse, die ihren Sinn und Zweck nicht mehr erfüllten. Die Einnahmen der öffentlichen Verkehrsbetriebe waren gering – so um die 5.000 Euro pro Jahr –, und dem standen 100.000 Euro an Kosten für den öffentlichen Personennahverkehr gegenüber.

Für uns als kleine Gebietskörperschaft ist es einfach nicht möglich, dass wir 100.000 Euro ausgeben, nur 5.000 Euro einnehmen und dann keine Fahrgäste in den Bussen haben. Wir haben uns gesagt, dass wir dem Fahrer ja fast noch einen Gefallen tun würden, wenn wir ihm ein paar Fahrgäste vorbei schicken, damit er nicht alleine fahren muss, und dem hat er auch voll und ganz zugestimmt, als wir uns mit ihm und seinem Fahrdienstleiter an einen Tisch gesetzt haben, um uns über eine neue Art der Personenbeförderung Gedanken zu machen.

Sehr schnell kam die Frage auf, ob man einen kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einführen sollte, und zwar in Form eines Taktverkehrssystems mit regelmäßigen Busumläufen im gesamten Gebiet, und dies war dann sofort von größerem Nutzen für die Bevölkerung. Die Fahrgastzahlen haben sich von 2.000 auf 10.000 Fahrgäste verfünffacht. Zu dem Zeitpunkt haben wir uns gesagt, dass es tatsächlich eine hohe Nachfrage in der Bevölkerung gibt.

Am Anfang war es nur Intuition, wir haben uns gefragt, ob wir damit der Nachfrage der verschiedenen Fahrgastgruppen gerecht werden würden, wohlwissend, dass es bei uns eine Besonderheit gibt, denn wir liegen im Herzen einer ländlichen Region und versuchen, die Entstehung einer regionalen Kluft zu vermeiden.

Ich weiß, dass ich einer Generation angehöre... ich bin in Brest zur Uni gegangen und als man mir vom öffentlichen Personennahverkehr erzählte, so konnte ich mir das nur schwer vorstellen, denn für uns war das Auto das Fortbewegungsmittel und diesen Schritt zu tun und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, das war mir fremd, ich hatte fast Angst davor. Daher wollten wir mit unserem Angebot vor allem die Jugendlichen ansprechen, und wenn die Jugendlichen sich dieses Fortbewegungsmittel

erst einmal zu eigen gemacht hätten, so dachten wir, wäre es einfacher für uns, uns anderen Zielgruppen zuzuwenden.

Daniel Cotten wird Ihnen gleich davon berichten, denn wir haben auch die Besonderheit in dieser ländlichen Gegend, dass wir von der Landwirtschaft und der Lebensmittelindustrie leben, die 50% unserer heimischen Wirtschaft ausmachen und wichtigster Arbeitgeber in der Region sind, und wir beobachten, dass die Menschen das Auto nehmen, wenn sie irgendwo hinfahren wollen, das macht dann schon zwei Autos... Wir befinden uns in einer ressourcen- und einkommensschwachen Region, wir sind sogar eine der einkommensschwächsten Regionen der Bretagne... daher ist das Steueraufkommen auch nicht besonders hoch... Die Lebensmittelindustrie, sie ist kein Allheilmittel, aber wir müssen trotzdem an ihr festhalten, denn sie bietet uns die meisten Arbeitsplätze. Nun ist es so, dass in Haushalten, in denen zwei Personen an verschiedenen Orten arbeiten, 2 Autos notwendig sind, und die Kinder müssen nur groß werden und schon benötigt man 3 Autos, weil wir uns in einem ländlichen Gebiet befinden. Stellen Sie sich einmal vor, was das für die Haushaltskasse der Familien bedeutet. Die wird sehr stark belastet, aber so ist es in der Praxis nun einmal. Wir versuchen also, diese Tendenz umzukehren und die Menschen dazu zu bringen, über andere Möglichkeiten der Fortbewegung nachzudenken.

Es stimmt schon, dass die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs politisch sehr schwer durchzusetzen war. Das wurde vor Ort sehr heftig kritisiert, und wir mussten uns Sprüche anhören wie: „Jede Dienstleistung hat ihren Preis, warum sollen wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einführen, da werden all diejenigen, die zu tief ins Glas geschaut haben, diese Dienstleistung kostenlos in Anspruch nehmen“. Sofort wurde das Konzept der Unentgeltlichkeit für andere Zwecke als die öffentliche Personenbeförderung vorgeschlagen... Wir haben einiges in dieser Art erlebt und vieles ging sehr weit! Wir hatten damals die Fördergelder des Departements und der Region, die es uns ermöglichten, spezielle Studien über diese Form der Personenbeförderung durchzuführen, die uns dann auf Beschluss dieser beiden Gebietskörperschaften gestrichen wurden und zwar mit der Begründung, dass es sich dabei nicht um das vom Departement Finistère und von der Region Bretagne gewählte System handle. Sie ha-

DANIEL COTTEN

–

Stellvertretender Vorsitzender der Poher Communauté⁹

ben uns nicht mehr finanziert, weil sie, wie sie sagten, das System eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Stadt nicht akzeptierten.

Seitdem wurden endlose Diskussionen zu diesem Thema geführt. Da ich dem Generalrat des Departements Finistère angehöre, haben wir versucht, das Thema wieder auf die Tagesordnung zu bringen, und von da an sollten die Fördergelder des Departements nicht mehr davon abhängig gemacht werden, ob der öffentliche Personennahverkehr nun kostenlos ist oder nicht.

In unserer Communauté de communes gibt es auch eine Beförderung auf Anfrage mit einem System bestehend aus Taxen – so wie es dies in anderen Regionen auch gibt.

Aber wir brauchen die Erfahrungswerte der anderen, um zu wissen mit welcher Taktfrequenz die Busse auf unseren Linien fahren sollten: Sollte man diese noch erhöhen? Kann man sie noch verstärken? Sind die Kosten dafür nicht zu hoch? Welche Art der Finanzierung sollen wir wählen? Was wir heute brauchen sind Erfahrungswerte und keine neuen Vorschläge. Wir stehen am Anfang dieses Abenteuers. Die Unentgeltlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr wurde 2007 eingeführt und 2008 nochmals erneuert, und in Carhaix funktioniert dies sehr gut, und die Taktabstände sind auf die bei jedem Busumlauf zurückzulegende Strecke wirklich gut angepasst... Auf dem Land allerdings, wo die Wege viel weiter sind, haben wir auch schon Misserfolge erlebt. Wir haben einen kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr mit Verbindungen eingerichtet, die gut funktionierten, und anderen, die überhaupt nicht funktionierten... Wir müssen verstehen, was die Menschen davon abgehalten hat, dieses Angebot zu nutzen: Waren die Wartezeiten zu lang? Waren die Busumläufe nicht schnell genug? Ist es die Tatsache, dass wir im öffentlichen Personenverkehr noch keine Erfahrung haben? All diesen Fragen müssen wir nachgehen... Ich übergebe an Daniel Cotten. Er wird Ihnen mehr dazu sagen können.

Ergänzend zu diesen Ausführungen möchte ich noch darauf hinweisen, dass wir uns in einer Region befinden, in der drei Departements aufeinanderstoßen. Wir sind 1 km vom Departement Côtes d'Armor und 5 bis 6 km vom Departement Morbihan entfernt und befinden uns selbst im Departement Finistère. Diese drei Departements folgen jeweils der ihnen eigenen Logik, und somit sind wir mit einer Komplexität konfrontiert, die uns keineswegs entgegenkommt, denn wir sehen uns in erster Linie als Teil dieser Region, und diese auf das Departement beschränkte Sichtweise behindert uns in gewisser Weise. Ich sagte auch, dass die Dinge etwas komplex sind, weil wir uns noch in einer Art Versuchsphase befinden. Wir entdecken die Dinge auch mit unseren eigenen Mitteln. Wir haben keine Abteilung für öffentlichen Nahverkehr, wir haben lediglich einen technischen Referenten, der allerdings an einer anderen Sache arbeitet. Es sind also die lokalen Mandatsträger, die sich darum kümmern. Wir denken gerade darüber nach, eine solche Abteilung einzurichten.

Wir haben heute ein dreigliedriges System: den Schulbusverkehr, den wir über unsere öffentlichen Verkehrsbetriebe selbst übernehmen mit einer Finanzierung, die wir, so hoffe ich, mit Hilfe des Generalrats noch weiter ausbauen werden, denn bisher gab der Generalrat uns keine Zuschüsse für Schüler der Collèges, die weniger als 2 km von der Schule entfernt wohnten, was für uns recht schwer zu akzeptieren war. Wir sorgen also selbst für unseren Schulbusverkehr, und die Schüler der anderen Gemeinden unserer Communauté de communes werden von Konzessionsnehmern befördert, die vom Generalrat unter Vertrag genommen wurden – was allerdings entgeltpflichtig ist.

Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr wird für uns in bestimmten Randzeiten von den öffentlichen Verkehrsbetrieben übernommen und zu anderen Zeiten in der Woche von einem Konzessionsnehmer. Wir haben schließlich noch eine andere Form der Personbeförderung, die sich „taxi com“ nennt und die auf der Grundlage von mit Taxiunternehmen geschlossenen Rahmenverträgen funktioniert: Für 2 Euro kann ein Fahrgast aus dem ländlichen Raum in die Zentrumsstadt fahren, um beispielsweise Einkäufe zu erledigen. Dies ist eine Dienstleistung, die meistens von älteren Mitbürgern in Anspruch genommen wird, die von weit her kommen und in der Zentrumsstadt Einkäufe machen wollen. Ein Taxi bringt sie dann für 2 Euro wieder nach Hause und ist auch beim Transport von schweren Gepäckstücken behilflich usw.

Langfristig möchten wir all dies harmonisieren, und wir hoffen bis zum Ende des Jahres eine klare Vorstellung

⁹ Neue Bezeichnung für die Communauté de communes du Poher

davon zu haben, was wir zusammenlegen und selbst übernehmen wollen. Bei uns gibt es keine Nahverkehrsabgabe, wir haben aber vor, diese langfristig einzuführen, wir wägen jedoch noch ab, allerdings müsste zu diesem Zweck ein PTU¹⁰ festgelegt werden. So weit sind wir in dieser Angelegenheit also bis heute gekommen, wahrscheinlich müssen wir uns nun mit der Festlegung eines PTU beschäftigen.

CHRISTIAN TRAOADEC

Nur eine kleine Anmerkung: Ich überlasse Daniel die Beantwortung der technischen Fragen, aber die Frage des öffentlichen Personennahverkehrs ist wirklich von vorrangiger Bedeutung für unsere Region und zwar aus dem Grund, weil, wie ich bereits betont habe, dies eine ländliche Gegend ist. Carhaix mit seinen 8.000 Einwohnern ist so etwas wie eine kleine Hauptstadt für eine Region mit 200.000 Einwohnern im Herzen der Bretagne, und wir sehen wirklich, dass die Menschen sich für diese Frage interessieren. Auf Departementebene werden Kommissionen für interkommunale Zusammenarbeit eingerichtet, um Festlegungen über mögliche interkommunale Kooperationen vorzunehmen, und es gibt zwei Gemeinden einer benachbarten Communauté de communes, die beantragt haben, in unsere Communauté des communes aufgenommen zu werden und zwar hauptsächlich aufgrund der von uns erbrachten Dienstleistungen am Menschen, zu denen insbesondere die Personenbeförderung gehört. Man sieht wirklich, dass es zwei große Bereiche gibt, die für die Zukunft unsere Region entscheidend sein werden: Das sind der Verkehr – die gleichen Möglichkeiten zur Fortbewegung für alle Bürger – und die Hochgeschwindigkeitsverbindungen – das Internet. Das eine sowie das andere, d.h. die Beförderung von Fußgängern und von Informationen mithilfe von Glasfaserkabeln, werden es uns ermöglichen, genauso zu leben, wie die Menschen in Marseille oder Paris mit denselben Kenntnissen, demselben Zugang zu Informationen und einer neuen Art, seine Region zu erleben.

10 Geltungsbereich des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs

DANIEL COTTEN

Ja, die meisten großen Unternehmen sind in unserer Gemeinde angesiedelt, in der Stadt Carhaix. Das Problem mit der Lebensmittelindustrie ist, dass es zahlreiche Schwierigkeiten gibt, diese Unternehmen an das öffentliche Nahverkehrsnetz anzubinden, weil es dort oftmals unregelmäßige und nicht aufeinander abgestimmte Arbeitszeiten gibt. Vor kurzem ist mir zu Ohren gekommen, dass Taxen regelmäßig von Leuten gerufen werden, die mit dem Taxi zur Arbeit fahren. Das bedeutet, dass die Leute gerne arbeiten würden, es aber nicht können, weil man es sich natürlich nicht leisten kann, um 4 Uhr morgens ein Taxi zu nehmen.

GRÉGOIRE BOYER

Das sagte ich nur, um daran zu erinnern, dass die Unternehmen, welche die Nahverkehrsabgabe zu zahlen haben, Unternehmen mit mehr als 9 Arbeitnehmern sind. Das als Erstes. Wir sind dabei, zum Zwecke der Raumplanung einen SCOT¹¹ aufzustellen, weil uns bewusst geworden ist, dass einige Gemeinden völlig zersiedelt sind... Es gibt Zersiedelungen, die historisch zu erklären sind. Zur der Zeit, als es überall in der Region Bauernhöfe gab, war das selbstverständlich, aber jetzt entstehen überall kleinere Siedlungen mit 2 oder 3 Häusern... Sicherlich sind die Grundstücke dann günstiger zu erwerben – die Leute gehen dorthin, wo es billiger ist –, aber wenn sie dann einmal dort sind, erwarten sie dieselben Dienstleistungen wie die Menschen in der Stadt. Einen öffentlichen Personennahverkehr in einer dünn besiedelten Gegend einzurichten ist nie besonders einfach und zugleich sehr kostenintensiv.

CHRISTIAN TRAOADEC

Nur der Vollständigkeit halber: Es ist wirklich widersprüchlich, denn die Bretagne ist historisch gesehen durch diese Siedlungen und diese polymorphe Aufteilung in kleine Städte mit sehr weit auseinander liegenden Siedlungen entstanden, die wir auch erhalten wollen, denn dies ist die Identität der Bretagne, ihr sozialer Zusammenhalt, der sich seit dem 5. Jahrhundert entwickelt hat. Gleichzeitig ist der öffentliche Personennahverkehr von grundlegender Bedeutung für die Organisation eines städtischen Bereichs. Wir leben hier wirklich in einem Widerspruch.

11 Interkommunaler Raumentwicklungsplan

ADELINE ROUCHON

Lokale Mandatsträgerin, zuständig für Verkehr,
Communauté d'agglomération du Muretain

Die Communauté d'agglomération du Muretain (CAM) liegt südlich von Toulouse. Ich bin Beigeordnete des Bürgermeisters der Stadt, zuständig für Verkehr, ich bin auch Mitglied des Verkehrsausschusses der Communauté d'agglomération du Muretain.

Muret hat 25.000 Einwohner, die Communauté d'agglomération hat 70.000 Einwohner. Wir haben aufgrund der Entwicklung von Toulouse eine galoppierende demographische Entwicklung zu verzeichnen. Als wir nach den letzten Kommunalwahlen unsere Ämter übernahmen, haben wir festgestellt, dass es nur sehr wenige Busverbindungen in einige Städte der CAM gab.

Es gibt Portet-sur-Garonne, das sehr nahe bei Toulouse liegt und ein recht weit entwickeltes öffentliches Nahverkehrsnetz hatte. Dann gibt es noch Muret etwas weiter südlich in etwa 25 km Entfernung, das eine mehr oder weniger regelmäßige Busverbindung nach Toulouse und in die anderen Gemeinden weiter südlich oder weiter westlich hatte, die kein eigenes Nahverkehrsnetz besaßen.

Die CAM hatte die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr übernommen, übte diese aber nicht aus... Das war originell... Die Nahverkehrsabgabe der Unternehmen wurde von 5 der 14 Gemeinden der CAM an Tisseo gezahlt, den Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrsnetzes im Großraum Toulouse.

2009 wollte die Stadt Muret in Absprache mit der CAM ein Experiment starten und tagsüber eine kostenlose Personenbeförderung auf Anfrage auf festgelegten Strecken (TAD zonal) anbieten, die für bestimmte soziale Zielgruppen, ältere Menschen und Menschen, die keine andere Fortbewegungsmöglichkeit hatten, bestimmt war. Dieses Angebot konnte zwischen 9 Uhr und 17.30 Uhr in Anspruch genommen werden, und es war kostenlos. Es handelte sich um eine Personenbeförderung auf Anfrage auf festgelegten Strecken (TAD zonal), die Leute riefen an, wir haben dann Sammelfahrten organisiert – im Durchschnitt waren es 2,5 Personen.

Ein Jahr lang haben wir dies also versuchsweise durchgeführt. Ein Unternehmen hat dieses Experiment organisiert. Es hat sofort an Dynamik gewonnen, und wir haben bereits nach einem Jahr eine Sättigung des Liniennetzes erreicht. Wir wollten das Netz 2010 erweitern und haben daraufhin Tam Tam gegründet.

Tam Tam ist ein Netz, bei dem der TAD zonal tagsüber weitergeführt wurde und zusätzlich regelmäßige Busverbindungen in die beiden großen Städte der CAM, nämlich Muret und Portet, eingeführt wurden.

Unser Ziel war es, eine Verbindung zu den Bahnhöfen herzustellen. Man muss wissen, dass es in der CAM drei Bahnhöfe mit Zugverbindungen nach Toulouse gibt und zwar mit einer Taktfrequenz von 20 Minuten von den Bahnhöfen in Muret und Portet aus. Da wir also eine Zugverbindung nach Toulouse mit interessanter Taktfrequenz besaßen, war unser Ziel, die Fahrgäste zu den Bahnhöfen zu befördern, damit sie dort in den Zug umsteigen konnten.

DANIEL FONTAINE

Aus diesen ersten Redebeiträgen ist zu ersehen, dass wir uns die Frage nach der Kohärenz unserer Regionen stellen ebenso wie Fragen in Zusammenhang mit der Verstärkung einerseits und dem öffentlichen Personennahverkehr andererseits sowie in Bezug darauf, wie diese beiden Bereiche zu bewältigen sind. Es ergeben sich außerdem Fragen in Zusammenhang mit den ländlichen Regionen und der Personenbeförderung auf Anfrage. Wir haben Erfahrung mit der Personenbeförderung auf Anfrage. Wir befinden uns in einer Region, die städtisch und ländlich zugleich ist, und wir haben einen kostenlosen Personenbeförderungsdienst auf Anfrage eingerichtet, der uns Sorgen macht, weil die Unentgeltlichkeit zu einer explosionsartigen Inanspruchnahme dieses Dienstes geführt hat. Jeder stürzt sich auf diesen Dienst, und damit stellt sich permanent die Frage nach seiner Organisation.

Mit einem kleinen ironischen, aber durchaus nett gemeinten Augenzwinkern möchte ich mich an unsere bretonischen Freunde wenden: Sie haben die Gelegenheit sehr wohl genutzt, um sich das Fußballspiel Olympique Marseille gegen Dortmund anzusehen. Wir sind begeistert von der Leistung unserer Mannschaft. An Ihrer Stelle würden wir uns Sorgen machen, denn am Sonntag, so scheint mir, wird Olympique Marseille auf Brest treffen, und dann werden wir sehen, wie es steht, allerdings möchten wir uns schon im Voraus bei Ihnen entschuldigen. Wir sind nun mal Chauvinisten... Aber so wie ich Sie kenne, stehen Sie genauso hinter ihrer Region wie wir.

Gut, ich übergebe Ihnen das Wort.

Adeline Rouchon

Lokale Mandatsträgerin, zuständig für
Verkehr, Communauté d'agglomération
du Muretain



DENIS BARRÈRE

Leiter der Verkehrsabteilung, Communauté
d'agglomération du Muretain

Das Problem im Ballungsraum Toulouse ist die Überlastung der Umgehungsstraße am Morgen und der starke Zustrom von Pendlern aus den Stadtrandgebieten in Richtung Toulouse am Morgen und in entgegengesetzter Richtung am Abend.

ADELIN ROUCHON

Wir haben deshalb einen Shuttle-Verkehr zu den Bahnhöfen eingerichtet. Jede Gemeinde der CAM hat eine Shuttle-Verbindung zu einem der Bahnhöfe mit einer Taktfrequenz von etwa 15 Minuten. Es handelt sich um regelmäßige Shuttle-Verbindungen, allerdings nur morgens zwischen 7 und 9 Uhr und abends zwischen 17.30 Uhr und 19.30 Uhr. Die Zielgruppe waren wirklich nur die Pendler, die in Toulouse arbeiten und dann wieder zurückkommen. Das gilt für die beiden großen Städte der CAM.

Für die anderen Städte gilt ungefähr das gleiche Prinzip. Es gibt einen Shuttle-Verkehr zum Bahnhof zu den Abfahrtszeiten der Züge, aber wir haben auch virtuelle Verbindungen eingerichtet, d.h. eine Personenbeförderung auf Anfrage mit der Besonderheit, dass die Buslinie nur dann aktiviert wird, wenn jemand anruft, d.h. wenn niemand anruft, fährt der Bus auch nicht.

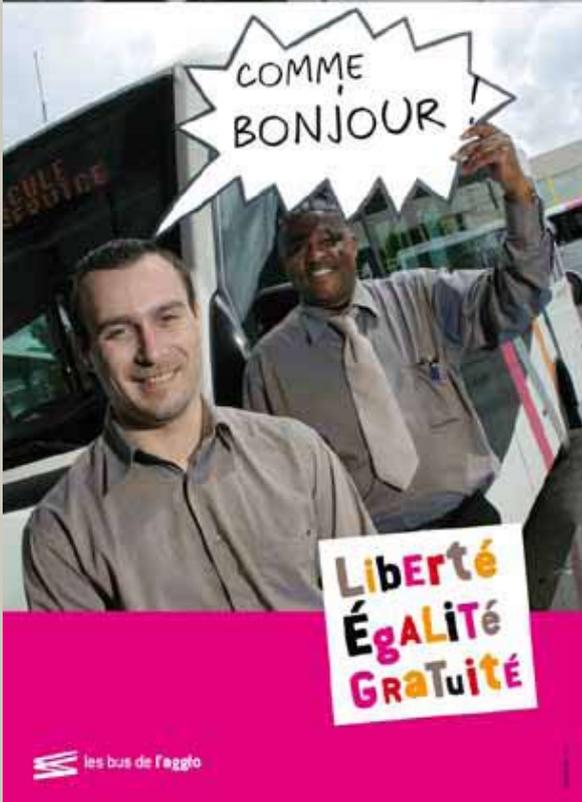
Wir fahren also letztlich dreigleisig: Es gibt tagsüber den TAD zonal in Richtung der Zentrumsstadt der CAM, morgens und abends regelmäßige Verbindungen in die beiden größten Städte der CAM mit interessanten Taktfrequenzen und schließlich virtuelle Verbindungen in die anderen kleinen Städte im ländlicheren Raum. Wir decken damit den Personenverkehr in der Stadt, in den Stadtrandgebieten und auf dem Lande ab. Hier zeichnet sich ein sehr vielschichtiges Bild. Wir haben also zurzeit 8 regelmäßige Busverbindungen, 8 virtuelle TAD-Verbindungen und die TAD-Linie.

Wir haben gleich zu Beginn die kostenlose Personenbeför-

derung eingeführt, deshalb können wir auch nicht sagen, ob die Fahrgastzahlen sich unmittelbar erhöht haben... zunächst war dies ein Diskussionsthema innerhalb der Communauté d'agglomération, aber wir haben die Unentgeltlichkeit sehr rasch eingeführt. Wir haben den Auftrag für 4 Jahre an das Unternehmen Veolia vergeben, das sich um das gesamte Netz kümmert. Die Unentgeltlichkeit hat zu einem sehr raschen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt. Sie belaufen sich zurzeit auf 16.000 Fahrgäste im Monat – in voll ausgelasteten Monaten –, das sind dann etwa 150.000 Fahrgäste pro Jahr.

Was die verwaltungstechnische Ebene betrifft, so wurde die Nahverkehrsabgabe von 5 Gemeinden an Tisseo gezahlt. Diese Gemeinden waren dem Verkehrsverbund beigetreten und haben die Nahverkehrsabgabe somit direkt an den Verkehrsverbund abgeführt. Eine Zeit lang herrschte diesbezüglich eine gewisse Unklarheit. Jetzt sind wir dabei, die Sache zu regeln, denn wir sind gerade im Begriff, Tisseo beizutreten. Wir haben einen einzigen, allerdings zweigeteilten PTU, aber auch dies wird gerade geregelt. Der kostenlose Personennahverkehr wird nun ein Problem darstellen, denn die Unentgeltlichkeit entspricht nicht dem Konzept von Tisseo. Tam Tam ist aber ein kostenloses Liniennetz. Im Moment sieht es ganz gut für unser Vorhaben aus, unser kostenloses Liniennetz innerhalb von Tisseo weiter betreiben zu können.

Es ist geplant, dass wir Tisseo noch vor Ende des Jahres beitreten. Was den weiteren Ausbau des Nahverkehrsnetzes betrifft, so ist eine Verstärkung des regelmäßigen Busverkehrs vorgesehen – die Busse verkehren momentan zwischen 7 und 9 Uhr und 17.30 Uhr und 19.30 Uhr. Die Busfrequenz auf den regelmäßigen Linien ist relativ niedrig gemessen an der Anzahl der Züge. Daher werden wir die Busfrequenz auf den regelmäßigen Linien ein bisschen erhöhen. Dies ist die wichtigste Erhöhung, die es geben wird.



Elemente der Werbekampagne für den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr in Aubagne

DENIS BARRÈRE

Was den Personenbeförderungsbedarf innerhalb der CAM angeht, insbesondere hinsichtlich der Schüler, die das TAD-Netz ab 16 Uhr voll auslasten, so ist die Lage sehr angespannt. Aus diesem Grund wollen wir die regelmäßigen Busverbindungen zwischen 16.15 Uhr und 19.30 Uhr ausbauen, um den TAD zu entlasten.

ADELINÉ ROUCHON

Muret beispielsweise ist von seiner Fläche her die drittgrößte Gemeinde des Departements Haute Garonne. Es ist alles sehr weitläufig. Die Innenstadt ist zwar dicht besiedelt, aber es gibt Leute, die in Muret wohnen, aber 2km von der Stadt entfernt sind. Wir glauben, dass wir aufgrund dieser Weitläufigkeit ohne weiteres auf 200.000 Fahrgäste pro Jahr kommen werden.

Ein paar kurze Anmerkungen zur Unentgeltlichkeit: Wenn wir in unserem Netz zu einem entgeltpflichtigen öffentlichen Personennahverkehr übergehen, dann bedeutet das, dass wir die Carte pastel einführen müssen – das ist die einheitliche Fahrkarte. Wir müssen uns dann dem einheitlichen E-Ticketing-System SNCF + Tisseo anschließen, d.h. der Carte pastel. Die Kosten sind sehr hoch aufgrund der Kontrollen, die damit einhergehen. Der Sozialpolitik von Tisseo ist es zu verdanken, dass ältere Menschen und Jugendliche zur sehr günstigen Tarifen fahren können. Diese Zielgruppen machen bei uns 2/3 der Fahrgäste aus. Wenn wir nun den entgeltpflichtigen öffentlichen Personennahverkehr einführen, hätten wir also 2/3 unserer Fahrgäste, die diese günstigeren Tarife zahlen würden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist schwer zu beziffern, aber wir werden sicherlich noch darüber sprechen.

Es bleibt noch zu erwähnen, dass wir zwei Bahnhöfe haben, die sehr stark genutzt werden, weshalb wir dort neue Parkplätze geschaffen haben, aber die Anzahl der Autos, die in der Nähe unserer Parkplätze parken, wird nicht exponentiell gesteigert werden können, und wenn man weiß, dass ein einzelner Parkplatz 6000 Euro kostet, dann muss man erst einmal die Kosten berechnen, die entstehen, wenn man die Leute mit Bussen zum Bahnhof bringt... Die Unentgeltlichkeit darf man nicht einzig und allein auf der Grundlage der Beförderungskosten betrachten, sondern sie muss in einem größeren Zusammenhang und zwar im Hinblick auf die Raumordnung gesehen werden.

DIDIER HAEGELI

Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe der
Communauté Carcassonne Agglo¹⁴

Ich bin Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe Carcassonne Agglo Transport.

ZulhrerInformation: Zur Communauté d'agglomération du Carcassonnais¹⁵ gehören derzeit 23 Gemeinden mit insgesamt 72.000 Einwohnern. Wir haben ein Nahverkehrsnetz, das dem in Castres-Mazamet ähnelt. 2009 wollten die lokalen Mandatsträger Überlegungen über die Einführung einer kostenlosen Personenbeförderung in unserem städtischen Nahverkehrsnetz anstoßen. Seit Mai dieses Jahres beschäftigt sich ein Ausschuss mit der Unterstützung des Sachverständigen- und Forschungsbüros ITER mit dieser Frage und hat dabei mehrere Möglichkeiten ausgearbeitet: Einführung der kostenlosen Personenbeförderung in unserem jetzigen Nahverkehrsnetz, kostenlose Personenbeförderung nach Ausweitung des PTU der Communauté d'agglomération, kostenlose Personenbeförderung mit Wiederübernahme des derzeit dem Generalrat des Departements Aude übertragenen Schulbusverkehrs, teilweise kostenlose Personenbeförderung für bestimmte Dienste.

Wir möchten uns bei unseren Überlegungen Zeit lassen, um alle technischen, sozialen und finanziellen Aspekte dieses Vorhabens gut abwägen zu können, insbesondere im Hinblick auf die MwSt., die Personalkosten und die Kosten für Betriebsmittel und zwar unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Angebot ausgebaut werden muss.

Sie sprachen eben von der Nahverkehrsabgabe. Einige von Ihnen sagten, sie könnten die Betriebskosten ihres Verkehrsnetzes durch die Nahverkehrsabgabe decken. Das scheint uns im Falle unserer Communauté d'agglomération nur schwer möglich zu sein, da unsere Einnahmen aus der Nahverkehrsabgabe relativ gering sind und heute schon nicht ausreichen und bei weitem nicht die Betriebskosten decken. Die Ausweitung unseres PTU ist ebenfalls eine Herausforderung, wenn man bedenkt, dass wir dann auf über 100.000 Einwohner kommen könnten. Dasselbe gilt auch für die Wiederübernahme des derzeit dem Generalrat übertragenen Schulbusverkehrs.

Ich bin also hier als technischer Experte unseres Nahverkehrsnetzes, und ich bin hier, um Ihnen zuzuhören und Ihre unterschiedlichen Erfahrungen bei unseren Überlegungen zu berücksichtigen.

¹⁴ Bezeichnung für die Communauté d'agglomération de Carcassonne

¹⁵ siehe Fußnote 14

DANIEL FONTAINE

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie werfen eine Reihe neuer Fragen auf, auf die wir sicherlich noch eingehen werden. Wir könnten vielleicht den Vertreter der Communauté d'agglomération de Carcassonne, der als Beobachter hergekommen ist, bitten, uns zu sagen, was er über die bisherigen Redebeiträge denkt, und vielleicht könnten wir danach die Experten des GART¹² und des CERTU¹³ bitten, uns mitzuteilen, welche Eindrücke sie aus den verschiedenen Erfahrungsberichten gewinnen konnten. Anschließend könnten wir die Diskussion auf die Experten ausweiten, die unter uns sind und die sicherlich eine Reihe von Fragen haben, die sie uns stellen wollen.

¹² Verband der Träger des öffentlichen Personenverkehrs

¹³ Zentrum zur Erforschung der Servicenetze, des Verkehrs, des Städtebaus und der öffentliche Bauten des Ministeriums für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumplanung





Mit ihr bewege ich mich ohne mich zu rechnen



Für sie habe ich mein Auto verlassen



Dank ihrer komme ich natürlich in Fahrt

PAUL PLUVIAUD

Ich bin kein lokaler Mandatsträger von Châteauroux, ich bin lokaler Mandatsträger der Gemeinde Déols, einer Gemeinde mit 9.000 Einwohnern. Also die MwSt. war ein schwieriges Problem für uns, denn wir mussten auf Weisung des Präfekten und des Verwaltungsgerichts die Konzessionsvergabe rückgängig machen und statt dessen einen Auftrag im Wege einer öffentlichen Ausschreibung vergeben.

Wieverhält es sich da mit der MwSt.? Denn in der Tat waren die Betriebsmittel Eigentum des Verkehrsunternehmens, dem die Konzession erteilt worden war. Die Betriebsmittel waren allerdings schon etwas veraltet, aber wir mussten sie kaufen und unsere MwSt. wurde uns erst ein Jahr später wieder erstattet. Jetzt gibt es keine Probleme mehr, denn jedes Mal, wenn wir Investitionen tätigen – und wir haben zwischen dem 1. Januar 2004 und dem 31. Dezember 2008 4.200.000 Euro in neue Betriebsmittel investiert – wird uns die MwSt. erstattet.

Was die Nahverkehrsabgabe betrifft, so werde ich Ihnen zwei Zahlen nennen, die vielleicht interessant sind. Wir haben vor 10 Jahren den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt und wenn man die Differenz zwischen Betriebseinnahmen und –ausgaben betrachtet, dann haben wir einen Fehlbetrag über die letzten 10 Jahre. Das heißt, dass im Gesamthaushalt 114.000 Euro ausgewiesen waren – das sind immerhin 114.000 Euro. Ich finde allerdings nicht, dass das übermäßig viel ist, wenn man dem die Investitionen gegenüberstellt, die den Gesamthaushalt mit 1.114.000 Euro belasteten, weil wir die Eigentümer sind. Dann gibt es natürlich noch die Abschreibungen, aber dies sind die zwei Zahlen, die ich Ihnen nennen wollte. Aber aufgepasst, da ist noch die MwSt!!! Das war schwierig!!

DANIEL FONTAINE

Bevor ich nun das Wort an die Vertreter des GART und des CERTU übergebe, möchte ich der lokalen und der nationalen Presse danken, die unsere Diskussionen verfolgen und heute anwesend sind. Ich denke dabei an Aujourd'hui en France, Le Parisien, Var matin, L'Humanité und La Provence.

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

Leiterin der Abteilung für nachhaltigen Verkehr,
CERTU¹⁶

Ich möchte Sie alle begrüßen, ich bin die Leiterin der Abteilung für nachhaltigen Verkehr des CERTU. Ich weiß nicht, ob alle das CERTU kennen. Das ist ein Forschungszentrum, das auf alles spezialisiert ist, was mit der Stadtentwicklung, der Stadt im allgemeinen, dem Verkehr usw. zu tun hat. Vielen Dank für Ihre Einladung, es ist in der Tat so, dass die Frage nach der Unentgeltlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr eine Frage ist, die uns im CERTU interessiert, denn schließlich erregt es große Aufmerksamkeit, wenn eine so grundlegende Dienstleistung in einer ganzen Reihe von Gemeindeverbänden kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Bei allem, was ich heute schon gehört habe, kommt es mir so vor, als sei die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs eine politische Entscheidung. Sie haben auch alle von Stolz, von der Unterstützung durch die Bevölkerung und davon, wie sehr Sie gefühlsmäßig bei der Sache sind, gesprochen.

Trotzdem habe ich nicht immer heraushören können, ob Sie diese Entscheidung wirklich bewusst getroffen haben. Ich habe gehört: „Mein öffentliches Nahverkehrsnetz funktioniert nicht, es gibt nur wenige Leute in den Bussen.“ Haben Sie bestimmte Ziele verfolgt, ein soziales Ziel? Oder ist das Ziel eine Verkehrsverlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel, um mehr Menschen in den Bussen zu haben? Ich würde mir hierzu gerne ein genaueres Bild machen und wüsste auch insbesondere gerne, wie Sie das, was Sie im öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, in einen globaleren verkehrspolitischen Rahmen einordnen würden. Frau Geoffroy, Sie haben vom regionalen Raumentwicklungsplan (SCOT) des Departements Meurthe et Moselle gesprochen. Haben Sie diesen Plan in Ihr Vorhaben mit einbezogen? Wie sehen Sie den Bezug zu anderen Arten der Fortbewegung, insbesondere zu den sanften Fortbewegungsarten – zu Fuß gehen, Fahrrad fahren – und welcher Zusammenhang besteht zum gesamten öffentlichen Verkehrsnetz und zum Auto? Dies sind in etwa die Fragen, die ich mir stelle.

¹⁶ Zentrum zur Erforschung der Servicenetze, des Verkehrs, des Städtebaus und der öffentliche Bauten des Ministeriums für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumplanung

DANIEL FONTAINE

Wenn Sie einverstanden sind, können wir vielleicht den Vertreter des GART bitten, uns seine Meinung dazu zu sagen, die uns ganz besonders interessieren würde, und anschließend können wir dann antworten. Ansonsten denken Sie, dass es hier nur um eine Spielzeug geht (die Unentgeltlichkeit), an dem wir Freude haben. Man könnte glauben, dass der Zufall, gemeinsamer Stolz, Gefühle u.ä. eine Rolle spielen... Wir sind froh, etwas gekauft zu haben, schütteln es und freuen uns über die Farbe... Also diese Frage müssen wir noch klären. Ich habe das jetzt ein bisschen karikaturistisch dargestellt, aber die Karikatur ist nicht unbedingt die schlechteste Art der Darstellung.

« Bei allem, was ich heute schon gehört habe, kommt es mir so vor, als sei die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs eine politische Entscheidung. Sie haben auch alle von Stolz, von der Unterstützung durch die Bevölkerung und davon, wie sehr Sie gefühlsmäßig bei der Sache sind, gesprochen. »

Vorstandsmitglied des GART¹⁷

Guten Tag, ich bin stellvertretender Vorsitzender der Region Champagne Ardenne und spreche heute im Namen der Mandatsträger des GART. Dazu nur ganz kurz: Dem GART gehören 280 Gebietskörperschaften an – von denen einige hier am Tisch vertreten sind –, die alle unterschiedlicher Natur sind. Darauf weise ich mit Nachdruck hin, denn dies wird im weiteren Verlauf meiner Ausführungen noch von Bedeutung sein. Es sind Gemeindeverbände unterschiedlicher Größe, Departments sowie auch Regionen, und die Probleme sind nicht in allen Fragen dieselben.

Die zweite Eigenart des GART ist, dass dort alle politischen Strömungen vertreten sind. Er wird im Übrigen paritätisch von den verschiedenen Vertretern der verschiedenen politischen Strömungen geleitet und hat zwei oder drei Hauptaufgaben. Dazu gehören die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und der Mittler zwischen dem Staat und den europäischen Institutionen in diesen Fragen zu sein. Heute sind wir genau bei diesem Thema, und ich danke Ihnen, uns zu Ihrem Treffen eingeladen zu haben. Der Austausch von Erfahrungen und Analysen, das Feedback, die langfristigen Bewertungen sind für die Ziele, die wir verfolgen, von großer Bedeutung, und wir müssen ernsthafte Diskussionen in diesen Fragen führen, die natürlich auch von den Medien aufgegriffen werden. Und da dies auch zu den Aufgaben des GART gehört – und ich nutze die Gelegenheit, um es einmal deutlich zu sagen –, können Sie sich bei Bedarf immer an den GART wenden, denn wir haben ein großes Interesse daran, Ihre Erfahrungen, wie immer diese auch aussehen mögen, mit Ihnen zu teilen.

Und schließlich ist das Ziel aus Sicht des Verbands, dass wir tatsächlich große Fortschritte bei der nachhaltigen Mobilität machen, dass es uns gelingt, eine signifikante Verkehrsverlagerung zu erreichen, und dass wir die Menschen dazu bewegen, seltener das Auto zu nehmen. Natürlich setzen wir sehr stark auf sanfte Verkehrsarten.

Dann sehe ich „Freiheit, Gleichheit, Unentgeltlichkeit“, aber es gibt auch noch Gerechtigkeit – territoriale Gerechtigkeit, soziale Gerechtigkeit – mit all den damit verbundenen Problemen, denn den öffentlichen Nahverkehr in einem dicht besiedelten Raum, in einem Ballungsraum oder im ländlichen Raum zu organisieren, das ist nicht dasselbe.

Wie kann man das Recht auf Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel garantieren? Und wie kann dies im Rahmen eines dauerhaften strategischen Konzepts gewährleistet werden?

Ich möchte noch eine Sache ergänzen, die ich vergaß zu erwähnen: Der GART ist ein Verband, seine Mitglieder sind völlig ungebunden und es gibt keinerlei Beurteilung auf nationaler Ebene dessen, was in den einzelnen

17 Verband der Träger des öffentlichen Personenverkehrs

Gebietskörperschaften passiert. Die lokalen Mandatsträger müssen das selbst entscheiden. Darauf möchte ich nachdrücklich hinweisen.

Was den Wunsch betrifft, eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, so werde ich Ihnen jetzt einfach einmal eine Zahl nennen: Man geht davon aus, dass für eine 10%tige Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel das Angebot auf nationaler Ebene verdoppelt werden muss. Wenn man sich dies bewusst macht, begreift man, dass sowohl für Infrastrukturen, als auch für Material usw. erhebliche Mittel mobilisiert werden müssen.

Zudem glaube ich, dass uns allen daran gelegen ist, für einen qualitativ guten öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, zunächst einmal zum Wohle der Fahrgäste, dann der Umwelt zuliebe und auch mit Blick auf die allgemeinen Betriebsbedingungen.

Der GART vertritt nicht unbedingt die Auffassung, dass der kostenlose öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden sollte.

Unser Präsident hat sich gestern anlässlich des von der Association des Régions de France¹⁸ in Nantes veranstalteten Spitzentreffens der Vertreter des Regionalverkehrs sehr klar dazu geäußert.

Seit geraumer Zeit bereits empfehlen wir die Ausweitung der Nahverkehrsabgabe auf das gesamte Staatsgebiet und zwar unter noch festzulegenden Bedingungen, denn zurzeit profitieren weder die Departments noch die Regionen von diesen Einnahmen, obwohl wir das gesamte Staatsgebiet auf geeignete Art verkehrsmäßig erschließen müssen und dies ist nicht kostenlos. Ohne Demagogie betreiben zu wollen, sprechen wir hier auf nationaler Ebene von Investitionen in einstelliger oder gar zweistelliger Milliardenhöhe, wenn wir diese Ziele erreichen wollen.

Es gibt bereits Fortschritte, aber es ist nicht leicht, eine stärkere Beteiligung der Wirtschaft zu erreichen.

Wie kann dies also in den Diskussionen im Hinblick auf das angestrebte Ziel akzeptabel sein, denn für die Verkehrsnetze ist es von grundlegender Bedeutung, Einnahmen zu generieren. Wir jedenfalls, würden gerne den Austausch vorantreiben. Ich habe die Unterschiede sehr wohl verstanden, und wir versuchen, die Erfahrungen richtig einzuschätzen. Ich habe etwas von 5.000 Euro Einnahmen gehört... Das ist Ihre Situation, ich will kein Urteil darüber fällen. Man muss aber trotzdem wissen, dass der Fahrkartenverkauf bei manchen Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs 20, 30, 40% ausmacht, und wenn ich das Beispiel der STIF¹⁹ anführe, dann sind das

18 Institution, die zwecks engerer Abstimmung zwischen dem Präsidenten des Regionalrats, den lokalen Mandatsträgern und ihren Diensten eingerichtet wurde.

19 Verkehrsverbund der Region Ile-de-France (Großraum Paris)



Pierre Mathieu
Vorstandsmitglied des GART

2,7 Milliarden. Es gibt also auch diesen Aspekt. Die zweite Sache ist, dass wir in diesem Land immerhin eine besondere Art der Finanzierung haben. Es gibt grob gesehen drei Säulen: den Beitrag der Gebietskörperschaften, die Fahrkostenbeteiligung (?Nahverkehrsabgabe?) und schließlich die Nutzer. Wir haben Sondertarife für bestimmte Zielgruppen entwickelt, es gibt den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr, es gibt einkommensabhängige Solidartarife – wir müssen das Recht auf Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gewährleisten.

Es scheint mir, dass einige unter Ihnen, und dies ist durchaus legitim, sich die Frage stellen, ob man die Unentgeltlichkeit einführt, damit mehr Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, aber irgendwann gibt es ein Problem hinsichtlich der Investitionskapazitäten und der Fortführung des eingeschlagenen Weges.

Wir alle wollen die Dinge vereinfachen, mit einheitlichen Fahrkarten, wir wollen es den Nutzern einfach machen, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Dann kommen die Fragen nach den Kosten... und genau da beginnt man, sich sehr komplexe Fragen zu stellen, denn es ist natürlich gut, hunderte, tausende oder in einigen Fällen sogar mehrere zehntausend neuer Fahrgäste zu befördern, und umso besser, wenn dies kostenlos ist, aber man muss es schaffen, dass sie tatsächlich auch

alle befördert werden können, man braucht die Züge, die Kapazitäten, die Investitionen, wie verteilen sich die Kosten... Das sage ich jetzt ein bisschen provokativ, aber ich glaube ganz objektiv gesehen, dass, wenn man dieser Frage gegenübersteht, tja...

Ich möchte nun nicht länger referieren, ich gratuliere Ihnen zu dieser Initiative, zu diesem Erfahrungsaustausch, zu den sich daraus ergebenden Diskussionen, und ich mache Ihnen im Namen des GART den Vorschlag, diese Diskussionen mit allen lokalen Mandatsträgern fortzuführen, denn wir diskutieren über dieses Thema sehr regelmäßig im Rahmen der Ausschüsse oder im Verwaltungsrat des GART.

Ich habe gestern auf dem Spitzentreffen der Vertreter des Bahnverkehrs dazu Stellung genommen, und dies ist natürlich nicht die einzige Frage – da ist das Netz, die Öffnung dieses Bereichs für die Konkurrenz... aber nehmen wir das Beispiel des TER²⁰, denn hier gibt es dieselbe Diskussion, mit Fahrpreisen von 1 Euro, das ist zwar nicht kostenlos, aber na ja... Das war also, was ich Ihnen mitteilen wollte, wir können während unseres Erfahrungsaustauschs nochmal darauf zurückkommen, wenn Sie dies wünschen.

20 Regionalzüge der SNCF

DANIEL FONTAINE

Ich glaube, unsere beiden Redner, haben eine ganze Reihe von Fragen aufgeworfen. Es ist unbestreitbar, dass der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eine Sache ist, die verwirrt, weil sich die Gegebenheiten in vielerlei Hinsicht ändern, und dies kann vielleicht beunruhigend wirken. Sie haben alle gesagt, dass die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs viele Menschen dazu bewegt hat, dieses Angebot wahrzunehmen. In diesem Zusammenhang stellt sich eine beunruhigende Frage: Wenn alle öffentlichen Verkehrsnetze kostenlos wären, hätten wir die Kapazitäten, den Ansturm zu bewältigen?

Wenn ich beispielsweise vorschlagen würde, man sollte eine kostenlose Linie Marseille/Aubagne, Marseille/Aix-en-Provence oder Marseille Flughafen einführen, würden unsere Gesprächspartner des Generalrats, denen ich für Ihre Anwesenheit danke, und unsere Gesprächspartner der Region uns antworten: „Aber das wird ein irrer Erfolg sein! Wie sollen wir das bewerkstelligen? Werden wir die notwendigen Transportmittel zur Verfügung haben, um diesen Ansturm von Fahrgästen bewältigen zu können?“ Die Frage, die sich vielleicht stellt, ist, ob die Unentgeltlichkeit es nicht überhaupt erst möglich macht, dass die öffentlichen Verkehrsmittel massiv genutzt werden können. Müssten wir uns dann nicht die Frage stellen, ob die nationale Verkehrspolitik nicht neu zu überdenken wäre? Wir waren gestern auf der Versammlung einer einflussreichen Bürgerinitiative in Aubagne, die verhindern will, dass die Hochgeschwindigkeitstrasse, die zwischen Marseille und Nizza gebaut werden soll, durch unsere Region verläuft. Diese Hochgeschwindigkeitstrasse soll die großen Metropolen miteinander verbinden und gleichzeitig alle auf ihrem Weg liegenden Städte und Dörfer umgehen, die aber durch eben diesen Bau verschandelt würden. Die Kosten liegen bei 20 Milliarden Euro, und man kann davon ausgehen, dass, wenn die Trasse wirklich fertiggestellt ist, im Jahre 2040, die Kosten wahrscheinlich doppelt so hoch sein werden, also 40 Milliarden...

Es wird einem bewusst, dass in der Verkehrspolitik Entscheidungen getroffen werden müssen. Welche Verkehrsart für welche Zielgruppe? Wen möchten wir befördern? Das ist eine nationale Frage, und man kann auch die Frage nach der Preisgestaltung stellen. Man kann sich fragen, ob, wenn jemand eine ermäßigte Fahrkarte hat und diese Karte vorzeigt, wenn er in den Bus steigt, dies nicht bereits Ausdruck einer Stigmatisierungspolitik ist, welcher die Fahrgäste eines kostenlosen Verkehrsnetzes nicht ausgesetzt sind. Das ist eine Frage, die man sich stellen kann.

Und schließlich kommt man dann zu folgender Erkenntnis: Ist die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs nicht auch eine Möglichkeit, dafür zu sorgen, dass in den öffentlichen Verkehrsmitteln alle gleich sind: Freiheit, Gleichheit, Unentgeltlichkeit. Und man kann sagen, dass man bei Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs unsicher ist, zumindest wir in der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, wir haben nicht gewusst, was alles damit einhergeht, als wir die Unentgeltlich-

keit eingeführt haben. Wir haben uns über die positiven Auswirkungen des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs Gedanken gemacht, die es ja tatsächlich bei seiner Einführung gab.

Die andere Frage, die sich stellt, ist, ob es eine Kohärenz in der Verkehrspolitik geben muss. Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr ist eine Option, aber in einer Region braucht man Kohärenz und eine gemeinsame Vision mit anderen Strukturen, die auf Departementebene – so auch im Departement Bouches-du-Rhône – immer weitreichendere Befugnisse erhalten können. Ein geplanter Verkehrsverbund – alle Communautés d'agglomération gehören ihm an – wir sind die einzigen mit einem kostenlosen Personennahverkehr. Was würde daraus werden, wenn ein Verkehrsverbund die alleinige Zuständigkeit im Bereich Verkehr hätte? Muss uns dies beunruhigen oder müssen wir uns vielmehr sagen, dass dies Anlass gibt, Überlegungen über das Konzept der Unentgeltlichkeit anzustellen, und diskutieren wir darüber?

Es gibt auch die Notwendigkeit einer Kohärenz zwischen den verschiedenen sanften Verkehrsarten. Die Unentgeltlichkeit ist eine Sache – der öffentliche Personennahverkehr ist eng mit der Unentgeltlichkeit verbunden-, aber was ist mit dem Fahrrad als Fortbewegungsmittel oder mit Fußgängern? Hat die Unentgeltlichkeit nicht negative Auswirkungen auf diese sanften Verkehrsarten und zwar in der Form, dass einige diese Verkehrsarten zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel aufgeben? Das ist eine gute Frage, und wir, wir haben eine ganze Reihe von Fußgängern, die jetzt den Bus nehmen. Sollte man dies begrüßen oder nicht?

Letzter Punkt, den man zur Diskussion stellen könnte: Ist es nicht eine positive Sache, dass die Menschen sich im Bus treffen, dass sie die Gewohnheit haben, sich zu sehen, miteinander zu sprechen? Wird der Bus nicht zu einem Ort, an dem man sich trifft und an dem man sich austauscht? Das Geld, das man in den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr steckt, denn der ist für die Betreiber nicht kostenlos, ist es an der Stelle nicht gut investiert? Ist das nicht besser, als eine Sicherheitspolitik zu betreiben, die uns zwingt, viel Geld auszugeben, damit die Menschen in ihren Vierteln bleiben und sich nicht begegnen?

Die öffentlichen Verkehrsmittel können zu einem Ort werden, an dem man kommuniziert. In dieser Zeit der großen Sozialdebatten haben wir da mit der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs nicht etwas Neues geschaffen? Dies sind eine ganze Reihe von Fragen.

Uns wird bewusst, dass wir mit der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs eine verkehrspolitische Antwort gefunden haben, aber dies ist nicht nur eine verkehrspolitische Antwort, es ist auch eine gesellschaftspolitische Antwort, welche die zwischenmenschlichen Beziehungen innerhalb der Gesellschaft betrifft. All dies kommt zusammen. Vielleicht können wir auf diese Fragen noch zurückkommen und die Anwesenden hier im Saal nach ihrer Meinung fragen.

Aber vielleicht gebe ich das Wort weiter an unsere Gäste.



ADELINE ROUCHON

Ich möchte den Vertretern des CERTU und des GART gerne Antworten zu zwei Punkten geben: Es stimmt, dass wir in der Tat den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr sofort eingeführt haben. Dies war allerdings eingebunden in ein globales verkehrspolitisches Konzept und ist nicht als isolierte Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr zu verstehen. Wir haben in unserer Stadt ein lokales Verkehrskonzept für die Communauté d'agglomération ausgearbeitet und eine Studie über Fahrräder und sanften Verkehr durchgeführt, und natürlich ist das auch als Teil dieses globalen Konzepts zu sehen. Die drei Bahnhöfe sollen zu multimodalen Verkehrsknotenpunkten werden, und die Region unterstützt uns in diesem Sinne, denn sie wird gesicherte Fahrradabstellplätze in den Bahnhöfen in Muret und Portet einrichten. Man muss auch wissen, dass die Region Midi-Pyrénées ein sehr umfassendes Bahnkonzept aufgestellt hat. Also wir unterstützen den Schienenverkehr, aber die Region investiert auch in den Schienenverkehr. Durch unsere Förderung des modalen Verkehrs hoffen wir eine modale Verlagerung vom Auto auf die Schiene zu erreichen. Die Region bewegt sich auch in diese Richtung und investiert in neue Züge und in die Wartung der Schienen. Wir verfolgen also eine globale Politik der Verkehrsverlagerung und glauben wirklich, dass der kostenlose öffentliche Personennahverkehr auf kurzen Strecken der Auslöser für einen Wechsel der Verkehrsart zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel ist.

Dies wollte ich gegenüber den Vertretern des CERTU und des GART deutlich machen.

Ein anderer Punkt, der sich ebenfalls auf die Kosten bezieht: Ich glaube, dass wir immer eine viel zu eingeschränkte Sichtweise haben. Wir schauen beim Verkehr immer nur auf die Kosten. Bei uns in Muret befindet sich der Bahnhof im Stadtzentrum, wir haben also einen Bahnhof im Stadtzentrum, die Stadt ist gewachsen, der Bahnhof ist immer noch im Zentrum und die Parksituation um den Bahnhof herum ist ein großes Problem. Wenn wir keine modale Verlagerung vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel durchführen, müssen wir in Parkplätze investieren. Eben sprach ich von einem horizontalen Parkplatz, aber was ist mit vertikalen oder unterirdischen Parkmöglichkeiten – wir wissen sehr gut, was das kosten würde. Und wenn man diese Kosten einmal den Kosten für den unentgeltlichen öffentlichen Per-

sonennahverkehr gegenüberstellt, so glaube ich, dass Letztere diese mehr als wettmachen.

Es gibt dann noch Kosten, die nicht bezifferbar sind. Ich spreche hier von den Umweltkosten und den sozialen Kosten, und hier sind tatsächlich neue Verhaltensweisen zu beobachten.

Das alles ist doch in einem globalen Zusammenhang zu sehen. Und es gibt nicht nur den öffentlichen Nahverkehr, bei jedem neuen Projekt sind auch Fahrradwege, Fußgängerwege... vorgesehen – kurz gesagt, wir suchen nach globalen Lösungen.

Aber Auslöser für das Vorhaben, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, kann die Tatsache sein, dass dies kostenlos ist. Das gilt insbesondere für Jugendliche. Und ich komme noch einmal darauf zurück, was sie sagten: Ich glaube, dass wir neue Verhaltensweisen bei unseren Jugendlichen generieren, und dies ist eine Investition, die sich langfristig auszahlt.

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

Was war für Sie wichtiger: die Unentgeltlichkeit oder die Qualität des Angebots?

ADELINE ROUCHON

Beides gehört zusammen, das eine wollten wir nicht ohne das andere verwirklichen. Für uns ist der Ausbau des Netzes, in Anbetracht dessen, dass man eine Strecke von etwa 2 km zum Bahnhof zurücklegen muss – das erschien uns problematisch, die Leute für 2 km zahlen zu lassen! Wir schaffen allerdings ganz neue Betriebsarten.

Also, das gehört zusammen, denn wenn das Angebot nicht zufriedenstellend ist, erreichen wir auch keine Veränderungen. Eben deswegen haben wir ein dreigliedriges Netz geschaffen. Es erscheint von außen betrachtet etwas kompliziert, aber die Leute haben es sich sehr gut zu eigen gemacht. Je nach Tageszeit und Zielort ist das entsprechende Personenbeförderungsangebot zu wählen. Die kostenlose Personenbeförderung auf Anfrage auf festgelegten Strecken (TAD zonal) ist für den Pendlerverkehr überhaupt nicht geeignet, für den Pendlerverkehr geeignet ist die regelmäßig verkehrende Linie, aber sie sind nicht alle gleichzeitig in Betrieb, weil es nicht zur selben Zeit denselben Bedarf gibt. Die Kosten für das derzeitige Personenbeförderungsnetz liegen bei 1,6 Millionen Euro und die Nahverkehrsabgabe der Communauté d'agglomération liegt bei etwa 5 Millionen Euro.

Wir sind eine Communauté d'agglomération mit unter 100.000 Einwohnern, d.h. wenn wir die Nahverkehrsabgabe einziehen würden, dann wären das 3 Millionen, aber diese 3 Millionen wären auch für die Toulouser Linien von Tisseo bestimmt, die vorher bereits in einem Teil der Communauté d'agglomération verkehrten, d.h. das alles ist etwas kompliziert. Wenn wir zugleich zahlen wollten, was Toulouse vorher bereits in der Communauté d'agglomération übernommen hatte und was wir hier in der Communauté d'agglomération aufgebaut haben, dann hätten wir ein jährliches Defizit von 2 Millionen, wenn wir die Nahverkehrsabgabe selbst einziehen würden. Aber da Tisseo viel größer ist als wir, ziehen sie die Abgabe ein, die dann auch viel höher ist.

So funktioniert das Ganze in etwa.

DENIS BARRERE

Lassen Sie mich noch eine abschließende Bemerkung zum Problem der Finanzierung der Verkehrsausrüstung und der Infrastruktur machen. Der Ballungsraum Toulouse ist demographisch gesehen einer der dynamischsten Ballungsräume Frankreichs mit einem Zuwachs von 15.000 bzw. 16.000 Einwohnern pro Jahr. Das heißt, jeden Monat fahren 1000 neu angemeldete Autos auf der Umgehungsstraße von Toulouse, und es kommt ein Punkt, an dem sich die Frage nach den Kosten der Infrastrukturmaßnahmen stellt. Verkehr ist teuer, aber man muss den Menschen, die nach Toulouse ziehen, auch morgen noch ermöglichen, sich fortbewegen zu können, um zur Schule, zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten zu gelangen.

Es gibt nur eine Möglichkeit: Entweder steckt man das Geld in die Ausrüstung für den öffentlichen Nahverkehr und versucht, die Lebensweisen und den Lebensraum der Menschen, der auch lebenswert bleiben sollen, in einem Gleichgewicht zu halten. Oder man wird im Ballungsraum Toulouse erleben – und diese Frage wurde aufgeworfen –, wie der Verkehr auf der Umgehungsstraße sich verdoppelt. Das bedeutet: mehr Autos, die Entstehung städtischer Barrieren, städtische Zersiedelung jenseits der Umgehungsstraßen! Das ist eine wahrhaft gesellschaftspolitische Entscheidung!

Wenn man sich dann nachher fragt, wer was finanzieren soll... in der Region Midi-Pyrénées stellt sich die Frage nach der Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke... Man fordert die Gebietskörperschaften auf, einen Beitrag zur Finanzierung der großen Fernverkehrsverbindungen zu leisten, aber dies liegt nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich. Also ja, sie müssen finanziert werden, man muss große Summen dafür aufbringen, aber die Gebietskörperschaften haben hinterher weniger Geld zur Finanzierung dessen zur Verfügung, was in ihren eigenen Zuständigkeitsbereich fällt.

Ich gebe das Wort weiter.

GRÉGOIRE BOYER

Die Tischumfrage zum Thema kostenloser öffentlicher Personennahverkehr ergibt offensichtlich, dass dies in allen Netzen funktioniert.

Es ist allerdings die Größe des Ballungsraums, die von Bedeutung ist... außer in Aubagne, denn Sie sind in der Tat größer als wir. Aber für eine Stadt wie Castres – ganz zu schweigen von Mazamet – mit 45.000 Einwohnern ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes nicht so einfach, weil wir ja auch keine Probleme mit Staus auf den Straßen haben... in Castres sprechen wir schon von Stau, wenn drei Autos vor einer Ampel stehen...

Wenn man keine Parkprobleme hat, wenn man Betreiber des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist, dann ist der Kampf gegen das Auto so, als würden man mit einer Eisenkugel am Bein schwimmen wollen... Ich kann das öffentliche Nahverkehrsnetz nicht ausbauen, um der Benutzung des Autos entgegenzuwirken, wenn die Menschen das Auto nehmen können und in 5 Minuten die Stadt durchquert haben – sie haben keine Einschränkungen dadurch. Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr war für unsere Gemeinde deshalb eine maßgeschneiderte Lösung. Gilt dies auch für große Gemeinden? Wir sprachen eben von Toulouse, wir sprachen von der Pariser Region. Ich bin nicht sicher, ob dies dort auch der richtige Ansatz für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wäre – einmal abgesehen von den ökologischen und sozialen Aspekten –, aber ich glaube, man muss für jede Gemeinde entsprechend ihrer Größe eine geeignete Lösung finden.

« Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr war für unsere Gemeinde deshalb eine maßgeschneiderte Lösung. Gilt dies auch für große Gemeinden? Wir sprachen eben von Toulouse, wir sprachen von der Pariser Region. Ich bin nicht sicher, ob dies dort auch der richtige Ansatz für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wäre – einmal abgesehen von den ökologischen und sozialen Aspekten –, aber ich glaube, man muss für jede Gemeinde entsprechend ihrer Größe eine geeignete Lösung finden. »

Grégoire Boyer



Elemente der Werbekampagne für den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr in Aubagne

NATHALIE CASTAN

Ich würde gerne noch etwas hinzufügen, das in dieselbe Richtung geht. In Aubagne haben wir ein etwas größeres Nahverkehrsnetz, ich glaube, wir haben das größte Nahverkehrsnetz der hier vertretenen Gemeindeverbände mit einem Angebot, das insgesamt recht gut ist, d.h. auf unserer Hauptlinie mit einer Taktfrequenz von 15 Minuten und auf den Linien in die Stadtrandgebiete mit einer Taktfrequenz von 20 bis 30 Minuten. Wir haben zwar nicht den 5-Minuten-Takt der großen Städte, aber unsere Taktabstände sind eigentlich recht annehmbar.

Sie können der Studie entnehmen, was wir gemacht haben. Wir haben uns gefragt, welche Art der Personenbeförderung nützlich ist, denn man könnte sich die Frage stellen, ob man einen kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr für Fahrgäste anbieten sollte, die ihrer Freizeitbeschäftigung nachgehen oder zum Einkaufen fahren möchten.

Oftmals macht man eine Unterscheidung zwischen nützlicher und unnützer Personenbeförderung, aber dies ist einfach nur eine Frage der Bezeichnung... Was versteht man unter nützlich? Jedenfalls steht die Frage der Personenbeförderung vom Wohnort zum Arbeitsplatz oftmals im Mittelpunkt, weil es zu den Hauptverkehrszeiten zu großen Problemen kommt.

Durch die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs haben wir eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Arbeitnehmern für uns gewinnen können – ich habe die Zahlen nicht mehr im Kopf; Sie werden den Bericht erhalten und können dann ganz genau nachsehen – und dies ohne das Angebot zu ändern. Sie stellten uns folgende Frage: Sie haben den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt, haben Sie dann auch das Angebot erweitert? Was hat für die Arbeitnehmer den Ausschlag gegeben? Wenn Sie mit den Arbeitnehmern sprechen, werden diese Ihnen nämlich sagen,

dass der Ticketpreis sie nicht davon abhält, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Wenn man sich umschaute, stellt man fest, dass die entgeltpflichtigen Verkehrsnetze trotz allem sehr viel kostengünstiger als die Benutzung des Autos sind, das ist offensichtlich, und da fällt die Rechnung eigentlich nicht schwer. Was hat unsere Arbeitnehmer, die sich gestern schon ein Busticket leisten konnten, dazu bewogen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, seitdem wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben?

Ich glaube, es gibt einen großen Marketingeffekt. Das heißt, wie bringt man die Menschen dazu, ihr Verhalten zu ändern? Wie bringt man sie dazu, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen? Sie sagten auch, dass die Menschen in Ihrer Region mit dem Auto geboren werden. Sie haben noch nie einen Fuß in ein öffentliches Verkehrsmittel gesetzt oder auch in einen Schulbus, und ich meine jetzt die Schüler, die in wirklich weit entfernten Dörfern wohnen. Von einem Tag auf den anderen sagt man ihnen dann, aus Gründen des Umweltschutzes sollten sie aufhören, mit dem Auto zu fahren, sondern lieber den Bus nehmen.

Man muss das Verhalten der Menschen revolutionieren. Und das ist in der Tat nicht dasselbe wie in Paris, Lyon oder Marseille, wo die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Alltag gehört.

Da die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos sind, testen die Leute sie. Ich pflege spaßeshalber gerne zu sagen: „Es testen, bedeutet es anzunehmen“... Nur die Leute erst einmal dazu zu bewegen, in einen Bus zu steigen, ist nicht so einfach. In Aubagne, so scheint uns, hat die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs dies ermöglicht.



MAGALI GIOVANNANGELI

Ich würde an dieser Stelle gerne etwas sagen, weil sich aus all dem, was bisher zur Sprache kam, eine politische Frage ergibt. Daniel meinte, dass die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs uns zu weiter reichenden Fragen geführt hat, die politische Entscheidungen, politischen Willen und gesellschaftspolitische Entscheidungen betreffen.

Was für mich interessant zu beobachten ist, ist die Tatsache, dass es Erstaunen hervorruft. Die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs erstaunt die Menschen, die recht skeptisch sind, ob dieses Vorhaben überhaupt durchführbar ist.

Ich erzählte eben, dass wir, als wir mit diesem Vorhaben begonnen haben, mit Leuten zu tun hatten, die Dinge sagten... noch schlimmer als die Kritiker des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs, die sagten: „Da das kostenlos ist, werden sie alles niedermachen, alle Bewohner der Viertel im Norden von Marseille werden hier bei uns aufkreuzen“... immer dieselben Unterstellungen, man hat immerzu Angst vor den Armen... das lassen wir jetzt einmal beiseite. Wir haben es allerdings geschafft, die Menschen in Erstaunen zu versetzen, die sich legitimerweise natürlich einige Fragen gestellt haben. Anschließend muss dieses Vorhaben dann auch in die Tat umgesetzt werden, was uns wieder zu anderen Dingen führt. Man kann sich zunächst einmal sagen, dass man manchmal zuerst einen politischen Willen zum Ausdruck bringt und erst später nach Mitteln sucht, um diesen auch umzusetzen, d.h. man eröffnet Möglichkeiten und dies ist in der Politik über Verkehrsfragen hinaus von grundlegender Bedeutung in einer Zeit, da es in Frankreich und in ganz Europa an Hoffnung und Alternativen fehlt. Es scheint mir, dass diese Frage von ganz wesentlicher Bedeutung ist. Und Möglichkeiten eröffnen, das heißt nicht fertige Lösungen präsentieren. Ich weiß nicht, ob die Festlegung eines Streckenbereichs für den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr überall möglich ist. Ich weiß nicht, ob auf nationaler Ebene Überlegungen dahin gehend angestellt werden, dass überall ein einheitliches System eingeführt werden soll – es gibt viele Fragen...

Dieser politische Wille, Möglichkeiten zu eröffnen, und sich dann zu sagen, dass man von dem Moment an, an dem man diese Entscheidung trifft, es Menschen ermöglicht, den Bus zu nehmen. Hinzu kommen noch Umweltaspekte und die Frage nach dem Kaufkraftzugewinn, den wir noch nicht erwogen haben, aber auch hier haben wir unsere Erfahrungswerte. Es gibt Jugendliche, die am ersten Jahrestag der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs zu uns kamen und sagten: „Sie haben uns neue Rechte gegeben“. Da sagt man sich, dass in einer Gesellschaft, in der nie zusätzliche Rechte erteilt werden, sondern vielmehr ein Recht nach dem anderen abgeschafft wird... Wenn es da Jugendliche gibt, die Ihnen so etwas sagen, dann lässt Sie das sehr stark darüber nachdenken, was eigentlich eine auf einem Rechtsstaat gründende Gesellschaft ausmacht. Wir wollen damit nicht sagen, dass die Unentgeltlichkeit überall

und auf allen Ebenen eingeführt werden soll, aber wir müssen uns Gedanken über unsere Rechte machen, wie können wir sie geltend machen, welche Mittel müssen dazu eingesetzt werden, denn es gibt gewisse Grundrechte, über die man nachdenkt, wenn man von Unentgeltlichkeit und dem gleichberechtigten Zugang zu Rechten spricht.

Sie sprachen eben von Kultur. Was ist heutzutage die Voraussetzung für menschlichen, technischen, sozialen und kulturellen Fortschritt? Die Gesellschaft muss eine Antwort darauf geben... und ich bin der Auffassung, dass die Unentgeltlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr eine solche Voraussetzung ist. Worauf beruht eine politische Entscheidung? Was tun wir, um diese auch durchzusetzen? Hinterher müssen die Mittel gefunden werden, um sie auch zu verwirklichen. Dies führt dazu, dass man die getroffenen Entscheidungen mit anderen Augen sieht und dass man die Kostenfrage und deren Lösung mit anderen Augen sieht. Man sieht die Fragen nach der Solidarität und den kolossalen Kosten mit anderen Augen – all das, was man in eine Gesellschaft hineingibt und wofür...

Das ist die Frage, die Daniel vorhin stellte, und die Frage auf diese Art zu stellen, ist unsere Art darauf zu antworten. Ich finde, unsere Gesellschaft muss wachgerüttelt werden. Ob die Nutzung der Busse und der öffentlichen Verkehrsmittel nun nützlich oder unnützlich ist, jemand hat mal gesagt: „Der Unterschied zwischen nützlich und unnützlich ist so fein wie ein Atemzug.“ Und ich würde mir wünschen, dass ein frischer Wind Einzug hält, denn es ist dieser Nutzungsmix, der dem ganzen einen Sinn gibt und der fast überall die Gesellschaft prägt – ich glaube, dass dies eine interessante Frage ist, die nicht nur in unserem Land oder unserer Region gestellt wird, sie wird in allen Gesellschaften gestellt, diese Frage.

Wenn man sich in Bolivien die Frage nach der Unentgeltlichkeit des Wassers stellt, weil man ohne Wasser nicht leben kann, dann sieht man die politischen Entscheidungen mit anderen Augen... Ich hatte Lust, Ihnen dies zu sagen, weil dies alle Antworten ein bisschen ins Wanken bringt, die aus einer rein sachverständigen Sicht gegeben werden und die natürlich auch von grundlegender Bedeutung sind.

Aber Gutachten, die Technik, wirtschaftliche und finanzielle Fragen – all dies kann auch aus einem anderen Blickwinkel betrachtet werden. Das ist das, was mich als lokale Mandatsträgerin interessiert.

MARIE GEOFFROY

Ich würde ganz gerne kurz der Vertreterin des CERTU in Bezug auf die Frage nach dem Sinn und Zweck des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs antworten. Als die lokalen Mandatsträger begonnen haben, sich die Frage zu stellen, ob sie die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr übernehmen sollten, hatten sie dabei ein globales Ziel vor Augen, nämlich eine Verkehrspolitik zu betreiben, die den Einwohnern eine Alternative zum Auto bietet, und dies in ihrem direkten Lebensumfeld und nicht nur im Zentrum der Communauté de communes, die wie ich eben erklärt habe, ein Stadtrandgebiet mit sehr enger Verbindung zum Ballungsraum Nancy ist.

Wenn man einmal in die Vergangenheit schaut, so verkehrt bereits seit etwa 30 Jahren eine Vorstadtbushlinie zwischen der Innenstadt von Nancy und der Communauté de communes Moselle et Madon. Sie wird heute vom Verkehrsverbund betrieben, dem die Communauté de communes Moselle et Madon nicht angehört, weil es kein Finanzabkommen zwischen ihnen gibt. Dennoch haben die lokalen Mandatsträger sich entschieden, Akteure in der globalen Verkehrspolitik zu sein, indem sie die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr übernommen und innerhalb der Communauté de communes ein öffentliches Nahverkehrsnetz geschaffen haben.

Unweigerlich stellte sich die Frage nach der Intermodalität und dem E-Ticketing. Das Nahverkehrsnetz war am Anfang entgeltpflichtig, aber sehr schnell haben wir gemerkt, dass es sich nur schwer über Wasser halten konnte, dass es existierte, ohne dass die Einwohner es wirklich kannten. Daher haben die lokalen Mandatsträger reagiert und die Strategie der Unentgeltlichkeit gewählt, damit das Nahverkehrsnetz weiter existieren konnte, damit die Einwohner es sich zu eigen machen konnten, und sie erzeugten eine Art „Elektroschock“, um die Fortbewegungsgewohnheiten der Einwohner zu ändern.

Die Partner waren skeptisch, ob das Projekt ein Erfolg würde. Obwohl sie die Einrichtung einer Personenbeförderung auf Anfrage mithilfe von Minibussen befürworteten, haben wir ein öffentliches Nahverkehrsnetz mit regelmäßig verkehrenden Bussen geschaffen.

Die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs, die Ausdruck eines starken politischen Willens ist, hat seine Nutzung explosionsartig ansteigen lassen. Heute ist er sichtbar, bekannt und anerkannt. In dieser Hinsicht ist die Unentgeltlichkeit ein Werkzeug, ein

Mittel, um die öffentlichen Verkehrsbetriebe am Leben zu erhalten, damit sie dann als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in einem größeren Rahmen wie beispielsweise dem regionalen Raumentwicklungsplan (SCOT) weiter existieren können.

Außerdem ist zur Zeit der Inbetriebnahme des öffentlichen Nahverkehrsnetzes die Frage nach einem gemeinsamen E-Ticketing sofort mit den Trägern der benachbarten öffentlichen Nahverkehrsnetze diskutiert worden. Die lokalen Mandatsträger der Communauté de communes Moselle et Madon haben es bevorzugt, in rollende Betriebsmittel zu investieren, um den Einwohnern ein Maximum an Busdiensten bieten zu können, und nicht in das E-Ticketing, dessen Kosten sich auf $\frac{1}{4}$ der Nahverkehrsabgabe belaufen hätten.

Im Hinblick auf den regionalen Raumentwicklungsplan (SCOT) bringen die unterschiedlichen Entscheidungen bezüglich der Tarifgestaltung (kostenlos oder entgeltpflichtig) sowie der Art der Betriebsführung (durch einen Konzessionsnehmer oder die öffentlichen Verkehrsbetriebe) neue Erfahrungen mit in die Diskussionen ein, die zu einem Ausbau der verkehrspolitischen Maßnahmen beitragen können, die bis dahin mehr oder weniger auf das Zentrum des Ballungsraums konzentriert waren.

Ich komme noch einmal auf die Frage nach der nachhaltigen Entwicklung zurück, die Sie eben ansprachen. Das oberste Ziel der Verkehrspolitik ist schließlich die modale Verlagerung. Insofern sollte man prüfen, in welchem Ausmaß es eine Nutzungsverlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel gibt, wenn deren Nutzung kostenlos ist. Wenn sich zeigt, dass die Fahrgastzahlen um das Doppelte oder sogar um das Dreifache steigen, wer sind dann die neuen Nutzer? Ich habe keine schlüssige Antwort darauf, denn die modale Verlagerung findet nicht unbedingt vom Auto auf den Bus statt, sondern es sind auch vormalige Fußgänger, die den Bus nehmen. Führt der kostenlose öffentliche Personennahverkehr etwa dazu, dass die Menschen mit einem motorisierten Fortbewegungsmittel „unnütze“ Fahrten auf Strecken unternehmen, die sie vorher zu Fuß zurückgelegt haben?

« Wenn sich zeigt, dass die Fahrgastzahlen um das Doppelte oder sogar um das Dreifache steigen, wer sind dann die neuen Nutzer? Ich habe keine schlüssige Antwort darauf, denn die modale Verlagerung findet nicht unbedingt vom Auto auf den Bus statt, sondern es sind auch vormalige Fußgänger, die den Bus nehmen. Führt der kostenlose öffentliche Personennahverkehr etwa dazu, dass die Menschen mit einem motorisierten Fortbewegungsmittel „unnütze“ Fahrten auf Strecken unternehmen, die sie vorher zu Fuß zurückgelegt haben? »

Marie Geoffroy

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

Die Unentgeltlichkeit zwingt Sie nun, sich über eine noch weiter gehende Frage – und zwar über die Verkehrsverlagerung – sowie über Ihre Einbindung in Ihre Region Gedanken zu machen.

MARIE GEOFFROY

Es ist nicht die Unentgeltlichkeit, die uns gezwungen hat, uns Gedanken zu machen. Wir haben uns schon lange Zeit vor Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs Gedanken über die Verkehrsverlagerung gemacht. Die Unentgeltlichkeit ist ein Mittel, um das öffentliche Nahverkehrsnetz am Leben zu erhalten. Die Frage nach der Verkehrsverlagerung stellt sich nicht auf der Ebene der Communauté de communes, sondern auf höherer Ebene und zwar auf der Ebene der Unité urbaine de Nancy²¹ und des regionalen Raumentwicklungsplans für den südlichen Teil des Departements Meurthe-et-Moselle (SCOT du sud de la Meurthe-et-Moselle). Heute ist die Existenz des T'MM-Netzes legitim – und dies zweifellos aufgrund der Unentgeltlichkeit der Personenbeförderung –, und diese Legitimität ermöglicht es dem Träger des öffentlichen Personennahverkehrs, als Akteur im Rahmen dieser globalen Politik zu fungieren.

DANIEL FONTAINE

Auf einen kleinen Tagesordnungspunkt möchte ich Sie noch aufmerksam machen. Es ist 12.30 Uhr, wir haben beschlossen, bis 13 Uhr zu diskutieren. Danach gibt es ein kleines Buffet, an dem Sie sich bitte bedienen möchten. Zwei am Tisch Anwesende würden gerne sprechen, hiermit erteilte ich Ihnen das Wort. Der Raum bebzt vor Ungeduld, einige Finger heben sich, es gibt also sicherlich Feststellungen zu treffen und Fragen zu stellen. Ich nutze die Gelegenheit, um Ihnen mitzuteilen, dass unsere Diskussionen aufgezeichnet werden und dass Sie am Ende unseres Treffens eine kurze Zusammenfassung dessen erhalten werden, was hier gesagt wurde.

Ich gebe das Wort an Sie beide weiter.

²¹ Städtische Siedlungseinheit Nancy

DIDIER HAEGELI

Es scheint mir, dass viele Gebietskörperschaften, die den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, Nahverkehrsabgaben erheben, die über den Betriebskosten ihres Verkehrsnetzes liegen. Einige sagen hier, dass die Unentgeltlichkeit immer teurer wird. Ich würde gerne wissen, welche Modalitäten Sie im Falle von Ausgleichszahlungen der Gemeinden, die Ihrer Communauté d'agglomération angehören, in den Verkehrshaushalt vorgesehen haben. Was die Investitionen betrifft, welches waren die Auswirkungen der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs auf Ihre Nahverkehrsnetze?



PIERRE MATHIEU

Natürlich muss man in der Verkehrspolitik auch andere Entscheidungen treffen – und ich spreche hier wiederum im Namen des GART –, aber um ein paar Beispiele im Hinblick auf die Fragen zu nennen, die gestellt wurden und die sich auf die Mittel beziehen, die zur Veränderung der derzeitigen Verhältnisse mobilisiert werden: Im Rahmen des Plan für den wirtschaftlichen Aufschwung, der von der Regierung aufgestellt wurde, beispielsweise war es von großer Bedeutung, dass entsprechende Maßnahmen getroffen wurden. Und was war für den öffentlichen Personenverkehr vorgesehen, sei es für die Infrastrukturen, für den Schienenverkehr oder für die Straßenbahnen... nichts! Wir mussten hart dafür kämpfen, dass die Hilfszahlungen wieder aufgenommen wurden, und ich glaube, Sie hier können mir einiges darüber berichten, denn bei der letzten Projektausschreibung wurden Ihnen Hilfszahlungen in Höhe von 11 Millionen Euro gewährt. Wir haben es also geschafft, dass die Hilfszahlungen wieder aufgenommen wurden, aber das reicht noch lange nicht aus!

Wir sind hier in einer Region, in der es viele Probleme im Hinblick auf die Infrastruktur, die Kapazitäten usw. gibt. Es stimmt schon, dass auf nationaler Ebene andere politische Entscheidungen getroffen werden müssten, damit es insbesondere dem Réseau Ferré de France (RFF)²² möglich wäre, stärker zu investieren, man müsste die Schulden des RFF tilgen... die 28 Milliarden Euro... In dieser Frage gibt es absolut übereinstimmende Meinungen, und es herrschte Einigkeit darüber, welche Entscheidungen zu treffen wären, damit man effizient vorgehen kann und mehr Mittel aus den bereits genannten Gründen aufgebracht werden können für Raumordnung, für Soziabilität, kurz gesagt... Die derzeitigen Rahmenbedingungen, die unser Land bisher bestimmt haben, müssen geändert werden. Bislang sind hauptsächlich Bemühungen im Hinblick auf den Autoverkehr, den Autobahnverkehr und die Nutzung des Autos unternommen worden.

Mir hat sehr gefallen, was Sie vorhin sagten: Man muss dies alles sehr genau und in seiner ganzen Komplexität betrachten! Es kann gemeinsame Überlegungsansätze geben, danach allerdings hat jeder Bereich seine Eigenheiten und unterscheidet sich von den anderen. Diese Fragen nach der Tarifgestaltung machen uns sehr zu schaffen – wer soll in die Pflicht genommen werden... Manchmal sind die Diskussionen etwas zu verallgemeinernd, und ich denke dabei an die einen, die über diese Fragen nachdenken, und die anderen, die sich an der öffentlichen Debatte beteiligen.

Es werden unterschiedliche Entscheidungen getroffen – ich spreche immer noch vom GART – und ohne darüber urteilen zu wollen, es gibt auch Verkehrsnetze in Frankreich, die ihre Tarife erhöhen. Es gibt Verkehrsnetze, in denen der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eingeführt worden ist und dann wieder in Frage gestellt wurde, und das waren keine kleinen Verkehrsnetze – ich denke an Straßburg, dort gab es 30.000 kostenlose personengruppenbezogene Fahrten. Es gab Probleme mit den Einnahmen, aber auch im Zusammenhang mit der

22 Staatlicher Betreiber des französischen Schienennetzes

eingeschränkten Mobilität... All dies wurde wieder revidiert, jetzt gibt es eine Diskussion. An dieser Diskussion sind auch diejenigen beteiligt, die glauben, dass man dem Fahrgast durchaus einen Nutzungsbeitrag abverlangen kann. Natürlich kann man dem Fahrgast einen Nutzungsbeitrag abverlangen. Ich spreche dabei nicht im Namen des GART, sondern als technisch Verantwortlicher, und ich nehme meine Region einmal als Beispiel. Soweit ich weiß, sind wir immer noch die Einzigen, wir haben eine Tarifgestaltung, bei der es eine einkommensbezogene und nicht personengruppenbezogene Solidarkarte, den Pass Solidaire gibt, mit der man eine Fahrpreisermäßigung von bis zu 80% erhalten kann, je nachdem welcher familiensituationsbedingten Steuerklasse man angehört, und dadurch können wir an der Armutsgrenze lebende Arbeitnehmer und als arme einzustufende Arbeiter begünstigen. Dies sind 80% und wie wir wissen, muss der Arbeitgeber 50% der Fahrtkosten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz übernehmen.

Ich bekomme viele Mitteilungen über Tarife von 1 Euro, aber wenn man sich die tatsächlichen Gegebenheiten bezüglich der Fahrten vom Wohnort zu Arbeit ansieht, dann liegen wir bei den genannten Personengruppen bereits darunter, bis zu 70 oder 80 km für einen Euro... also auf diese Diskussion will ich mich jetzt nicht einlassen...

Also in der Debatte – ich wiederhole noch einmal, was ich Ihnen vorhin sagte, denn in der Tat ist es so, dass wir innerhalb des GART diese Diskussionen vorantreiben und zwar mit allen Verantwortlichen der Gebietskörperschaften, weil wir sehr viel gemeinsam haben! Zumindest haben wir eine Sache gemeinsam: Wir möchten den öffentlichen Personennahverkehr möglichst vielen Menschen zugänglich machen und ihn noch weiter ausbauen. Letzter Punkt zu den finanziellen Aspekten: Man spricht von der Nahverkehrsabgabe – das sind Beiträge, mit denen sich die Dinge nicht so einfach voranbringen lassen und die auf Widerstand bei der Wirtschaft stoßen. In der Region Ile-de-France wird eine Diskussion geführt, wir machen Fortschritte und ich freue mich darüber, weil ich glaube, dass in dieser Frage bis heute die notwendige Unterstützung fehlte, um die Nahverkehrsabgabe tatsächlich allgemein einführen zu können und unseren Gebietskörperschaften dadurch die Einnahmen zu sichern, auf die sie jetzt verzichten müssen.

Es gibt jedoch eine wichtige Errungenschaft, eine der wenigen, durch welche die Arbeitgeber verpflichtet sind, 50% der Kosten für die Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu erstatten. Ich möchte die Diskussion nicht darauf beschränken, aber es ist nun einmal so, dass Ihnen, wenn Sie den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einführen, diese Einnahmen verloren gehen... Man kann sich sagen, dass es sich hier um Einnahmen handelt, die es tatsächlich ermöglichen würden, noch weitreichendere Maßnahmen durchzuführen, das Netz auszubauen, weitere Angebote zu entwickeln...



STÉPHANE COPPEY

—

Verkehrsbeauftragter, Regionalrat Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA)

DANIEL FONTAINE

Ich werde das Mikrophon jetzt einmal im Raum herumreichen, möchte aber vorher noch eine ganz kleine Anmerkung machen. Im Departement Bouches-du-Rhône sind sich der Arbeitgeberverband und die Handelskammer absolut einig darüber, dass sie die allgemeine Einführung der Nahverkehrsabgabe vorschlagen und über den Verkehrsverbund auch beide gemeinsam unterstützen wollen.

Man kann also davon ausgehen, dass Überlegungen zu folgenden Fragen angestellt werden: Wer bezahlt? Wozu dient die Nahverkehrsabgabe? Wie kann das Geld eingesetzt werden? Unser Antwort: In einem unserer Industriegebiete, im Industriegebiet Les Paluds, weil es dort bisher keinen öffentlichen Personenverkehr gab. Wir haben die Nahverkehrszulage erhöht, weil wir dort bald einen öffentlichen Personenverkehr mit eigener Fahrspur einrichten werden, und wir haben zwischenzeitlich neue Lösungen für die Beförderung der Arbeiter in das Industriegebiet gefunden, die vorher nicht existierten.

Also verlaufen die Treffen zwischen Arbeitgebern, Angestellten und der Politik in gewisser Weise gut, weil es zwar einerseits eine Erhöhung, andererseits aber auch neue Dienstleistungen gibt, und weil diese neuen Dienstleistungen sowohl Annehmlichkeiten mit sich bringen, als auch für einen reibungsloseren Betrieb des Unternehmens sorgen. All dies wird bei den Diskussionen mit berücksichtigt.

Sehr geehrte Damen und Herren, wer hatte die Hand gehoben? Ich möchte gerne das Wort an Sie weitergeben.

Ich heiße Stéphane Coppey und arbeite bei der Regionalverwaltung der Region PACA, in der Abteilung Verkehr und Ökomobilität. Ich danke Ihnen vielmals für Ihre Einladung zu diesem Treffen. Gleichzeitig gratuliere ich Ihnen zu der Dynamik, die Sie hier entwickeln, und auch dazu, dass Sie ein Netzwerk zu diesem Thema gründen wollen. Sie haben mich als Sachverständigen zu sich gebeten und zwar in zweierlei Hinsicht: Erst einmal als Vertreter der Region und dann auch als ehemaligen Vorsitzenden von Tisseo in Toulouse, und in dieser Funktion, wir sprachen darüber, hatte ich Gelegenheit, auch Vorsitzender des Ausschusses für Finanzen und Tarifgestaltung des GART zu sein. Ich bin zugleich gemeinsam mit Patricia Varnaison, die vor mir sitzt, stellvertretender Vorsitzender der Arbeitsgruppe 3 des französischen Verkehrsforschungsprogramms Prédit, das sich für die städtischen Gebiete interessiert. In der Tat wird auf all diesen Ebenen, einschließlich der Region, das Thema der Unentgeltlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr ständig aufs Neue zur Sprache gebracht, und mindestens zweimal im Jahr ist man gezwungen, eine Diskussion in dieser Frage zu führen, die regelmäßig wieder auf die Tagesordnung gesetzt wird.

Daher möchte ich Ihnen gerne eine Anekdote erzählen und zum heutigen Thema referieren.

Eine Anekdote, die ich heute morgen erlebt habe: Ich hatte die Wahl, entweder den Zug zu nehmen, der in der Region PACA für mich kostenlos ist, der aber während der Bauarbeiten an den Gleisen durch einen Busverkehr ersetzt wird, mit einer Anschlussverbindung mit einem Bus der Linie 1 der Communauté d'agglomération von Aubagne, der kostenlos ist, oder mich für eine direkte Verbindung mit einem Bus des Generalrates (Marseille Castellane – Aubagne Les Paluds) zu entscheiden, den ich mit großer Freude genommen habe, weil er schnell war. Ich habe dafür 3,10 Euro bezahlt – dies allerdings mit dem größten Vergnügen.

DANIEL FONTAINE

Die Region wirft mit Steinen!!!

STÉPHANE COPPEY

Das war ein Scherz... Ich hatte die Wahl zwischen einer kostenlosen Fahrt, die eineinhalb Stunden (mit umsteigen) gedauert hätte, und einer direkten Busverbindung, die in nur 20 Minuten am Ziel war – da habe ich nicht lange gezögert. Das ist gut, um zu erkennen, wie die Qualität einer Dienstleistung und der Preis zusammen hängen, und zu sehen, wie wichtig beides ist.

Zweites Beispiel: der TAD zonal. Wir haben eben darüber gesprochen, ich bin in gewisser Weise der Initiator dieses Dienstes im Ballungsraum Toulouse, und ich freue mich, dass Muret diese Idee aufgegriffen und diese Art von Dienstleistung eingeführt hat.

Zurzeit wird bei Tisseo diskutiert, ob man in diesen kleinen Shuttle-Bussen, die auf dem zweiten Toulouser Ring verkehren, ein E-Ticketing-System einführen soll. Ich persönlich sage mir, dass das Irrsinn ist, denn wenn man jetzt damit beginnt, ein E-Ticketing-System einzuführen, nur um sicher zu gehen, dass von all den Fahrgästen, die diesen Bus nehmen und von denen 90% den Shuttle-Service zu den Bahnhöfen, Metro-Stationen o.ä. nutzen, d.h. dass die restlichen 10% ihre Fahrkarte bezahlen, dann glaube ich, dass wir viel zu viel Geld dafür ausgeben werden im Vergleich zu dem, was die ganze Aktion einbringen wird.

Also dies ist eigentlich im Prinzip das, was ich ihnen heute sagen wollte: Man sollte, so glaube ich, einen Unterschied machen zwischen den Nahverkehrsnetzen und den großen strukturierenden Verkehrsnetzen. Jetzt zu dem, wovon wir heute sprechen: Ihre Nutzerbeiträge lagen im Allgemeinen unter 100.000 Euro pro Jahr (700.000 Euro im Fall von Aubagne), oder betragen sogar nur 5.000 Euro, wie wir eben gehört haben. Wenn wir von großen städtischen Verkehrsnetzen, wie dem von Toulouse oder Marseille usw. sprechen, dann belaufen sich die Nutzerbeiträge auf zweistellige Millionenbeträge pro Jahr – ich spreche hier vom regionalen Verkehrsnetz der Region PACA oder vom Verkehrsnetz von Tisseo.

Das ist eine ganz andere Größenordnung, d.h. wenn man auf 100 Millionen Euro pro Jahr verzichtet, dann muss man auch auf U-Bahn-Linien, Straßenbahnlinien und Kapazitätserhöhungen verzichten, und wenn wir unser Ziel erreichen wollen, mehr Menschen für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen, dann bedeutet das, dass wir morgen schon unsere Aufnahmekapazitäten ganz drastisch erhöhen müssen. Die TER-Linien in der Region PACA sind begrenzt. Wenn man sie ausbauen will – und dies, wie Sie wissen, vor dem Hintergrund der Diskussionen über die mögliche Finanzierung der Linie nach Valdonne –, wenn man die Linie nach Valdonne und die Linie Avignon-Carpentras oder die Wiedereröffnung der Linie Aix-Rognac zusätzlich zur Linie Cannes-Grasses sowie eine Erhöhung der Dienstleistungen überall in der Region finanzieren will, wenn man auf der Linie Aubagne-Marseille das Angebot innerhalb von zwei bis drei Jahren verdoppeln oder verdreifachen will, dann werden die Betriebskosten bis zum Jahre 2014/2015 um mindestens 30% steigen.

Wenn der Finanzausgleich der lokalen Gebietskörperschaften, den Sie genauso gut wie wir kennen, noch hinzukommt, dann wissen wir nicht mehr, wie wir das noch schaffen sollen, d.h. wir besitzen keine ausreichende steuerliche Autonomie, um diese zusätzlichen Kosten zu schultern. Also wird man sich an den Betreiber wenden und ihn auffordern, bei den Betriebskosten Einsparungen vorzunehmen und mit demselben Budget besser auszukommen, aber das wird nicht alle Kosten abdecken, die uns entstehen.

Das ist eine erste wichtige Bemerkung, dass man diese Geschäftseinnahmen und diese Eurobeträge in Bezug zu dem stellen sollte, was man damit im Hinblick auf den Ausbau des Beförderungsangebots erreichen kann. Diese Gleichung ist eine andere für die großen Verkehrsnetze als für die kleinen Nahverkehrsnetze. Was kurze Strecken betrifft, so muss man den Menschen zweifellos einen Anstoß geben, der sie dazu bewegt, die Shuttle-Verbindungen zu nutzen, die jedenfalls in gewisser Weise ein globales Verkehrsnetz mit Fahrgästen versorgen, die für dieses Netz dann ihren Beitrag zahlen.

Ich würde auch gerne die Frage nach der Gerechtigkeit aufgreifen, von der Pierre Mathieu vorhin sprach.

Heutzutage entstehen soziale Verwerfungen, die wir im alltäglichen Leben erfahren und die sich leider immer weiter verstärken. Die Tarifgestaltung im öffentlichen Personenverkehr ist eine der Möglichkeiten, um diejenigen zu bevorteilen, die weniger Mittel zur Verfügung haben als andere. Und es stimmt, dass man, wenn man den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr allgemein einführt, obwohl es bereits eine sehr gezielte soziale Tarifgestaltung in sämtlichen Verkehrsnetzen gibt, diese „soziale“ Politik, die man versucht hat, innerhalb der großen Verkehrsnetze einzuführen, damit wieder zunichte macht.

Hinzu kommt noch die Frage nach der Fahrkostenbeteiligung: Es ist uns gelungen, dass die Unternehmen 50% der Kosten für Dauerfahrkarten übernehmen. Die Unentgeltlichkeit bedeutet, dass wir auf diese 50% verzichten müssen. In diesem Zusammenhang stellt sich noch die Frage nach der Nahverkehrszulage.

Und schließlich fragen wir uns, was denn heute unsere Aufgabe ist, und wenn ich mir anschau, was wir in der Region machen, dann ist es der Versuch, den öffentlichen Personenverkehr auszubauen, unsere Verkehrsnetze kohärenter zu gestalten und ein integriertes Tarifsysteem zu schaffen, einheitliche Tickets usw. Man kann nicht jedem die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs vorschreiben, und man ist wohl oder übel gezwungen, zur Arbeit zu gehen. Wir müssen geeignete Abkommen schließen, die es uns möglich machen, eine kohärente oder gar einheitliches Tarifsysteem einzuführen, weil der Nutzer dann von einem durch das Departement betriebenen Verkehrsnetz zu einem von der Region betriebenen Verkehrsnetz wechseln kann, ohne sich Gedanken darüber machen zu müssen, wem

der Bus gehört. Und da nicht von heute auf morgen schon alle Verkehrsnetze kostenlos zu benutzen sein werden, würden möglichst wenige Verwerfungen zwischen den Gebieten es uns erlauben, in eben diesen Fragen schneller voranzukommen.

Ich möchte abschließend noch die Frage nach dem Marketing und der Werbung ansprechen, die mir sehr wichtig erscheint. Ich habe gesehen, dass dies ein Schwerpunkt Ihrer Arbeit ist, was in Ihrer Broschüre besonders deutlich wird. Als ich noch bei Tisseo war, habe ich Dänemark besucht. Die Kommunikationskampagnen für die Benutzung von Fahrrädern sind dort von enormem Ausmaß. Es gibt keine private oder öffentliche Kampagne, die das Fahrrad nicht in den Vordergrund stellt und dazu auffordert, Fahrrad zu fahren! Was Sie in Aubagne eingeführt haben und was Sie in einer ganzen Reihe anderer Verkehrsnetze eingeführt haben, ist, den Focus mittels der Werbung ganz extrem auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu richten. Und ich würde sagen, dass die Erhöhung der Fahrgastzahlen – und ich habe einmal nachgerechnet, es müssten ungefähr 1000 neue Fahrgäste sein (was noch zu überprüfen wäre?) –, dass mit Sicherheit ein großer Teil dieser 1000 neuen Fahrgäste hauptsächlich zu Ihnen gekommen ist, weil Sie bekannt gegeben haben, dass die öffentlichen Verkehrsmittel einfach zu benutzen sowie für jedermann zugänglich sind, den Bedürfnissen der Einwohner entsprechen usw.

Ich höre hier auf. Auf jeden Fall finde ich, dass die Nahverkehrsnetze – und hier sollte es keinerlei Tabus geben, wenn es um Fragen im Hinblick auf die kostenlose Personenbeförderung oder insbesondere im Hinblick auf die Kosten des E-Ticketing-Systems geht – und die großen Verkehrsnetze sich wunderbar ergänzen, wobei ich bei letzteren äußerst vorsichtig sein würde, und ich glaube, dass ich damit ganz gut die Auffassung der Institution vertrete, die mich bezahlt.

« Es gibt also diejenigen, die zu Fuß gingen, und diejenigen, die den Bus nahmen, aber in unseren Städten gibt es ja nicht nur Marathonläufer. Das bedeutet, so denke ich, dass es vor allem Menschen gab, die vorher nirgendwo hingingen oder hinfuhren. Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr hat ihnen ein Recht auf Fortbewegung gegeben. »

Antoine Di Ciaccio

Ich bin Antoine di Ciaccio, stellvertretender Vorsitzender der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile und ein Fan von Olympique Marseille! Ich bin mit den Ausführungen meines Vorredners nicht einverstanden, denn immerhin gab es in fast allen Verkehrsnetzen, in denen der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eingeführt wurde, vorher spezielle Sozialtarife. Überall hat man mit den Vorzügen des Verkehrsnetzes und den Tarifen geworben. Wir hatten in unserer Region unseren Nahverkehrsplan 2 Jahre vor Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs aufgestellt, und wir haben enorm viel Werbung dafür gemacht. Dies hatte allerdings keine großen Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen. Wenn man hingegen sieht, dass sich in allen Regionen, die den Versuch gewagt und den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, die Fahrgastzahlen verdoppelt oder verdreifacht haben, dann kann man, so glaube ich, nicht mehr einfach behaupten, dass es vorher einen Mangel an Informationen oder Werbung gab, der die Fahrgastzahlen nicht ansteigen ließ. Das ist eine Erklärung, die mich nicht zufriedenstellt. Ich bin allerdings mit Ihnen einer Meinung, wenn Sie sagen, dass die Größe eines Gebietes für die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs eine große Rolle spielt. Es gibt nicht eine Lösung, die für alle gilt. Hier in Aubagne, in der Communauté d'agglomération, ist die Anzahl der Fahrten von 1,8 Millionen auf 4,4 Millionen gestiegen. Anfangs war der Grund dafür natürlich ein ökologischer, denn in den Stadtrandgebieten von Marseille ist es nicht immer einfach, mit dem Auto voranzukommen, es gibt viele Staus, das Parken ist problematisch... und es gab auch wirtschaftliche Gründe, denn in den sozial schwachen Vierteln beispielsweise – und hier könnten wir durchaus unterschiedlicher Meinung sein – ist selbst ein Sozialtarif ein zu teurer Tarif. Zudem ist es so, dass man, wenn man in den Genuss niedrigerer Ticket-Preise kommen will, eine Abo-Karte haben muss, und dies bedeutet wiederum, dass man am Anfang des Monats eine nicht unerhebliche Summe für die Abo-Karte zahlen muss, und das ist nicht für jeden so leicht. Fragen dieser Art gibt es also. Wenn man sich allerdings ansieht, welche Ergebnisse wir hier erzielt haben, es hat eine modale Verschiebung stattgefunden, das ist sicher, aber wir wissen natürlich, dass nicht alles eine modale Verschiebung ist, sonst gäbe es keine Autos mehr auf der Straße! Das wäre natürlich toll, aber wir wissen, dass wir das noch nicht erreicht haben.

Es gibt also diejenigen, die zu Fuß gingen, und diejenigen, die den Bus nahmen, aber in unseren Städten gibt es ja nicht nur Marathonläufer. Das bedeutet, so denke ich, dass es vor allem Menschen gab, die vorher nirgendwo hingingen oder hinfuhren. Der kostenlose öffentliche Personennahverkehr hat ihnen ein Recht auf Fortbewegung gegeben. Das Recht, sich seine Region zu eigen zu machen, es gibt viele Menschen, die nirgendwo hinfuhren, weil sie es sich nicht leisten konnten, das hat mit dem Verkehrsnetz nichts zu tun, das ist auch eine finanzielle Frage. Und ich glaube, dass die Unentgeltlichkeit ihnen zu ihrem Recht verholfen hat, sich in ihrer Gegend fortzubewegen, sich dieses Gebiet zu eigen zu machen, das sie vorher nicht kannten.

Magali nannte das Beispiel der Jugendlichen. Aubagne ist die Zentrumsstadt unserer Communauté d'agglomération mit 48.000 Einwohnern und 11 Gemeinden im Umland. Natürlich kamen die Jugendlichen nach Aubagne, weil sie hier aufs Gymnasium gingen, aber was ihre Freizeitaktivitäten oder ihren Zugang zu den Geschäften der Stadt betraf, da waren sie mehr oder weniger ausgeschlossen oder zumindest gestaltete sich dies schwierig für sie. Heute befinden wir uns in einem Gebiet, das immerhin einen Durchmesser von 25 km hat. Es handelt sich also um ein weitläufiges Gebiet, und es ist wirklich dieser Aspekt des Zugangs zur Gesamtheit dieses Gebietes, der mir am wichtigsten erscheint.

Und was die notwendigen finanzielle Entscheidungen betrifft, so frage ich Sie, gehört es nicht zu den wichtigsten Aufgaben, die wir als lokale Mandatsträger haben, den Menschen zu ihrem Recht zu verhelfen, sich in der Region fortbewegen zu können? Und dies gilt, so denke ich, auch für größere Strecken.

Nehmen wir das Beispiel der Hochgeschwindigkeitsstrecke: Wir werden für 20 bis 30 Milliarden Euro eine Hochgeschwindigkeitsstrecke bauen, um zwischen Paris und Nizza 20 Minuten einzusparen. Die Einwohner von Marseille werden die Hochgeschwindigkeitsstrecke nie benutzen, um nach Nizza zu fahren (wenn wir erst noch zum Bahnhof fahren und einen Parkplatz finden müssen, haben wir schon mehr Zeit verloren, als wir durch die Fahrt einsparen würden). Das bedeutet, dass wir zweistellige Milliardenbeträge ausgeben, um neue Linien zu bauen, die nur sehr wenige Menschen nutzen werden, während dieses Geld besser genutzt werden könnte, um das TER-System in der Region PACA zu verbessern. Das TER-Netz – ich weiß nicht, wie es anderswo aussieht, aber unser Schienennahverkehrsnetz ist eine Katastrophe! Es stammt noch vom Anfang des letzten Jahrhunderts! Das ist unglaublich! Diese Summen sollten besser in andere Netze investiert werden, und gleichzeitig sollten die Gebietskörperschaften, die diese Netze betreiben, entlastet werden – dann stellt sich noch die Frage, ob man nicht eine kostenlose Nutzung einführen sollte. Mir scheint, dass die kostenlose Nutzung nicht unmöglich wäre und dass man sich die Frage nur richtig stellen muss, ob es nicht unsere vorrangige Aufgabe ist, den Menschen zu ihrem Recht auf Fortbewegung zu verhelfen.

Ich werde Ihnen eine Anekdote erzählen. Ich arbeite als Lehrer in den Vierteln im Norden von Marseille, ich bin Lehrer für das Fach SVT²³ und mache daher gelegentlich Ausflüge mit den Schülern. Die Hälfte von ihnen kennt die Innenstadt von Marseille nicht... Ich bitte den Busfahrer dann, durch die Innenstadt zu fahren, damit sie sich ein bisschen umsehen können. Warum fahren sie nie dorthin? Weil sie kein Geld haben, um die Viertel im Norden von Marseille zu verlassen und in die Innenstadt zu fahren. Also entweder sagt man sich, man gibt den finanziellen Aspekten den Vorrang, und man sagt sich, dass man das nicht kann, oder man sagt sich, dass es Rechte gibt, die es einzufordern gilt. In diesem Fall stellt man sich vielleicht erst hinterher die finanziellen Fragen und zwar in einem richtigen Sinne.

23 Science de la vie et de la terre (Mischung aus Biologie und Geowissenschaften)

DANIEL FONTAINE

Es ist 12.59 Uhr, ich mache Ihnen ein paar Vorschläge: Herr Pluviaud hat um das Wort gebeten, Frau Varnaison-Revolle auch. Ich schlage Ihnen vor, dass wir unsere Diskussionen während des Mittagessens fortsetzen, aber zunächst erteile ich Herrn Pluviaud das Wort und anschließend Frau Varnaison-Revolle. Danach führen wir die Gespräche während des Essens fort, und wenn wir zurückkommen, wollen wir darüber diskutieren, ob es sinnvoll ist, ein Netzwerk der Städte zu schaffen, die den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben.

Man kann feststellen, dass die Unentgeltlichkeit anscheinend die Menschen anspricht. Solange ich das Mikrofon habe, werde ich das ausnutzen. Mein Freund Antoine di Ciaccio sprach von Jugendlichen, die den alten Hafen von Marseille nicht kennen. Was mich am meisten erstaunt ist, dass drei Jahre nach Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs immer noch Jugendliche in Aubagne zu mir kommen und sagen: „Danke, Herr Bürgermeister, dass Sie den kostenlosen Busverkehr eingeführt haben!“ und das passiert andauernd, dass Jugendliche, die normalerweise mehr oder weniger von der Gesellschaft ausgeschlossen sind, zu mir kommen, um mir zu danken, weil die lokalen Mandatsträger es ihnen ermöglicht haben, dass sie als vollwertige Mitglieder der Gesellschaft betrachtet werden und dass sie ihren Platz in den öffentlichen Verkehrsmitteln einnehmen können, die sie früher als Schwarzfahrer benutzt haben, Jugendliche, die heute nicht mehr schwarz fahren müssen und die dank der öffentlichen Verkehrsmittel in die Gesellschaft aufgenommen sind. Das ist etwas, dessen Wert man gar nicht messen kann – und dies aus gutem Grund. Mir scheint fasst, als wäre es einen Versuch wert.

Herr Pluviaud, Sie sind jetzt dran, danach gehen wir einen Happen essen und nehmen uns eine halbe Stunde Zeit zu diskutieren.



PAUL PLUVIAUD

Nur ganz kurz: Herr Di Ciaccio hat die Schwierigkeit angesprochen, eine gewisse Anzahl von Autos von den Straßen fernzuhalten und die Leute dazu zu bewegen, stattdessen die kostenlosen öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Der Vorsitzende unserer Communauté d'agglomération ist Autohändler in Châteauroux, und es war ganz und gar nicht seine Absicht, dazu beizutragen, dass der Autoverkehr abnimmt! Die Communauté d'agglomération umfasst 46.000 Hektar. Wir haben von der A20 her drei mautfreie Autobahnzufahrten und -abfahrten. Wir haben eine Umgehungsstraße im Westen und ein hervorragendes Straßennetz, also bei uns rollt der Autoverkehr wie in den vergangenen Jahren auch. Das ist doch zumindest eine Nachricht, wir haben nicht weniger Autos, aber der Vorsitzende möchte, dass unsere Communauté d'agglomération in Bewegung kommt.

Das ist die Antwort auf das, was Sie sagten, Madame. Ich hatte von Anfang an den Begriff „Wagnis“ im Kopf, denn für mich als lokalen Mandatsträger, der in dieser Frage zuständig ist, war es eine Herausforderung, aber Sie haben Recht, wenn Sie sagen, dass man den Menschen damit die Möglichkeit gibt, sich einfacher fortzubewegen, und Sie sprachen von Kommunikation, d.h. die Menschen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, können miteinander kommunizieren, und ich glaube, das ist schon toll, denn ganz gleich welches die politischen Optionen sind, die Großzügigkeit hat niemand für sich gepachtet. Wenn ein lokaler Mandatsträger eine gute Idee hat, dann kann sie sehr gut sein, ganz gleich welche politische Grundhaltung dahinter steht.

Ich wollte aber auch noch sagen, dass ich recht zufrieden mit den Äußerungen des Vertreters des GART heute bin, denn 2001 klang das noch ganz anders, man spürte eine gewisse Zurückhaltung... Ich will damit nicht sagen, dass es Sie schockierte, aber es machte Sie betroffen. Also, den Vorschlag, den Sie gemacht haben, kann ich nur voll und ganz unterstützen. Die Diskussion muss auf eine breitere Grundlage gestellt und von uns übernommen werden, denn am Anfang gab es noch nicht so viele kostenlose öffentliche Nahverkehrsnetze, aber heute stellen wir fest, dass es im ganzen Land immer mehr werden.

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

Ich würde gerne noch einmal auf die Tatsache zurückkommen, dass den Jugendlichen und anderen Menschen die Möglichkeit gegeben wird, aus ihren Problemvierteln einmal herauszukommen. Es gibt Studien, die gezeigt haben, dass die Erziehung auch eine wichtige Rolle spielt und dass es auch Menschen gibt, die gar nicht auf die Idee kommen, ihr Viertel einmal zu verlassen. Das ist nicht nur eine Frage des Einkommens, auch wenn ich gut verstehe, dass dies ein wichtiger Aspekt sein kann. Und ich wollte Ihnen auch sagen, dass ich alles sehr interessant fand, was zum Thema soziale Rechte gesagt wurde, und dass wir, der CERTU, am 13. Dezember dieses Jahres im Rahmen des Paktes zur ökologischen Solidarität einen Tag rund um das Thema Sozialtarife veranstalten, d.h. wir werden auch über die Fragen nach den sozialen Rechten, der mangelnden Inanspruchnahme dieser Rechte, diskutieren, und wir würden uns wünschen, dass ein Vertreter ihrer Verkehrsnetze dort anwesend wäre, um über die Erfahrungen mit dem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr im Hinblick auf sozialen Fragen zu sprechen.

DANIEL FONTAINE

Vielen Dank, das Essen ist serviert.

PAUSE



JEAN-CLAUDE PEPE

–

Mitglied des Entwicklungsrats

Guten Tag, ich gehöre dem Entwicklungsrat der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile an, d.h. einer Institution, in der die Zivilgesellschaft dieser Region vertreten ist.

Ich möchte eigentlich nur einen Punkt hervorheben. Ich habe den Eindruck, dass wir in der heutigen Diskussionsrunde nicht in ausreichendem Maße über die induzierten Effekte der Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs gesprochen haben, vielmehr stand der finanzielle Aspekt im Mittelpunkt. Die induzierten Effekte, d.h. die Auswirkungen auf die Gesundheit und auf die Umwelt im Allgemeinen, die Reduzierung der Umweltverschmutzung, die natürlich auch mit dem öffentlichen Personenverkehr in Zusammenhang steht. Das ist zwar schwer zu messen, aber ich glaube, dass man dies auch nicht unter den Teppich kehren sollte. Dies ist ein Punkt, den ich hervorheben wollte.

DANIEL FONTAINE

Als ich sagte, wir antworten nicht, war das auch so gemeint, ich danke Ihnen.

DANIEL FONTAINE

Meine Damen und Herren, wir erleben wirklich außergewöhnliche Augenblicke, und ich spreche hier für die Vertreter aus unserer Communauté d'agglomération: Ich weiß nicht, ob es Ihnen aufgefallen ist, aber wir machen pünktlich weiter. Ich weiß nicht, wie das bei Ihnen üblich ist, aber in unserer Region planen wir immer eine kleine Verspätung von einer Viertelstunde ein, und das ist dann Pech für den, der pünktlich kommt.

Also wir hatten zuletzt Überlegungen über die Einrichtung eines Netzwerks der Träger des öffentlichen Personennahverkehrs gesprochen, die sich im Rahmen ihrer Verkehrspolitik für die kostenlose Nutzung ihrer Busse entschieden haben.

Vorher könnten wir vielleicht unserem erfahrenen und sachkundigen Publikum einige Minuten gewähren, um sich in kurzen Worten zum Thema zu äußern. Sie können gerne in einigen kurzen Sätzen Anmerkungen zu unserem heutigen Treffen und zu möglichen Fragen machen, die Sie sich vielleicht im Verlaufe der heute Morgen geführten Diskussionen gestellt haben, aber bitte erwarten Sie nicht unbedingt eine Antwort, denn wie es nun mal ist, gibt es auf jede Frage eine Antwort, und das lässt uns dann zu weit vom Thema abschweifen, und wir wollen doch, dass heute alle zur gleichen Zeit nach Hause gehen können. Wir hatten gesagt, dass wir um 15.30 Uhr das Fazit aus unserem heutigen Treffen ziehen wollen, vielleicht mit einem kurzen Pressebriefing. Wir beenden unser Treffen also um 15.30 Uhr.

Ich schlage also vor, dass diejenigen, die etwas zu sagen haben, dies jetzt tun. Es gibt allerdings nicht unbedingt eine Antwort, aber Ihre Anmerkungen können als Grundlage für Überlegungen in unserem Nutzerschuss oder im Entwicklungsrat dienen.

François Fiore

Mitglied des Entwicklungsrats



FRANÇOIS FIORE

Mitglied des Entwicklungsrats

Ich bin François Fiore vom Entwicklungsrat der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, und ich bin ganz besonders interessiert an dem Erfahrungsaustausch von heute Morgen, insbesondere im Hinblick auf eine Kräftebündelung. Ich habe eine Frage, die ich insbesondere den Vertretern von Compiègne stellen möchte. Heute Morgen haben wir das so verstanden, dass Sie von Montag bis Samstag einen kostenlosen Busverkehr anbieten. Warum muss man für den Bus sonntags bezahlen? Welches sind die Gründe? Das ist eine erste Frage.

Ferner haben Sie, Madame, gesagt, und dies ist von fast allen Rednern bekräftigt worden, dass, sobald man die Unentgeltlichkeit einmal eingeführt hat, es schwierig ist, dies wieder rückgängig zu machen. Ist das im Allgemeinen so, weil dies das Verhalten der Nutzer und der Regionen verändert? Sie haben zu Recht auf die Reform der Gebietskörperschaften verwiesen sowie auf die Tatsache, dass manche in größere Gemeindeverbände eingebunden werden, die weitreichendere Befugnisse besitzen, und selbst dann die Zuständigkeit für Verkehrsangelegenheiten verlieren.

Der dritte Punkt, auf den ich zurückkommen wollte, ist der, den der Herr vorhin angesprochen hat, nämlich die Beförderung von Menschen aus äußerst bescheidenen Verhältnissen. Er sprach von dem, was wir Vorstädte nennen. Da ich als Staatsbediensteter in diesen Vierteln tätig war, weiß ich wovon ich rede. In der Tat hat die Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs zu einer besseren Anbindung dieser Viertel beigetragen, und sie hat es allen Bevölkerungsschichten in diesen Vierteln ermöglicht, über die Grenzen ihres Viertels hinauszusehen.

Der Herr Bürgermeister hat noch einmal unterstrichen, dass dies wichtige Begriffe sind: Freiheit, Gleichheit, Unentgeltlichkeit. In der Tat ist es so: Wenn man die Unentgeltlichkeit einführt, dann glauben die Menschen, dass dies dazu dient, um Ungleichheiten auszugleichen. Vielleicht gibt es ein Problem hinsichtlich des finanziellen Gleichgewichts, und dann ist es Aufgabe der Politiker, sich darum zu kümmern, aber wir müssen trotzdem die einmal eingeschlagene Richtung beibehalten.

Wir veranstalten regelmäßig Treffen zwecks eines Erfahrungsaustauschs mit unseren Partnern, den Entwicklungsräten der Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, der Communauté urbaine Marseille Provence Métropole und der Communauté d'agglomération Salon Ouest Etang de Berre zum Thema Unentgeltlichkeit. Das ist ein Gebiet mit insgesamt 1,8 Millionen Einwohnern. Wir haben im übrigen am 5. März dieses Jahres ein Forum veranstaltet, auf dem wir mit Hilfe unserer Arbeitsgruppe die Probleme aufgezeigt haben, die es im Zusammenhang mit der Fahrgastbeförderung gibt. Ich werde jetzt allerdings nicht darauf eingehen, was dort gesagt wurde.

Wir haben auf der Einführung öffentlicher Verkehrsmittel mit eigener Fahrspur bestanden und haben somit bereits eine Reihe von Vorhaben verwirklicht – hierauf wollten wir Sie lediglich aufmerksam machen. Wir haben uns zugleich mit dem Generalrat, dem Regionalrat und dem Verkehrsverbund getroffen, haben uns mit ihnen ausgetauscht, und sie sagten uns, dass insbesondere unser Beitrag als Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile es ihnen – und mit ihnen meine ich die Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, die Communauté urbaine Marseille Provence Métropole und die Communauté d'agglomération Salon Ouest Etang de Berre – ermöglichen wird, die Preise zu senken und zwar unabhängig vom Verbundfahrtschein, der es ermöglicht, das gesamte Gebiet mit demselben Fahrschein von Ost nach West zu durchqueren.

Und schließlich – und hiermit komme ich zum Ende meiner Ausführungen – haben wir im Verlaufe eben dieses Forums die Idee eingebracht, dass es anstelle der derzeit 10 einen einzigen Träger des öffentlichen Personennahverkehrs geben sollte, durch den wir dann vollkommen reibungslos das gesamte Verkehrsnetz verwalten könnten. Wir wissen sehr wohl, dass dies ein Problem sein wird. Die 10 Verkehrsbetriebe haben bereits zahlreiche Gespräche geführt. Wir müssen den eingeschlagenen Weg weiter verfolgen, denn die Vorteile liegen auf der Hand: ein um ein Mehrfaches erhöhtes Dienstleistungsangebot, eine verbesserte Qualität der Dienstleistungen und eine verbesserte Koordinierung im Hinblick auf die großen Verkehrsadern, die Knotenpunkte und die Überlandfahrten zwischen den Regionen.

DANIEL FONTAINE

Ich wäre dankbar für die Antwort auf die Frage, warum der Bus am Sonntag nicht kostenlos ist. Ich schlage Ihnen 30 Sekunden vor, um die Frage im Anschluss zu beantworten.

JACQUES MIRA

Fahrgastausschuss, Einwohner von Aubagne

Guten Tag, mein Name ist Jacques Mira, ich bin Mitglied des Fahrgastausschusses von Aubagne. Ich wollte lediglich eine rein subjektive Anmerkung machen. Ich benutze die öffentlichen Verkehrsmittel in Aubagne seit 2003, und ich persönlich habe das Gefühl, dass dort seit der Einführung des kostenlosen Busverkehrs eine andere Atmosphäre herrscht. Ich habe den Eindruck, dass die Menschen seit der Einführung des kostenlosen Busverkehrs ruhiger sind und höflich miteinander umgehen. Man kann es sehen, wie man will, aber meine Erklärung dafür ist, dass es vorher in den Bussen junge oder weniger junge Leute gab, die schwarz fuhren und die sich dabei nicht wohl fühlten, und weil sie sich nicht wohl fühlten, fühlten sich auch die Menschen um sie herum nicht wohl.

« Ich habe zwei Heranwachsende, die regelmäßig den Bus nehmen, und es ist wahr, dass sie jetzt eine Bewegungsfreiheit haben, die sie vorher nicht hatten! »

Barbara Debraye

BARBARA DEBRAYE

Fahrgastausschuss, Einwohnerin von Aubagne

Auch ich bin Mitglied des Fahrgastausschusses für den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Aubagne und der Communauté d'agglomération. Ich möchte etwas Persönliches anmerken und Ihnen einige Fragen stellen. Also, es ist in der Tat so, Herr Fontaine, dass ich vorher zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren bin. Jetzt gehe ich weniger zu Fuß, das stimmt wohl. Ich benutze viel häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel, meine Kinder auch. Ich habe zwei Jugendliche, die regelmäßig den Bus nehmen, und es ist wahr, dass sie jetzt eine Bewegungsfreiheit haben, die sie vorher nicht hatten. Sie sagen sich: „Wir könnten ins Schwimmbad gehen oder die Freundin besuchen, die am anderen Ende der Stadt wohnt, denn wir können mit dem Bus hinfahren...“ Ob es sich nun um meine Töchter oder ihre Freundinnen handelt, sie können ganz spontan entscheiden, irgendwo hinzufahren, weil sie nicht mehr fragen müssen, ob man sie dahin oder dorthin fahren könnte, und das ist tatsächlich sehr gut.

Ich habe mich ein bisschen bei den Jugendlichen umgehört, und sie sagen mir tatsächlich, dass sie auch an dem Tag, an dem sie ein Auto bekommen, weiterhin mit dem Bus fahren werden, d.h. was die Verkehrserziehung betrifft, haben wir sehr viel erreicht.

Ferner habe ich ein paar Fragen zu den Kosten, weil die Kostenübernahme in einigen Gemeinden folgendermaßen geregelt ist: Einen Teil übernehmen die Unterneh-



Stellvertretende Leiterin von Autobus Aubagnais

men und einen Teil die Gebietskörperschaften. Wie ist es denn, wenn die Kosten immer weiter ansteigen, wie werden Sie diese Kosten stemmen können?

Die Dame sprach von den Kosten des Fahrkartenvertriebs. Also es stimmt zwar, dass der Generalrat und der Regionalrat Vorzugstarife für Jugendliche einführen, aber wenn die Tarifierung im Endeffekt teurer kommt als die Übernahme der Kosten, die nicht sonderlich hoch sind, dann stellen wir uns die Frage, warum wir überhaupt etwas zahlen sollen. Ich wüsste auch gerne Folgendes: Es gibt Gemeinden, die Verträge mit Konzessionsnehmern abgeschlossen haben, und andere, die öffentliche Verkehrsbetriebe haben. Warum arbeiten die einen wirtschaftlicher und reibungsloser als die anderen? Ist es wirklich eine Frage der Kosten, denn die gibt es in beiden Fällen, wie wird sich dies in Zukunft weiter entwickeln?

DANIEL FONTAINE

Sie haben Fragen gestellt, die wirklich beantwortet werden sollten. Ich schlage trotzdem vor, dass wir sie nicht beantworten, und zwar nicht, weil wir dem Problem aus dem Weg gehen wollen, aber es stimmt schon, einige von uns haben öffentliche Verkehrsbetriebe, davon wurde heute berichtet.

Manche sind in teils privater teils staatlicher Hand, und in anderen Fällen handelt es sich um Konzessionsvergaben, und man kann sagen, dass die Entscheidung für die eine oder die andere Form immer im Wesentlichen von der Situation in der jeweiligen Gemeinde abhängt. Ein öffentlicher Verkehrsbetrieb mit 9 Bussen ist nicht das Gleiche wie einer mit 80 Bussen, und es gibt eine Reihe von technischen Gründen, die bei einer solchen Entscheidung ausschlaggebend sind. Ich sage einfach einmal, ohne damit auf Ihre Fragen zu antworten, dass Entscheidungen sich auch ändern können. Man kann manchmal von einer Konzessionsvergabe zu einem öffentlichen Verkehrsbetrieb übergehen oder umgekehrt. Die Frage stellt sich immer wieder, aber interessanterweise ist es so, dass man im Falle einer Konzessionsvergabe vertraglich dafür sorgt, dass es im Verhältnis zwischen der Qualität, dem Transportunternehmen und den Benutzern quantitativ messbare Größen gibt, die es ermöglichen, dass der Konzessionsnehmer den Verpflichtungen aus einem Lastenverzeichnis nachkommen muss und zwar unter der Beobachtung durch die Bürger.

Gibt es andere Bemerkungen? Der Konzessionsnehmer vielleicht kurz? Carole Paumier, die bei allen Gesellschaften mit dabei war, die das Busnetz von Aubagne betreiben haben, und die jetzt stellvertretende Regionalleiterin der Veolia-Gruppe ist, die unsere Buslinien betreibt, vor der Einführung des kostenlosen Busverkehrs und danach.

Carole?

Wir als Verkehrsunternehmen mussten unsere Einstellung im Hinblick auf die kostenlose Personenbeförderung ändern, so wie dies heute Morgen schon im Zusammenhang mit den Diskussionen innerhalb des GART deutlich wurde.

Die Transportunternehmen haben immer gewisse Vorbehalte gegenüber der kostenlosen Personenbeförderung, sie macht uns ein bisschen Angst, man weiß nicht genau, wie das verlaufen wird, ob man alles in den Griff bekommt, wie das Verhalten gegenüber unseren Mitarbeitern sein wird. Wichtig ist die tägliche Arbeit vor Ort in den Bussen, denn ohne die Fahrer, wären wir jetzt nicht da, wo wir heute stehen, das darf man nicht vergessen.

Dies ist eine Arbeit, die ständige Veränderungen und neue Entwicklungen mit sich bringt, es ist eine sehr interessante Arbeit, und man muss wissen, dass es auch eine sehr anstrengende Arbeit ist, man muss sich immer auf dem Laufenden halten und wissen, was gerade im Nahverkehrsnetz vor sich geht, wir haben es nach den Sommerferien wieder gesehen, wir sind Opfer unseres eigenen Erfolgs, denn wir haben Buslinien und Zeiten, in denen sehr viel los ist, das bedeutet, dass wir gemeinsam mit Véronique und der Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération und in enger Absprache mit den Fahrern ständig Anpassungen vornehmen müssen. Man muss wissen, dass die Fahrer und Fahrerinnen froh sind über die kostenlose Personenbeförderung. Wir hatten im übrigen Gelegenheit nach Châteauroux zu fahren und uns mit den Fahrern des Nahverkehrsnetzes von Châteauroux auszutauschen. Die Fahrer konnten sich das Konzept der Unentgeltlichkeit zu eigen machen, die lokalen Mandatsträger kamen, um mit ihnen zu diskutieren, es ist wirklich eine beachtliche Arbeit geleistet worden, um den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr einzuführen, und ich glaube, dass die Einführung dieses kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs dank der Grundlagenarbeit, die Tag für Tag geleistet wurde, schließlich ein Erfolg war. Wir haben auch den Nutzerausschuss, wir haben den Ausschuss „Bus – Ort des Austauschs“, es gibt den Ausschuss für die Zugänglichkeit zum kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr. All diese Ausschüsse leisten parallel zu der Arbeit vor Ort eine Arbeit, die diesem Nahverkehrsnetz die notwendigen Impulse verleiht und es in beachtlicher Weise unterstützt.

Dem möchte ich noch hinzufügen, dass das kostenlose Nahverkehrsnetz für mich sehr interessant ist, weil ich kostenlose Nahverkehrsnetze vorher nicht kannte, und ich bin neugierig darauf, wie sie sich entwickeln werden, zu sehen, inwieweit wir, als Verkehrsunternehmen, unser Verkehrsnetz anpassen können, wie wir uns auf die Anforderungen der Nutzer und die Anforderungen der Gebietskörperschaften zugleich einstellen können, das ist eine sehr interessante und anstrengende Arbeit, aber sie ist wichtig für das tägliche Leben der Bürger. Wir ha-

ben diese Erfahrung auch schon bei der Personenbeförderung auf Anfrage gemacht, nämlich dass wir Opfer unseres eigenen Erfolgs sind, das ist für mich etwas sehr Positives, und ich bin besonders gespannt darauf, welche Fortschritte wir noch machen können und wie wir die Dinge noch weiter voranbringen können.

DANIEL FONTAINE

Danke Carole. Um uns an unseren Zeitplan zu halten: Den Personen, die heute um diesen Tisch versammelt sind, stellt sich nun eine Frage. Dies ist unser erstes Treffen, heute, das hat es in dieser Form noch nicht gegeben, und ich möchte Ihnen noch einmal danken, unserer Einladung gefolgt zu sein – meiner Ansicht nach ist dies ein erster Schritt. Die Frage, die sich uns nun stellt, ist Folgende: Wäre es von Interesse, diesen Erfahrungsaustausch fortzusetzen, den wir heute an diesem Tisch hatten und bei dem es sich nicht unbedingt um den ersten Erfahrungsaustausch handelt, weil wir mit einigen von Ihnen bereits unmittelbar zusammenarbeiten? Das heißt, wir bemühen uns um die Erweiterung unserer Gruppe und darum, dass die zwölf Gebietskörperschaften, die dieselbe Politik wie wir verfolgen, an diesen Diskussionen teilnehmen können, und die Frage, die man sich stellen kann, ist, ob ein Interesse daran besteht, und wenn ja, welche Art von Zusammenarbeit dies sein soll. Dabei sollte man bedenken, dass man bei einer schwerfälligen Struktur auch immer viele Verpflichtungen eingetht und dass eine einfachere Struktur uns nicht daran hindern würde, gute Arbeit zu leisten.

Ich sage das jetzt einfach mal so, denn ich weiß nicht, wie es Ihnen ergeht, aber uns reicht ein 24-Stunden-Tag manchmal nicht aus, für uns müsste der Tag manchmal 28 Stunden haben. Also welche Art der Zusammenarbeit wäre die beste? Was uns betrifft, da wir dieses Treffen nun einmal initiiert haben, so haben wir auch ein Interesse an seiner Fortsetzung, aber wir müssen uns in dieser Frage noch einig werden und festlegen, welche Art der Fortsetzung es geben soll. Sie müssen wissen, dass Aubagne natürlich nicht das alleinige Recht zur Veranstaltung eines solchen Treffens für sich beansprucht. Wir würden genauso gerne das nächste Mal nach Compiègne fahren, in den Südwesten, in den Westen, in die Bretagne oder vielleicht auch in die Provence, aber dahin gehen wir, wenn der Lavendel blüht...

BENJAMIN DELPLANQUE

Wenn Sie erlauben, werde ich offene Türen einrennen, denn ja, das ist wirklich von Interesse, und wie wir heute Mittag sagten, ist es von doppeltem Interesse, zunächst einmal für uns selbst, damit wir nicht isoliert bleiben, sondern uns auszutauschen, denn wir können uns dieselben Fragen stellen und vielleicht Lust haben, die Konzessionsvergabe zu beenden und zu einem öffentlichen Verkehrsbetrieb überzugehen...

Also im Hinblick auf all die Probleme, die uns Tag für Tag beschäftigen und bei denen wir uns gegenseitig helfen könnten, der eine könnte die Ideen des anderen übernehmen.

Aber es ist auch wichtig nach außen hin zu versuchen, gegenüber dem GART oder dem CERTU mit einer Stimme zu sprechen und eine gemeinsame Vertretung der kostenlosen öffentlichen Nahverkehrsnetze zu haben, die immerhin eine Besonderheit ist, die zwar dabei ist, sich zu entwickeln, aber immer noch recht isoliert bleibt. Hier haben wir eine Liste, die auf eine Seite passt, das ist nicht viel, das könnte viel mehr sein. Ich glaube also, es ist von doppeltem Interesse, und ich bin sicher, dass Sie, falls ein Treffen in Compiègne vorgeschlagen würde, dort aufs allerherzlichste begrüßt werden würden, aber wir können auch gerne im Juli in die Bretagne fahren, das wäre kein Problem!

PAUL PLUVIAUD

Sie haben gehört, wie ich heute Morgen eine Bemerkung über den GART machte. Das war nicht böse gemeint, ich wollte nur erzählen, was 2001/2002 passiert ist, aber die Einstellung des GART hat sich geändert.

Sie können eine neue Struktur schaffen, das stimmt, aber das macht viel Arbeit, erfordert viel organisatorische Arbeit. Wenn der GART damit einverstanden wäre, eine Arbeitsgruppe „kostenloser öffentlicher Personennahverkehr“ einzurichten, dann könnte er vielleicht, weil viele von uns Mitglieder sind, Sondersitzungen zum Thema Unentgeltlichkeit veranstalten und im Verlaufe dieser Treffen das beisteuern, was uns im Hinblick auf weiterführende Maßnahmen und die Mobilisierung der für Verbesserungen notwendigen Mittel fehlt. Dies denke ich über die neuen Strukturen... zurzeit ist der kostenlose öffentliche Personennahverkehr nur eine Randerscheinung, aber unter der Schirmherrschaft einer solchen Organisation, so scheint mir, wären die Aussichten nicht schlecht.

ADELINE ROUCHON

Wir haben ein Problem, dies jetzt an die große Glocke zu hängen, weil wir gerade in Verhandlungen mit Tisseo stehen, das ein entgeltpflichtiges Verkehrsnetz betreibt. Wir, die wir eine kostenlose Personenbeförderung anbieten, werden Teil eines entgeltpflichtigen Verkehrsnetzes sein, dessen Firmenphilosophie nicht die Unentgeltlichkeit ist, d.h. wir verhandeln darüber, dass wir dem Verkehrsnetz beitreten, aber unentgeltlich bleiben können, aber da bewegen wir uns noch in einem Bereich, der absolut Tabu und sehr kompliziert ist. Das bedeutet, dass es für uns von Interesse ist, weiterzumachen, aber wir würden es lieber in dem bisherigen Rahmen belassen, denn wenn wir zu einem sehr förmlichen Rahmen übergehen würden, hätten wir Probleme, uns ganz darauf einzulassen.

Es ist toll, wenn man sich austauschen kann, aber wir haben es mit beträchtlichen Summen zu tun und stehen in Verhandlungen mit anderen institutionellen Betreibern. Daher ist es für uns ein bisschen schwierig zu sagen, dass wir die kostenlose Personenbeförderung unterstützen, wir unterstützen sie politisch, das kann ich noch immer behaupten, aber ich gehöre der Communauté d'agglomération an, in der einige Stimmen sich gegen den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr ausgesprochen hatten, eine Mehrheit war dafür, aber das ist auch schon alles. Dies gilt in noch stärkerem Maße für Tisseo.

Die Unentgeltlichkeit ist in gewisser Weise Tabu. Unser Austausch sollte fortgesetzt werden, aber wir können eine solche Verpflichtung nur unter Vorbehalt eingehen. Zudem haben wir den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr erst vor kurzem, im Jahre 2009 eingeführt, d.h. wir haben noch keine besonders lange Erfahrung damit, aber wir hoffen, dabei bleiben zu können... bezüglich der Verhandlungen wissen wir, dass wir bis zum Ablauf des öffentlichen Auftrags dabei bleiben können, und das passt dann vom Timing her, aber wir wissen überhaupt noch nicht, wie es weitergeht, wenn wir Teil von Tisseo werden. Wir werden bei Tisseo 2 Sitze haben. Tisseo selbst hat mehr als 14 Sitze... also müssen wir abwarten, was aus dem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr wird...

MAGALI GIONANNANGELI

Was unsere Zusammenarbeit betrifft, so kann Ihnen geholfen werden. Denn wenn man mit ganz kleiner Minderheitsbeteiligung Teil eines größeren Zusammenschlusses mit anderen Gebietskörperschaften ist, für die der kostenlose öffentliche Personennahverkehr keine Selbstverständlichkeit ist, dann kann ein lockeres Netzwerk von Interesse sein, aber ich weiß nicht genau, wie das in der Praxis aussehen kann, ich bin kein Experte... aber seitdem ich lokale Mandatsträgerin bin, beteilige ich mich an zahlreichen anderen Netzwerken, und ich weiß, dass es dort nicht nur Veranstaltungen und Treffen gibt, selbst wenn mir diese unumgänglich erscheinen, und, wie wir heute sehen, kann das auch in einem ganz unkomplizierten Rahmen stattfinden.

Man könnte aber auch insbesondere über das Internet Informationen austauschen, die uns ganz erhebliche Fortschritte ermöglichen würden. Ich glaube, dass der Sinn und Zweck eines Netzwerks darin besteht, Wissen und Know-how miteinander zu teilen und sich gegenseitig zu helfen, und daraus muss nicht unbedingt ein Treffen entstehen.

Ein Treffen kann notwendig werden, wenn man beabsichtigt, sich zu vergrößern, was Daniel eben ansprach. Wir haben eine Liste mit Gebietskörperschaften, die sich recht vage oder auch ganz konkret für den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr interessieren. Dazu gehören insbesondere St.-Etienne, Dijon, Chambéry, Lannion, Tarbes, Voiron, Straßburg, Rennes, Dünkirchen, Saint-Brieuc, Macon, Villeurbanne, Annecy, Avignon, Saint-Malo, Châteauvillain, Angoulême, Viry-Chatillon und Saint-Pierre, Toulon... In der Tat weckt der kostenlose öffentliche Personennahverkehr bei interkommunalen Zusammenschlüssen jeder Größe und bei allen politischen Gruppierungen Interesse. Man könnte sich sagen, dass, wenn wir ein Netzwerk gründen, dieses derart gestaltet sein könnte, dass es sich selbst die Mittel für eine Erweiterung an die Hand gibt, und dies würde es ermöglichen, dass unser Enthusiasmus, der, so finde ich, ungeheuer groß ist und den alle, die an diesem Tisch versammelt sind, teilen, und es war der Bürgermeister von Carhaix, der sagte, dass seine Stadt auf der Frankreichkarte genauso groß sei wie die anderen Städte. Ich sage Ihnen, dass die Frage nach einem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr keine Frage des Umfangs, der Größe oder des gegenseitigen Wettbewerbs ist, sie ermöglicht es vielmehr, ein gemeinsames Ziel zu verfolgen, und durch die Erweiterung können wir diese Fragen noch mehr vertiefen, daher glaube ich, dass dies von großem Interesse ist, und ich denke, dass wir dadurch eine stärkere Bindung zu anderen Orten und anderen Menschen aufbauen können, und dass dies innerhalb des GART auch ganz anders aufgenommen würde.

DANIEL COTTEN

Ich glaube, wir sind derselben Ansicht, was die Form dieser Struktur angeht, ich denke, dass jeder dafür ist, dass sie relativ einfach gehalten wird... mit einem regelmäßigen Austausch, regelmäßigen Informationen. Wir sind sehr daran interessiert, dass wir in den nächsten Monaten auf diese Art weitermachen und dann schauen, welche Art von Struktur wir einrichten wollen, aber wir sind auf jeden Fall interessiert und wollen Sie natürlich auch gerne nach Carhaix in die Bretagne einladen und zwar zu einem Zeitpunkt, der Ihnen angenehm ist.

NATHALIE CASTAN

Sie sprachen eben von einer einfachen, flexiblen Struktur... vom Internet... Um diesen Gedanken noch einmal aufzugreifen: Sie kennen vielleicht Netzwerke wie „Transports et Déplacements“²⁴ oder das Netzwerk der Städte, die Mülltrennung betreiben. Innerhalb dieser Netzwerke kann man E-Mails verschicken, Fragen stellen, jeder erhält dann die Antwort... Ich denke, dies ist eine relativ einfache Möglichkeit, die wir so nutzen könnten, und zusätzlich könnten wir mindestens ein kleines Treffen im Jahr veranstalten, so wie heute.

24 2009 gegründete Vereinigung der Verkehrsexperten aller Gebietskörperschaften



DANIEL FONTAINE

Ich glaube, dass es für einige unter uns – insbesondere für unsere Experten – schwierig ist, eine Stellungnahme abzugeben oder ihre Meinung zu äußern, das verstehe ich. Manchmal ist es den Experten nicht möglich, die Dinge in Worte zu fassen, und sie üben sich in gebotener Zurückhaltung, vielleicht drücke ich mich nicht richtig aus, aber sie haben natürlich gewisse Vorbehalte.

Wenn ich Sie recht verstehe, besteht ein Interesse daran, sich zu sehen, sich zu treffen. Wir befinden uns nicht alle in stabilen Verhältnissen. Manche laufen Gefahr, an einen größeren interkommunalen Zusammenschluss angegliedert zu werden, andere sind gezwungen, sich einem Verkehrsnetz anzuschließen, in dem andere Regeln gelten, und ganz gleich, ob diese Dinge nun geschehen oder auch nicht, ich glaube, wir werden weiter an dem festhalten, was uns hier zusammengeführt hat, d.h. für uns steht fest, dass der kostenlose öffentliche Personennahverkehr eine gute Sache für all diejenigen ist, die ihn eingeführt haben. Wir müssen dies sagen, denn wenn wir es nicht sagen, werden einige uns ganz schnell deutlich machen wollen, dass es eher erschwerend als förderlich ist. Ich glaube also, dass wir die Vorreiter dieser Idee eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs sind und dass es von Interesse wäre, wenn wir in Kontakt bleiben und sehen, wie wir unsere Erfahrungen austauschen können. Manchmal ist es nicht notwendig, sich zu 10 zu treffen, um sich auszutauschen. Ich nehme einmal das Beispiel unserer alten Freundschaft zu Châteauroux: Wir waren nur zu zweit. Wenn Herr Pluviaud Lust hatte, uns anzurufen, dann hat er uns angerufen, und wir haben uns unterstützt, wenn wir Schwierigkeiten hatten und wenn wir Fortschritte gemacht haben. Diese Erfahrung können wir ausbauen, ohne gleich dafür ein Büro einzurichten, eine Vereinigung zu gründen oder einer Struktur beizutreten, denn da rutschen wir in einen Bereich hinein, der, und wir kennen alle die mit einer Vereinigung verbundenen Zwänge... aber die Idee, sich auch weiterhin zu treffen, sich zu vergrößern, wobei wir nicht nur diejenigen teilhaben lassen wollen, die bereits den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr eingeführt haben, sondern auch diejenigen, die ihn noch einführen wollen und die sich bei uns informieren wollen.

Aber warum sollten wir uns nur informieren? Denn die Erfahrungen, die wir gemacht haben, sind nicht die Gleichen. Also vielleicht besteht die Notwendigkeit, Mittel und Wege zu finden, uns von Zeit zu Zeit zu sagen, dass wir uns treffen wollen, um zu sehen, wo wir stehen, vielleicht interessieren Sie sich morgen schon für die Meinung anderer, um herauszufinden, wie Sie sich dieser tentakelartigen Vereinnahmung entziehen können, die Sie zu verschlingen droht. Vielleicht werden unsere Freunde mich im Rahmen des Verkehrsverbunds Bouches-du-Rhône an die Wand stellen, und bevor ich erschossen werden, helfen Sie mir, die phantastische Idee aus dem Ärmel zu ziehen, die mich vor der Kugel bewahrt. Aber all dies erfordert, dass wir unsere Treffen fortsetzen. Ich habe es so verstanden, dass ein allge-

meines Interesse daran besteht, dass wir uns weiterhin treffen. Unsere Freunde aus Carcassonne beispielsweise werden immer die Absicht haben, etwas aufzubauen, obwohl sie nicht unbedingt Partner haben, die sie besonders unterstützen. Aber wir in der Communauté d'agglomération, wir sind 12 Gemeinden, und man muss nicht glauben, dass alle von Anfang an gesagt haben: „Super, lasst uns loslegen!“. Und heute sind sie die Ersten, die an unsere Türe klopfen, um uns um zusätzliche Busse zu bitten...

Unser Freund aus Châteauroux hat diese Bemerkung über den GART gemacht. Die Leute vom GART sind, noch bevor sie gingen, zu uns gekommen und haben uns gesagt, dass sie das interessant fänden, und sie sagten: „Kommt zu unseren Treffen, bringt Eure Ideen ein!“

Ich glaube, dies muss auch Berücksichtigung finden. Allerdings bin ich ein bisschen vorsichtig, denn ich glaube nicht unbedingt, dass sie es sein werden, die demnächst Treffen zum Thema kostenloser öffentlicher Personennahverkehr veranstalten werden, sondern dass wir eher zu ihren Sitzungen gehen werden, zu unseren Sitzungen, weil einige von uns Mitglieder des GART sind, um dies zu diskutieren, insbesondere wenn wir einige Ideen einzubringen haben, uns vorher ausgetauscht haben, und wenn wir dann dort hingehen, lernen wir uns ein bisschen besser kennen, dann können wir wirkungsvoller agieren, das ist gar nicht schlecht! Ideen zur Erzielung von Fortschritten, Ideen zum Verkehr o.ä., die von Menschen verschiedener politischer Strömungen in die Diskussion eingebracht werden... Erinnern Sie sich, Herr Pluviaud, an die Erfahrungen, die wir gemeinsam gemacht haben. Was haben wir gelacht! Ich werde es Ihnen erzählen: Herr Pluviaud und wir, wir teilen nicht dieselben politischen Ansichten. Und während einer großen Diskussion sagte er, dass Châteauroux und Aubagne die besten Voraussetzungen hätten, um sich gut zu verstehen, da wir ja auch derselben politischen Gruppierung angehören würden. Alle haben herzlich gelacht, weil alle wussten, dass das gar nicht stimmt, aber es hat uns nicht daran gehindert, auch weiterhin zusammenzuarbeiten. Ich glaube, es kann nur einen Fortschritt geben, wenn man beschließt, sich zusammenzutun, um Ideen zu entwickeln, und keiner hat dabei das Monopol für die fortschrittlichsten Ideen und keiner kann von sich sagen: „Ich habe immer eine Antwort auf alles“. Manche haben das lange Zeit geglaubt und sie lagen falsch. Also ich möchte hiermit vorschlagen, dass wir unsere Arbeit in Freundschaft und natürlich mit dem gebotenen Ernst fortsetzen.

PAUL PLUVIAUD

Herr Bürgermeister, Sie haben immer gesagt, dass wir mit offenen Karten spielen. Ich habe der Verkehrsabteilung immer die Anweisung gegeben, nichts zu verheimlichen. Egal welche Gebietskörperschaft uns anruft. Ich musste einmal in die Schweiz, ich bin nach Lausanne gefahren, wir haben Auskünfte nach Lissabon geschickt und nach Frankreich. Es waren etwa zehn Communautés d'agglomération, die uns um Auskünfte gebeten hatten. Ich habe gesagt: „Schickt alles! Haltet Euch bereit, um Euren Kollegen zu helfen. Wir spielen mit offenen Karten! Wir haben nichts zu verheimlichen, wir müssen einander helfen!“

DANIEL FONTAINE

Ich weiß nicht, ob die Presse uns einige Fragen stellen möchte? Wie sollen wir im Hinblick auf das Pressebriefing verfahren? Wenn die Presse uns in etwa zehn Minuten Fragen stellen möchte, stehen wir zu ihrer Verfügung.



-

Büroleiter der Vorsitzenden der Communauté de l'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Um konkret noch einmal auf ein Netzwerk, das über das Internet funktioniert, zurückzukommen, so halte ich dies für ein wirksames Mittel, um auf alle Fragen und Anfragen von außerhalb sowie auf alle, auf lokaler Ebene an uns gerichtete Anfragen antworten zu können.

Ich glaube, aus Sicht der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile können wir daran arbeiten, und warum sollten wir nicht eine Art Homepage einrichten und zwar im Hinblick darauf, dass wir gerade im Begriff sind, ein Netzwerk von Gebietskörperschaften zu schaffen, die Pioniere sind im Bereich des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs. Auf dieser Homepage sollte von unseren Treffen berichtet werden, und es sollten auch die Kontaktdaten der Teilnehmer angegeben werden, denn es gibt noch etwa 12 weitere Gebietskörperschaften in diesem Land, die einen kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr anbieten, und wir müssen auch unsere Kontaktdaten bekanntgeben und jeder Gebietskörperschaft zur Verfügung stellen, was es dann allen ermöglicht, Informationen zu erhalten und zu verbreiten.

Eine solche Homepage könnte von jeder Communauté d'agglomération oder Stadt auf ihrer Internetpräsenz eingerichtet werden, die dann zum Ausdruck bringt: „Ich bin Teil des Netzwerks und hier ist unsere Seite“, und wir sollten, wie Herr Pluviaud sagte, mit offenen Karten spielen. Ich glaube, das müsste uns gelingen,

und wir müssten es auch schaffen, ein System einzuführen, das es jedem ermöglicht, diese Seite zu pflegen, und zugleich dafür zu sorgen, dass es eine gewisse Absprache in dieser Hinsicht gibt. Der zweite Aspekt ist – und der Herr Bürgermeister hat dies auch erwähnt –, dass alles, was heute gesagt wurde, auch aufgezeichnet wurde. Wir könnten übereinkommen, wenn ein ausreichendes Interesse besteht, dass die Redebeiträge der Teilnehmer veröffentlicht und ins Netz gestellt werden (wobei keinerlei Kosten entstehen), was wiederum als Diskussionsgrundlage dienen kann.

Der dritte Aspekt wäre in der Tat, dass wir in Kontakt bleiben sollten, um bald ein neues Treffen im kommenden Jahr zu vereinbaren.

Wenn wir diese drei völlig informellen Entscheidungsebenen nutzen könnten, müsste die Zusammenarbeit eigentlich ganz gut funktionieren.

ENDE DES TREFFENS

LISTE DER REDNER UND TEILNEHMER

—

MAGALI GIOVANNANGELI Vorsitzende der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

DANIEL FONTAINE Stellvertretender Vorsitzender der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

HERVÉ THEROND Direktor der Fachabteilungen der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

ROBERT ABAD Büroleiter der Vorsitzenden der Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

NATHALIE CASTAN Leiterin der Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

MARIE BURDY Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

FRANÇOISE VERNA Kommunikationsabteilung der Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

MARC GIRAUD SAUVEUR Entwicklungsrat, Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

BERNARD CALABUIG Partizipative Demokratie, Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

BENJAMEN DELPLANQUE Leiter der Verkehrsabteilung der Communauté d'agglomération der Region von Compiègne

GRÉGOIRE BOYER Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe der Communauté d'agglomération Castres-Mazamet

PAUL PLUVIAUD Stellvertretender Vorsitzender der Communauté d'agglomération Castelroussine, zuständig für intermodale Mobilität

ADELIN ROUCHON Kommunale Mandatsträgerin, zuständig für Verkehr, Communauté d'agglomération du Muretain

DENIS BARRERE Verkehrsabteilung, Communauté d'agglomération du Muretin

MARIE GEOFFROY Leiterin der Verkehrsabteilung, Communauté de communes de Moselle et Madon

BRUNO MARTIN Lokaler Mandatsträger, zuständig für den Verkehr, Gemeinde Manosque

MARIE-ELISABETH LEVEQUE Verkehrsabteilung, Gemeinde Manosque

CHRISTIAN TROADEC Vorsitzender der Communauté de communes du Poher

DANIEL COTTEN Stellvertretender Vorsitzender der Communauté de communes du Poher, zuständig für Verkehr

DIDIER HAEGELI Leiter der öffentlichen Verkehrsbetriebe der Communauté d'agglomération de Carcassonne

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE Leiterin der Abteilung für nachhaltigen Verkehr, CERTU

PIERRE MATHIEU Stellvertretender Vorsitzender, GART

LAURENT KESTEL Leiter der Abteilung für institutionelle Beziehungen, GART

CLAUDE NOBLE Nutzer, Fahrgastausschuss

BARBARA DEBRAYE Nutzerin, Fahrgastausschuss

JACQUES MIRA Nutzer, Fahrgastausschuss

FRANÇOIS FIORE Mitglied des Vorstands, Entwicklungsrat

JEAN-CLAUDE DUBINI Mitglied des Vorstands, Entwicklungsrat

JEAN-CLAUDE PEPE Mitglied des Vorstands, Entwicklungsrat

JEAN PIERRE KOLLER Leiter des Verkehrsunternehmens Autobus Aubagnais

CAROLE PAUMIER Stellvertretende Leiterin von Autobus Aubagnais

VÉRONIQUE POURCHON Leiterin der Abteilung Forschung und Entwicklung, Autobus Aubagnais

CHRISTIAN BARRIERE Fahrer bei Autobus Aubagnais

BOUCHIRA MEGHENNI-TANI Kontrolleur bei Autobus Aubagnais

SARAH AIMOND Leiterin der Abteilung Marketing und Entwicklung des Verkehrsunternehmens Sud Cars Midi

ROBERT BOURDAREL Leiter der Abteilung für Verkehr und Häfen, Generalrat des Departements Bouches-du-Rhône

STÉPHANE COPPEY Verkehrsbeauftragter, Regionalrat Provence-Alpes-Côte d'Azur

SABRYA PREVOST „Strategie für die Region“ Industrie- und Handelskammer – Marseille Provence

MEDIEN:

AJJ, Journal municipal de la ville d'Aubagne²⁵

LA PROVENCE

LA MARSEILLAISE

L'HUMANITÉ

MARSACTU

LCM, la chaîne marseillaise²⁶

²⁵ Tageszeitung der Stadt Aubagne

²⁶ Lokaler Fernsehsender im Département Bouches-du-Rhône

l'agglo

chacun est plus fort