

Fahrscheinloser Nahverkehr

*Solingen 2020:
Ideen für die Klingenstadt*

Ein Positionspapier der Solinger PIRATEN

Solingen, den 09.09.13





Solingen braucht neue Ideen

Die Stadt muss sich nicht nur im Bergischen Städtedreieck wirtschaftlich behaupten, sondern auch gegenüber den Städten der Rheinschiene. Die topographische Lage der Stadt und andere kaum veränderbare Standortbedingungen, wie die immer wieder von einigen beklagte schlechte Anbindung an das Autobahnnetz sind nicht günstig für gewerbliche und industrielle Ansiedlungen. Die Stadt muss deshalb mit anderen Vorteilen um Investoren werben.

Wie in vielen anderen Städten, leiden auch in Solingen die innerstädtischen Zentren unter dem Abzug von Nachfrage durch großflächige Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Solingen verliert zudem Kaufkraft durch die unmittelbaren Nachbargemeinden sowie durch die Attraktivität der Einkaufsstädte Wuppertal, Düsseldorf und Köln, die sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sind.

Der öffentliche Nahverkehr in Solingen ist chronisch unterfinanziert. Seit Jahren warten Neubaugebiete auf eine Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Die Ausdünnung des Fahrplans in den Morgen- und Abendstunden macht es vielen Bürgern nahezu unmöglich, zu diesen Zeiten den Nahverkehr zu nutzen, um sich innerhalb der Stadt zu bewegen. So haben beispielsweise Reisende, die nach 23.00 Uhr mit dem Zug in Solingen Hbf ankommen, keine Möglichkeit mit dem Bus weiterzukommen. Sie sind gezwungen, ein Taxi zu nehmen, sich abholen zu lassen oder lange auf den Nachtbus zu warten.

Das neue Nahverkehrskonzept der Stadt gibt wenig Hoffnung, dass sich an dieser Situation grundsätzlich etwas ändern wird. Die geplanten Maßnahmen sind nicht geeignet die Attraktivität des Nahverkehrs in Solingen deutlich und nachhaltig zu erhöhen. Auch wenn nun einige Gebiete in Solingen erstmals per Klein- oder Taxibus bedient werden, bleibt unter dem Strich beim Grundangebot ein Minus bei den Bus-Kilometern.

Es muss mehr geschehen. Die Förderung des ÖPNV ist nicht nur umweltpolitisch erforderlich. Sie ist auch eine der wenigen Möglichkeiten, die Solingen bleibt, seine Standortqualität zu verbessern und etwas für seine innerstädtischen Zentren zu tun. Nur mit einem dichteren Streckennetz und kürzeren Taktfrequenzen kann es gelingen,



mehr Menschen zu einem Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Dies erscheint jedoch vor dem Hintergrund der schlechten finanziellen Situation in Solingen schwer vorstellbar.

Die Solinger Piraten schlagen deshalb vor, die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auf eine völlig neue und zukunftssichere Basis zu stellen. Anstatt mit den untauglichen Mitteln der Vergangenheit am Nahverkehr herumzudoktern, ermutigen die Solinger Piraten die Stadt zu einem Schritt in eine neue Zukunft der öffentlichen Mobilität: den fahrscheinlosen, umlagefinanzierten Nahverkehr, die ÖPNV-Flatrate.

Beim umlagefinanzierten Nahverkehr wird zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kein Fahrausweis benötigt. Der Fahrscheinverkauf fällt komplett weg. Alle Personen können Bus und Bahn kostenfrei benutzen. Die bisher durch den Fahrscheinverkauf generierten Einnahmen werden stattdessen mit einer Haushaltsabgabe erzielt. Die Abgabe kann entweder von jedem Haushalt direkt geleistet oder über die Wohnungseigentümer erhoben werden, die dann ihrerseits mit ihren Mietern abrechnen. Außerdem kann eine ÖPNV-Abgabe auf Hotelübernachtungen erhoben werden.

Nach Schätzungen der Piratenpartei NRW könnte eine solche ÖPNV-Abgabe rund 30 bis 40 EUR pro Monat und Haushalt betragen. Die Kosten für den Einzug der ÖPNV-Abgabe sind sehr viel geringer als die Kosten, die der Verkauf von Fahrscheinen erzeugt. Es werden echte Kosten vermieden. Bereits unmittelbar nach der Einführung der ÖPNV-Flatrate, fallen die Wartungskosten für Fahrscheinautomaten sowie die Personalkosten für Fahrscheinkontrolleure weg. Mittel- bis langfristig fallen alle Kosten für die Anschaffung von Fahrscheinautomaten innerhalb und außerhalb der Fahrzeuge fort.

Berechnet man die ÖPNV-Abgabe auf Grundlage der aktuellen Erlöse durch den Fahrscheinverkauf, kommt durch die Einsparungen mehr Geld ins System, das zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots genutzt werden kann. Nimmt man in die Berechnungen die Zuschüsse der Stadt hinzu, ergibt sich zusätzlich eine Haushaltsentlastung für die Stadt.

Die Einführung des ticketlosen Nahverkehrs hätte für Solingen zahlreiche Vorteile.

1. Die Auslastung der Busse würde zunehmen, da viele Personen für kurze Fahrten auf das Auto verzichten werden. In der belgischen Stadt Hasselt, die einen Nulltarif eingeführt hat, hat sich die Zahl der Beförderungsfälle nach Einführung



des kostenlosen ÖPNV (von 1996 bis 2008) verzwölffacht.

2. Personengruppen, die den ÖPNV bisher nur selten benutzten, werden zu regelmäßigen Nutzern, wodurch die soziale Zusammensetzung der Fahrgäste sich dem gesamtgesellschaftlichen Durchschnitt annähern wird. Bisher setzen sich die Fahrgäste überdurchschnittlich häufig aus Schülern, Senioren und einkommensschwachen Personen ohne eigenes Auto zusammen. Insbesondere für Gelegenheitsnutzer bestehen die Kosten für die Nutzung des ÖPNV bisher ausschließlich aus variablen Kosten, sodass jede zusätzliche Fahrt die gleichen zusätzlichen Kosten verursacht. Beim fahrscheinlosen Nahverkehr entstehen ausschließlich Fixkosten, die ohnehin geleistet werden müssen, jede zusätzliche Fahrt ist kostenlos. Damit wird der ÖPNV für Gelegenheitsnutzer interessanter.
3. Innerstädtische Einkaufsmöglichkeiten haben in der Regel eine ausgezeichnete Anbindung an den ÖPNV. Dies gilt zum Beispiel, aber nicht nur, für die Stadtteilzentren Ohligs, Wald, Aufderhöhe und für die Solinger Innenstadt. Parkraum ist dagegen in diesen Bereichen knapp und kostenpflichtig. Dank des ticketlosen Nahverkehrs können Innenstadt und Stadtteilzentren kostenfrei erreicht werden, sodass mehr Kaufkraft in die Einkaufsstraßen Solingens geholt wird. Hasselt wurde zur viertwichtigsten Einkaufsstadt Belgiens. Vor der Einführung des Nulltarifs lag die Stadt auf Platz 10.
4. Das wirtschaftliche Aufblühen der innerstädtischen Einkaufszentren in Solingen schafft neue Arbeitsplätze im Einzelhandel und den Zulieferbetrieben. Neue Geschäfte entstehen und machen die innerstädtischen Zentren attraktiver. Es entsteht eine sich selbst verstärkende Aufwärtsspirale, die auch der Stadt neue Einnahmen bringen wird. In der belgischen Gemeinde Hasselt hat sich die Zahl der Beschäftigten, die in der Innenstadt arbeiten durch die Einführung des kostenlosen Nahverkehrs verdreifacht.
5. Der Rückgang an individuellem Verkehr wird die Lebensqualität in Solingen in jeder Hinsicht verbessern. Es werden weniger Schadstoffe ausgestoßen und die Lärmbelastigung geht zurück.
6. Aufgrund der breiteren Finanzierung des ÖPNV stehen mehr Mittel bereit, um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. In Hasselt stieg die Zahl der Buslini-

en von zwei auf 11. In Solingen könnte mit dem zusätzlichen Geld das Streckennetz ausgebaut und der Takt verkürzt werden. Außerdem können Pünktlichkeit und Sauberkeit des ÖPNV verbessert werden. Außerdem kann das Dienstleistungsangebot um kostenloses WLAN und andere Angebote erweitert werden.

7. Pendler können dank des ticketlosen Nahverkehrs innerhalb Solingens günstig und schnell zu ihrer Arbeitsstelle und zurück kommen. Dies ist auch ein Standortvorteil! So stellt eine Studie der Hans-Böckler-Stiftung fest: »Ein Wirtschaftsraum, der im regionalen Wettbewerb unter den Aspekten des steigenden Kostendrucks bei den Sozialpartnern über ein Angebot verfügt, das den Nutzern den ÖPNV ohne unmittelbare eigene Kosten zur Verfügung stellt, kann zudem sicher sein, dies als gewichtigen Standortvorteil in den Wettbewerb der Regionen einbringen zu können.«¹ Die Studie nennt folgende Vorteile:
 - a) Entlastung für Arbeitnehmer (finanziell, stressreduzierend)
 - b) Entlastung für Anwohner an Pendler Routen
 - c) Reduzierte Parkplatzvorratshaltung für Arbeitgeber/Kommunen
 - d) Bindung von Kaufkraftströmen
 - e) Bindung an Infrastrukturangebote
 - f) Sicherung innerstädtischer Arbeitsplätze, insbes. im Einzelhandel
8. Die Stadt kann Kosten sparen, die der Individualverkehr erzeugt. Es muss weniger Parkraum vorgehalten werden. Die geringere Nutzung der Straßen senkt den Instandhaltungsbedarf. Neue kostspielige Straßenführungen können vermieden werden.
9. Ticketloser Nahverkehr ist ein Garant für einen inklusive ÖPNV. Auch einkommensschwächeren Personen wird eine Teilnahme an den sozialen, sportlichen und kulturellen Veranstaltungen in Solingen ermöglicht. Insbesondere einkommensschwächere Haushalte sind oft ausschließlich auf den ÖPNV angewiesen und müssen zurzeit die teuren Monatskarten oder Einzeltickets kaufen. Für sie

1 Gramm, Michael und Pesch, Markus: Kostenlose Nutzung des ÖPNV am Beispiel der Stadt Hasselt (Belgien). Grundlagen, Umsetzung und Evaluation sowie Übertragungsmöglichkeiten des Modells auf deutsche Verhältnisse am Beispiel des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Abschlussbericht. S.5



würde in einem umlagefinanzierten System der öffentliche Nahverkehr deutlich preiswerter. Noch günstiger wird es für einkommensschwache Haushalte, wenn der ÖPNV durch kommunale Steuern finanziert wird.

10. Wenn Solingen beim ticketlosen Nahverkehr zu einem Vorreiter wird, erhöht dies den Bekanntheitsgrad der Stadt in der Öffentlichkeit. Mit dem ticketlosen Nahverkehr wäre Solingen vorn. Das tut dem Bild Solingens in der Öffentlichkeit gut und wird moderne Branchen motivieren, über eine Ansiedlung in Solingen nachzudenken.



Das Beispiel Hasselt

Hasselt ist die Hauptstadt der belgischen Provinz Limburg. Die Stadt liegt am Albertkanal und dem Fluss Demer, auf halber Strecke von Aachen nach Löwen an der Autobahn. Durch Einsparungen an sonst notwendig gewordenen Investitionen für den Bau weiterer Straßen wurde es 1997 möglich, einen kostenlosen Busverkehr für Hasselt und die nähere Umgebung einzurichten. Aufgrund nicht einkalkulierter Preissteigerungen nach einer notwendig gewordenen Neuausschreibung des ÖPNV kann Hasselt den Nahverkehr zurzeit nicht mehr komplett kostenlos anbieten. Pro Fahrt müssen die Fahrgäste nun 60 Cent zahlen. Diese Schwierigkeiten sollten jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Nulltarif über mehr als zehn Jahre eine außerordentlich positive Auswirkung für Hasselt gehabt hat.

Nach der Einführung des Nulltarifs stieg die Zahl der Beförderungsfälle über die Folgejahre sprunghaft an: von 350.000 pro Jahr 1996, auf rund 4.500.000 pro Jahr 2008. Parallel wurde das Streckennetz sowohl bei den Buskapazitäten als auch im Streckenangebot enorm ausgeweitet: von gerade einmal zwei Busrouten in 1997 auf mittlerweile elf Linien und dies inzwischen bei einer vielfach 5-minütigen Taktung.

Die Basis, auf der das Gesamtsystem beruht, ist ein durch die Hasselter Stadtverwaltung aufgestellter Mobilitätsplan, der 11 Hauptziele für eine nachhaltige Mobilität enthält:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit;
2. lenkende Parkpolitik;
3. Erhöhung der Benutzung des Fahrrads und des öffentlichen Personennahverkehrs als verkehrssichere Alternativen zum Auto;
4. Garantie des Rechts auf Mobilität für jedermann;
5. Reduzierung des Raums für den Privatverkehr und Ersatz durch einen qualitätsvollen Lebensraum;
6. Stadtverdichtung rund um die Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs;
7. Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt aus den Teilkernen bei allen Beförderungsmitteln;



8. Verbesserung der alltäglichen Versorgung auf Stadtteilebene;
9. Verbesserung der Maßnahmen für Fußgänger auf Stadtteilebene;
10. Kontrolle des CO-Ausstoßes durch Investitionen in Methoden zur Verringerung der Anzahl zurückgelegter Kilometer;
11. Integration der Mobilitätszielsetzungen in Raumordnungsplänen.

Darüber hinaus wurde Hasselt nach der Systemeinführung auch zur viertwichtigsten Einkaufstadt in Belgien (ohne Brüssel, vorher Platz 10). Weiterhin arbeiteten früher knapp 1000 Menschen in der Innenstadt, mittlerweile sind es schon über 3000 Beschäftigte (alle Zahlenangaben Stadt Hasselt). Somit hat der fahrscheinlose ÖPNV nicht nur die Innenstadtverödung gestoppt, sondern eine deutliche Attraktivitätssteigerung bewirkt.



Solingen als Modellstadt für den fahrscheinlosen ÖPNV

Offene Arbeitsgruppe

Die Solinger PIRATEN empfehlen der Stadtverwaltung eine offene Arbeitsgruppe einzurichten, die Finanzierungsmodelle prüft und Vorschläge zur Realisierung erarbeitet. Die Arbeitsgruppe ist offen, damit sich interessierte Bürger an ihr beteiligen können. Grundsätzlich kommen zur Finanzierung u.a. in Frage:

- Die Erhebung einer zweckgebundenen Umlage
- Die Erhöhung kommunaler Steuern
- Die Einführung einer City-Maut und die Zweckbindung der Parkgebühren

Wir wollen den Ergebnissen der offenen Arbeitsgruppe nicht vorgreifen. Die Solinger PIRATEN bevorzugen allerdings eine zweckgebundene Haushaltsabgabe zur Finanzierung des fahrscheinlosen ÖPNV, die jedoch zurzeit von der Kommune nicht erhoben werden kann. Hier müsste das Land den Weg frei machen.

Eine Finanzierung durch die Erhöhung der Grundsteuer wäre ebenfalls möglich. Durch die Umlage der Steuer auf die Mietnebenkosten ergibt sich als besonderer Vorteil ein sozialer Effekt. Einkommensschwache Haushalte in Miethäusern würden weniger zahlen als Besitzer von Eigenheimen. Allerdings hat diese Lösung den Nachteil, dass der Rat die Finanzierung des ÖPNV aus Steuermitteln wieder rückgängig machen könnte, ohne die Grundsteuer wieder zu senken.

Eine City-Maut und die Zweckbindung der Parkgebühren könnten einen zusätzlichen Lenkungseffekt entwickeln. Ob sie zur Finanzierung des ÖPNV ausreichen, muss bezweifelt werden.

Modellversuch

Die Solinger PIRATEN empfehlen daher dem Rat der Stadt und der Stadtverwaltung, eine gemeinsame Resolution zu verabschieden, in der die Landesregierung gebeten wird, die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen bzw. einen Modellversuch für die Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV einzurichten, bei dem Solingen Modellstadt ist und den fahrscheinlosen ÖPNV testet.

Die Fraktion der Piratenpartei im Landtag beschäftigt sich mit diesem Thema intensiv



und ist bereit, ein solches Vorhaben zu unterstützen. Kontakte zu ÖPNV-Experten bestehen ebenfalls, sodass eine ausreichende Expertise für einen Modellversuch gewonnen werden kann.

Impressum:

Piratenpartei NRW Solingen

Jan Ulrich Hasecke

Schubertstraße 4

42719 Solingen