

NEUE WEGE BEI DER ÖPNV-FINANZIERUNG- BEZAHLBARE MOBILITÄT FÜR ALLE MIT DEM BÜRGERTICKET

Abbildung 1: Quelle: eigene Darstellung

Ein Problem in Leipzig ist, wie auch in vielen anderen Städten, der Autoverkehr. Damit einhergehen verschiedene Belastungen: Emissionen wie klimaschädliches Kohlenstoff Dioxid, Stickoxide oder Feinstaub und Lärm stellen ein erhebliches Gesundheitsrisiko für den Menschen dar. Die externen Kosten, die der Verkehr allein in Sachsen verursacht, werden auf 8,7 Milliarden Euro geschätzt, woraus sich pro Einwohner ein Wert von ca. 2000 € pro Jahr ergibt. Mit Abstand für den größten Anteil der externen Kosten ist der PKW-Verkehr verantwortlich, die Kosten aber werden von allen getragen. Hinzu kommt der enorme Flächenbedarf des Autos im fließenden, wie auch im ruhenden Verkehr. Die Situation wird sich, aufgrund verändernder Rahmenbedingungen, wie beispielsweise steigende Bevölkerungszahlen, knapper werdender Ressourcen und verschärfter Grenzwerte für Emissionen, weiterhin zuspitzen. Hinzu kommt, dass der private Verkehr mit hohen Ausgaben für die Kommunen verbunden ist, aber nur maximal 45 Prozent dieser Ausgaben durch Einnahmen,

wie z.B. Parkgebühren oder Finanzmitteln von Bund und Ländern gedeckt sind.

Die Verlagerung des Verkehrs auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel, zum Beispiel den ÖPNV ist eine Möglichkeit dieses Problem zu lösen. Eines von Leipzigs verkehrspolitischen Zielen ist auch die Förderung und Stärkung des ÖPNV (festgeschrieben z. B. im Luftreinhalteplan 2009 oder im aktuellen Stadtentwicklungsplan Mobilität 2020). In Konflikt mit diesem Ziel steht jedoch die derzeitige Finanzierung desselben. Die Zuschüsse werden jedes Jahr stetig verringert, Fördermittel und Ausgleichszahlungen von Stadt, Bund und Ländern gekürzt oder fallen ganz weg. Nach dem Geschäftsbericht der LVB 2011 stellt die „drohende Unterfinanzierung“ ein Risiko dar, weshalb es „höchste Priorität“ hat, „alle Potentiale zu erschließen, die zur Ertragssteigerung bzw. zur Aufwandssenkung in der LVB GmbH führen“. Um die jährlich sinkenden Zuschüsse zu kompensieren, wird die LVB bzw. der MDV gezwungen jedes Jahr die Fahrpreise zu erhöhen, was wiederum mehr Leipziger veranlasst, wieder aufs Auto umzusteigen. Somit werden die Kosten des öffentlichen Verkehrs von immer weniger Schultern getragen, die Grundversorgung im Bereich Mobilität bedroht. Die Frage ist also, wie dieser Teufelskreis durchbrochen werden und das Finanzierungsproblem gelöst werden kann. Wie kann Mobilität in Zukunft trotzdem sichergestellt werden und wie bringen wir die Menschen dazu, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen?

„Nicht verbieten oder befehlen, sondern ungewohnte Ideen bequem machen und die Bürger zum Umstieg verführen“ ist die Devise. Der öffentliche Verkehr muss also attraktiver werden, was durch Senkung der Fahrscheinpreise und Ausbau des Liniennetzes zu bewerkstelligen wäre. Doch wie soll das alles finanziert werden?

Ein nachhaltiger Lösungsansatz wäre die anteilige Finanzierung des ÖPNV durch alle Nutznießer. Das sind nicht nur die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs, sondern auch Arbeitgeber, Handel, Haus- und Grundstückseigentümer und nicht zuletzt auch die Autofahrer und die gesamte Allgemeinheit durch die Entlastung der Straßen und der damit verbundenen geringeren Belastung für Mensch, Natur und Kommunalhaushalt. Dabei gibt es u.a. zwei Modelle, die sich auch miteinander kombinieren lassen. Einerseits die Finanzierung durch die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt in Form einer Nahverkehrsabgabe, auch Bürgerticket genannt. Die Idee ist ähnlich eines Semestertickets. Durch das Solidarprinzip kann der Betrag für die Abgabe niedrig gehalten werden. Nach der Studie „Zukunftsfähiges Hamburg“ würde dort das Bürgerticket beispielsweise knapp 170 € jährlich (rund 14 Euro monatlich) für jeden Einwohner des Bedienebietes kosten.



Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.
Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Kontakt: mobil@oekoloewe.de
0341/3065171
<http://www.oekoloewe.de>



Dafür könnten alle Bürger der Stadt ganzjährig mit Bus und Bahn fahrscheinfrei unterwegs sein. Nach der gleichen Berechnungsmethode (Fahrgeldeinnahmen/Einwohner Einzugsgebiet LVB) würde in Leipzig und Umgebung jeder rund 104 € im Jahr zahlen und damit nicht einmal 10 Euro monatlich. Zu diskutieren wäre der Umfang der Breitenwirkung, z.B. ab welchem Alter bezahlt werden soll oder ob eventuell nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte die Abgabe zahlen, was auch als ein Lösungsvorschlag in Hamburgs Studie vorgestellt wird. Außerdem zur Diskussion steht der Umgang mit Auswärtigen, wie zum Beispiel Touristen. Zahlen sie nichts für den ÖPNV könnten die Ausgaben des Verkehrsunternehmens im Vertriebs- und Kontrollbereich (Fahrscheinautomaten und Kontrolleure) komplett wegfallen. Die Aufwandskosten müssten den Einnahmen durch Auswärtige gegenübergestellt und dementsprechend abgewogen werden.

Ein weiterer Vorschlag involviert die Wirtschaft als Nutznießer des ÖPNV und wird in Frankreich schon praktiziert: Die „versement transport“ ist eine Transportsteuer, die von Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten erhoben wird. In Aubagne wird diese Steuer genutzt, um einen fahrscheinlosen ÖPNV zu finanzieren. Durch die gesicherte Finanzierung des ÖPNV wäre ein fahrscheinfreier Nahverkehr auch in Leipzig möglich, der Anreiz für Autofahrer, wieder den ÖPNV zu benutzen, gegeben.

Das Nahverkehrsangebot müsste dabei aufgrund der steigenden Nachfrage ausgeweitet werden. In Frankreich sind in den letzten Jahren zahlreiche moderne Straßenbahnsysteme neu entstanden – dank der versement transport.

In Leipzig wäre die Kombination beider Modelle durchaus denkbar: Die entgangenen Fahrscheineinnahmen wären mit dem Bürgerticket gedeckt, die Kosten für Instandhaltung des Liniennetzes und durch die Mehrnutzung erforderlichen Netzausbau könnten mit der vorgestellten Unternehmenssteuer finanziert werden.

Das vorgestellte Konzept würde sich positiv auf alle drei wichtigen Nachhaltigkeitsbereiche - ökonomisch, ökologisch und sozial - auswirken. Das ökologische Ziel wird durch sinkende Umweltbelastungen infolge der Mehrnutzung umweltfreundlicher Transportmittel erreicht. Ökonomisch wirkt sich das vorgestellte Konzept positiv auf die Finanzhaushalte der Kommunen aus, da einerseits die Finanzierung des ÖPNV abgesichert wäre und andererseits weniger Geld in den privaten Verkehr investiert werden muss.



Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.
Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Kontakt: mobil@oekoloewe.de
0341/3065171
<http://www.oekoloewe.de>



Ein fahrscheinfreier öffentlicher Nahverkehr bedeutet zudem eine Erhöhung der Standortattraktivität, was steigenden Einnahmen für Handel und Tourismus zur Folge hat. Sozial nachhaltig ist die Idee, da sie Mobilität für alle Bürger einkommensunabhängig sichert und eine gestiegene Lebensqualität für alle Bewohner einer Stadt bedeutet. Neben Umwelt- und Lärmentlastung wird die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Gemeinwohl angesehen und damit die allgemeine Zufriedenheit auch gegenüber der Politik maßgebend positiv beeinflusst.



Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.
Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Kontakt: mobil@oekoloewe.de
0341/3065171
<http://www.oekoloewe.de>

