

DIE LINKE. Wolfgang Förster, 67346 Speyer, Peter-Drach-Str. 60

An Frau Oberbürgermeisterin
Stefanie Seiler
Maximilianstraße 100
67346 Speyer

Wolfgang Förster
Fraktionsvorsitzender
Peter-Drach-Straße 60
67346 Speyer
Telefon 06232-75188
Die-Linke-SP-GER@gmx.de
IBAN DE80 54790000000540790
BIC GEN ODE61SPE SVWZ

Speyer 29.07.2019

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Seiler

DIE LINKE Stadtratsfraktion bittet Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Ratssitzung am 22.08.2019 zu setzen.

Konzept Bürgerticket und umlagefinanzierter ÖPNV

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, Möglichkeiten für die Einführung eines benutzerunabhängig finanzierten Bürgertickets im ÖPNV zu prüfen. Zum Ausgleich der entstehenden Kosten soll ein Umlagefinanzierungsmodell herangezogen werden. Gegebenenfalls könnte die bereits für Speyer tätige Verkehrsplaner Christian Lorenz mit der Erstellung eines Konzeptes innerhalb des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt werden, um Synergien zu nutzen.

Begründung

Der Klimawandel ist im vollen Gange, führt zunehmend zu katastrophalen Wetterereignissen und wird nicht zuletzt vom weiter zunehmenden Individualverkehr verursacht. Das vorrangige Ziel einer verantwortungsbewussten kommunalen Verkehrspolitik muss daher eine deutliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs sein, um mehr Menschen zum Verzicht auf das Auto zu bewegen. Der ÖPNV muss für die Benutzer und die, die es werden wollen, besser, schneller und günstiger werden. Auch in Speyer zeigen die Schülerinnen und Schüler mit ihren „Fridays for Future“-Protesten, dass die junge Generation nicht mehr bereit ist, die Verhaftung der Stadtgesellschaft in der Autofahrermentalität der 1950er Jahre zu akzeptieren.

Ein Paradigmenwechsel im öffentlichen Personennahverkehr hin zu einem umlagefinanzierten ticketlosen Beförderungsmodell ist dafür unumgänglich und wird bereits bundesweit erprobt. Die Grundidee des Bürgertickets sieht vor, dass allen Bürgern einer Stadt, eines Landkreises, eines Verkehrsverbundes oder eines Bundeslandes freie Fahrt im jeweiligen Gebiet gewährt wird. Finanziert wird das Bürgerticket über eine solidarische Umlage, die je nach örtlicher Konzeption über einen kostendeckenden Beitrag durch jeden Erwachsenen bzw. jeden Haushalt erhoben wird. In Kommunen, die bereits Bürgertickets für die kostenfreie Nutzung des ÖPNV eingeführt hatten, konnten Zuwächse der Beförderungszahlen von 40 Prozent und mehr verzeichnet werden, die Kosten pro Einwohner lagen deutlich unter den Kosten einer herkömmlichen Monatskarte. In einigen Städten stiegen die Fahrgastzahlen so rapide an, dass zur Verfügung stehende Infrastruktur bei weitem nicht ausreichte und die Modellversuche eingestellt werden mussten. Dies zeigt

einerseits die durchschlagenden Erfolge der ticketlosen Personenbeförderung beim Ausbau des ÖPNV und der aus Klimagründen dringend notwendigen Reduzierung des Individualverkehrs, deckt aber andererseits die strukturellen Schwächen von Verkehrsbetrieben und in der Verkehrsplanung auf. Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen sind ticketlose Beförderungsmodelle besonders für kleine bis mittelgroße Städte geeignet, die eine geringe Auslastung und geringen Kostendeckungsgrad des ÖPNV aufweisen und freie Kapazitäten in den Spitzenstunden haben. Leider fördert die Bundesregierung gerade dort Modellversuche, wo der ÖPNV schon heute an Kapazitätsgrenzen stößt, nämlich in Großstädten und Ballungszentren.

Die Stadtratsfraktion DIE LINKE schlägt für eine Erprobung des Bürgertickets zunächst eine Probephase von 6 Monaten vor, in der freitags und samstags eine kostenlose Nutzung des ÖPNV-Angebots ermöglicht wird. Daraus sollen Erkenntnisse gewonnen werden, wie dieses Modell von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wird und ob es zu einer nennenswerten Reduzierung des PKW-Verkehrs führt. Dazu ist eine genaue Datenerhebung und Datenanalyse notwendig.

Grundsätzlich kämen als Gegenfinanzierungsmöglichkeiten ein kommunales Beitragssystem für die Einwohner und/oder die Einführung einer sozialverträglichen „PKW-City-Maut“ in Frage. Letztere insbesondere als Steuerungsinstrument und zur Finanzierung des strukturellen Ausbaus des ÖPNV. Auch sollten Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene ausgeschöpft werden. Flankierende Maßnahmen für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV bzw. Reduzierung des PKW-Verkehrs sind Verbesserungen bei der lokalen und regionalen Taktung, die Förderung von Park & Ride Angeboten, Ausbau der Ruftaxisysteme, Carsharing Angebote, Ausbau der Fuß- und Radwege und viele weitere Einzelmaßnahmen, die bereits bei der Verkehrsentwicklungsplanung gesammelt und dokumentiert wurden.

In Frankreich wird zur Finanzierung des ÖPNV eine kommunale Transportsteuer für die Bereitstellung erhoben, die durch ortsansässige Unternehmen entrichtet und auf die Bruttolohnsumme angewandt wird. Eine bessere Anbindung an der ÖPNV ist für Unternehmen nicht zuletzt ein Standortvorteil.

Begrüßenswert wäre eine Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rheinpfalzkreis, zumal eine enge Kooperation gerade im ÖPNV unumgänglich ist.

Wolfgang Förster
Fraktionsvorsitzender
DIE LINKE

Aurel Popescu
Fraktionsgeschäftsführer
DIE LINKE