

DIE LINKE Landesparteitag 07.12.2014
Forum 3 Verkehrspolitik (C. Ozasek/W. Hoepfner)



Landespolitische Handlungsfelder in der Mobilitätspolitik



Themenbereiche

- 1. Kommunalen ÖPNV**
- 2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr**
- 3. Mobilitätskarte**
- 4. City-Maut**
- 5. Car-Sharing (standortungebunden)**
- 6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme**
- 7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV**

1. Kommunaler ÖPNV





1. Kommunalen ÖPNV

Beschreibung:

- Grundpfeiler der ökologischen Verkehrswende
- Ohne ÖPNV ist in der Regel kein Verzicht auf eigenen PKW möglich
- Rechtsrahmen für kommunale Eigenleistung einschließlich Neugründung von Betrieben und Rekommunalisierung durch EU-VO 1370/07 gesichert

1. Kommunalen ÖPNV

Anforderungen:

- Taktsystem: in der HVZ in Großstädten mindestens 10 Min., Mittelstädte 20-30 Min., ländlicher Raum 30 bis (ausnahmsweise) 60 Min.
- Verknüpfung mit SPNV/SPFV
- Hohe Qualitätsstandards bei Komfort, Sauberkeit, Sicherheit, Personal. Mindestens ab 30-Minuten-Takt „Rundum-Anschlüsse“
- Durchgehender Betrieb Abends, Samstags, Sonn- und Feiertags. In großstädtischen Verdichtungsräumen durchgehender Nachtverkehr
- Vorrang im Verkehr gegenüber MIV durch eigene Trassen, Signalvorrang

1. Kommunalen ÖPNV

Vorteile:

- Ressourcenschonung durch hohe Transportkapazität
- Reduzierung von Emissionen (Partikel, Lärm)
- Geringerer Platzbedarf gegenüber MIV - Möglichkeit zur Neugestaltung urbaner Räume durch Zurückdrängung von MIV-Flächenbedarf (s. Frankreich)
- Kommunalen ÖPNV sichert Nahversorgung



1. Kommunaler ÖPNV

Nachteile/Probleme:

- Hoher Investitionsbedarf für Fahrzeuge und Infrastruktur
- hohe laufende Kosten für Personal (ca. 50%), Wartung von Fahrzeugen und Infrastruktur
- Standardsysteme für ländlichen Raum zum Teil ökologisch und wirtschaftlich zu teuer
- Qualitätsstandards Sache der Aufgabenträger (Kreise, Kommunen)
- Einhaltung des Landestariftreuegesetz wird nicht überwacht – dadurch weiterhin „Schmutzkonzurrenz“
- Durch demographischen Wandel starker Rückgang von Schülerzahlen – insbesondere im ländlichen Raum
- Bei Tunnelbau für Schienensysteme zusätzlicher Kostennachteil gegenüber oberirdischem MIV. Tunnel ca. 10x teurer bei Bau und 4-6x teurer bei Unterhalt
- Gefährdung kommunaler Leistungserbringung durch CETA, TTIP etc.

1. Kommunalen ÖPNV

Handlungsbedarf:

- Bundesratsinitiative für Nachfolgeregelung GFVG (läuft 31.12.19 aus) einschließlich Mittel für Unterhalt der Infrastruktur
- Bundesratsinitiative für Erhöhung der Regionalisierungsmittel
- Verwendung der Regionalisierungsmittel auch für Unterhalt der Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung
- Mindestqualitätsstandards für ÖPNV auf Landesebene (s. auch „2. Qualitätsstandards“)
- Förderung von Planung, Aufbau, Betrieb angepasster ÖPNV-Systeme für ländlichen Raum und kleine Gemeinden bzw. Wohnplätze (kommunale oder genossenschaftliche „Bürgerbusse“, Anruf-Sammel-Taxen nach Fahrplan)

2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)



2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)

Beschreibung:

- „Zielkonzeption-SPNV 2025“ beschreibt erstmals integriertes Zugnetz für Baden-Württemberg einschließlich Bedienungshäufigkeit
- „Zielkonzeption-SPNV 2025“ und ÖPNVG-BW enthalten keine Kriterien für Qualitätsstandards über Takthäufigkeit und Begrenzung der Stehplätze hinaus
- § 8 PBefG fordert „vollständige Barrierefreiheit“ bis 01.01.2022

2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)

Anforderungen:

- „Zielkonzeption-SPNV 2025“ muß regelmäßig überprüft und angepasst werden – insbesondere bei Takten sowie Reaktivierungspotenzialen stillgelegter Strecken
- Qualitätsstandards müssen auch Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit umfassen
- Qualitätsstandards müssen auch Umfeld von Bahnhöfen/Haltepunkten umfassen
- Qualitätsstandards müssen auch für Dritte (eigenwirtschaftliche Verkehre, Eigentümer von Infrastruktur) gelten
- Barrierefreiheit muß **alle** Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen

2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)

Vorteile:

- Taktverkehre erhöhen Nutzerzahlen
- Qualitätsstandards erhöhen Nutzerzahl (Qualitätsmerkmale sind bei Nutzern nahezu gleichrangig mit Preissensibilität)
- Barrierefreiheit ermöglicht selbstbestimmte Mobilität für mobilitätseingeschränkte Menschen



2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)

Nachteile/Probleme:

- „Zielkonzeption-ÖPNV 2025“ steht unter Finanzierungsvorbehalt
- Bei Nachfragesteigerungen muß schnelle Anpassung des Angebotes möglich sein
- Streckenreaktivierung nicht vorgesehen
- Leistungserbringer (Verkehr/Infrastruktur) setzen von sich aus lediglich gesetzliche Mindeststandards um
- Leistungserbringer müssen für zusätzliche Qualitätssteigerungsmaßnahmen bezahlt werden
- „vollständige Barrierefreiheit“ nach PBefG ist nicht definiert.
- Land stellt keine zusätzlichen Mittel für übergesetzliche Maßnahmen zur Barrierefreiheit zur Verfügung
- Mobilitätseingeschränkte Menschen werden mit unterschiedlicher „Wertigkeit“ berücksichtigt (Blinde/Sehbehinderte)

2. Qualitätsstandards im regionalen Bahnverkehr (einschl. Barrierefreiheit)

Handlungsbedarf:

- Für „Zielkonzeption-ÖPNV 2025“ darf kein Finanzierungsvorbehalt gelten
- Stillgelegte Strecken müssen freigehalten werden für künftige Angebote
- Land muß weiteren Stilllegungen widersprechen
- Entwicklung und regelmäßige Fortschreibung von landeseigenen Mindeststandards für Komfort, Sicherheit, Pünktlichkeit etc.
- Entwicklung und regelmäßige Fortschreibung von landeseigenen Mindeststandards für Gestaltung von Bahnhöfen/Haltepunkten und deren Umfeld
- Entwicklung und regelmäßige Fortschreibung von landeseigenen Mindeststandards für Barrierefreiheit zur Sicherung selbstbestimmter Mobilität
- Entwicklung von Programmen zur Implementierung der Mindeststandards in laufende Verträge
- Verpflichtung nachgeordneter Aufgabenträger bzw. eigenwirtschaftlicher Leistungserbringer auf Standards

3. Mobilitätskarte



3. Mobilitätskarte

Beschreibung:

- Vernetzung alternativer Verkehrsmittel (Multimodalität), optional mit zusätzlichen öffentlichen/privaten Dienstleistungen. Wegeketten mit öffentlichen Verkehrsmitteln knüpfen
- Abbau von Zugangshürden hinsichtlich Zugang, Preisgestaltung und Abrechnungsmodalitäten durch einheitliches (technologieoffenes) Medium „aus einer Hand“
- Beispiel: Stuttgart Service Card (Verknüpfung von VVS, Pedelec, Car-sharing, kommunale Leistungen, privaten Dienstleistungen)

3. Mobilitätskarte

Anforderungen:

- Einheitliche anbieterneutrale Schnittstelle schaffen
- Anbieter für den Kooperationsgedanken gewinnen, Vermarktung bündeln

Vorteile:

- Kooperieren statt konkurrieren
- Mobilitätsketten für alle Bedürfnisse statt Privat-PKW
- Barrierearme Zugänge erleichtern den Wechsel zur Multimodalität
- Verschiebung des Modal Split deutlich erleichtert
- Kommunale Leistungen integrierbar (freiwillige Leistungen wie Bonuscard/ Familiencard, Bibliotheksausweis, Schlüsselkarte, Bäder, Kultureinrichtungen, Tourismusangebote/Naherholung,...)



3. Mobilitätskarte

Nachteile/Probleme:

- Datenschutz! (Bewegungs- und Konsumentenprofile)
- Public-Private-Partnership mit dominanten Industriepartnern schwierig
- Räumliche Begrenzung darf nicht im Modell betont werden, Verflechtungsräume mit erfassen
- Anfangsinvestitionen (Web-Plattform, Smartphone-Applikationen, Lesegeräte)



3. Mobilitätskarte

Handlungsbedarf:

- Fördermodelle, z.B. für eMobility, aber auch Zuschüsse z.B. an Verkehrsverbünde, müssten bereits eine einheitliche Schnittstelle für die Mobilitätskarte einfordern
- Modellprojekt für Baden-Württemberg und darüber hinaus, anstatt Insellösungen in einzelnen Ballungsräumen

4. City-Maut



4. City-Maut

Beschreibung:

- City-Maut als „Eintrittsgeld“ für motorisierten Verkehr in exakt definierte urbane Zonen (z.B. London)
- Nach derzeitigem Diskussionsstand ist City-Maut eine **Gebühr** auf „Gemeingebrauch“ und grundsätzlich grundgesetzlich zulässig
- Einnahmen der City-Maut müssen nicht zwangsläufig zweckgebunden für Straßeninfrastruktur ausgegeben werden



4. City-Maut

Anforderungen:

- möglichst einfache und klare Definition des Mautgebietes
- Festlegung der Gebührenerhebung (Telematik, Mautstellen o.ä.)
- Umfahrungsmöglichkeiten für Durchgangsverkehr
- Sonderregelungen für Bewohner des Mautgebietes
- Ausreichende Kapazitäten des ÖPNV für zusätzliche Kunden

Vorteile:

- Reduzierung des motorisierten Verkehrs und seiner Emissionen
- geringerer Aufwand für Straßeninfrastruktur bei Verkehrsreduzierung
- Zusätzliche Einnahmen zur Förderung umweltverträglicher Mobilität

4. City-Maut

Nachteile/Probleme:

- Vollkommen ungeklärte gesetzgeberische Zuständigkeit (Bundesstraßen)
- Eventuell zusätzliche Emissionen außerhalb des Mautgebietes durch zusätzlichen Umgehungsverkehr
- Hohe Einführungsinvestitionen für Gebührenerhebung und ÖPNV
- Kaum soziale Aspekte bei Gebühren berücksichtigbar

Handlungsbedarf:

- Klärung gesetzgeberischer Zuständigkeit
- Eventuell Bundesratsinitiative zum Rechtsrahmen
- Vorbereitung landesgesetzlicher Maßnahmen zur Einführung

5. Car-Sharing (standortungebunden)



5. Car-Sharing (standortungebunden)

Beschreibung:

- Fahrzeuge können im gesamten Verbreitungsgebiet ohne Vorgaben nach Nutzung abgestellt werden
- Keine Rückfahrt an Ausgangspunkt nötig
- Bisherige Systeme nur für Nutzung in hoch verdichteten Ballungsräumen konzipiert
- Anbieter fast ausschließlich Automobilindustrie (Car2Go etc.)
- derzeit nahezu ausschließlich E-Fahrzeuge
- Privilegierung bei Standplätzen (Elektrotankstellen) gegenüber anderen Anbietern

5. Car-Sharing (standortungebunden)

Anforderungen:

- Elektronisches System zur Ortung der Fahrzeuge
- Ausreichend gebührenfreie/restriktionsfreie Stellplätze in Ballungsräumen
- Infrastruktur „Elektrotankstelle“

Vorteile:

- Flexible Planung von Wegekettten
- Im Ballungsraumbereich Ersatz für eigenen PKW

5. Car-Sharing (standortungebunden)

Nachteile/Probleme:

- Deutlich eingeschränkter Einsatzbereich – nur in hochverdichteten Ballungsräumen (Rückzug von Car2Go aus Ulm)
- System ohne direkte/indirekte Subventionen kaum rentabel (Ladeinfrastruktur, Stellplätze)
- System deckt nur sehr eingeschränkte Mobilitätsbedürfnisse ab (Kurzstrecken im städtischen Bereich) – dadurch potentieller Konkurrent für ÖPNV
- Wettbewerbsnachteile durch Subvention für andere Car-Sharing-Systeme

5. Car-Sharing (standortungebunden)

Handlungsbedarf:

- Zwang zur Integration von Car-Sharing-Systemen in Gesamtangebote alternativer Mobilität (s. 3. „Mobilitätskarte“), z.B. über Landesbauordnung
- Überprüfung direkter und indirekter Subventionen für privatwirtschaftliche Anbieter

6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme



6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme

Beschreibung:

- Fahrzeuge müssen jeweils von festen Standorten abgeholt und wieder zurückgebracht werden
- Systeme auch für Mittel- und Kleinstädte geeignet
- Überwiegend genossenschaftliche oder kommunale Anbieter (Ausnahme u.a. „Flinkster“)
- Aus Kostengründen weitgehend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren
- In großen Systemen erhebliche Fahrzeugvielfalt für unterschiedliche Bedürfnisse

6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme

Anforderungen:

- Stellplätze in ausreichender Zahl
- Stellplätze möglichst an Verknüpfungspunkten mit ÖPNV
- Eigenmittel für Aufbau- und Ersatzinvestitionen notwendig

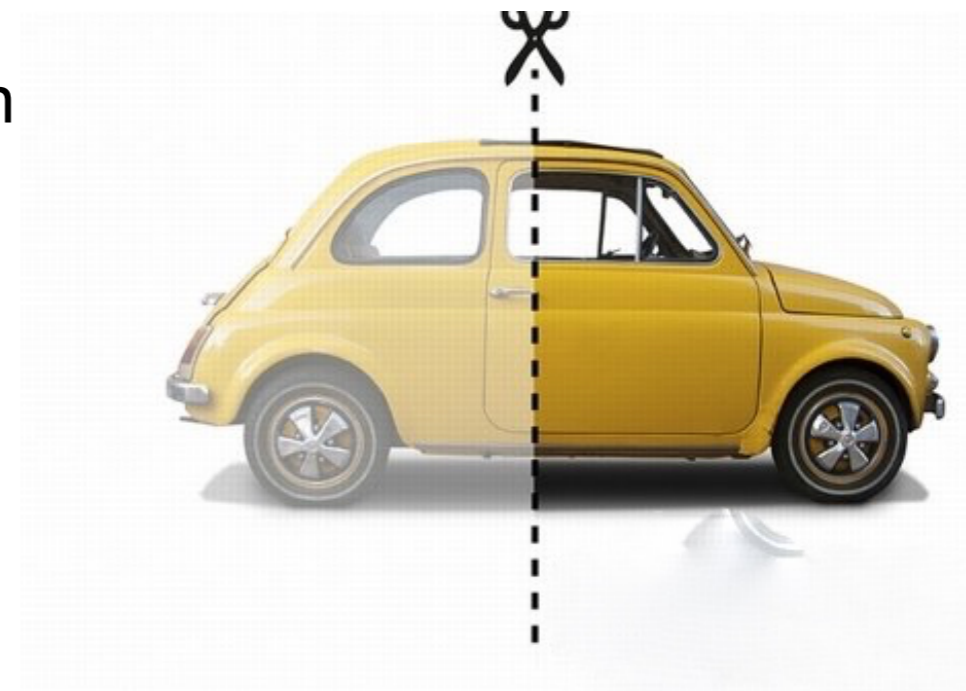
Vorteile:

- Gemeinsam mit ÖPNV Ersatz für eigenen PKW (ca. 1:3,5)
- Unterschiedliche Fahrzeuge für unterschiedliche Bedürfnisse (Einkaufen, Besuche, Urlaub, Großtransporte)
- Individuelle Planung der Mobilitätsbedürfnisse
- Systeme kommen überwiegend ohne öffentliche Gelder aus

6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme

Nachteile/Probleme:

- Eingeschränkte Flexibilität durch Zwang zur Rückgabe
- Individuelle Planung der Mobilitätsbedürfnisse
- Bereitstellung von Stellplätzen auf öffentlichen Verkehrsflächen gesetzlich nicht möglich – Stellplätze müssen privat angemietet werden



6. Standortgebundene Car-Sharing-Systeme

Handlungsbedarf:

- Bundesratsinitiative zur Änderung StVG: Bereitstellung öffentlicher Verkehrsfläche für Car-Sharing-Stellplätze
- Zwang zur Integration von Car-Sharing-Systemen in Gesamtangebote alternativer Mobilität (siehe 3. „Mobilitätskarte“)
- Modellprojekte zur Etablierung von non-Profit Car-Sharing-Systemen in Mittel- und Kleinstädten (Beratung, Planung, Anschubfinanzierung)
- Investitionshilfen für Ausbau bestehender Car-Sharing-Systeme



7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV

7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV

Beschreibung:

- Völlig intransparente Finanzierungsströme zur Finanzierung des ÖPNV – bis zu ca. 40 verschiedene Einnahmequellen.
- Gesamtfahrgeldeinnahmen pro Jahr für ÖPNV nicht sicher ermittelbar, da in Verbänden verschiedene Einnahmearten „zusammenlaufen“. Letzte Schätzung (2008!) für ÖPNV und SPNV ca. 8,9 Mrd. €
- Direkte Fahrgeldeinnahmen machen 2013 ca. 49 % (Durchschnittswert mit extremen Schwankungen) des Aufwandes aus
- Beispiel: Fahrgeldeinnahmen SSB AG 2013 ca. 216 Mio. € (ca. 63% des Aufwandes)
- Auch „eigenwirtschaftliche“ Verkehre benötigen öffentliche Mittel (Investitionsförderung, Schülerbeförderung, Freifahrt Schwerbehinderte...)
- Bei einigen Aufgabenträgern politische Ausrichtung auf größtmögliche „Nutzerfinanzierung“

7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV

Anforderungen:

- Ziel der LINKEN: Fahrscheinloser Nahverkehr
- Eventuell Zwischenschritte z.B. mit Sozialticket
- Sicherstellung der Finanzierung von Erhalt und Ausbau des ÖPNV durch alternative Finanzierungsmittel (Maut, Steuer, Abgabe,...)

Vorteile:

- Reduzierung schädlicher Emissionen des MIV durch zusätzliche Umsteiger
- Sicherung von Grundbedürfnissen der Teilhabe am öffentlichen Leben auch für Einkommensarme
- Aufwandsreduzierung für Fahrscheinvertrieb und -kontrolle
- Eventuell Rückbau/Umbau der Straßeninfrastruktur im innerstädtischen Bereich

7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV

Nachteile/Probleme:

- Kaum gesetzliche Grundlagen für alternative ÖPNV-Finanzquellen (siehe z.B. 4. „City-Maut“)
- Erhebliche Anfangsinvestitionen zum Ausbau ÖPNV notwendig, um erwartete Fahrgaststeigerungen bewältigen zu können
- Fehlleitung öffentlicher Mittel, wenn „Angebotskonkurrenz“ ÖPNV \diamond MIV beibehalten wird
- ca. 30–50 % der MIV-Nutzer sind grundsätzlich nicht „preissensibel“

7. Fahrpreise und Finanzierung des ÖPNV

Handlungsbedarf:

- Entwicklung neuartiger Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV
- Bundesratsinitiativen zur Einführung neuer Finanzierungsinstrumente
- Prüfung und gegebenenfalls Entwicklung von zusätzlichen Finanzierungsinstrumenten auf Landesebene
- Gegebenenfalls „Zwischenschritte“ durch tarifliche Maßnahmen zur ÖPNV-Attraktivitätssteigerung auf Landesebene: Landestarifverbund, Landessozialticket, Landesstud-Ticket, Landessenorenticket

Abkürzungen

- GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bund)
- HVZ = Hauptverkehrszeit (Werktags ca. 6:00 – 20:00 Uhr)
- MIV = Motorisierter Individualverkehr
- ÖPNVG-BW = Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (Baden-Württemberg)
- ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr
- PbefG = Personenbeförderungsgesetz (Bund)
- SPFV = Schienenpersonenfernverkehr
- SPNV = Schienenpersonennahverkehr
- StVG = Strassenverkehrsgesetz (Bund)

Nützliche Links

ÖPNVG-BW.

<http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/oepnvg.htm>

Finanzierung ÖPNV:

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oepnv-in-deutschland/>

Barrierefreiheit im ÖPNV:

<http://www.fh-erfurt.de/fhe/vur/metaprojektliste/2007/checklisten-fuer-einen-barrierefreien-oepnv/>

Erstes Rechtsgutachten zu City-Maut/Nahverkehrsabgabe:

<http://www.ifst.de/schriften/1994/329/329.pdf>

Bachelorarbeit zu Organisation und Betrieb von „Bürgerbussen“ in Ba-Wü (erstes Ergebnis anklicken).

http://suche.web.de/web?origin=serp_sf_atf&q=felix+kuhnle

Zielkonzept ÖPNV 2025 Baden-Württemberg (erste zwei Links):

http://suche.web.de/web?origin=serp_sf_atf&q=zielkonzeption+%C3%B6pvn+2025+baden-w%C3%BCrtemberg