

Straßenbahn für Alle! Ist das Grün?

*Position und Konzept der Grünen Jugend Erfurt zu einem
Ticketlosen Nahverkehr in der Landeshauptstadt*

Bald keine Tickets mehr für die EVAG?

Im Oberbürgermeister*innenwahlkampf der Landeshauptstadt Erfurt im Jahr 2012 haben sich mehrere Kandidat*innen (Kathrin Hoyer, B90/Die Grünen; Michael Menzel, Die Linke; Peter Brückner, Piratenpartei) erstmalig mit der Idee eines ticketlosen Nahverkehrs für Erfurt beschäftigt. Mittlerweile gewinnt die Diskussion innerhalb der Stadt um das Für und Wider und mögliche Finanzierungsmodelle an Fahrt.

Ticketlos meint dabei nicht die kostenfreie Bereitstellung des ÖPNV, sondern eine pauschale monatliche Abgabe aller Bürger*innen der Stadt, die zur Nutzung des ÖPNV berechtigt.

Ein ticketloser ÖPNV würde grundlegende Veränderungen für die Mobilität und deren Kosten für die Erfurter*innen bedeuten. Auch die Auswirkungen auf die städtischen Verkehrsbetriebe, die Stadt selbst sowie auf die Umwelt wären erheblich. Die Grüne Jugend Erfurt will sich mit ihren Vorstellungen, aber auch ihrer Kritik in die Diskussion einbringen, um den Diskurs weiter voranzubringen. Weiterhin möchten wir in den kommenden Monaten gern Kritik und zusätzliche Ideen aufnehmen, um unser Konzept weiterzuentwickeln.

Exemplarische Städte die bisher einen ticketlosen Nahverkehr haben oder hatten gibt es nur wenige, wobei keine mit Erfurt vergleichbar ist: So wurde etwa in Hasselt (Belgien) oder Templin und Lübben in Brandenburg der ÖPNV vor der kostenlosen Bereitstellung kaum genutzt. Die enormen Fahrgastzuwächse waren nicht allein auf die kostenfreie Nutzung, sondern auch auf eine deutliche Angebotserweiterung zurückzuführen. Ebenso gab es keine Finanzierung durch eine Abgabe der Bürger*innen, was die Städte mittelfristig in finanzielle Schwierigkeiten brachte. Alle drei Städte mussten den Versuch nach einiger Zeit abbrechen, da der Nahverkehr allein aus dem Haushalt der Städte nicht zu finanzieren war. In Frage kann daher nur ein ticketloser Nahverkehr kommen, der durch eine Abgabe der Bürger*innen finanziert wird.

Trotz des Fahrgastzuwachses sind die Beispiele nicht als Erfolg zu werten. Zudem sind die Städte hinsichtlich ihrer Größe und Struktur nicht mit Erfurt vergleichbar. Tallinn führte zu Beginn des Jahres 2013, als Reaktion auf einen starken Fahrgasteinbruch in den vergangenen Jahren, der auf die steigende Automotorisierung in dem baltischen Staat zurückzuführen ist, einen kostenlosen steuerfinanzierten Nahverkehr ein. Auch die Stadt Tübingen die 2009 Samstage vom Ticketkauf befreite, kann nicht unbedingt als Vorbild dienen. Es kam zwar zu Fahrgaststeigerungen, aber auch zu einem Qualitätsverlust für alle Fahrgäste aufgrund der vollen Fahrzeuge. Tübingen ist heute von den sogenannten "Blauen Samstagen" wieder abgerückt, denkt aber weiterhin über einen umlagefinanzierten ÖPNV nach.

Wir stellen fest, dass sich die Stadt Erfurt mit einem ticketlosen Nahverkehr auf völliges Neuland begeben würde. Das muss nicht von innovativen Ansätzen abschrecken, jedoch

wollen wir deutlich machen, dass die Auswirkungen so nur äußerst schwer zu prognostizieren sind.

Folgend werden Aspekte angesprochen, die mit einer Abgabe durch alle Erfurter*innen für einen ticketfreien ÖPNV verbunden sind. Es bestehen auch Ideen, das Konzept lediglich zeitlich (z.B. nur an Wochenenden) und/oder räumlich (z.B. nur zwischen Domplatz und Hbf.) begrenzt einzuführen. Entsprechend können sich die u.g. Auswirkungen teils deutlich ändern.

Soweit möglich bieten wir zu den identifizierten Problemen Lösungsmöglichkeiten an. Ziel ist es ein konkretes Konzept zu formulieren, das in einer Bürger*innenumfrage abgestimmt werden kann.

Was muss beachtet werden?

ÖPNV für alle, macht Mobilität sozial gerechter

Der ticketlose Nahverkehr sieht eine pauschale, solidarische, nutzungsunabhängige Abgabe aller Bürger*innen vor, wobei die erhobenen Gebühren unter den derzeitigen Kosten einer Monatskarte liegen würden. Personen mit geringem oder ohne eigenes Einkommen soll die Bezahlung des ÖPNV ermöglicht bzw. erleichtert werden, um ihre Mobilität und damit auch die gesellschaftliche Teilhabe zu stärken.

Soziale Komponenten fließen jedoch auch bisher schon in die Tarifbildung mit ein. So haben neben der Befreiung von Kindern und Menschen mit Schwerbehinderung alle Erfurter*innen mit geringem oder ohne eigenes Einkommen die Möglichkeit einen Sozialausweis zu beantragen, durch den man ein sogenanntes Sozialticket erhalten kann. Das Sozialticket fungiert als Monatskarte im Stadtgebiet. Die Gebühr ist im Zuge der Haushaltsverhandlungen 2013 auf 30 € monatlich erhöht worden¹.

Die Mehrheit der Bevölkerung kann sich heute die Teilnahme am Verkehr, gleich mit welchem Verkehrsmittel, leisten. Diese sind mehrheitlich nicht auf eine verstärkte solidarische Finanzierung angewiesen. Dennoch sehen wir die Chance gerade finanzschwachen Haushalten den Zugang zu einem hochwertigen und umweltschonenden Nahverkehr zu erleichtern und ihre Teilhabemöglichkeiten zu verbessern.

Staatliche Sozialleistungen berücksichtigen zwar die Zahlung von Verkehrsleistungen, jedoch würde sich auch für einige Personenkreise der Beitrag zum ÖPNV erhöhen (Studierende derzeit 75,40 € pro Semester², Schwerbehinderte kostenfrei nach SGB IX), sofern keine Unterscheidung nach persönlichen Verhältnissen vorgenommen wird.

In einem sozial gerechten Konzept müssten daher, aus Sicht der Grünen Jugend Erfurt, verschiedene Abstufungen in der monatlichen Abgabe gemacht werden. Andernfalls würde eine pauschale Abgabe aller Bürger*innen zu einer ungerechteren Finanzierung des öffentlichen Verkehrs führen. Aus unserer Sicht muss ein "städtischer Mobilitätsbeitrag" auch solidarisch gestaltet sein. Das bedeutet, dass einkommensstarke Haushalte mehr zahlen sollten als einkommensschwache. Eine Ermäßigung für einkommensschwache Menschen soll, auf Antrag und einfachen Nachweis der Bedürftigkeit, möglich sein.

Für Studierenden müsste durch die Angliederung an den VMT und die Nutzbarkeit des Tickets für die Deutsche Bahn ebenfalls eine Sonderregelung getroffen werden.

Der "städtische Mobilitätsbeitrag" sollte zudem vereinbar sein mit der Bundesgesetzgebung, so dass eine Befreiung vom Beitrag auf Antrag möglich sein muss (z.B. für Inhaber eines Schwerbehindertenausweises).

1 LANDESHAUPTSTADT ERFURT: <http://www.erfurt.de/ef/de/rathaus/bservice/leistungen/leistung-1764.htm>.

2 UNIVERSITÄT ERFURT: http://www.uni-erfurt.de/fileadmin/user-docs/sul/studierendenangelegenheiten/Gebuehren_und_Beitraege_aktuell.pdf.

ÖPNV-Förderung entlastet die Umwelt

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind im Allgemeinen umweltfreundlicher als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Dies zeigt sich insbesondere in einem effizienteren Energieeinsatz und dem geringeren CO₂-Ausstoß. Da das Angebot allen Bürger*innen ohne weitere Nutzungskosten zur Verfügung steht, wird sich die Zahl der Fahrgäste erhöhen. Der Pkw-Verkehr sollte gleichermaßen sinken. Durch zusätzliche Fahrgäste kann auch das Fahrplanangebot erweitert werden, was den ÖPNV zusätzlich attraktiver macht.

Unstrittig ist, dass es zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen und einem Rückgang des MIV kommen wird. Die tatsächliche Größe ist aber nur schwer einzuschätzen. Die wenigen bisherigen Praxisbeispiele (z.B. Templin, Tallinn und Hasselt) haben gezeigt: Dort, wo der ÖPNV bis zur Einführung eines neuen Finanzierungsmodells in einem miserablen Zustand war, kann es zu einer deutlichen Steigerung oder gar Vervielfachung der Nutzerzahlen kommen. Die EVAG erbringt ihre Leistungen aber heute schon in einer sehr hohen Qualität. Erfurt ist daher nicht mit den wenigen Städten, wie Hasselt, Tallinn oder Templin vergleichbar, die bereits Praxiserfahrungen haben. Trotzdem sehen wir in Erfurt noch Verbesserungsbedarf, wie beispielsweise in der besseren Anbindung der Ortsteile durch Busverbindungen.

Der Zuwachs im ÖPNV setzt sich aus einem Wechsel vom Pkw zum ÖPNV, einem Wechsel vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV, sowie induziertem Verkehr, also dem, durch das zusätzliche Angebot und die Befreiung von weiteren Kosten, neu entstehendem Verkehr, zusammen.

Ersteres ist im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Mobilität erwünscht.

Verkehrsmittelwechsel innerhalb des Umweltverbundes sind aber kontraproduktiv, da Fuß- und Radverkehr dem ÖPNV hinsichtlich Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Emissionen überlegen sind. Der Wechsel von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wird vor allem zu einer Zunahme von Kurzstreckenfahrten führen. Daher sollte weiterhin gleichzeitig die Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Fokus der Stadtentwicklung Erfurts stehen. Wir plädieren daher für einen deutlich beschleunigten Ausbau des Radwegenetzes und einer attraktiveren und barrierefreien Gestaltung von Fußwegen.

Der induzierte Verkehr ist differenziert zu betrachten. Dieser kann auch auf sozial Schwache zurückgeführt werden, die durch den Mobilitätsbeitrag die Möglichkeit erhalten mehr am öffentlichen Leben teilnehmen.

Ob eine verkehrsmittelübergreifende CO₂-Bilanz günstiger ausfällt, lässt sich erst nach Einführung sicher sagen. Eine bessere Abschätzung wäre durch eine wissenschaftlich fundierte Befragung möglich. Im Sinne eines erfolgreichen Konzeptes, muss der Wechsel von MIV-Kund*innen deutlich größer sein, als der von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Ticketloses Erfurt ist attraktiver für Tourist*innen

Aus Sicht der Grünen Jugend Erfurt stellt die Einführung eines ticketlosen Nahverkehrs eine enorme Chance für das Image der Stadt dar. Dieser Imagegewinn ist zugleich eines der stärksten Argumente für die Einführung! Erfurt könnte so zum Vorreiter und Vorbild in Sachen zukunftsfähiger Mobilität in Deutschland werden. Für potenzielle Erfurter*innen könnte der qualitativ hochwertige und unkomplizierte ÖPNV als "weicher Standortfaktor" enorm wichtig werden, wenn die Stadt ihn entsprechend vermarktet.

Insbesondere, wenn man sich auf die Variante verständigt in der Tourist*innen keine Gebühren zahlen und kein extra Ticket kaufen müssten, steigert das die Attraktivität Erfurts als Reiseziel enorm. Hier sollte unbedingt weiter gedacht werden. Selbst wenn Tourist*innen sich vorrangig zwischen Domplatz, Fischmarkt und Anger bewegen und dabei zu Fuß unterwegs sind, werden sie im Anschluss der Reise weitertragen, dass sie die Möglichkeit eines ticketlosen und für sie kostenfreien Nahverkehrs hatten. Auch stellt es für ausländische Tourist*innen, welche sich immer wieder mit den Ticketautomaten plagen müssen, eine deutlich angenehmere Gestaltung ihres Aufenthaltes dar.

Die Grüne Jugend Erfurt schlägt deshalb vor, Tourist*innen und Gäste der Stadt vom Beitrag zu befreien, nur so kann das Einsparpotenzial durch das Wegfallen der Ticketautomaten gänzlich genutzt werden. Und nur so kann Erfurt vom enormen Imagegewinn durch fahrscheinfreien ÖPNV profitieren. Wir sehen in den Tourist*innen die Möglichkeit das "Erfurter Modell des ticketfreien ÖPNV" in die Welt zu tragen.

In Anbetracht der Chance, die Tourismuswirtschaft mit dem Instrument des ticketlosen Nahverkehrs weiter zu beleben, erscheint es sinnvoll, Tourist*innen von der Finanzierung völlig auszulassen.

Ticketvertrieb & Kosteneinsparungen

Der Verzicht auf den Ticketvertrieb bringt unmittelbare Vorteile mit sich. So werden die ÖPNV-Kund*innen vom Kaufvorgang und dem teils komplizierten Tarifsysteem entbunden. Die Stadt kann zudem Leistungen wie Sozialticket und Subventionen von Schüler*innenkarten streichen.

Der Betrieb von Fahrscheinautomaten an den Haltestellen und in den Fahrzeugen kann eingestellt werden. Ausgenommen bleiben Haltestellen mit Verbindungen in umliegende Kreise (z.B. Busbahnhof, Urbicher Kreuz, Büropark Airfurt). Anschaffung und Betrieb von Fahrscheinautomaten ist für den Verkehrsbetrieb sehr kostspielig. Wir schätzen, das durch den Wegfall des Ticketvertriebs allein 3 bis 5 Mio. € eingespart werden können. Ebenso können Fahrscheinkontrollen entfallen, da das Phänomen Schwarzfahren nicht mehr besteht. Die Einsparungsmöglichkeiten treten nur dann in Kraft, wenn vollständig auf Tickets, also auch für Gäste, verzichtet wird.

Als problematisch ist die Integration der Erfurter Verkehrsbetriebe in den Verkehrsver-

bund Mittelthüringen zu bewerten. Die Stadt Erfurt ist aufgrund ihrer Größe und zentralen Lage wesentlicher Bestandteil des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT). Die Stadt würde Mitglied bleiben, aber nicht mehr als zusätzliche Zone bei der Fahrpreismittlung gezählt werden. Dies schwächt den Tarifverbund, da er für etwas weniger Fahrgäste sinnvoll wird und Sonderregelungen für Erfurt eingeführt werden müssten. Für die Erbringung von Verkehrsleistungen anderer Verkehrsbetriebe wie der DB Regio und der Erfurter Bahn, innerhalb der Tarifzone Erfurt, müssen Sonderlösungen gefunden werden, die einen finanziellen Ausgleich für die Leistungen innerhalb Erfurts ermöglichen. Trotz der schwierigen Vereinbarkeit mit dem Verbund halten wir den VMT weiterhin für sinnvoll und richtig und wollen ihn auch mit den Leistungen der Erfurter Verkehrsbetriebe weiterhin voran bringen.

Angebotsenerweiterung & Netzgestaltung

Durch die Verteilung der bisherigen Fahrgeldeinnahmen auf alle Bürger*innen der Stadt verändert sich zunächst nur der Beitrag pro Kopf. Mehrkosten entstehen, wenn der Fahrgastzuwachs die heutigen Kapazitäten übersteigt und zusätzliche Fahrten angeboten werden müssen. Auch wenn der Fahrgastzuwachs nicht sicher abzuschätzen ist, muss man davon ausgehen, dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Angebote nötig sind. Hier fährt die EVAG derzeit nahezu an den Kapazitätsgrenzen des Netzes und der Fahrzeuge. Größere Kapazitäten können durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge bzw. längerer Traktion im begrenzten Umfang ermöglicht werden. Diese müssen neu angeschafft werden. Die Beschaffung von Neufahrzeugen kann vom Freistaat mit bis zu 70 % für Straßenbahnen und bis zu 100.000 € je Gelenkbus gefördert werden³. Daher verbleiben mit jeder zusätzlich notwendigen Straßenbahn mehrere 100.000 € die durch den Mobilitätsbeitrag zusätzlich finanziert werden müssen. Zusätzliche Fahrten erhöhen nicht nur den Aufwand für Fahrzeuge, sondern auch für Personal.

Insofern das Konzept tatsächlich eine Angebotsenerweiterung notwendig macht bzw. ermöglicht, ist dies ein Gewinn für alle bisherigen und zukünftigen Kund*innen des Nahverkehrs. Es liegt in der Natur der öffentlichen Verkehrsmittel, dass er dann besonders attraktiv ist, wenn er intensiv genutzt wird und ein dichtes Netz im engen Takt betrieben werden kann. Dies trifft vor allem dann zu, wenn nicht nur die Fahrzeuggrößen erweitert werden (z.B. Doppeltraktion wo bisher lediglich ein Wagen fährt), sondern zusätzliche Fahrten angeboten werden. Dies ist dann nicht mehr nur mit Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge verbunden, sondern auch mit dauerhaften zusätzlichen Personalkosten.

Bei einem noch stärkeren Fahrgastzuwachs muss auch ein Ausbau des Stadtbahnnetzes berücksichtigt werden. Nur schwer zu lösen ist das Dilemma, dass der Fahrgastzuwachs sprunghaft und schwer prognostizierbar stattfindet. Fahrzeuge, insbesondere Straßenbahnen, können nur mittelfristig beschafft werden. Ein Ausbau der Infrastruktur kann nur langfristig erfolgen. Zwischen einem möglichen Beschluss des Konzeptes und der Ein-

³ THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR: Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen.

führung müssten in jedem Fall mehrere Jahre zur Detailplanung und Beschaffung vergehen. Einen mittelfristigen deutlichen Ausbau des Stadtbahnnetzes halten wir jedoch weder für machbar noch für notwendig.

Der Zuwachs an Fahrgästen darf nicht überschätzt werden. Die Erfurter*innen stehen mit ihrer ÖPNV-Nutzung bereits heute bundesweit an einer Spitzenposition. In kaum einer anderen Stadt werden knapp ein Viertel der Wege (24 %, Pkw-Anteil = 40 %) ⁴ mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt. Lediglich Metropolen wie Stuttgart und Berlin haben noch einen geringfügig höheren ÖPNV-Anteil. Daher lässt sich erahnen, dass die Anzahl der Personen die bisher, aufgrund der Tarife oder des Fahrtenangebotes nicht zum ÖPNV gewechselt sind, begrenzt ist. Viele Menschen sind MIV-Zwangskund*innen, etwa weil sie in einem Gewerbegebiet im ländlichen Thüringen arbeiten. Andere gehen zu Fuß oder nutzen das Rad, weil es die schnellere, ökologisch verträglichere und flexible Alternative zu Pkw und ÖPNV ist. An diesen Verhältnissen kann auch ein ticketloser Nahverkehr wenig ändern. Wir schätzen daher, dass ein Fahrgastzuwachs deutlich größer 30 % unrealistisch ist. Diesen Schluss lassen auch Aussagen der EVAG und eine nicht repräsentative Befragung durch Studierende der Fachhochschule Erfurt zu.

4 TU DRESDEN: Mobilität in Städten - SrV 2008.

Grundlegende Änderung des Nahverkehrskonzeptes zur Überzeugung der Bürger*innen

Die Einführung eines Mobilitätsbeitrags für alle Erfurter*innen bedeutet einen erheblichen Eingriff in das Nahverkehrsmodell, aber auch in das Mobilitätsverhalten und die persönliche Haushaltssituation eines jeden und jeder Einzelnen. Solche grundlegenden Änderungen sind nur zu legitimieren, wenn mit allen Betroffenen in einen offenen Diskurs gegangen wird und sich letztendlich eine Mehrheit für das Vorhaben ausspricht. Daher sollen alle Bürger*innen, nachdem es ausreichend Raum für Information und Diskussion gegeben hat, die Möglichkeit erhalten, sich zu den Ideen in einer Kommunalen Bürger*innenumfrage zu äußern. In der Bürger*innenumfrage können sie zwischen drei Vorschlägen wählen.

SIND SIE FÜR DIE EINFÜHRUNG EINES TICKETLOSEN NAHVERKEHRS IN DER LANDESHAUPTSTADT ERFURT, ENTSPRECHEND DES AUFGEFÜHRTEN FINANZIERUNGSMODELLS DURCH EINEN MOBILITÄTSBEITRAG?

- **A: JA, EIN TICKETLOSER NAHVERKEHR SOLL EINGEFÜHRT WERDEN.**
- **B: JA, EIN TICKETLOSER NAHVERKEHR SOLL EINGEFÜHRT WERDEN, SICH ABER ZUNÄCHST NUR AUF NEBENZEITEN (Z.B. WOCHENENDE) UND/ODER DEN INNENSTADTBEREICH (Z.B. ANGER + 2 STATIONEN) BESCHRÄNKEN. EIN JAHR NACH DER EINFÜHRUNG WIRD ÜBER EINE AUSWEITUNG, EINSCHRÄNKUNG ODER BEIBEHALTUNG DES ANGEBOTES ENTSCHIEDEN.**
- **C: NEIN, EIN TICKETLOSER NAHVERKEHRS SOLL NICHT EINGEFÜHRT WERDEN. DAS NAHVERKEHRSMODELL BLEIBT WIE BISHER.**

Es ist Aufgabe von Stadt, Parteien und Verbänden für die Umfrage im Vorfeld zu werben und über Vor- und Nachteile der Varianten zu informieren. Dazu wird ihnen mindestens zwei Monate Zeit gegeben.

Der Stadtrat folgt dem Ergebnis der Kommunalen Bürger*innenumfrage.

Der Stadtrat legt zuvor eindeutige Maßnahmen fest, wenn es zu einer deutlichen Abweichung der prognostizierten Fahrgastzahlen, der Einnahmen und der Ausgaben kommt. Dies kann etwa ein Finanzierungsmodell sein, wenn weitere Investitionen (Fahrzeuge oder gar Streckenerweiterungen) aufgrund überraschend hoher Nachfrage nötig sind und auch eine Exit-Strategie (Rückkehr zum bisherigen Modell), sollten die erhofften Effekte nicht eintreten.

Unsere Eckpfeiler für einen Ticketlosen Nahverkehr

So sieht unsere Abgabe für einen Ticketlosen Nahverkehr aus

Die Nahverkehrsabgabe soll sämtliche bisherigen Fahrgeldeinnahmen sowie Mehrkosten durch Mehrleistungen, entsprechend des Fahrgastzuwachses, und den Jahresfehlbetrag der EVAG abdecken. Es muss sichergestellt werden, dass eine Zahlung von Fördermitteln durch das Land wie bisher stattfindet. Jedoch berücksichtigt das Modell bereits eine mittelfristige Abschmelzung der Drittmittel. Die Stadt kann so dem sich verschärfenden Problem der ÖPNV-Finanzierung entgegenreten.

Bestimmte Personenkreise erhalten aus sozialen Gründen die Möglichkeit, sich von der Zahlung der Abgabe in voller Höhe befreien zu lassen. Die vorgenommene Abstufung des Mobilitätsbeitrags ist der Versuch eines solidarischen Finanzierungsmodells, gleichwohl wir einräumen, dass eine vollständige Berücksichtigung aller persönlichen Aspekte kaum möglich ist.

Bei der Angebotskalkulation sollten zusätzliche Fahrten und Fahrzüge großzügig bemessen werden. Wir gehen von einem Fahrgastzuwachs von bis zu 30 % aus. Unser vorgeschlagenes Finanzierungsmodell erfüllt diese Kriterien und beinhaltet einen Leistungszuwachs von bis zu 40 %. Entscheidend ist, dass die hohe Qualität des Angebots für die Fahrgäste erhalten bleibt oder weiter verbessert wird. Der Schlüssel zu einem intensiv genutzten ÖPNV liegt für uns nicht allein in einem attraktiven Preis, sondern als allererstes in einem attraktiven Fahrtenangebot!

In dem Modell der Grünen Jugend Erfurt ist der Mobilitätsbeitrag wie folgt gestaffelt:

- Kinder unter 18 Jahren, Schwerbehinderte die zur kostenfreien Nutzung des Nahverkehrs berechtigt sind, Einpendler*innen und Gäste der Stadt werden gänzlich vom Mobilitätsbeitrag **befreit**.
- Schüler*innen, Auszubildende und Empfänger*innen von Leistungen nach SGBII und der Grundsicherung im Alter sowie bei Erwerbsminderung zahlen einen reduzierten Mobilitätsbeitrag in Höhe von **20 €**.
- Studierende der FH und Uni Erfurt zahlen wie bisher den **Semesterbeitrag**.
- Alle anderen Bürger*innen zahlen einen Mobilitätsbeitrag in Höhe von **33 €**.

Die Höhe des Beitrags beruht auf folgender Schätzung der Kosten und Einnahmen⁵:

Gesamtausgaben bzw. Einnahmen der EVAG	52 Mio. €/a
Zuschüsse Dritter (z.B. Freistaat Thüringen) zur Erbringung der Nahverkehrsleistungen	- 19 Mio.€/a
Kompensation der zu erwartenden mittelfristig sinkenden Zuschüsse Dritter	+ 8 Mio. /a
Mehrkosten durch zusätzliche Leistungen um den Fahrgastzuwachs zu bewältigen = ca. 40 % Mehrleistung durch Fahrten und größerer Fahrzeugkapazitäten	+ 20 Mio. €/a
Entfall des Ticketvertriebes	- 3 Mio. €/a
Zu deckende Kosten durch den Mobilitätsbeitrag	= 58 Mio. €/a = 4,8 Mio. € mtl.
Vom Mobilitätsbeitrag befreit sind 29.000 Kinder unter 18 Jahren & 8.000 Personen mit entsprechender Schwerbehinderung	37.000 x 0 €/mtl. = 0 Mio. €/mtl.
Einkünfte aus dem reduzierten Mobilitätsbeitrag von 35.000 Empfänger*innen von Sozialleistungen & 10.000 Schüler*innen ab 18 und Auszubildende	+ 45.000 x 20 €/mtl. = 0,9 Mio. €/mtl.
Einkünfte aus dem EVAG-Anteil des Semesterbeitrags der 10.100 Studierenden der FH und Uni	+ 10.100 x 12,5 €/mtl. = 0,1 Mio. €/mtl.
Einkünfte aus dem Mobilitätsbeitrag in voller Höhe von allen verbleibenden Bürger*innen	+ 115.000 x 33 €/mtl. = 3,8 Mio. €/mtl.
Einkünfte aus durch den gesamten Mobilitätsbeitrag	= 58 Mio. €/a = 4,8 Mio. € mtl.

Die Angebotserweiterungen der EVAG sollten im Bereich der Stadtbahn zu den Hauptverkehrszeiten vor allem durch größere Fahrzeugkapazitäten (Doppeltraktion, längere Fahrzeugtypen) realisiert werden, um einen Ausbau der Infrastruktur zu vermeiden. In den Nebenzeiten und auf den Verbindungen in die Ortsteile müssen zusätzliche Fahrten angeboten werden.

Zwischen dem Entscheid für einen Ticketlosen Nahverkehr und dessen Einführung vergeht ausreichend Zeit (min. zwei Jahre) um alle Vorbereitungen (Fahrplanumstellung, Fahrzeugeinkauf) zu treffen.

Verwendung freiwerdender Mittel

Die Stadtwerke Erfurt sparen mehrere Millionen Euro jährlich ein, da zukünftig kein Verlustausgleich für die EVAG mehr anfällt. Die Stadt wird diesen Betrag verwenden, um die

⁵ LANDESHAUPTSTADT ERFURT: Beteiligungsbericht 2012 der Landeshauptstadt Erfurt; LANDESHAUPTSTADT ERFURT: Erfurter Statistik - Daten und Fakten 2013; eigene Schätzungen.

entstehenden Umweltbelastungen durch eine Ausweitung des Fahrtenangebotes der EVAG, durch zusätzliche Investitionen in umweltschonende Technologien (z.B. Energierückspeisung, Hybridbusse, eigene EE-Kraftwerke, Rasengleise, ...) vollständig zu kompensieren, die Situation für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und P+R-Kund*innen zu verbessern sowie zusätzliche Personalstellen im Bürgeramt zu schaffen, die den Einzug des Mobilitätsbeitrags vornehmen.

Der größte Teil der freiwerdenden Mittel (min. 50 %, zusätzlich zu bisherigen Haushaltsmitteln) soll zur beschleunigten Umsetzung des Radverkehrskonzeptes verwendet werden. Gerade die Menschen, die bereits aus ökologischen Gründen fast ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs sind, sollen so von dem neuen Nahverkehrsmodell profitieren. Es wäre ungerecht, Radfahrer*innen für ihr Mobilitätsverhalten nicht auch zu belohnen und soll auch der unerwünschten Verkehrsverlagerung innerhalb des Umweltverbundes entgegenwirken.

Begleitende Maßnahmen

Aufgrund der Verlagerung vom MIV hin zum ÖPNV müssen Angebote im Straßenverkehr parallel zur Einführung des Ticketlosen Nahverkehrs zurückgenommen werden. Dafür werden vor allem große Hauptstraßen umgestaltet und ggf. die Anzahl der Pkw-Spuren reduziert. Auch das Angebot an Stellplätzen kann gerade im Innenstadt- und in Geschäftsbereichen reduziert werden. Der Bau zusätzlicher Parkhäuser wird überflüssig.

Unser Fazit

Das Modell der Grünen Jugend Erfurt für einen Ticketlosen Nahverkehr in Erfurt kann also letztlich nur in einem Gesamtkonzept realisiert werden, das alle Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrsmittel berücksichtigt. Es bedarf viele der getroffenen Annahmen noch näher zu untersuchen, etwa in einer wissenschaftlichen Vorstudie zum Mobilitätsverhalten und der Kostenentwicklung.

In unserem Modell sehen wir große Chancen nicht nur den Nahverkehr auf innovative Weise zu verbessern, sondern die Lebensqualität in der gesamten Stadt zu erhöhen. Wir gestehen aber ein, dass sich auch mit einem solidarischen Finanzierungsmodell nicht alle Aspekte des Problemfeldes „Mobilität vor dem sozialen Hintergrund“ lösen lassen. Ob sich ein deutlicher ökologischer Vorteil ergibt, lässt sich heute nicht eindeutig sagen. Wir möchten jedoch betonen, wie dringend notwendig es ist, uns von unserem heutigen nicht nachhaltigen Mobilitätsverhalten abzuwenden. Die letztliche Abwägung der Argumente müssen die Erfurter Bürger*innen persönlich treffen. Das Konzept kann nur erfolgreich sein, wenn es eine breite Unterstützung der Erfurter*innen genießt.