

Straßenbahn für Alle! Ist das Grün?

*Entwurf der Grünen Jugend Erfurt für ein innovatives
Mobilitätskonzept in der Landeshauptstadt, auf Basis
eines Ticketlosen Nahverkehrs*

Straßenbahn für Alle! Ist das Grün?

Entwurf der Grünen Jugend Erfurt für ein innovatives Mobilitätskonzept in der Landeshauptstadt, auf Basis eines Ticketlosen Nahverkehrs

Erfurt mobil machen! Warum wir ein neues Mobilitätskonzept für unsere Stadt brauchen.....	1
Bald keine Tickets mehr für die EVAG?.....	3
Welche Chancen ein neues Mobilitätskonzept bietet und worauf wir achten sollten. .	5
ÖPNV-Förderung entlastet die Umwelt.....	5
ÖPNV für alle kann Mobilität sozial gerechter machen.....	6
Du gehst zu Fuß oder fährst mit dem Rad? Das soll auch so bleiben!.....	7
Ticketvertrieb & Kosteneinsparungen.....	8
Ticketloses Erfurt ist noch attraktiver für Tourist*innen.....	9
Pendler*innen steigen um.....	9
Angebotserweiterung & Netzgestaltung.....	10
Kapazitäten im Stadtbahnnetz gewinnen.....	12
Neues Mobilitätskonzept nur mit Überzeugung der Bürger*innen.....	15
Unsere Eckpfeiler für einen Ticketlosen Nahverkehr.....	16
So sieht unser Mobilitätsbeitrag für einen Ticketlosen Nahverkehr aus.....	16
So berechnen wir den Mobilitätsbeitrag.....	17
Unser Fazit.....	18

Impressum
Grüne Jugend Erfurt

Lutherstraße 5
99084 Erfurt

Mail: gj.erfurt@googlemail.com
Web: erfurt.gj-thueringen.de



Erfurt mobil machen! Warum wir ein neues Mobilitätskonzept für unsere Stadt brauchen

Auch die Stadt Erfurt steht vor der gewaltigen Herausforderung dem Klimawandel und der so dringend benötigten Energiewende angemessen zu begegnen. Ein besonderes Potenzial, unser Leben in der Stadt ökologisch verträglicher zu gestalten, liegt in einer echten Verkehrswende. Wollen wir künftig mehr CO₂ einsparen, so müssen wir unser Mobilitätsverhalten nachhaltiger gestalten. Das bedeutet konkret, öfter mal das Rad nehmen oder zu Fuß gehen. Statt ein Auto zu besitzen heißt dies, das Auto zu teilen oder in die Straßenbahn zu steigen. Vor dem Hintergrund des immer knapper und teurer werdenden Erdöls wird die Auto-Mobilität allein schon aus finanzieller Hinsicht längst nicht allen Bürger*innen zugänglich sein. Deshalb brauchen wir alternative Mobilitätskonzepte, die es auch in Zukunft allen Bürger*innen ermöglicht mobil zu sein - und zwar ganz unabhängig von ihrer sozialen Herkunft, ihrem Einkommen oder dem Stadtteil in dem sie leben.

Hier muss die Stadt Erfurt anknüpfen und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Aus Sicht der Grünen Jugend Erfurt braucht es dafür ein umfassendes Mobilitätskonzept, das vor allem den Umweltverbund, d.h. den Mix aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr in den Fokus nimmt. Wir wollen, dass die Erfurter*innen das eigene Auto freiwillig öfter mal stehen lassen - nicht nur weil sie damit dem Klima etwas Gutes tun können, sondern weil ihnen bessere Alternativen zur Verfügung stehen. Nur wenn alle Erfurter*innen ihre Fußwege genießen können, sicher auf dem Rad unterwegs sind und gerne in die Straßenbahn einsteigen, lassen sich schädliche Abgase und Lärm vermindern. Nur so haben wir Platz für Parks statt Parkhäuser und fördern nicht zuletzt auch aktiv unsere Gesundheit.

Auch in Anbetracht immer knapper werdender öffentlicher Kassen, wollen wir den Bürger*innen der Stadt Erfurt ein vollkommen neues Finanzierungsmodell für ihre alltägliche Mobilität vorschlagen. Wir wollen Freiheit in Verantwortung ermöglichen und schlagen deshalb ein Beteiligungskonzept auf Grundlage eines beitragsfinanzierten ÖPNV-Modells vor. Mit diesem Beitrag wollen wir:

- **Erfurt als Stadt für Fußgänger*innen ausbauen.** Das bedeutet, dass wir den Fußverkehr durch die Sanierung und den Ausbau von Fußwegen und die Entwicklung eines „Fußwegekonzeptes“ ganz gezielt fördern wollen. Wir möchten, dass sich Jede und Jeder sicher und mit Lust per pedes durch Erfurt bewegt.
- **Erfurt als Fahrradstadt weiter etablieren.** Dazu benötigt es eine zügige Umsetzung des bereits vorhandenen Radverkehrskonzeptes der Stadt. Das heißt, den konsequenten und zeitnahen Ausbau des Radwegenetzes sowie beispielsweise die Entwicklung von „Radautobahnen“, mehr Abstellmöglichkeiten für Räder in der Innenstadt und Winterdienst auch auf Radwegen. Wir sehen ein großes Potenzial für den Radverkehr in Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs und wollen deshalb die

Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Mobile (hauptsächlich Pedelecs/E-Bikes) bei städtischen Unternehmen fördern.

- **Erfurter ÖPNV wird ticketfrei.** Der größte Teil der neuen Mobilitätsabgabe fließt in den ÖPNV. So können alle Einwohner*innen der Stadt künftig ohne den Erwerb eines Fahrscheins am Automaten in die Straßenbahn oder den Bus steigen und ganz bequem und ohne lästige Parkplatzsuche in die Innenstadt fahren. Für alle ÖPNV-Kund*innen soll das Angebot der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) ausgebaut werden. Gerade für Bewohner*innen der bisher schlecht mit Bussen angebundenen Ortsteile, wird der ÖPNV jetzt zu einer echten Alternative.

Bald keine Tickets mehr für die EVAG?

Im Oberbürgermeister*innen-Wahlkampf der Landeshauptstadt Erfurt im Jahr 2012 haben sich mehre Kandidat*innen erstmalig mit der Idee eines Ticketlosen Nahverkehrs für Erfurt beschäftigt. Die Diskussion flammt seit dem immer wieder auf.

Ticketlos meint dabei nicht die kostenfreie Bereitstellung des ÖPNV, sondern eine pauschale monatliche Abgabe aller Bürger*innen der Stadt (Ausnahmen sind möglich), 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 möchte sich mit ihren Vorstellungen, aber auch ihrer Kritik in die Diskussion einbringen und den Diskurs weiter voranbringen. Wir arbeiten fortlaufend an der Weiterentwicklung dieses Konzeptes und freuen uns auch künftig über Ihre kritischen Anmerkungen.

Exemplarische Städte die bisher einen Ticketlosen Nahverkehr haben oder hatten gibt es nur wenige, wobei keine tatsächlich 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 nach dem Wegfall der Tickets 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 Modelle nicht als voller Erfolg zu werten. Zudem sind die Städte hinsichtlich ihrer Größe und Struktur nicht mit Erfurt vergleichbar.

Die estnische Hauptstadt Tallinn führte zu Beginn des Jahres 2013, als Reaktion auf einen anhaltenden Fahrgastrückgang in den vergangenen Jahren, einen kostenlosen steuerfinanzierten Nahverkehr ein (siehe grüner Infokasten). Auch die Versuche der Stadt Tübingen im Jahr 2009, als von September bis Dezember Samstag vom Ticketkauf befreit wurden, können nicht unbedingt als Leitbild dienen, da es sich hier um eine von vornherein auf einen begrenzten Zeitraum beschränkte Aktion der Verkehrsbetriebe handelte. Dabei kam es zwar zu Fahrgaststeigerungen, aber auch zu einem Qualitätsverlust für alle Fahrgäste aufgrund der vollen Fahrzeuge. Zwar sind die sogenannten „Blauen Samstage“ in Tübingen heute nicht länger aktuell, dennoch denkt die Stadt weiterhin über einen umlagefinanzierten ÖPNV nach.

Wir stellen fest, dass sich die Stadt Erfurt mit einem Ticketlosen Nahverkehr, trotz der genannten Beispiele, **auf völliges Neuland begeben** würde. Das soll nicht von innovativen Ansätzen abschrecken, jedoch wollen wir deutlich machen, dass die Auswirkungen dadurch nur schwer zu prognostizieren sind.

Folgend werden Aspekte angesprochen, die mit einer Abgabe durch alle Erfurter*innen für einen Ticketfreien ÖPNV verbunden sind.

Es besteht auch die Möglichkeit, das Konzept lediglich zeitlich und/oder räumlich (z.B. nur an Wochenenden oder nur in der Innenstadt), etwa zu Testzwecken, 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.

Tallinn - Hauptstadt mit kostenlosen ÖPNV

Die Verkehrsbetriebe der estnische Metropole Tallinn (430.000 Einwohner*innen) verlieren seit Jahrzehnten massiv Fahrgäste an den Pkw-Verkehr. Trotz weiterhin relative hoher Fahrgastzahlen, mussten die Busse, O-Busse und Straßenbahnen stark subventioniert werden. Verkehrs- und Umweltprobleme in der Innenstadt wuchsen.

Auf Vorstoß des Bürgermeisters fand im Frühjahr 2012 ein Volksentscheid, zur Fahrscheinbefreiung aller Bewohner*innen, statt. Die entfallenden Fahrgeldeinnahmen sollten zukünftig durch Steuermittel gedeckt werden. Eine deutliche Mehrheit (75%) sprach sich für die Abschaffung der Tickets aus. Zum 1. Januar 2013 führte Tallinn den kostenlosen Nahverkehr ein. Alle Bewohner*innen der Stadt weisen sich mit einer Chipkarte aus. Tourist*innen und Gäste müssen weiterhin Fahrscheine lösen.

Nachdem in den ersten Tagen Busse und Bahnen sichtlich voller waren und das Pkw-Aufkommen im Stadtzentrum sank, hat sich der Ansturm im Laufe des Jahres wieder gelegt.

Eine erste Untersuchung zeigt für 2013 einen Fahrgastzuwachs von lediglich 3 % (vgl. Royal Institute of Technology, Stockholm (2014): Public Transport Pricing Policy). Dieser ist mehrheitlich auf ein verbessertes Angebot zurückzuführen. Insbesondere im Busverkehr wurden Pkw-Spuren zu Busspuren umgewidmet, um die Busse zu beschleunigen. 1,2 % Fahrgastzuwachs führt die Studie direkt auf die Tarifänderung zurück. Die meisten Fahrgästen konnten in den ärmeren Großwohnsiedlungen gewonnen werden. Problematisch ist, dass vermutlich ein Großteil der neuen Fahrgäste zuvor Fußgänger*innen und Radfahrer*innen waren. Parallele Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr wurden aber nicht in Betracht gezogen. Der geringe Fahrgastzuwachs scheint zunächst enttäuschend, relativiert sich aber vor dem besonderen Hintergrund Tallinns: So war der ÖPNV zuvor bereits das dominierende Verkehrsmittel (40% Wegeanteil!). Der Abwärtstrend in den Fahrgastzahlen ließ sich erstmals nach über 20 Jahren umkehren. Die Fahrscheinpreise waren in den letzten Jahren bereits stark gesunken. Außerdem zahlten 60% der Fahrgäste nur einen reduzierten Tarif oder waren gänzlich befreit, was auch Grund für den schlechten Kostendeckungsgrad der Verkehrsbetriebe war. Es ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten eher langfristig ändert.

Welche Chancen ein neues Mobilitätskonzept bietet und worauf wir achten sollten

ÖPNV-Förderung entlastet die Umwelt

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind im Allgemeinen umweltfreundlicher als der motorisierte Individualverkehr (MIV; Pkw, Motorrad, ...). 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. Das tatsächliche Ausmaß bleibt abzuschätzen. Die wenigen bisherigen Praxisbeispiele haben gezeigt: Dort, wo der ÖPNV bis zur Einführung eines neuen Finanzierungsmodells in einem miserablen Zustand war (z.B. Templin, Hasselt), kann es zu einer deutlichen Steigerung oder gar Vervielfachung der Nutzer*innenzahlen kommen. Die **EVAG erbringt ihre Leistungen heute schon in hoher Qualität**. Erfurt ist daher nicht mit Städten wie Hasselt, Templin oder Tallinn vergleichbar, die bereits Praxiserfahrungen haben. Trotzdem sehen wir in Erfurt noch Verbesserungsbedarf, wie beispielsweise in der besseren Anbindung der Ortsteile durch zusätzliche Busverbindungen.

Der Zuwachs im ÖPNV setzt sich aus einem Wechsel vom Auto zum ÖPNV, einem Wechsel vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV, sowie induzierten Verkehr zusammen. Induzierter Verkehr bezeichnet den, durch das zusätzliche und günstigere Angebot, neu entstehenden Verkehr.

Der freiwillige Wechsel vom Pkw zu Bus und Bahn 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 noch günstiger sind. Der Wechsel von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wird vor allem zu einer Zunahme von Kurzstreckenfahrten führen. Daher muss die **Förderung des Rad- und Fußverkehrs in den Fokus der Stadtentwicklung** Erfurts gerückt werden. Wir plädieren daher für einen deutlich beschleunigten Ausbau des Radwegenetzes und eine attraktivere und barrierefreie Gestaltung von Fußwegen.

Der induzierter Verkehr ist differenziert zu betrachten. Neue Fahrten werden stattfinden, weil einkommensschwache Personen durch den Mobilitätsbeitrag nun die Möglichkeit haben mehr am öffentlichen Leben teilzunehmen. Induzierter Verkehr kann aber auch aus einer Vergrößerung der Weglängen resultieren, da nun eine fünfminütige Stra-

Benbahnfahrt in ein Einkaufszentrum ebenso „billig“ ist, wie ein fünfminütiger Fußweg zur nächstgelegenen Kaufhalle im eigenen Wohnviertel.

Ob eine verkehrsmittelübergreifende CO₂-Bilanz günstiger ausfällt, lässt sich erst nach Einführung sicher sagen. Eine bessere Abschätzung ist durch eine Befragung und wissenschaftliche Begleitung möglich. Im Sinne eines erfolgreichen Konzeptes, muss der Wechsel von MIV-Kund*innen deutlich größer sein, als der von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Wir gehen davon aus, dass dieses Ziel erreicht werden kann, wenn das Angebot an Fuß- und Radwegen zeitgleich zur Einführung eines Ticketlosen ÖPNV verbessert und parallel das Pkw-Angebot reduziert wird (z.B. durch Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt).

ÖPNV für alle kann Mobilität sozial gerechter machen

Das Mobilitätskonzept sieht eine pauschale, solidarische, nutzungsunabhängige Abgabe aller Bürger*innen vor, wobei der erhobene **Beitrag deutlich unter dem derzeitigen Preis von 54,70€ für eine EVAG-Monatskarte¹ liegen würde und auch Beiträge zum Fuß- und Radwegenetz einschließt**. 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 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 worden².

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 uns in der Pflicht gerade finanzschwachen Haushalten den Zugang zu einem hochwertigen und umweltschonenden Nahverkehr zur erleichtern und ihre Teilhabemöglichkeiten zu verbessern.**

Durch eine vollständig pauschalisierte Abgabe würde sich jedoch für einige einkommensschwache Personenkreise der Beitrag zum ÖPNV erhöhen (z.B. Studierende 78,20 € im Sommersemester 2014³, Schwerbehinderte kostenfrei nach SGB IX), sofern keine Unterscheidung nach persönlichen Verhältnissen vorgenommen wird.

In einem sozial gerechten Konzept müssen daher, aus Sicht der Grünen Jugend Erfurt, verschiedene Abstufungen in der monatlichen Abgabe gemacht werden. Andernfalls

¹ 45,60€ mtl. im Abo; 36€ mtl. im Abo für Schüler*innen und Auszubildende; Vgl. VMT (2014)

² Vgl. LANDESHAUPTSTADT ERFURT (2013): <http://www.erfurt.de/ef/de/rathaus/bservice/leistungen/leistung-1764.htm>

³ Vgl. UNIVERSITÄT ERFURT (2014): http://www.uni-erfurt.de/fileadmin/user-docs/sul/studierendenangelegenheiten/Gebuehren_und_Beitraege_aktuell.pdf

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 sollte auf Antrag und einfachen Nachweis der Bedürftigkeit möglich sein.

Für Studierende müsste durch die Anbindung des Semestertickets an den VMT und die Regionalzüge in Thüringen 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).

Du gehst zu Fuß oder fährst mit dem Rad? Das soll auch so bleiben!

Die Stadtwerke Erfurt sparen mehrere Millionen Euro jedes Jahr ein, da zukünftig kein Verlustausgleich für die EVAG mehr anfällt. Die Stadt wird diesen Betrag verwenden, um ungewollte Verlagerungen vom Rad- und Fußverkehr zum ÖPNV zu vermindern und die entstehenden Umweltbelastungen zu kompensieren. Dies kann durch zusätzliche Investitionen in umweltschonende Technologien (z.B. Energierückspeisung, Hybridbusse, eigene EE-Kraftwerke, Rasengleise, ...) geschehen. Ebenso soll die Situation für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und P+R-Kund*innen verbessert und zusätzliche Personalstellen im Bürgeramt geschaffen werden, 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 auch aus ökologischen Gründen fast ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs sind, sollen so von dem neuen Nahverkehrsmodell profitieren. Dieses stadtverträgliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsverhalten nicht auch zu honorieren, wäre ungerecht. Diese Maßnahmen sollen auch der unerwünschten Verkehrsverlagerung innerhalb des Umweltverbundes entgegenwirken.

Neben dem Radverkehr wollen wir auch den Fußverkehr stärken. Erfurt als „Stadt der kurzen Wege“ hat nicht nur das Potenzial zu einer echten Fahrradstadt zu werden, sondern seine Position als Fußgänger*innenstadt - die wir heute bereits sind - auszubauen. Einen Teil der durch den Mobilitätsbeitrag freiwerdenden Mittel im städtischen Haushalt wollen wir daher auch in die Erstellung und Umsetzung eines Fußwegekonzeptes stecken. Wir wollen, dass in Erfurt möglichst viele Wege per pedes zurückgelegt werden, denn das schont die Umwelt und stärkt die Gesundheit.

Doch um dies zu ermöglichen und zu Fuß gehen für Jede und Jeden zum Genuss zu machen, braucht es eine deutliche Verbesserung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen. Ein Fußwegekonzept für Erfurt muss, um dies zu erreichen, in einem ersten Schritt Qualitätsstandards für den Fußverkehr definieren, ein Hauptfußwegenetz für die Innenstadt entwickeln, eine Bestands- und Mängelanalyse für Teilräume

beinhalten und Anforderungen sowie Lösungsansätze für besondere Personengruppen (insbesondere Mobilitätseingeschränkte) berücksichtigen. Nur so kann eine Stärkung der Nahmobilität und damit eine Steigerung der Anteile des umweltfreundlichen Fußverkehrs Realität werden. Wir wollen eine konsequente Netzplanung anstelle einer Restflächenplanung, eine Verbesserung ebenerdiger Überquerungsmöglichkeiten, fußgänger*innenfreundliche Schaltung von Ampeln, eine Vermeidung von Angsträumen und Barrieren, eine Förderung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und Mindeststandards bezüglich Breite und Gestaltung von Fußwegen. Nur wenn wir das beachten, wird Erfurt auch in Zukunft eine Stadt der Fußgänger*innen sein.

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.

Ticketvertrieb & Kosteneinsparungen

Der Verzicht auf den Ticketvertrieb bringt unmittelbare Vorteile mit sich. So werden die **ÖPNV-Kund*innen vom Kaufvorgang und teils komplizierten Tarifsysteem entbunden**. Die Stadt kann freiwillige Leistungen wie das 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, dass durch den Wegfall des Ticketvertriebs allein 3 bis 5 Mio. € eingespart werden können⁴. 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.

Problematisch ist die Integration der Erfurter Verkehrsbetriebe in den Verkehrsverbund 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 Fahrpreisermittlung gezählt werden. Dies schwächt den Tarifverbund, da er für etwas weniger Fahrgäste sinnvoll wird und Sonderregelungen für Erfurt eingeführt werden müssten. Für die Leistungserbringung anderer Verkehrsbetriebe, wie der DB Regio und der Erfurter Bahn, innerhalb der Tarifzone Erfurt müssen Sonderlösungen gefunden werden, die einen

4 Die Einsparung setzt sich etwa aus den entfallenden Anschaffungskosten für teure Fahrscheinautomaten sowie die Personalkosten zur deren Leerung und Instandhaltung zusammen. Die genauen Kosten des Ticketvertriebs lassen sich nicht ohne Weiteres exakt benennen, scheinen aber plausibel. Bevor es zur Einführung eines Ticketlosen Nahverkehrs kommt, sollten betriebswirtschaftliche Kennzahlen jedoch näher von Sachverständigen geprüft werden.

finanziellen Ausgleich für die Leistungen innerhalb Erfurts ermöglicht. 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 weiter voran bringen. Eine frühzeitige Abstimmung mit benachbarten Städten und Kreisen, Verkehrsunternehmen und dem Freistaat ist obligatorisch.

Ticketloses Erfurt ist noch attraktiver für Tourist*innen

Aus Sicht der Grünen Jugend Erfurt stellt die Einführung eines Ticketlosen Nahverkehrs eine große **Chance für das Image der Stadt** dar. Eine bundesweite Berichterstattung über „Die Stadt in der jetzt alle Schwarzfahren dürfen“ ist uns sicher. Dieser Imagegewinn ist ein starkes Argument für die Einführung. Erfurt kann 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 darauf verständigt, dass Tourist*innen keine Gebühr zahlen und kein extra Ticket kaufen müssen, steigert das die Attraktivität Erfurts als Reiseziel enorm. Selbst wenn Tourist*innen sich vorrangig zwischen Domplatz und Anger bewegen und dabei per pedes unterwegs sind, werden sie davon berichten, dass sie die Möglichkeit eines Ticketlosen und für sie kostenfreien Nahverkehrs hatten. Auch stellt es für (fremdsprachige) 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 den Wegfall der Ticketautomaten gänzlich genutzt werden und vom enormen Imagegewinn durch einen Ticketlosen ÖPNV profitiert werden. Wir sehen in den Tourist*innen die Möglichkeit das "Erfurter Modell des Ticketfreien ÖPNV" in die Welt zu tragen.

Eintrittskarten für Veranstaltungen der Messe Erfurt sowie Ausstellerausweise berechtigen bereits heute zur kostenfreien Nutzung der Stadtbahnen sowie Stadtbusse am Veranstaltungstag. Diese Art der Kombitickets wollen wir beibehalten und auch künftig die Erfurter Messe so an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Pro verkauftem Veranstaltungsticket sollte die Messe sich künftig mit 50 Cent beteiligen. Dadurch können auch die zusätzlichen Fahrten bei Großveranstaltungen ermöglicht werden.

Pendler*innen steigen um

Über 45.000 Menschen pendeln täglich nach Erfurt, um in der Landeshauptstadt zu arbeiten.⁵ Dabei reist eine Vielzahl von ihnen mit dem eigenen Pkw an. Wir wollen, dass auch die sogenannten Einpendler*innen vom Ticketlosen Nahverkehr profitieren und künftig stressfreier zur Arbeit gelangen. Für uns bedeutet das, dass Einpendler*innen in Zukunft nicht mehr mit dem Auto in die Innenstadt fahren, sondern ihr Fahrzeug am Stadtrand

⁵ Vgl. LANDESHAUPTSTADT ERFURT (2012): Erfurter Statistik. Halbjahresbericht 1/2012.

auf einem der bereits vorhandenen Park-and-Ride-Plätze (P+R) stehen lassen und dort für eine Gebühr, die deutlich unterhalb der Parkgebühren im Innenstadtbereich liegt (z.B. 4 €/Tag) parken können⁶. An den ausgewiesenen P+R-Flächen besteht eine regelmäßige Anbindung in die Innenstadt durch die Stadtbahn. Die Einnahmen durch die Bewirtschaftung der P+R-Parkplätze fließen in die Finanzierung des Ticketlosen ÖPNV. So können Einpendler*innen einerseits vom Nutzen des Ticketlosen ÖPNV profitieren, andererseits leisten auch Sie ihren Beitrag zur Finanzierung einer nachhaltigeren Mobilität. In unserer Berechnung des Mobilitätsbeitrags gehen wir von einer täglichen Nutzung von rund 75 % der heute vorhandenen P+R-Stellplätze aus.

Angebotserweiterung & Netzgestaltung

Durch die Aufteilung 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 können/müssen. Auch wenn der Fahrgastzuwachs nicht sicher abzuschätzen ist, muss man davon ausgehen, dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Angebote nötig werden. Hier fährt die EVAG derzeit nahezu an den Kapazitätsgrenzen des Netzes. Größere Kapazitäten können durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge bzw. längerer Traktion ermöglicht werden (siehe auch Seite 12). 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 werden⁷. Es verbleiben mit jeder zusätzlich notwendigen Straßenbahn Investitionskosten von mehreren 100.000 €, die durch den Mobilitätsbeitrag zusätzlich finanziert werden müssen. Zusätzliche Fahrten erhöhen zudem nicht nur den Aufwand für Fahrzeuge, sondern auch für das Personal.

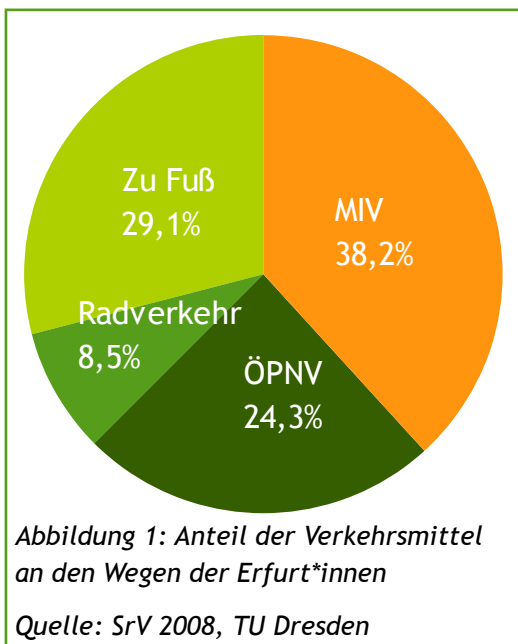
Die durch den Mobilitätsbeitrag ermöglichte Angebotserweiterung ist ein Gewinn für alle bisherigen und zukünftigen Kund*innen des Nahverkehrs. Die massenleistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel sind immer dann besonders attraktiv, wenn sie auch intensiv genutzt werden und so ein dichtes Netz im engen Takt wirtschaftlich betrieben werden kann.

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 Einführung müssten in jedem Fall zwei bis drei Jahre zur Detailplanung und Beschaffung vergehen. Einen mittelfristigen umfangreichen Ausbau des Stadtbahnnetzes, der über

6 Sämtliche P+R-Parkplätze am Stadtrand werden derzeit kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Parkhäuser in der Innenstadt kosten meist ca. 1,5 € pro Stunde und bis zu 10 € am Tag (Anger 1: 1 €/40 Min., max. 10 €/Tag; Forum 1: 1,5 €/h, max. 10 €/Tag; Domplatz: 1,5 €/h, max. 6 €/Tag; Hauptbahnhof: 1,5 €/h, max. 8 €/Tag; Thomaseck: 1 €/h, max. 5 €/Tag).

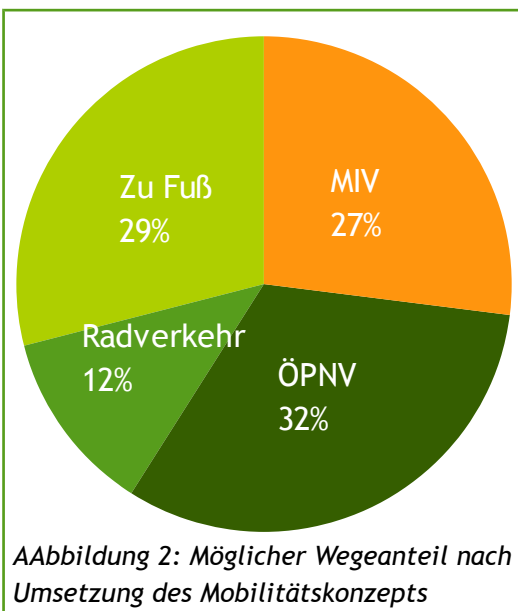
7 Vgl. THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR: Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen.

einzelne Netzergänzungen hinausgeht, halten wir jedoch weder für machbar noch für notwendig.



Aufgabe des Ticketlosen Nahverkehrs ist es, mehr Fahrgäste für Straßenbahn und Bus zu gewinnen. Dies würde zweifellos geschehen, in welchem Umfang lässt sich jedoch nicht ohne weiteres sicher sagen. Der Zuwachs an Fahrgästen darf dabei ebenso wenig unter-, wie 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 %)⁸ mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt (siehe Abbildung 1). Lediglich Metropolen wie Stuttgart und Berlin haben einen noch geringfügig höheren ÖPNV-Anteil. Es lässt sich erahnen, dass die Anzahl der Personen, die bisher aufgrund der Tarife oder des Fahrtenangebotes nicht zum ÖPNV gewechselt sind, begrenzt ist. Mit einer Verdopplung der Fahrgastzahlen ist nicht zu rechnen! Viele Menschen sind „MIV-Zwangskunden“, etwa weil sie in einem Gewerbegebiet im ländlichen Thüringen arbeiten. Andere gehen zu Fuß oder nutzen das Rad, weil es die schnellere und flexiblere Alternative zu Pkw und ÖPNV ist. An diesen Verhältnissen wird auch ein Ticketloser Nahverkehr nichts ändern.

Mit einer Verdopplung der Fahrgastzahlen ist nicht zu rechnen! Viele Menschen sind „MIV-Zwangskunden“, etwa weil sie in einem Gewerbegebiet im ländlichen Thüringen arbeiten. Andere gehen zu Fuß oder nutzen das Rad, weil es die schnellere und flexiblere Alternative zu Pkw und ÖPNV ist. An diesen Verhältnissen wird auch ein Ticketloser Nahverkehr nichts ändern.



Wir schätzen daher, dass ein Fahrgastzuwachs von bis zu einem Drittel gegenüber den heutigen Fahrgastzahlen möglich ist (siehe Abbildung 2). Er läge damit ca. 5 % über den höchsten ÖPNV-Anteilen, die in deutschen Städten bisher erreicht werden. **Erfurt wäre damit die deutsche „ÖPNV-Hauptstadt“.** Diesen Schluss lassen auch Aussagen des Branchenverbandes VDV zu, der von einem Fahrgastzuwachs von mindestens 30 % bei Umsetzung eines „Nulltarifs“ spricht⁹ und eine nicht repräsentative Befragung durch Studierende der Fachhochschule Erfurt, die im Ergebnis die Akzeptanz einer ÖPNV-Abgabe bei über der Hälfte der Befragten zeigte¹⁰. Wissenschaftliche Studien oder Praxiserfahrungen, die auf die Situation in Erfurt anwendbar sind, fehlen jedoch bisher.

8 Vgl. TU DRESDEN (2008): Mobilität in Städten - SrV.

9 Vgl. VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (2012): VDV bezweifelt den Nutzen des Nulltarifs im Nahverkehr.

10 Vgl. BABE; DRESCHER; EBERT; HUTH; JÖRNS; SEEGMÜLLER; STILLER (2013): Nulltarif im ÖPNV - Wie verändert er das Nutzerverhalten der Nachfrager?

Der ganzheitliche Ansatz des Mobilitätskonzeptes der Grünen Jugend Erfurt macht es dabei möglich, den hohen Anteil an Fußgänger*innen zu bewahren und den Trend zum Radfahren beizubehalten. Die zusätzlichen Mittel, die für den Rad- und Fußverkehr bereitgestellt werden, sollen es den Bürger*innen noch leichter machen, sich auch ganz unmotorisiert fortzubewegen. Wir erwarten, dass gerade der ohnehin **wachsende Radverkehr mit einem massiven Ausbau des Radwegenetzes** nicht nur beibehalten, sondern zusätzlich bestärkt wird. Die Kosten hierfür sind in der Berechnung des Mobilitätsbeitrags berücksichtigt. Erfurt kann so nicht nur die deutsche ÖPNV-Hauptstadt werden, sondern einen einmalig starken Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad, Straßenbahn und Bus vorweisen.

Kapazitäten im Stadtbahnnetz gewinnen

Das Stadtbahnnetz befindet sich im Innenstadtbereich derzeit an der Kapazitätsgrenze. Nadelöhr ist der Streckenabschnitt Anger - Hauptbahnhof. Hier fahren derzeit die Straßenbahnlinien 1, 3, 4, 5 und 6, sowie die Buslinien 9, 51 und 60. Das entspricht zur Hauptverkehrszeit 60 Straßenbahn- und 20 Busabfahrten pro Stunde im Bahnhofstunnel. Die hohe Verkehrsdichte in diesem Bereich führt bereits heute zu einer erhöhten Verspätungsanfälligkeit, die sich schnell von einzelnen Fahrten auf andere Linien überträgt und Anschlüsse gefährdet.

Eine Taktverdichtung auf den Stadtbahnlinien würde zu einer erhöhten Verspätungsanfälligkeit bis hin zur Überlastung der Bahnhofstraße führen. Ein Abfallen der Angebotsqualität für die Fahrgäste soll in jedem Fall vermieden werden. Eine schlichte Taktverdichtung zur Erhöhung der Beförderungskapazitäten kann daher ausgeschlossen werden. Nach Möglichkeit sollte auch das City-Takt-Angebot beibehalten werden. Mit seinem dichten Angebot, leicht merkbaren Abfahrtszeiten und sinnvollen Linienüberlagerungen und -anknüpfungen hat es in den vergangenen Jahren einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung des Erfurter ÖPNV geliefert. Folgende Möglichkeiten zu Erhöhung der Beförderungskapazität sind trotz der Kapazitätsengpässe im Stadtbahnnetz denkbar:

Variante 1: Größere Fahrzeugkombinationen

Die Kapazität wird allein durch größere Traktionen auf den einzelnen Linien erreicht. Das Fahrtenangebot bleibt unverändert. Auf diese Weise lassen sich auf den Linien 1, 2, 4, 5 und 6 problemlos ausreichend Kapazitäten gewinnen (siehe grünen Infokasten). Je nachdem, wie stark der Fahrgastzuwachs ausfällt, sind auf der Achse der Linien 3 weitere Maßnahmen notwendig.

- Investitionen beschränken sich auf neue Fahrzeuge. Zusätzliches Fahrpersonal wird nicht benötigt.
- Der City-Takt kann unverändert beibehalten werden.

Überschlägige Berechnung zu Variante 1

Werktags werden im Tagesverkehr üblicherweise die dargestellten Traktionen eingesetzt. Die Traktion „Combino fünfteilig + Combino fünfteilig“ stellt, innerhalb des Fuhrparks der EVAG, die Traktion mit der größtmöglichen Kapazität (120 Sitzplätze) dar. Sie wird derzeit lediglich unter besonderen Umständen, etwa zum Messeverkehr, eingesetzt. Sollen noch größere Kapazitäten mit einer Traktion angeboten werden, müssen andere Fahrzeugtypen (z.B. Combino siebenteilig) beschafft und Haltestellen ausgebaut werden.

Linie	Typische eingesetzte Traktionen	Sitzplätze*	Größtmögliche Kapazität
Linie 1	Combino fünfteilig	60	+ 60 / + 100 %
Linie 2	Combino fünfteilig	60	+ 60 / + 100 %
Linie 3	Combino fünfteilig + Combino dreiteilig	60 + 37 = 97	+ 23 / + 24 %
Linie 4	Combino dreiteilig + Combino dreiteilig	37 + 37 = 74	+ 46 / + 62 %
	Combino fünfteilig	60	+ 60 / + 100 %
Linie 5	Combino fünfteilig	60	+ 60 / + 100 %
	MGT6D	85	+ 35 / + 41 %
	Tatra KT4 + Tatra KT4	34 + 34 = 68	+ 52 / + 76 %
Linie 6	Combino fünfteilig	60	+ 60 / + 100 %
	Combino dreiteilig + Combino dreiteilig	37 + 37 = 74	+ 46 / + 62 %
	MGT6D	85	+ 35 / + 41 %

* Die Sitzanordnung in einzelnen Fahrzeugen ist teilweise geringfügig abweichend. Es wurde die Anordnung mit größtem Sitzplatzangebot angegeben. Auf jeden Sitzplatz entfallen 1,1 bis 1,9 Stehplätze.

Es wird deutlich, dass durch eine veränderte Traktion mit den jetzigen Fahrzeugmodellen auf allen Linien eine deutliche Erhöhung der heute angebotenen Sitzplatzkapazitäten möglich ist. Hierfür wäre es lediglich notwendig, weitere dreiteilige und fünfteilige Combino-Fahrzeuge anzuschaffen. Auf Veränderungen am Streckennetz oder Fahrplanangebot kann verzichtet werden.

Mit Ausnahme der Linie 3 ist eine Verdoppelung der Kapazität möglich. Geht man von einer Fahrgasterhöhung deutlich größer 24 % aus, müssen für die Linie 3 weitere Lösungen gefunden werden.

Variante 2: Verstärkungsfahrten in den Spitzenstunden

Die Linie 5 verkehrt derzeit ab Anger in Richtung Löberwallgraben via Hauptbahnhof. Vormals verkehrte sie vom Anger zum Brühler Garten. Die alte Linienführung lässt sich wieder aufgreifen. Auf der Strecke Anger - Brühler Garten kann so wieder ein 5-Minuten-Takt angeboten werden. Es entfallen so 12 Fahrten pro Stunde im Bahnhofstunnel. Die freiwerdenden Kapazitäten werden für zusätzliche Fahrten in den Spitzenstunden (z.B. 3b Klinikum - Melchendorf), außerhalb des regulären Taktes, genutzt. Es besteht ein geringer Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal. Der City-Takt kann beibehalten werden.

- Investitionen in wenige neue Fahrzeuge sind nötig. Wenig zusätzliches Fahrpersonal ist nötig.
- Der City-Takt kann beibehalten werden. Eine einzelne Linienführung wird verändert. Einzelne Fahrten finden zusätzlich zum vertakteten Angebot statt.

Variante 3: Streckenneubau

Zur Entlastung der Innenstadtstrecken werden zusätzliche Stadtbahnstrecken gebaut. Naheliegend ist eine weitere Verbindung zwischen Innenstadt und Südstadt, z.B. von der Schillerstraße zum Karl-Marx-Platz, um vorrangig den Bahnhofstunnel zu entlasten. Diese Trasse war in der Vergangenheit immer wieder im Gespräch und bestand früher bereits. In diesem Zusammenhang können auch weitere Stadtbahn-Linien eingeführt werden.

- Es fallen erhebliche und langfristige Investitionen für den Streckenneubau an. Eine umfangreiche Co-Finanzierung durch Fördermittel muss geprüft werden.
- Das Netz muss neu geordnet werden.

Variante 4: Zusätzliche tangentielle Busverbindungen

Es werden zusätzliche tangentielle Busverbindungen eingerichtet, mit denen die Innenstadt umfahren wird. Denkbar ist etwa eine Ringbuslinie, die dem Stadtring folgt. So werden Direktverbindungen zwischen Stadtteilen möglich. Ein Umstieg am Anger oder Hauptbahnhof ist seltener nötig. Die Innenstadtstrecken werden entlastet.

- Investitionen beschränken sich auf neue Busse. Für diese ist zusätzliches Fahrpersonal notwendig.
- Der City-Takt kann unverändert beibehalten werden.

Die bevorzugte Variante

Alle vier Varianten lassen sich auch miteinander kombinieren. Variante 1 stellt unsere Vorzugsvariante dar. **Hierbei können deutliche Kapazitätswachse, bei einem geringen Anstieg der laufenden Kosten erzielt werden.** Das System wird also langfristig kosteneffizienter. Den Schwachpunkt stellt die Linie 3 dar. Reicht die neu gewonnene Kapazität nicht aus, um den Fahrgastzuwachs zu bewältigen, kann Variante 1 durch die Varianten 2 bis 4 ergänzt werden.

Neues Mobilitätskonzept nur mit Überzeugung der Bürger*innen

Das neue Nahverkehrsmodell kann nur Erfolg haben, wenn die Mehrheit der Erfurt*innen davon überzeugt ist. Ein Mobilitätsbeitrag, der lediglich als die „neue GEZ“ begriffen wird, kann kein Beitrag für mehr Lebensqualität in Erfurt sein. Wir möchten mit diesem Vorgehen auch eine neue Ebene der Bürger*innenbeteiligung erreichen, die in Thüringen bisher noch schwach ausgeprägt ist.

Alle Bürger*innen der Stadt erhalten daher die Möglichkeit, sich zu den Ideen in einer kommunalen Bürger*innenumfrage zu äußern. In der Bürger*innenumfrage können sie zwischen mehreren Vorschlägen wählen (Beispiel siehe grüner Infokasten).

Es ist Aufgabe von Stadt, Parteien und Verbänden im Vorfeld intensiv für die Umfrage zu werben und über Vor- und Nachteile der Varianten zu informieren. Dazu erhalten sie mehrere Monate Zeit. In diesem Meinungsbildungsprozess müssen sich Bürger*innen, Organisationen und Institutionen möglichst zahlreich und vielfältig (ebenso pro wie kontra) einbringen.

Nicht zuletzt sollen auch die Interessen Dritter gehört werden. Hierzu zählen etwa die Einwohner*innen benachbarter Landkreise und die weiteren Verkehrsunternehmen des VMT.

Der Stadtrat folgt dem Ergebnis der kommunalen Bürger*innenumfrage. Weiterhin beschließt er eindeutige Maßnahmen, sollte es zu einer deutlichen Abweichung der prognostizierten Fahrgastzahlen, der Einnahmen oder der Ausgaben kommen. Dies kann etwa ein Finanzierungsmodell sein, wenn weitere Investitionen (Fahrzeuge oder gar Streckenerweiterungen) aufgrund unerwartet hoher Nachfrage nötig sind und auch ein Ausstiegsszenario (Rückkehr zum bisherigen Modell), sollten die erhofften Effekte nicht eintreten.

Befragung der Bürger*innen der Landeshauptstadt Erfurt

Sind Sie für die Einführung eines Ticketlosen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Erfurt, entsprechend des aufgeführten Finanzierungsmodells durch einen Mobilitätsbeitrag, verbunden mit einer deutlich erhöhten Förderung der Fuß- und Radinfrastruktur?

- A: Ja, ein Mobilitätsbeitrag soll eingeführt werden.
- B: Ja, ein Mobilitätsbeitrag soll zu Testzwecken eingeführt werden. Er soll sich zunächst auf Nebenzeiten (z.B. Wochenende) beschränken. Ein Jahr nach der Einführung wird über eine Ausweitung, Einschränkung oder Beibehaltung des Angebotes entschieden.
- C: Nein, ein Mobilitätsbeitrag soll nicht eingeführt werden. Das Nahverkehrsmodell bleibt wie bisher.

Unsere Eckpfeiler für einen Ticketlosen Nahverkehr

So sieht unser Mobilitätsbeitrag für einen Ticketlosen Nahverkehr aus

Der Mobilitätsbeitrag soll sämtliche bisherige Fahrgeldeinnahmen, 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 auch eine mittelfristige Abschmelzung der Drittmittel (z.B. laufen GVFG-Mittel 2019 aus). 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 sein wird.

Bei der Angebotskalkulation sollten zusätzliche Fahrten und Fahrzeuge großzügig bemessen werden. Wir gehen von einem Fahrgastzuwachs von bis zu 30 % aus. Unser vorgeschlagenes Finanzierungsmodell erfüllt diese Kriterien und beinhaltet 35 % (um trotz Unwägbarkeiten alle nötigen Leistungen sicher zu stellen) zusätzliche Mittel für Mehrleistungen durch die EVAG. 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 und Gäste der Stadt werden gänzlich von dem Mobilitätsbeitrag **befreit**.
- Schüler*innen, Auszubildende und Empfänger*innen von Leistungen nach SGBII oder der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung zahlen einen reduzierten Mobilitätsbeitrag in Höhe von **19 €**.
- Studierende der Fachhochschule und Universität Erfurt zahlen wie bisher ihren **Semesterbeitrag**.
- Alle anderen Bürger*innen zahlen einen Mobilitätsbeitrag in Höhe von **29 €**.

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

So berechnen wir den Mobilitätsbeitrag

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

Verwendung des Mobilitätsbeitrags	pro Monat	pro Jahr
Erträge der EVAG (2012) aus Fahrausweisen (27,3 Mio. €), Ausgleichsleistungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr und von Schwerbehinderten (4,6 Mio. €) und Sonstiges (4,6 Mio. €)	+ 3.040.000 €	+ 36,5 Mio. €
Erträge der EVAG (2012) aus Finanzhilfen des Landes (5,8 Mio. €) und umliegender Kreise (0,1 Mio. €) zur Erbringung der Nahverkehrsleistungen (werden weiterhin gezahlt)	- 490.000 €	- 5,9 Mio. €
Verlust der bisher von den Stadtwerken zu übernehmen ist ^{a)}	+ 625.000 €	+ 7,5 Mio. €
Kompensation der erwarteten mittelfristig sinkenden Finanzhilfen des Landes	+ 100.000 €	+ 1,2 Mio. €
Mehrkosten durch zusätzliche Leistungen um den Fahrgastzuwachs sicher zu bewältigen = ca. 35 % Mehrleistung durch zusätzliche Fahrten und zusätzlichen Fahrzeugeinsatz (49,9 Mio. € Jahresumsatz 2012 x 0,35) ^{b)}	+ 1.460.000 €	+ 17,5 Mio. €
Verzicht auf Ticketvertrieb	- 250.000 €	- 3 Mio. €
Aufwand zur Erhebung des Mobilitätsbeitrags	+ 15.000 €	+ 0,2 Mio. €
Zu deckende Kosten durch den Mobilitätsbeitrag	Σ 4.500.000 €	Σ 54,0 Mio. €
Zusammensetzung des Mobilitätsbeitrags		
Vom Mobilitätsbeitrag befreit sind 29.000 Kinder unter 18 Jahren & 8.000 Personen mit entsprechender Schwerbehinderung	+ 37.000 x 0 € = 0 €	= 0 €
Einkünfte aus dem reduzierten Mobilitätsbeitrag von 35.000 Empfängern von Sozialleistungen & 10.000 Schüler*innen ab 18 und Auszubildenden	+ 45.000 x 19 € = 855.000 €	= 10,3 Mio. €
Einkünfte aus dem EVAG-Anteil des Semesterbeitrags der 10.560 Studierenden der Hochschulen	+ 10.560 x 14 € = 155.000 €	= 1,9 Mio. €
Einkünfte aus dem Mobilitätsbeitrag in voller Höhe von allen verbleibenden Bürger*innen	+ 115.000 x 29 € = 3.335.000 €	= 40 Mio. €
Pendlerbeiträge an 1.400 P+R-Plätzen bei ca. 75 % Auslastung	+ 1.100 x 30 x 4 € = 130.000 €	= 1,6 Mio. €
Messe-Kombi-Ticket bei rund 50.000 verkauften Tickets pro Monat	+ 50.000 x 0,5 € = 25.000 €	= 0,3 Mio. €
Einkünfte durch den gesamten Mobilitätsbeitrag	Σ 4.500.000 €	Σ 54,0 Mio. €

Quellen: ERFURTER VERKEHRSBETRIEBE AG (2013): Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2012 bis zum 31.12.2012; LANDESHAUPTSTADT ERFURT (2012): Beteiligungsbericht 2012 der Landeshauptstadt Erfurt; LANDESHAUPTSTADT ERFURT: Erfurter Statistik - Daten und Fakten 2013; eigene Schätzungen.

a) Auch der bisherige Verlust der Verkehrsbetriebe wird durch den Mobilitätsbeitrag mit abgedeckt. Dies führt zur finanziellen Entlastung der Stadtwerke bzw. des städtischen Haushalts. Dieser Betrag soll dann für den Ausbau und Instandsetzung der Rad- und Fußwege genutzt werden.

b) Die Angebotserweiterungen der EVAG sollen im Bereich der Stadtbahn zu den Hauptverkehrszeiten vor allem durch größere Fahrzeugkapazitäten realisiert werden. In den Nebenzeiten und auf den Bus-Verbindungen in die Ortsteile werden zusätzliche Fahrten angeboten.

Unser Fazit

Das Mobilitätskonzept der Grünen Jugend Erfurt versteht sich als ein ganzheitliches Konzept, das die Mobilität aller Erfurter*innen, ungeachtet ihres bevorzugten Verkehrsmittels, verbessern und die Umwelt schützen möchte. Weder ein kostenloser noch ein Ticketloser Nahverkehr ist in der Lage, die ökologischen Folgen des Verkehrs zu vermeiden oder soziale Ungleichheiten in unserer Stadt aufzuheben. Jedoch stellt das Mobilitätskonzept auf Basis eines Ticketlosen Nahverkehrs einen ganz neuen Ansatz, mit beachtlichen Chancen, dar. Mit der konkreten Ausgestaltung der Idee eines Ticketlosen Nahverkehrs hat die Grüne Jugend Erfurt ein integriertes Gesamtkonzept vorgelegt, das alle Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrsmittel berücksichtigt. Es bedarf vieler der getroffenen Annahmen noch näher zu untersuchen, etwa in einer wissenschaftlichen Vorstudie zum Mobilitätsverhalten und der Kostenentwicklung.

In unserem Modell sehen wir nicht bloß große Chancen den Nahverkehr auf innovative Weise zu verbessern, sondern die Lebensqualität der gesamten Stadt zu erhöhen, indem wir den Umweltverbund mit Rad-, Fuß- und Nahverkehr stärken. Wir gestehen ein, dass sich auch mit einem solidarischen Finanzierungsmodell nicht alle sozialen Aspekte des „Problemfeldes Mobilität“ lösen lassen. Ob ein deutlicher ökologischer Vorteil zu erreichen ist, lässt sich heute nicht eindeutig sagen. Wir möchten jedoch betonen, wie dringend notwendig es ist, uns von unserem heutigen, nicht nachhaltigem Mobilitätsverhalten abzuwenden. Wir gehen von einer deutlichen Verbesserung der Umweltbelastung, Lebensqualität und gesellschaftlichen Teilhabe aus, wenn ein entsprechend ganzheitlicher Ansatz verfolgt wird. Die letztendliche Abwägung der Argumente müssen die Erfurter Bürger*innen persönlich treffen. Das Konzept kann nur erfolgreich sein, wenn es eine breite Unterstützung der Erfurter*innen erfährt.