

BÜRGERIMPULSE e.V. c/o Dr. Reinhard Knüppel, Hämpfergasse 9, 89073 Ulm

Gunter Czisch
Oberbürgermeister der Stadt Ulm
Marktplatz 1
89070 Ulm

Ulm, den 1.3.2018

Ulm: Modellstadt für innerstädtische Mobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Czisch,

wie bekannt ist der Verein Bürgerimpulse eine bürgerschaftlich getragene Initiative, deren Zielsetzung darin besteht, der allgemeinen Politikverdrossenheit entgegenzuwirken und aus dem außerpolitischen Raum „Impulse“ für politische Themen-Setzungen bzw. Entscheidungsprozesse zu geben.

In diesem Zusammenhang beschäftigen wir uns seit Ende letzten Jahres mit dem Thema der innerstädtischen Mobilität. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge beobachten wir dabei die aktuelle Diskussion, die unter der völlig falschen Überschrift „kostenloser ÖPNV“ geführt wird.

Lachend insoweit, als wir die Überzeugung teilen, dass die Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme nur durch eine Erhöhung der ÖPNV Akzeptanz erreicht werden kann. Weinend vor dem Hintergrund, dass das Thema aufgrund mangelhafter Vorbereitung immer mehr Gefahr läuft, zur Groteske zu werden.

Dringend erforderlich ist eine Versachlichung und die Präsentation durchdachter Vorschläge, die praktikabel und umsetzbar sind.

Nachfolgend einige Leitlinien, die wir in den vergangenen Wochen dazu erarbeitet haben

- Ein umweltverträgliches, innerstädtischen Verkehrsgeschehen in Ballungsräumen ist nur über eine Erhöhung des ÖPNV Anteils möglich
- Kostenlosen Nahverkehr gibt es nicht!
Jeder Öffentliche Personennahverkehr kostet Geld – viel Geld. Die Frage ist: Wer bezahlt ihn?
Heute sind es die Fahrgäste, die Städte und Kreise, die Länder und der Bund. Jeder dieser Beteiligten finanziert den ÖPNV auf andere Weise mit. Da sind: Fahrausweisentgelte, Verlustausgleich, Zuschüsse, Kostenübernahmen etc.
- Der ÖPNV in Deutschland wird nur von ca. 20 % der Bevölkerung in Anspruch genommen und erreicht eine durchschnittliche Auslastung von knapp 19 %. Diese Zahlen machen deutlich, dass erhebliche Systemreserven vorhanden sind und eine Erhöhung der Verkehrsleistung nicht automatisch in gleichem Umfang auch zusätzliche Fahrgefäße und Infrastrukturinvestitionen voraussetzt
Vorrangiges Ziel muss es sein, die freien Kapazitäten durch sinnvollere Rahmenbedingungen besser auszulasten.

- Aussichtsreichstes Instrument zur Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV ist die Umstellung auf eine Umlagefinanzierung. Die aktuell übliche Finanzierung über Ticketverkäufe ist sozial ungerecht, ignoriert Kostenzusammenhänge (nahezu 100 % der Kosten des ÖPNV entstehen durch die Bereitstellung und sind unabhängig von der Inanspruchnahme durch Fahrgäste:“ 1 km Busfahrt kostet ohne Fahrgäste nahezu das gleiche wie mit voller Auslastung) und beschränkt die Inanspruchnahme im Wesentlichen auf diejenigen, die den ÖPNV nutzen müssen, weil sie keine andere Wahl haben.

Eine durch alle Bürger geleistete Umlage (unter Berücksichtigung der individuellen sozialen Gesichtspunkte) hat für die gesamte Bevölkerung zahlreiche Vorteile:

- weniger Kosten für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel
 - weniger Staus / weniger Unfälle
 - bessere Luft
 - besserer Klimaschutz
 - weniger PKW in der Stadt
 - Vermeidung von PKW Fahrverboten
 - schnellere Verbindungen zwischen Randbezirken und der Innenstadt
 - ein gerechtes Verkehrssystem
- Auch eine Umlagenfinanzierung sollte die bisherigen gesetzlich geregelten Förderungen der Beförderungen von Schwerbehinderten und Schülern/Auszubildenden/Studenten sowie die Kostenübernahme für den Regionalverkehr durch die Länder berücksichtigen und einbinden und keinesfalls ersetzen.
 - Dasselbe gilt für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das die Finanzierung der Nahverkehrs-Infrastruktur nachhaltig unterstützt. Diese Mittel des Bundes müssten erheblich aufgestockt werden, damit die Infrastruktur des ÖPNV in den Städten bei steigender Nachfrage auch ausgebaut werden kann.
 - Der Gesetzgeber müsste einen rechtlichen Rahmen schaffen, in dem es den Städten und Kreisen als Aufgabenträger des ÖPNV ermöglicht wird, über eine neue, von den einzelnen Beförderungsfällen unabhängige Finanzierung des Nahverkehrs zu entscheiden.
 - Die Funktion der Städte und Kreise als Aufgabenträger mit ihrer Verantwortung für die Gesamtfinanzierung des ÖPNV in ihren Hoheitsgebieten sowie der Länder als Besteller der Regionalverkehrsleistungen muss erhalten bleiben. Damit bleiben sie auch bei steigender Nachfrage daran interessiert, ein möglichst effizientes Angebot nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit zu erstellen bzw. zu bestellen, um die Belastungen ihrer Bürger möglichst gering zu halten.
 - Die Erhebung der neuen Abgabe müsste durch die Städte und Kommunen analog einer kommunalen Gebühr (z.B.: Müll, Grundsteuer, Hundesteuer, etc.) erfolgen. Die Höhe der Abgabe ist jährlich zu überprüfen und einem überregionalen Vergleich zu unterziehen.
 - In Verbundräumen sollten aufgrund unterschiedlicher Dichten im Verkehrsangebot zwischen Kernstädten und Umland auch unterschiedliche Abgabenhöhen möglich sein.
 - ÖPNV-Nutzer aus anderen Räumen sollten unentgeltlich und ticketlos befördert werden. Ihre Anzahl wird so gering ausfallen, dass sie keinen Aufwand für Ticketverkäufe rechtfertigt.
 - Die bundesweite Einführung eines entgeltfreien ÖPNV ist aus folgenden Gründen abzulehnen:
 - Sollte eine gesetzliche Regelung Kommunen und Kreise dazu verpflichten, zu einem bestimmten Zeitpunkt die „Entgeltfreie Beförderung“ einzuführen, wird aus allen Städten und Regionen -unabhängig von der Finanzierungsfrage- eine gewaltige Nachfrage nach Nahverkehrsfahrzeugen und Fahrern einsetzen, die von der Fahrzeugindustrie und vom Arbeitsmarkt nicht erfüllt werden kann. Verstärken sich jedoch die Belastungsspitzen im Nahverkehr gegenüber heute noch mehr, weil das Angebot an die steigende Nachfrage nicht angepasst werden kann, wird der zum Ziel gegenteilige Effekt erreicht: Enttäuschte Fahrgäste steigen wieder zurück auf ihr Auto um.
 - Es bedarf eines funktionierenden Regulativs, das sicherstellt, dass Netz- und Fahrplandichte jeweils immer nur dort verbessert werden, wo der Grenznutzen am größten ist; nur eine kommunale Zuständigkeit gewährleistet diesbezüglich einen vernünftigen Wettbewerb. Würden die heute erzielten Fahrgeldeinnahmen sowie die Mehrkosten zur Abdeckung der gesteigerten Nachfrage vom Bund, den Ländern und den Städten übernommen, verliert das System Nahverkehr das bewährte Prinzip der Erstellung eines angemessenen Angebotes bei möglichst wirtschaftlicher Effizienz.

- Was nichts kostet ist nichts wert: eine Umlagefinanzierung bedeutet, dass sich auch Bevölkerungsgruppen direkt, transparent und spürbar an den Kosten des ÖPNV beteiligen müssen, die bisher ungeschoren davongekommen sind. Das Bewusstsein, etwas bezahlt zu haben, wird dazu führen, dass die Zahler die dafür angebotenen Leistungen auch in Anspruch nehmen wollen - der beabsichtigte Effekt, neue Nutzergruppen zu erschließen wird erreicht.

Ulm hat historisch aber auch aktuell eine besondere Beziehung zum ÖPNV:

- Die Firma EvoBus (ehemals Kässbohrer) ist nicht nur einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Region sondern im weltweiten Maßstab einer der größten Hersteller von Stadtbussen.
- Ende 2018 wird die Straßenbahnlinie 2 in Betrieb gehen und damit eines der größten ÖPNV Investitionsvorhaben in Baden-Württemberg abgeschlossen sein

Obwohl der ÖPNV sicher das größte Potenzial hat, das innerstädtische Verkehrsgeschehen zu verändern, gehören zu einem sinnvollen Gesamtkonzept auch noch andere Themen, die aufgegriffen werden müssen. Neue Lösungen für den Wirtschaftsverkehr (Stichwort: Abholzentren ...), Sharing Modelle für Bikes und Autos sowie eine generelle Forcierung des Fahrradwegnetzes sind nur einige Stichworte, die wir in diesem Zusammenhang erwähnen wollen.

Auf der Grundlage der oben geschilderten Zusammenhänge regen wir an, Ulm zu einer „Modellstadt für innerstädtische Mobilität“ zu machen. Wir bieten dazu unsere aktive Mithilfe an und würden uns freuen unsere diesbezüglichen Überlegungen bei einem persönlichen Gespräch erläutern zu dürfen.

Ulm hat als Pilotstadt für car2go schon einmal eine Vorreiterrolle für ein innerstädtisches Verkehrskonzept übernommen; mittlerweile gibt es weltweit mehr als 3 Millionen User - ein Erfolg, an dem man anknüpfen sollte, hat das Thema Mobilität doch das Potenzial unserem Wirtschaftsraum ein unverwechselbares Profil zu geben.

Der guten Ordnung halber weisen darauf hin, dass wir auch die örtlichen Medien über dieses Schreiben und unser Anliegen informiert haben.

Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Knüppel

Christoph Botzenhart

Verteiler:
Örtliche Medien