



<b>Beschlussvorlage</b>  Federführend: Referat für Kreisentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit	Vorlagennummer:	<b>2018/260</b>
	Status:	öffentlich
	Datum:	03.05.2018

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	28.05.2018	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	30.05.2018	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	13.06.2018	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	0 €
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
<b>Relevanz</b>			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	ja
Prävention/Nachhaltigkeit	ja	Bildung	ja
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

## Machbarkeitsstudie zum Nulltarif im öffentlichen Busverkehr Antrag des KTA Dieter Samieske, DIE LINKE., vom 22.02.2018

### Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wird auf die Erstellung/Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Einführung eines kostenlosen ÖPNV im Landkreis Peine verzichten, da bereits mit einer überschlägigen Betrachtung ein Nulltarif im ÖPNV weder finanziert noch dass dadurch umweltpolitische oder städtebauliche Zielsetzungen erreicht werden können.

### Sachdarstellung

#### Inhaltsbeschreibung:

Die zunehmende Belastung vor allem in den Städten mit Feinstaub und Stickstoffen (NOx) stellt die Agierenden vor große Herausforderungen. Als eine von vielen Maßnahmen ist das Anbieten eines für Fahrgäste kostenlosen ÖPNV ins Spiel gebracht worden. Damit wird erwartet, dass durch den Umstieg vom Pkw auf Busse und Bahnen (Verschiebung im Modal Split) eine positive Wirkung einhergeht. Gleichzeitig soll durch einen kostenlosen Nahverkehr das Recht auf öffentliche Mobilität für alle gewährleistet werden.

Ein „kostenloser“ ÖPNV würde – je nach Modell – eine fahrscheinlose und generell kostenlose Benutzung ermöglichen, wobei tatsächlich immer Kosten für die Leistungserbringung anfallen. Da die Ticketerlöse nur einen Teil der tatsächlichen Kosten widerspiegeln, scheint der „kostenlose“ ÖPNV diskussionswürdig. Zu unterscheiden davon sind fahrscheinlose Modelle (z. B. Semester- oder Bürgerticket), die beitrags- oder

haushaltsbezogen finanziert werden oder generell für Nutzer kostenlose, umlage- bzw. steuerfinanzierte Angebote. Daneben existieren auch zeitlich, räumlich und auf spezielle Produkte / Linien begrenzte Anwendungsbereiche.

In der Vergangenheit haben bereits einige Städte kostenlosen ÖPNV angeboten, u.a. Templin (D)(1998 bis 2003), Hasselt (B)(1997 bis 2008 / mit Einschränkungen) und Tallinn (EST). Das Experiment in der estnischen Hauptstadt wird derzeit ausgeweitet, während in anderen Städten der kostenlose Nahverkehr aus finanziellen Gründen wieder aufgehoben bzw. deutlich eingeschränkt (z. B. auf Senioren, Bedürftige etc.) wurde, trotz teilweise angestiegener Fahrgastzahlen.

### **Ziele / Wirkungen:**

Vorteile eines „kostenlosen“ ÖPNV:

- Unter Umweltaspekten ist durch einen potentiellen Rückgang des Kfz-Verkehrs und einer Verkehrsberuhigung mit einer Verringerung der Emissionswerte für Lärm, Stickoxide und Feinstaub sowie einer Verringerung der Unfallzahlen auszugehen.
- Unter sozialen Aspekten wird die Teilhabe an der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten verbessert.
- Aus städtebaulicher Sicht können die Zentren gestärkt werden.
- Unter ökonomischen Aspekten können sich Einsparungen aus den komplexen Ticket- und Tarifstrukturen ergeben.

Nachteile und Risiken:

- Aus den vorangestellten Beispielen ist beobachtet worden, dass der Zugewinn der Fahrgäste überwiegend aus dem Bereich der Fahrradfahrer und Fußgänger rekrutiert worden ist. Der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn ist dagegen relativ selten und konterkariert damit die umweltpolitischen Ansätze.
- Nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) würden sich bei Einführung eines kostenlosen ÖPNV bundesweit Mindereinnahmen (Verluste der Fahrgeldeinnahmen) von rund 12 Mrd. € pro Jahr. Zusammen mit den Regionalisierungsmitteln ist dann von insgesamt 25 Mrd. € pro Jahr auszugehen. Diesbezüglich gibt es auch keine allgemeine Förderzusage durch die Bundesregierung.
- Eine Umsetzung kann auf Grund der intensiven Pendlerverflechtungen in einer Stadt-Umland-Beziehung nur großräumig erfolgen und nicht auf Teilräume beschränkt bleiben (z. B. Gemeinde oder Landkreis).
- Empirisch wurde teilweise eine sachfremde Benutzung des ÖPNV beobachtet.
- Ebenfalls ist nachgewiesen worden, dass bei einem bereits guten ÖPNV-Angebot eine noch stärkere Inanspruchnahme erfolgt, während schwächere Angebote, wie sie insbesondere im ländlichen Raum vorherrschen, kaum nennenswerte Fahrgastzuwächse aufweisen.
- Auf Grund der bereits heute existierenden Kapazitätsengpässe auf den wichtigen Nahverkehrsverbindungen (SPNV und ÖPNV) sind weitere erhebliche Investitionen notwendig, um den Nahverkehr – Haltestellen und Fahrzeuge – bedarfsgerecht und attraktiv auszubauen (dichte Taktfolge, Schnelligkeit, Sauberkeit, Sicherheit, Verlässlichkeit). Bei den Planungsprozessen ist bis zur Umsetzung von langen Zeiträumen auszugehen.

### **Ressourceneinsatz:**

Für den Bereich des Landkreises Peine wären Einnahmeverluste für die Busverkehrsunternehmen in Höhe von mehr als 4 Mio. € zu erwarten, die aus dem Haushalt ausgeglichen werden müssten.

Zuzüglich würden Kosten für eine Machbarkeitsuntersuchung entstehen.

### **Schlussfolgerung:**

Die Vergabe einer Machbarkeitsuntersuchung kann unter den oben genannten Aspekten nicht empfohlen werden.

Ein „kostenloser“ ÖPNV ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen grundsätzlich nicht finanzierbar. Vielmehr sind ggf. vorhandene Mittel in den Ausbau des Angebotes zu investieren, um den ÖPNV grundsätzlich attraktiver zu machen und zu einer Alternative zum Pkw zu entwickeln. Somit können auch die umweltpolitischen und städtebaulichen Ziele langfristig zu erreichen sein. Eine nennenswerte Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modal Split ist nur durch erhebliche Angebotsverbesserungen zu erreichen.

Aus sozialen Gesichtspunkten wäre es vertretbarer, wenn spezielle rabattierte Angebote für finanzschwächere Gruppen zur Verfügung stünden. Der Regionalverband sondiert in diesem Zusammenhang die Einführung eines verbundweiten Sozialtickets. Dies ist aber auch noch unter dem Aspekt der jeweiligen Finanzierbarkeit durch die einzelnen Verbandsglieder zu prüfen und zu entscheiden.

### **Anlagen**

Antrag vom 22.02.2018

Dieter Samieske  
Am Dilsgraben 14  
31224 Peine  
Mitglied der Kreistages, DIE LINKE.

Peine, 22.02.2018

An den Landrat des Kreises Peine

Herrn Franz Einhaus

~~RA~~  
1) Verwalt. / Fraktionen / EM  
2) Vorbereitung AZVF  
Li. 22/2.

Betrifft: Machbarkeitsstudie zum Nulltarif im öffentlichen Busverkehr

Sehr geehrter Herr Landrat Einhaus,

Hiermit beantrage ich im Kreistag den folgenden Beschluss zu fassen:

Es ist eine Machbarkeitsstudie zum kostenfreien Busverkehr im Landkreis Peine zu erstellen. Die Studie soll die Punkte Gesundheit/Umwelt, Infrastruktur und Kosten/Finanzierung beinhalten.

Begründung:

Ein fahrscheinloser Busverkehr führt bei guter Umsetzung dazu, dass der Autoverkehr abnimmt, was unter anderem Lärmverschmutzung, Luftverschmutzung und Staus entgegenwirkt und zu einer Verringerung der Unfallzahlen beiträgt.

Die Kosten für Erhaltung der Infrastruktur (Straßenbau, Vorhaltung von Parkmöglichkeiten etc.) werden reduziert.

Dazu kommen Einspareffekte durch wegfallende Kosten für Kontrollen und Ticketverkauf.

Eine Umstrukturierung des Busverkehrs ist erforderlich (Verkürzung der Taktzeiten, mehr Lienen und Haltestellen) Es ist nötig die Qualitätsstandards zu verbessern (behindertengerechte Fahrzeuge, E-Fahrzeuge).

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung (71 Prozent) wollen einen kostenfreien ÖPNV (aktuelle repräsentative Umfrage von infratest-dimap).

Eine Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung schätzt, dass bundesweit 37 Prozent der Kosten über Tickets finanziert werden, 63 Prozent über öffentliche Zuschüsse. Der Fahrschein ist also bereits hoch subventioniert.

Aus meiner Sicht ist der kostenfreie Busverkehr ein Schritt auf dem Weg das Recht auf Mobilität für alle zu verwirklichen.

Das ist nicht nur aus sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen sinnvoll, sondern auch in fünf Jahren machbar und gerecht finanzierbar.

Hochachtungsvoll

Dieter Samieske