

Fahrscheinloser ÖPNV in Köln

In ihrem Programm forderten die Piraten einen fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehr.

Dieser darf aber nicht mit der Forderung nach einem kostenlosen ÖPNV verwechselt werden, denn der fahrscheinlose ÖPNV soll durch eine Umlage in Form von kommunalen Abgaben gemeinschaftsfinanziert werden (<http://www.kvb-koeln.de/german/unternehmen/leistungsdaten/geschaeftsbericht.html>)

Zur Berechnung!

Die KVB hat im Jahr 2010 durch Fahrgelderträge **184,474 Mio. €** eingenommen. Hinzu kommen die Ausgleichsbeträge vom Land NRW in Höhe von **13,882 Mio. €** für reduzierte Tarife für Auszubildende, Schüler und Studenten (gem. § 45 a PBeFG + 6a AEG) sowie den kostenlosen Transport von Schwerbehinderte (145 ff. SGB IX).

Des Weiteren erhielt die KVB im Jahr 2010:

- periodenfremde Verkehrserlöse in Höhe von 1,013 Mio. €
- übrige Verkehrserlöse in Höhe von 2,629 Mio. €
- sonstige Verkehrserlöse in Höhe von 12,977 Mio. €

Zusammen ergibt dies einen Ertrag in Höhe von 16,619 Mio. €

In wie weit diese Erträge in die Berechnung mit einfließen können, sollte durch den Arbeitskreis Verkehr gesondert überprüft werden.

Die sonstigen Umsatzerlöse ergaben sich aus Reklameerlöse, Erstattung der Kosten für U-Bahnhaltestellen durch die Stadt Köln und Erlöse aus Leistungen für Dritte. Eine detaillierte Auflistung der periodenfremden sowie der übrigen Verkehrserlöse sind im Lagebericht der KVB nicht aufgeführt.

Diese Berechnung wurde nur auf der Grundlage der Fahrgelderlöse und den Ausgleichbetrag durch das Land NRW durchgeführt.

184,474 Mio. €

13,882 Mio. €

198,356 Mio. €

2010 belief sich der Verlust auf 86.924.568 € (aufgerundet 86.925 €). Die Verluste werden durch die Stadtwerke Köln GmbH (SWK) zu 90% und durch die Stadt Köln zu 10% ausgeglichen.

Insgesamt muss eine Summe in Höhe von **ca. 285,281 Mio. €** gegenfinanziert werden.

BERECHNUNG DER GEGENFINANZIERUNG!

In Köln lebten am 31.12.2010 insgesamt 1.027.504 Menschen (Anhang 1).

Wenn jeder einen gleichen Anteil hierzu zahlen soll, wären das pro Person jährlich 277,65 € und monatlich 23,14 €.

Zu überlegen wäre, bestimmte Bevölkerungsschichten hiervon auszunehmen und andere hinzu zu rechnen sind.

MINDERJÄHRIGE:

Man könnte Familien entlasten, indem man Minderjährige nicht zu einem Kostenanteil heranzieht.

In 2010 lebten in Köln 158.870 Minderjährige (Anhang 2).

Damit blieben noch 868.634 Personen übrig, die eine Nahverkehrsabgabe leisten müssten, die sich dann auf 328,43 € jährlich und 27,37 € monatlich belaufen würde.

STUDENTEN:

Es gab im Wintersemester 2009/2010 in Köln 40.834 Studierende (Anhang 3). Studenten zahlen mit den Semestergebühren für ihr regionales Semesterticket eine jährliche Pauschalgebühr für den VRS-Bereich in Höhe von 204,60 €. Zusätzlich können Studenten seit 2010 das NRW-Ticket halbjährlich für 40,80 € erwerben. Das NRW-Ticket gilt nicht nur in NRW, sondern ist auch in Osnabrück (Niedersachsen) gültig. Wie viele Studenten in Köln ihren festen Wohnsitz haben, konnte nicht festgestellt werden. Aufgrund dieser Zahlen dürfte sich eine Nichtberücksichtigung der Studierenden bei der Nahverkehrsabgabepflicht nur geringfügig auf den monatlichen Anteil des einzelnen auswirken, so dass dieser hier vernachlässigt werden kann.

HARTZ IV- UND GRUNDSICHERUNGSEMPFÄNGER:

Eine monatliche Abgabe in Höhe von ca. 27,37 € pro volljährigen und nicht studierenden Einwohner Kölns ist nicht unsozial. Das MobilPass-Ticket für den VRS-Bereich Köln (Cityticket 1b) kostet für einkommensschwache Personen monatlich 31,80 €. Somit ist die Nahverkehrsabgabe für Einkommensschwache günstiger.

SCHWERBEHINDERTE:

Schlechter ständen sich Schwerbehinderte, die derzeit kostenlos den ÖPNV gegen eine staatliche Ausgleichsleistung nach §§ 145 ff. SGB IX nutzen dürfen.

Im Jahr 2010 betraf das einen Personenkreis von 80.663 (Stand 31.12.2009, nächste Erhebung 2011), von denen 1.975 minderjährig waren (Quelle IT.NRW).

Es verbleiben also noch ca. 78.688 zahlungspflichtige Schwerbehinderte. Wenn man diese weiterhin von einem finanziellen Beitrag zum ÖPNV befreien möchte, blieben nur noch 789.946 Zahlungspflichtige übrig, die mit einem jährlichen Beitrag von ca. 361,14 € und monatlich ca. 30,09 € beteiligt werden.

BERUFSPENDLER:

Dieser Betrag könnte wieder reduziert werden, indem man die Berufspendler zu einer solchen Abgabe verpflichtet, die dann über deren Arbeitgeber mit Firmensitz in Köln eingezogen werden könnte. 2010 sind insgesamt 289.678 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in die Stadt Köln zum Arbeiten eingependelt (Quelle IT.NRW).

Wenn man diesen Personenkreis, der den ÖPNV in Köln noch nicht einmal durch Steuerzahlungen in Köln mitfinanziert, ebenfalls zu einer Nachverkehrsabgabe heranziehen würde, könnte diese dann von ca. 1.007.119 Personen finanziert, dadurch würde die jährliche Abgabe auf ca. 264,24 € und die monatliche auf ca. 22,02 € sinken. Es wäre sinnvoll für diese Gruppen unter persönlichen und ökologischen Gesichtspunkten hier die bestehenden Park & Ride-Möglichkeiten entsprechend auszubauen bzw. neue Fläche zu erschließen. Gesonderte Stellflächen für Motorräder/Fahrräder sollten dabei ebenfalls berücksichtigt werden.

Des Weiteren ist eine bessere Taktung der Bus- und Straßenbahnlinien bereits ab 04:30 Uhr werktags wünschenswert.

Wenn sich nun die Autofahrer beschweren und sagen, sie nutzen den ÖPNV der KVB Köln nicht und sollen jetzt trotzdem dafür zahlen, so kann als Argument entgegen gehalten werden, dass sie heute den ÖPNV mitfinanzieren. Jeder der 462.582 Steuerpflichtigen (Anhang 5) hat im Jahr 2010 ca. 617,15 € (monatlich ca. 51,43 €) aus Steuermitteln zur Verlustfinanzierung der KVB AG Köln beigetragen - und das ohne dafür eine Gegenleistung zu erhalten, denn Fahrkarten mussten sie noch zusätzlich bezahlen.

SCHWARZFAHRER:

Kosten die derzeit noch bei Polizei/Justiz für die Verfolgung und Verurteilung von Schwarzfahrern entstehen Diese würde es beim fahrscheinlosen System des ÖPNV Bereich KVB Köln nicht mehr geben, da es per Definitionen keine Schwarzfahrer mehr gibt. Analog entfällt der entsprechende Verwaltungsbereich der KVB Köln AG.

ENTSCHULDUNG KÖLNS:

Der Stadthaushalt wird entlastet, da hierdurch eine Verlustübernahme durch die Stadt Köln nicht mehr nötig ist. Die Verluste der KVB AG werden durch die Stadt Köln zu 10% und durch die Stadtwerke Köln GmbH zu 90% übernommen.

ERGEBNIS!

Neben den sozialen und ökologischen Gewinnen, die ein Modell des fahrscheinlosen, umlagefinanzierten öffentlichen Nahverkehrs für die Stadt Köln bringen würde, würden die Bürger nicht über Gebühr belastet und sogar zu einem großen Teil entlastet, wenn sie für ca. 22,- € im Monat den Nahverkehr in Köln fahrscheinlos nutzen könnten.

SONSTIGES:

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates betragen im Jahr 2010 140,4 Tsd. €. Der Vorstand mit seinen 5 Vorstandsmitgliedern erhielt im Jahr 20120 zusammen 1,161 Mio. €.

Ob und in welcher Größenordnung bei einem fahrscheinlosen ÖPNV KVB ein Aufsichtsrat bzw. ein Vorstand in der zurzeit bestehenden Personalstärke erforderlich wäre, sollte gesondert geprüft werden.

1) und 2) (http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/koeln_in_zahlen_-_einwohner_2011.pdf)

3) http://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2010/pres_091_10.html

4) <http://asta.web.fh-koeln.de/semesterticket/regionales-semesterticket>

5) http://www.arbeitsagentur.de/nn_170898/Navigation/Dienststellen/RD-NRW/Koeln/Agentur/Zahlen-Daten-Fakten/Strukturdaten/Strukturdaten-Nav.html

Bei Anregungen und Fragen stehe ich gerne zur Verfügung
Dirk
k-oeln@gmx.de