

Öffentlicher Personennahverkehr in NRW - Auf Dauer kostenlos! -

5

Vorbemerkung

Der Landesverband Nordrhein-Westfalen der Piratenpartei Deutschland (PIRATEN) setzt sich dafür ein, das bisherige Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) grundlegend zu ändern. Ziel soll sein, besonders in den Ballungsräumen mehr Menschen für die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel) zu gewinnen.

Dafür müssen sich die stadtstrukturellen Gegebenheiten ebenso ändern wie das Angebot des ÖPNV. Die Stadtstruktur muss Flächen gemeinsamer Nutzung aller Verkehrsteilnehmer vorsehen und hier die stärkeren Verkehrsteilnehmer zu größerer Rücksicht bringen und die Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer verringern. Dieses Ziel strebten bereits verschiedene verkehrsrechtliche Maßnahmen an, blieben dabei jedoch unvollkommen: verkehrsberuhigte Wohnbereiche oder innerstädtische Fußgängerzonen mit zeitlich begrenztem Ladeverkehr zielen genau in diese Richtung. Sie bleiben aber als punktuelle Maßnahmen von viel zu geringer Wirksamkeit, da sie keine Alternative zum Autoverkehr für die etwas größeren Entfernungen anbieten.

Das Auto als individuelles Verkehrsmittel ist in Ballungsräumen und ihren Einzugsbereichen nicht mehr zeitgemäß. Es führt zu Umweltschäden, Verstopfung des Stadtraums und zur Zerstörung der allgemeinen Lebensqualität. Als Alternative für den Autoverkehr ist ein leistungsfähiges, wesentlich besser ausgebautes und besser vernetztes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel ebenso wichtig wie eine fahrradfreundliche Stadtgestaltung. Durch die Steigerung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs in ihren Anteilen am Gesamt-Verkehrsaufkommen reduzieren sich Lärm, Feinstaub und Schadgase. Darüber hinaus werden städtische Gebiete damit wieder mehr zu Erlebnisräumen und Orten der Begegnung und Kommunikation.

Um dieses Ziel für die Verkehrsmittel des ÖPNV zu verwirklichen, setzen sich die PIRATEN dafür ein, auf den einzelnen Linien eine dichtere Fahrzeugfolge zu realisieren, ein engmaschigeres Liniennetz und eine bessere Liniengestaltung zu schaffen, die mehr direkte Verbindungen schafft und Umsteige-Anschlüsse sicherstellt. Dazu gehört auch eine Vereinfachung und Senkung der Benutzungstarife bis hin zum Angebot eines kostenfreien innerstädtischen ÖPNV. Erfahrungen in anderen Bundesländern erweisen, dass verbesserte Angebote des ÖPNV bereits zu deutlichen Steigerungsraten in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führen (z.B. integraler Taktfahrplan in Nordrhein-Westfalen nach dem Vorbild des "Rheinland-Pfalz-Takts", Karlsruhe, vereinfachter "Umwelttarif" in Berlin bei seiner Einführung 1989), auch ein "Nulltarif" kann die Nutzung stark steigern (z.B. Hasselt/Belgien, Lübben/Brandenburg und Templin/Brandenburg). Neue Angebote für individuelle Verkehrsbedürfnisse können das Ziel unterstützen.

Das Angebot eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs führt zu einer Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel und in Folge zu geringeren Umweltbelastungen, besserer Lebensqualität in Innenstadtbereichen und einer höheren Anziehungskraft für Touristen. Somit ist auch ein wirtschaftliches Aufleben der Innenstädte zu erwarten.

Quantitative Ausweitung des ÖPNV-Angebots

55 Die veränderten Lebensgewohnheiten machen es notwendig, dass die
Verkehrszeiten des ÖPNV ausgeweitet werden. So müssen Busse und Bahnen auch
in den späten Abendstunden, an Wochenenden und Feiertagen eine den
Verkehrsbedürfnissen gerecht werdende Bedienung sicherstellen, in
Ballungsräumen ist ein durchgehender Nachtverkehr erforderlich.
60 Verkehrsbedürfnisse von Schülern, Auszubildenden, Studenten und älteren
Mitbürgern sind im ländlichen Raum derzeit nicht konsequent durch den ÖPNV
abgedeckt. Das bezieht sich sowohl auf gesellschaftliche Aktivitäten,
außerschulische Veranstaltungen als auch auf die Freizeitgestaltung. Diesen
Bedürfnissen hat der ÖPNV wieder verstärkt Rechnung zu tragen. Ein
65 jugendgerechtes Angebot an den Wochenenden kann dazu beitragen, die
Unfallzahlen zu senken. Auch Discobesuchern soll ermöglicht werden, auf das
eigene Auto zu verzichten!

70 Soweit Stadt- und Straßenbahnen existieren, sind die Möglichkeiten zu nutzen, nach
Karlsruher Vorbild direkte Verbindungen aus dem weiteren Einzugsgebiet bis in die
Innenstädte zu schaffen. Bestehende Elektrobus-Systeme (z.B. Oberleitungsbusse
in Solingen) sind zu erhalten und zu modernisieren, womöglich auszubauen. Die
Erfahrungen mit neuen Antriebsformen im ÖPNV sind zur Optimierung dieser
75 Antriebe zu nutzen (z.B. Duo-Busse in Essen, Zweisystemfahrzeuge im
schienengebundenen Verkehr, auch Kombination Strom/Verbrennungsmotor).
Eisenbahnstrecken sind an die veränderten Siedlungsstrukturen anzupassen (z.B.
neue Haltepunkte, Anpassungen des Streckenverlaufs). Auf die Stilllegung oder gar
Entwidmung von Schienenstrecken ist zu verzichten, ihre Eignung für eine
80 Erweiterung des ÖPNV-Netzes ist regelmäßig zu prüfen.

Die innerstädtischen Liniennetze von Bus und Bahn sind engmaschiger und mit
höherer Bedienungsfrequenz zu gestalten. In entlegenen Gebieten sind
Rufbussysteme, ein Linienverkehr in Kooperation mit der Taxi-Innung und ggf.
Haustürservice zu erproben. In kleinen Städten und Gemeinden sind Bürgerbus-
85 Vereine zu ermutigen und zu fördern.

Qualitative Verbesserung des ÖPNV-Angebots

Auch die Qualität des ÖPNV-Angebots muss sich verbessern. Regionale
Eisenbahnstrecken sind - wo immer möglich - als Stadtbahn in die Innenstädte (nach
dem Vorbild Karlsruhes) zu verbinden. Zu prüfen ist, ob dafür bestehende
90 schmalspurige Straßenbahn-Netze durch Regelspurstrecken ergänzt oder langfristig
auch ersetzt werden können. Regionale Linien sollen taktgebunden bedient werden;
definierte Anschluss- und Umsteigepunkte sind einzurichten, die Anschlüsse dort
sicherzustellen. Zur Vorbeugung gegen Vandalismus und als Ansprechpartner für
Fragen der Fahrgäste soll wieder mehr Personal in den Fahrzeugen mitfahren und
95 an den Stationen eingesetzt werden. Wichtig ist, dass diese Mitarbeiter als Service
und nicht allein als "Sicherheitspersonal" wahrgenommen werden können. Auf
langen Bahnstrecken kann sich ein Imbiss-Angebot (im Sinne der "Rheinbahn-
Bistros" auf den Linien nach Krefeld und früher auch nach Duisburg) als zusätzliche
Steigerung der Attraktivität auswirken.

100 Für die Erhöhung der Mobilität im ländlichen Raum sind geeignete und attraktive
Übergangspunkte (z.B. Park & Ride) vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum
ÖPNV zu schaffen, die zugleich als Unterzentren Gelegenheit zum Einkaufen und für
die Freizeitgestaltung (z.B. Restaurationsbetriebe, Fitnesscenter, Kinderbetreuung,
105 Kinos) bieten. An diesen Unterzentren sind - ebenso wie in den Stadtzentren -
genügend viele Fahrzeuge für ein Carsharing bereitzuhalten, um gegebenenfalls den
Transport erworbener Güter sicherzustellen. Zugleich sollen in den Stadtzentren

Orte vorgehalten werden, wo Bürger ihre Einkäufe vorübergehend aufbewahren lassen können.

110

Für Fahrradfahrer sind an geeigneten Umsteigepunkten zum öffentlichen Verkehr (auch Regional- und Fernverkehr) Fahrradständer in genügender Zahl und gegen Bezahlung auch mit Bewachung einzurichten.

Vereinfachung der Tarifstruktur und Senkung der

115

Preise

Das Tarifsystem des ÖPNV ist erheblich einfacher zu gestalten. Vorbild kann das Tarifsystem in der Metropolregion Berlin-Brandenburg sein. Hier gibt es in den Städten jeweils nur wenige Tarifzonen mit einer Zeitbegrenzung des Einzelfahrscheins auf zwei Stunden (z.B. in Berlin). Das Umland ist über zwei

120

äußere Zonen erreichbar. Einzelne Oberregionen verfügen über eine weitere Untergliederung der Zonen.
{**Anmerkung:** Beispiel ist durch zusätzliche NRW-Beispiele zu ergänzen oder zu ersetzen!}

125

Die Preise sind vor allem für Wochen- und Monatskarten deutlich zu reduzieren, um den Anreiz zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Als weitere Attraktivität sind Job- und Semestertickets mit "Mengenrabatt" anzubieten. Das Geltungsgebiet dieser Zeitkarten ist großzügig zu bemessen (mindestens das gesamte Stadtgebiet, mit Ausbaustufe für ein definiertes Umland). Sozialtarife sind

130

zu berücksichtigen.
Einzelfahrscheine sollen unabhängig von der Fahrtrichtung für einen begrenzten Zeitraum gültig sein, also auch für Hin- und Rückfahrt genutzt werden können, alternativ kann wegen möglicher Fahrplanverzögerungen auch eine räumliche Geltung vorgesehen werden.

135

Erprobung eines innerstädtischen Nulltarifs

Als langfristiges Ziel verfolgen die PIRATEN die Schaffung eines kostenlosen ÖPNV. Um diesem Ziel näher zu kommen, wird in ausgewählten Ballungsräumen Nordrhein-Westfalens unterschiedlicher Struktur - mit Förderung, planerischer Begleitung und unter Federführung des Landes - versuchsweise der kostenlose Nahverkehr für einen Zeitraum von vier Jahren eingeführt.

140

Im Rahmen der damit einhergehenden wissenschaftlichen Untersuchung soll hierbei untersucht werden: Akzeptanz, Entwicklung der Nutzerzahlen, Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, Kostenentwicklung, Vandalismus, Entwicklung des städtischen Lebens in den Innenstädten, Wechselwirkung mit anderen Initiativen zur Stärkung innerstädtischer Vielfalt, wirtschaftliche Auswirkungen und weitere Faktoren. Erhobene Daten werden jährlich öffentlich gemacht, um einen Bürgerdialog zur Weiterentwicklung und zu notwendigen Verbesserungen zu führen. Entsprechende Bürgerbefragungen sind gleichfalls vorgesehen. Auf Basis der gewonnenen Daten und deren Auswirkung wird in der zweiten Stufe der landesweite kostenlose ÖPNV realisiert.

145

150

155

Welche Vorteile der innerstädtische Nulltarif mit sich bringt, zeigt das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt. Vor der Installierung des kostenfreien Systems gab es dort auf zwei Linien nur acht Stadtbusse mit 360.000 Fahrgästen pro Jahr. Nach der Umstellung im Jahr 1996 stieg die Zahl der Fahrgäste innerhalb von zwölf Monaten auf 2,7 Millionen. Zehn Jahre später nutzten etwa 4,5 Millionen die 46 Busse auf elf Linien. Die Stadtverwaltung wertet das geschaffene Angebot als Erfolg. Vierspurige

160 Straßen konnten auf zwei Spuren zurückgebaut werden, weil die breiten
Verkehrsadern nicht mehr benötigt werden, die Einkaufsstraßen wurden autofrei, die
Innenstadt ist heute verkehrsberuhigt und es gibt weniger versiegelte Oberflächen.
Die Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes hat außerdem dazu geführt, dass bis zu
165 30 Prozent mehr Menschen in die Stadt kommen und die Umsätze des
Einzelhandels seit der Umgestaltung stiegen.

Wie auch dieses Beispiel zeigt, sind die Vorteile eines innerstädtischen Nulltarifs im
ÖPNV sehr vielschichtig. Es wird eine Attraktivitätssteigerung und höhere Akzeptanz
des öffentlichen Personennahverkehrs und damit der Rückgang des motorisierten
170 Individualverkehrs und von Staus erreicht. Es kommt zu geringeren
Umweltbelastungen und es wird somit einen entscheidenden Beitrag zum Umwelt-
und Klimaschutz geleistet. Städte und insbesondere die Innenstädte werden für die
Bevölkerung und für Touristen attraktiver. Dies wertet die Städte als
zusammenhängenden Lebensraum auf, was der Lebensqualität der Bewohner
175 zugute kommt und sich gleichzeitig in einem erhöhten wirtschaftlichen Erfolg,
besonders bei Einzelhändlern und Gastronomen niederschlägt.

Mit der Schaffung des kostenfreien öffentlichen Personennahverkehrs wird zugleich
ein stärkerer Anreiz für das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum
180 öffentlichen Personennahverkehr geschaffen. Außerdem führt die höhere Dichte und
Taktung dazu, die Anbindung ländlicher Regionen weiter zu verbessern und so einen
wertvollen Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität und der Daseinsvorsorge in
bisher nachfrageschwachen Räumen zu leisten. Sozial benachteiligten
Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise älteren Mitbürgern oder Arbeitslosen,
185 ermöglicht ein kostenloser ÖPNV mehr Teilhabe am öffentlichen gesellschaftlichen
Leben. Bei pauschaler Finanzierung über die öffentliche Hand werden die ärmeren
Haushalte finanziell entlastet.

Die Einführung eines kostenfreien öffentlichen Personennahverkehrs führt außerdem
zu sinkenden Kosten, da beispielsweise die Kosten für den Betrieb und die Wartung
190 von Fahrscheinautomaten entfallen und auch keine Fahrscheinkontrolleure mehr
nötig sind. Des Weiteren entfallen die staatlich finanzierten, beziehungsweise
teilsfinanzierten Tickets, wie zum Beispiel die Fahrtkosten für Bewerber oder Schüler.
Hierdurch wird aktiver Bürokratieabbau betrieben. Bei effektiver Umsetzung werden
195 neue Arbeitsmarktmöglichkeiten im Transportgewerbe geschaffen.

Städtebauliche Veränderungen

Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils und des Fahrradverkehrs am innerstädtischen
Verkehrsaufkommen schafft Freiräume. Durch Umgestaltung von geeigneten
200 Straßen und Plätzen ist deren gemeinsame Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer
möglich: In Wohngebieten als "verkehrsberuhigte Fläche" oder als
Gemeinschaftsfläche mit Vorrang der schwächeren Verkehrsteilnehmer und strenger
Geschwindigkeitsbegrenzung. In Kerngebieten als erweiterte Fußgängerzone mit
Integration von ÖPNV-Linien, Taxis - nur zur Abholung und Anfahrt - und zeitlich
eingegrenztem Ladeverkehr. Für die versuchsweise Einführung von neuen Formen
205 gemeinschaftlicher Nutzung von Verkehrsflächen, werden den Kommunen durch
Landesrecht Planungsfreiräume geschaffen.

Auf das Einkaufsverhalten abgestimmte ÖPNV-Linien und -Fahrpläne lassen eine
Reduzierung citynaher Parkhäuser und Parkplätze zu. Damit lassen sich auch die
210 planungsrechtlich erforderlichen Einstellplätze im Wohnungsneubau verringern. Die
Gesamtumsetzung begünstigt den weiteren Ausbau vorhandener Carsharing-
Angebote und kann als Modellcharakter für andere Regionen dienen.

Vergabe der Verkehrsleistungen an öffentliche und/oder private Verkehrsunternehmen

215

Im ersten Schritt der Umsetzung des Konzeptes muss eine Aufnahme aller relevanter Daten erfolgen. Hierzu gehört die Bestandsaufnahme bereits im ÖPNV tätiger Unternehmen inklusive deren Netzabdeckung und bisheriger Finanzierung sowie der bereits erfolgten öffentlichen Förderung. Aufgrund dieser Daten kann entschieden werden, in welcher Form eine Neustrukturierung möglich ist und es kann die Art und Weise der Auftragsvergabe abschliessend beurteilt werden. Zielführend sollte hierbei nicht zwangsläufig der Preis sein, eher sollte die Förderung des ÖPNV mit attraktiven Verkehrskonzepten vergaberelevant sein. Hierzu gehören die Bildung von Arbeitsgemeinschaften, beispielsweise eine Kombinationen aus Bahn und Bus oder der zeitattraktive Rufbus in den schlechter erreichbaren ländlichen Gebieten. Wünsche der Kommunen im Rahmen der Ausschreibung könnten aufgrund der Strukturplanung berücksichtigt werden. Die Ausschreibung der Leistung sollte nicht beschränkt erfolgen, sondern entsprechend der zu erwartenden Bruttoangebotssumme bundes- oder europaweit.

220

225

230

Alternativ könnte auch eine Ausschreibung im klassischen Sinne nach der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL) erfolgen, unter besonderer Berücksichtigung der Beförderungsplatz-Kilometer und Erreichbarkeit des ÖPNV in Relation zur Bevölkerungsverteilung. Weitere Kriterien zur Auftragsvergabe sind individuell möglich.

235

Erfolgreichen ÖPNV-Dienstleistern könnten Prämien für erreichte Fahrgastzahlen und Zuverlässigkeit der Bedienung bei Überschreiten der Zielvorgaben zugesichert werden. Unzuverlässigkeit oder Verschlechterung in der Leistung des Dienstleisters können über ein Malussystem gesteuert werden, bis hin zur Vertragskündigung und Schadenersatzforderungen.

240

Im Rahmen der Ausschreibung kann weiterhin die Unterhaltung und der Ausbau der Wartepunkte und Haltestellen mit einbezogen werden, da diese einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs haben. Eventuelle bauliche Veränderungen obliegen weiterhin der öffentlichen Hand oder dem Eigentümer der Infrastruktur (z.B. Bahnnetz).

245

250

WEITERE THEMENVORSCHLÄGE (hiermit korrespondierend)

----- BEGINN -----

Herausforderung durch die kommunale Finanzkrise

{Anmerkung: Absatz sollte von AK Wirtschaft erstellt werden!}

255

Möglichkeiten der Finanzierung

{Anmerkung: Absatz sollte von AK Wirtschaft und/oder AK Finanzen erstellt werden!}

260

Modellhafte Erprobung eines kostenfreien ÖPNV in {Modellstadt}

{Anmerkung: Absatz sollte von NRW erstellt werden, Eberhard bietet Unterstützung an!}

{Vorschlag: Aachen, da dort ein PIRAT im Stadtrat sitzt!}

----- ENDE -----

265