

Überlegungen für einen Fahrscheinlosen Nahverkehr

Grundlegendes

Mobilität und damit die Benutzung des Nahverkehrs ist ein Menschenrecht. Gerade für ALG-II EmpfängerInnen und Geringverdiener/Rentner/Schüler in Ortsteilen wie Lobeda oder Winzerla oder Jena-Nord stellt jede Fahrt mit dem ÖPNV eine empfindliche Ausgabe dar. Mit den 18 Euro, die im Regelsatz für Verkehr vorgesehen sind, kann man sich selbst von den ermäßigten Fahrscheinen gerade 15 Stück pro Monat, also ca. 3-4 pro Woche leisten. Das schließt die Menschen von vielen kulturellen oder auch konsumtischen Möglichkeiten in der Innenstadt und anderen Ortsteilen aus und führt zu einer „Ghettoisierung“. Mit einem fahrscheinlosen Nahverkehr wirkt man dem entgegen.

Finanzieller Bedarf

Gesamterträge der JNV GmbH pro Jahr: 31,3 Mio. (Plan 2012)

(zzgl. einer Übernahme des Jahresverlusts durch die Stadtwerke Jena Holding in Höhe von 2012 geplanten 4,1 Mio.)

Davon sind abzuziehen:

Sonstige betriebliche Beträge: 13,5 Mio. (Plan 2012)

- darunter 6,6 Mio. Fördermittel Land Thüringen
- 3,8 Mio. Finanzhilfen Land Thüringen
- 3,1 Mio. Sonstige Finanzhilfen

Umsatzerlöse Nahverkehr: 17,8 Mio. (Plan 2012)

Davon sind abzuziehen:

(da die Zuschüssen von Bund und Land auch weiterhin zu leisten sind)

Ausgleichszahlungen gemäß §45a PbefG¹: 2,5 Mio.

Ausgleichszahlungen gemäß §150 SGB IX²: 0,9 Mio.

Sonstige Einkünfte³: 0,4 Mio

14 Mio. Euro pro Jahr nimmt der Nahverkehr also pro Jahr durch den Ticketverkauf ein. Da wir eine Verbesserung des Netzes (Nachtverkehr Jena-Ost/West, Anbindung aller Jenaer Ortschaften durch JNV bzw. Bezahlung von Ticketwegfall für die Regionallinien wie JES, OVS etc. - dafür nötig Anschaffung von weiteren Bussen und Bahnen) anstreben, sollten wir eher von einem Nettobedarf von 18-20 Millionen pro Jahr ausgehen, die wir benötigen, um den Fahrscheinlosen Nahverkehr zu finanzieren.

In Jena wohnen mit Hauptwohnsitz 105 000 Menschen, ca. 10 000 Menschen wohnen mit Zweitwohnsitz in Jena. Teilt man die Kosten für den Nahverkehr unter diesen ca. 115 000 Menschen, so muss jede Person im Schnitt 150 Euro pro Jahr zahlen, also ca. 12 Euro pro Monat.

Gegenfinanzierungsmodelle

Die folgenden Gegenfinanzierungsmodelle sind Vorschläge und stellen keine abschließende Aufzählung dar. Teilweise gehen sie in die gleiche Richtung auf unterschiedlichen Wegen (Belastung aller Bürgerinnen und Bürger durch Nahverkehrsabgabe bzw. Grundsteuer). Die Summe der zu erzielenden Einnahmen der Modelle übertrifft die benötigten Kosten, so dass nicht alle Modelle umzusetzen sind.

Nahverkehrsabgabe:

1 Kommunale Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr (Schüler und Studierende) – Hälfte der Differenz zwischen tatsächlichen Aufwand und tatsächlichen Ertrag wird durch den Aufgabenträger.

2 Ausgleichszahlungen für Beförderung von Schwerbehinderten (Zuschuss vom Land)

3 Verkauf von Fahrscheinen, Werbung in und außerhalb von Fahrzeugen, Sonderfahrten mit historischen Triebwagen

Nach § 19 Thüringer Kommunalordnung können Abgaben/Gebühren erhoben werden, die unter dem allgemeinen Vorbehalt der aufwandsbezogenen Abgaben stehen (Aufwand und Gegenleistung müssen wahrnehmbar sein/öffentliches Wohl begründet sein).

Finanzielle Auswirkungen: Abhängig, je nach Höhe der Abgabe.

Vorteil: Jeder Einwohner Jenas mit Hauptwohnsitz wird nach seinem Einkommen belastet, inkl. Festlegung von Freibeträgen und Bemessungsgrenzen.

Nachteil: Die Berechnung durch die Stadtverwaltung und die Einziehung über das Einwohnermeldeamt bedeutet einen verwaltungstechnischen Aufwand. In einer Erfurter Berechnung wird dieser zusätzliche Aufwand mit 10 Euro pro Person pro Jahr beziffert.

Grundsteuer:

Zur Zeit werden durch die Grundsteuer pro Jahr 8 Mio. Euro eingenommen. Die Grundsteuer berechnet sich nach dem Wert bzw. der Größe eines Grundstücks. Für ein Haus mit 150 Quadratmetern Wohnfläche und mit 300 Quadratmetern Grundfläche zahlt man zur Zeit ca. 100 Euro Grundsteuern. Bei Mietern legt der Hauseigentümer die Grundsteuer auf den Mieter um.

Eine Verdopplung erscheint möglich, ohne die Menschen zu sehr zu belasten, wenn dafür gleichzeitig die Ausgaben für den ÖPNV bzw. für den/die PKW sich verringern oder wegfallen und die Attraktivität einiger Wohngegenden (und damit der Wert der Grundstücke) sich durch geringeren Individualverkehr erhöht.

Finanzielle Auswirkung: 8 Mio. Euro

Vorteil: Wird von jedem Einwohner Jenas (inkl. Zweitwohnsitz) eingezogen, da es über die Miete umgelegt wird. Kein weiterer Aufwand, da die Grundsteuern sowieso schon berechnet werden.

Nachteil: Pendler und Touristen werden nicht belastet. Fragliche Herausrechnung von Empfängern von ALG-II/Wohngeld (Stadt zahlt die Miete, also würde Stadt mehr Kosten haben, allerdings sind im Hartz IV Regelsatz ca. 19 Euro für den Verkehr eingestellt, die eigentlich teilweise für die Finanzierung heranzuziehen wären).

Gewerbesteuer:

Viele Firmen bezahlen ihren Arbeitnehmern Firmentickets, also Jahreskarten. Ein fahrscheinloser Nahverkehr würde hier für Einsparungen sorgen, die die Firmen im Gegenzug an die Stadt abtreten. Desweiteren ergeben sich Einsparmöglichkeiten für Firmen, indem sie nicht große Parkflächen kostenpflichtig vorhalten müssen (Gewerbegebiet Göschwitz). Ein fahrscheinloser Nahverkehr ist auch ein Standortvorteil für das Werben um Fachkräfte.

Finanzielle Auswirkungen: 3 Mio. Euro

Vorteil: Firmen werden daran beteiligt, Gewerbesteuererhöhung sorgt für keinen zusätzlichen Aufwand.

Nachteil: Schwierige Zuordnung. Evtl. zahlen gerade die Firmen, die ihren Mitarbeitern Firmentickets spendiert haben, keine/nur geringe Gewerbesteuern.

Citymaut/Parkraumbewirtschaftung/P&R

Mit dem fahrscheinlosen Nahverkehr soll zugleich die Innenstadt von Individualverkehr entlastet werden. Nach Meinung des VOD (<http://www.dnn-online.de/dresden/web/dresden-nachrichten/detail/-/specific/lst-ein-fahrscheinloser-Nahverkehr-in-Dresden-sinnvoll-Experten-sind-skeptisch-2175777940>) muss der Autoverkehr unattraktiver werden um die Menschen in den ÖPNV zu kriegen.

Denkbar wäre hier also eine Citymaut für alle Autofahrer, die in den engeren Innenstadtbereich fahren ebenso wie hohe Parkgebühren (30 Euro pro Stunde), um ein Parken in der Innenstadt unattraktiv zu machen. Als Gegenangebote sind dann Park&Ride Parkplätze an den Stadtgrenzen zu schaffen, bei dem die Gebühren für den Parkplatz gleich einen Nahverkehrsfahrschein einschließen.

Finanzielle Auswirkungen: Abhängig von der konkreten Ausgestaltung.

Vorteil: Pendler werden einbezogen. Innenstadt wird Autofrei. Park&Ride wird vorangetrieben.

Nachteil: Autofahrer (auch in der eigenen Partei/Wählerschaft) werden davon nicht begeistert sein.

Übernachtungssteuer:

In Jena gibt es 300 000 Übernachtungen in Jena pro Jahr. Ein großer Teil der Übernachtungsgäste

schauen sich Sehenswürdigkeiten in der Innenstadt an und nutzen evtl. dafür auch den Nahverkehr. Ein Aufschlag auf die Übernachtungspreise von ca. 3 Euro (bisher weniger als 2 Einzelfahrscheine = eine Hin- und eine Rückfahr vom Hotel zum Ziel pro Tag) erscheint möglich.

Finanzielle Auswirkung: 1 Mio. Euro

Vorteil: Touristen werden daran beteiligt.

Nachteil: Touristen, die in Jena übernachten um nach Weimar/Erfurt zu fahren, werden unnötig belastet. Ebenso werden Gäste, die privat unterkommen („Couch-Surfing“ oder privater Besuch von Verwandten oder Bekannten), nicht belastet.

Sonstige Einsparungen:

Durch eine erhöhte Nutzung des ÖPNV ergeben sich Opportunitätskosten in Form von geringeren Aufwendungen für Straßenerneuerung/Neubau und Erhöhung der Lebensqualität ohne andere – kostenintensive – Maßnahmen. Desweiteren muss der Nahverkehr weniger Geld für Marketing („Warum erhöhen wir schon wieder die Preise?“) ausgeben und keine Fahrscheinverkaufsstelle mehr vorhalten.

Finanzielle Auswirkungen: mind. 1 Mio. Euro

Vorteil: Ganzheitlicher Ansatz der

Nachteil: Finanzbedarf schwierig zu beziffern.

Erarbeitet von Clemens Beck