



Einwohner*innenticket für Köln!

Mehr, bessere und sozialere Mobilität
durch einen umlagefinanzierten ÖPNV

DIE LINKE.

Inhalt

1. Editorial	3
2. PKW und ÖPNV – vermeintliche und wirkliche Verbesserung der Lebensqualität	4
3. Umlagefinanzierter ÖPNV ist sozial gerecht	6
4. Öffentlicher Nahverkehr – umlagefinanziert und umweltfreundlich!	7
5. Eine bessere Stadt für alle durch Flächengerechtigkeit	9
6. Die ÖPNV Infrastruktur muss erheblich ausgebaut werden! Zur Verknüpfung des Einwohner*innentickets mit einem verbessertes ÖPNV-Netz	11
7. Finanzielle Rahmenbedingungen des ÖPNV	14
8. Schritt für Schritt zur Mobilität für alle	17
9. Veranstaltung „Umlagefinanzierter ÖPNV – ein Schritt hin zu besserer Mobilität“	19

Dokumentation der Ergebnisse der einjährigen Arbeit der Projektgruppe Einwohner*innenticket der LINKEN Köln zwischen Frühjahr 2015 und 2016.

Vierte, ergänzte Auflage, April 2017.

Texte:

Dietmar Aigner (DA) · Beate Hane-Knoll (BHK) · Gernot Schubert (GS)
Sebastian Tautkus (ST) · Michael Weisenstein (MW) · Gunda Wienke (GW)

Fotos und Grafiken:

Berthold Bronisz (Titelbild, Seiten 5, 17) · Wilfried Kossen (Seiten 4, 6, 8, 9, 12, 13) ·
Gunda Wienke (Seiten 7, 10, 11)

Schlussredaktion:

Peter Heumann

Gestaltung und Layout:

Grafikpartner, Köln

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
KVB	Kölner Verkehrsbetriebe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Impressum

Herausgeber:

DIE LINKE. Kreisverband Köln

Zülpicher Straße 58 · 50674 Köln

Tel.: 0221 – 240 60 95 · Fax.: 0221 – 923 50 01

E-Mail: buero-kv-koeln@die-linke.org

www.die-linke-koeln.de · www.facebook.com/dielinkekoln

V.i.S.d.P.: Peter Heumann

1. Editorial

In unserem aktuellen Kommunalwahlprogramm haben wir, DIE LINKE, das Ziel formuliert, Köln von einer autogerechten zu einer lebenswerten Stadt zu gestalten. „Mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder wie für das soziale Leben auf Straßen und Plätzen“. Im Fokus unseres Handelns steht nicht das Auto, sondern der Mensch. Wir fordern Mobilität für alle! Unabhängig von Einkommen, Alter und Wohnort. Mobilität als Daseinsvorsorge.

Die Stadt Köln hat das erklärte Ziel, den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) zu stärken. Im Jahr 2025 soll der Umweltverbund 67 Prozent des Verkehrs in Köln ausmachen. Nach unserer Auffassung kommt dabei dem ÖPNV eine Schlüsselrolle zu:

Um das gesamte Potential des Radverkehrs auszunutzen, braucht es mehr Platz für Radwege im Straßenraum. Dieser Platz muss dem fließenden, und vor allem auch dem ruhenden, PKW-Verkehr genommen werden. Das ist ebenso der Fall, will man den öffentlichen Raum, die Straßen, und insbesondere ihre als Parkraum missbrauchten Ränder für Fußgänger*innen und für soziales Leben attraktiver machen. Es gilt, Flächengerechtigkeit umzusetzen.

Diese auch ökologisch notwendige deutliche Eindämmung des Autoverkehrs setzt nach unserer Ansicht – neben dem Aspekt, dass Autofahrende stärker an den tatsächlichen Kosten des Autoverkehrs beteiligt werden müssen – voraus, dass für innerstädtische Wege neben dem Fahrrad und dem Fußweg eine Alternative zum Auto in Form eines qualitativ und preislich attraktiven ÖPNV geschaffen wird.

Zurzeit ist der ÖPNV in Köln qualitativ unzureichend. Die Taktzeiten sind außerhalb des Berufsverkehrs zu groß, im Berufsverkehr sind Busse und Bahnen oft hoffnungslos überfüllt. Einzelne Stadtteile sind schlecht angebunden und die Fahrpreise sind zu hoch, um eine finanziell attraktive Alternative zum eigenen Auto darzustellen. So kostet die Monatskarte für Köln im Abo knapp über 80 Euro, während sie in Wien bei einem qualitativ attraktiveren ÖPNV für 30 Euro abonniert werden kann. Trotzdem tragen sich die KVB wirtschaftlich nicht und die finanziellen Perspektiven sind alles andere als rosig: Die weitere Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur durch den Bund ist fraglich, die bisherige Quersubventionierung der Betriebskosten durch die Gewinne der RheinEnergie droht aufgrund struktureller Veränderungen im Energiemarkt zu versickern. Der Versuch, Kapazitätsprobleme durch höhere Fahrpreise in Angriff zu nehmen, wirkt kontraproduktiv.

Daher setzen wir auf das Einwohner*Innenticket. Das Konzept des umlagefinanzierten ÖPNV haben wir nicht erfunden. Es wird auch in anderen Kommunen diskutiert, von Initiativen und auch anderen politischen Parteien unterstützt. Das Prinzip ist einfach. ÖPNV ist Daseinsvorsorge, und wie auch in anderen Bereichen der Daseinsvorsorge soll gelten: Er soll von allen (potentiellen) Nutzenden und Nutznießenden finanziert werden.

Nach unserem Modell zahlen im Grundsatz alle erwachsenen Einwohner*innen – aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit nach Einkommen gestaffelt – monatlich zwischen 20 und etwa 30 Euro (und somit deutlich weniger, als heute für ein Monatsticket) und können im Gegenzug den ÖPNV kostenfrei nutzen. Wir setzen darauf: Wer dafür zahlt, nutzt auch öfter Busse und Bahnen. In der Folge werden sich mehr Menschen gegen ein eigenes Auto entscheiden. Dass dieser Gedanke richtig ist, zeigt das Semesterticket für Studierende. Und wenn man neben dieser Einwohner*innen-Umlage die anderen Gruppen, die von einem guten ÖPNV profitieren – zum Beispiel Investor*innen im Wohnungsbau, Inhaber*innen von Geschäften, Dienstleistende, die auf Kundenbesuche angewiesen sind, Tourist*innen, Arbeitgeber*innen – durch pauschale Abgaben an den Kosten beteiligt, sind die Einnahmen deutlich höher als die heutigen der KVB, so dass die notwendigen qualitativen Verbesserungen finanzierbar sind. Durch einen preiswerteren, sozial gerechteren und besseren ÖPNV als Teil eines neuen Mobilitätskonzepts, zu dem zum Beispiel auch Mobilitätsstationen und eine Ausweitung des Carsharing gehören, schaffen wir mehr Mobilität für mehr Menschen, mehr Lebensqualität und bessere Luft in unserer Stadt.

Für eine solche Umlage fehlt heute noch eine zuverlässige Gesetzesgrundlage. Sie muss auf Landesebene geschaffen werden. Dafür setzen wir uns ein. Daneben kommt es nach unserer Auffassung darauf an, die schon vorhandenen Ansätze eines umlagefinanzierten ÖPNV – nichts anderes sind beispielsweise die Möglichkeiten, beim Besuch im Stadion, Theater oder Konzert für die An- und Abreise kostenlos Busse und Bahnen zu nutzen – schrittweise auszubauen. Für beide politischen Prozesse ist es notwendig, die öffentliche Diskussion über dieses sinnvolle Modell voranzutreiben und sie mit konkreten Vorschlägen und Argumenten anzureichern. Dazu soll diese Broschüre einen Beitrag leisten.

(GW)

2. PKW und ÖPNV – vermeintliche und wirkliche Verbesserung der Lebensqualität

In der heutigen Zeit prägt das Auto unseren Alltag. Viele Menschen verbinden mit der Benutzung ihres eigenen Autos eine Verbesserung ihrer Lebensqualität. Aber stimmt diese Annahme auch wirklich? Wie schon das Umweltbundesamt im August 2010 auf seiner Homepage schrieb, könnte man die Benutzung des Autos als „Mobilitätsdoping“ bezeichnen. Das Auto als Verkehrsmittel eröffnet den Menschen scheinbar neue Dimensionen. Sie haben größere Möglichkeiten bei der Wahl des Wohnorts, bei der Wahl des Arbeitsplatzes, für den Konsum, die Freizeitgestaltung und insgesamt gesehen für die Überwindung von Strecken im Allgemeinen. Doch die Abhängigkeit vom Auto hat auch erhebliche Nebenwirkungen und zwar solche, die unsere Lebensqualität stark beeinträchtigen. Diese negativen Auswirkungen beziehen sich vor allem auf das Wohnumfeld. Die Symptome sind für alle sichtbar: Bäume und Grünflächen, Vorgärten und Plätze werden zu Park-

plätzen, Balkone werden wegen des Lärms und der Abgase unbenutzbar, Kinder können nicht mehr ungefährdet vor der Haustüre spielen, Gespräche während eines Spaziergangs in der Nachbarschaft sind oftmals kaum noch möglich, denn sie gehen unter im Verkehrslärm. Und auch Fenster bleiben aufgrund der Lautstärke und der Abgase die meiste Zeit des Tages geschlossen. Da das unmittelbare Wohnumfeld für Freizeitaktivitäten somit nicht mehr attraktiv ist, rücken die Ziele dafür in weiter entfernte ruhige „Nah-“Erholungsgebiete. Zur Erreichung derselben wird wiederum das Auto herangezogen – ein Teufelskreis entsteht.

Anfang 2015 gab es über 44,4 Millionen zugelassene PKWs in Deutschland – ca. 500.000 Fahrzeuge mehr als ein Jahr zuvor. Diese Entwicklung, also der zunehmende motorisierte Individualverkehr (MIV) wird zwar von manchen als zunehmende Mobilität der Bevölkerung und damit als positive Entwicklung



Kölner Nord-Süd-Fahrt

bewertet. Die Gegenseite konstatiert, dass diese Interpretation auf einer Verwechslung von Mobilität und Verkehr beruht. Zunehmender Autoverkehr schränkt nämlich nicht nur die Lebensqualität vor Ort ein, er bedeutet nicht einmal zwangsläufig eine zunehmende Mobilität. Am 24.08.2015 berichtete der Kölner Stadtanzeiger, dass in keiner anderen Stadt Deutschlands die Autofahrer*innen länger im Stau stehen würden als in Köln. Da kann für alle Beteiligten nicht mehr von



einer verbesserten Mobilität gesprochen werden. Stattdessen ist davon auszugehen, dass sich auch im Verkehr die Lebensqualität aller Verkehrsteilnehmer*innen und der Bevölkerung Kölns allgemein verschlechtert. Stark befahrene Straßen bewirken eine Belastung durch Luftschadstoffe und Schallimmissionen, Wohngebiete werden zerschnitten und fragmentiert und Nachbarschaftskontakte leiden darunter.

Die Situation wird sich auch zukünftig noch mehr zuspitzen, wenn nicht ein Richtungswechsel in der Verkehrspolitik stattfindet. Die oben beschriebenen Zustände erfordern eine neue Philosophie der Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel einer Verkehrsinfrastruktur, die sich nicht wie bisher vor allem am Kraftverkehr, sondern an der gleichrangigen Mobilität der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen orientiert. Das Einwohner*innenticket, bei dem im Grundsatz alle erwachsenen Einwohner*innen eine monatliche Umlage zahlen und im Gegenzug Busse und Bahnen kostenfrei benutzen können, ergänzt um die Abgaben weiter (potentieller) Nutznießer, schafft die finanziellen Voraussetzungen für einen qualitativen Ausbau des ÖPNV. Mit der damit einhergehenden stärkeren Nutzung des ÖPNV ist ein Mobilitätskonzept möglich, das unter Einschluss einer Ausweitung des Carsharing und der Schaffung von Mobilitätsstationen den MIV verringert und den von ihm benötigten Raum eindämmt. Dieser „Richtungswechsel in der Verkehrspolitik“ würde die Kölner Stadtgesellschaft positiv beeinflussen. Ein Rückgang des MIV brächte viele Vorteile mit sich, sowohl was den Umweltschutz angeht, als auch hinsichtlich einer allgemeinen Verbesserung der Lebensqualität.

Der Platzverbrauch durch große Straßen und Parkplätze würde zurückgehen. Stattdessen stünde für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen mehr Raum zur Verfügung. Mehr Fahrradstraßen könnten angelegt werden (aktuell hat Köln erst einige wenige Fahrradstraßen in Lindenthal und Zollstock zu bieten, auf denen die Fahrradfahrenden das Tempo angeben sollen). Und generell würde mehr öffentlicher Raum für unterschiedlichste Nutzungen zur Verfügung stehen. Neue Konzepte für die Teilhabe an diesem öffentlichen Raum könnten in der Stadt ausprobiert werden.

Durch die Einführung eines umlagefinanzierter ÖPNV würde der Kauf von Fahrscheinen entfallen. Schwarzfahren wäre theoretisch nicht mehr möglich, Menschen wären nicht mehr mit Bußgeldern oder Strafanzeigen konfrontiert und somit auch nicht mehr einer gerichtlichen Verfolgung ausgesetzt. Gleichzeitig würde der tägliche Kampf um einen Parkplatz und illegales Parken reduziert. Die Lärmbelastung ginge zurück und mit ihr die Belastung durch Abgase und Feinstaub. Die dadurch ausgelösten gesundheitlichen Beschwerden vieler Menschen würden zurückgehen, was auch gesundheitspolitisch in Bezug auf die Folgekosten ein Gewinn wäre. Weniger Autos würden auch weniger Unfälle und auch in diesem Bereich weniger Kosten verursachen. Nicht zuletzt würde das Einwohner*innenticket die Mobilität der Menschen verbessern, die bisher weder Autofahren konnten (aus finanziellen, gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen), noch von vergünstigten Tickets profitieren.

(BHK)

3. Für einen sozial gerechten, umlagefinanzierten ÖPNV

Mobilität ist eine Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Wer eine Kulturveranstaltung, die Volkshochschule oder eine politischen Diskussionsrunde besuchen will, muss mobil sein. Ebenso erfordert der Besuch von Freund*innen und Verwandten Mobilität. Studierende, Schüler*innen und Arbeitnehmer*innen nutzen Bus und Bahn für den Weg zu ihrer (Aus-)Bildungs- oder Arbeitsstätte. Es ist weder volkswirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll, diese Wege über den MIV abzuwickeln.

Auch Fuß- und Radverkehr können nur einen Teil dieser Wege ersetzen. Zugleich ist es der Stadt- und Raumplanung in den letzten Jahrzehnten nicht gelungen, die Bereiche Arbeiten und Leben örtlich zusammen zu bringen.

Die Versorgung der Bevölkerung mit einem guten ÖPNV gehört zur (kommunalen) Daseinsvorsorge, wie die Bereitstellung anderer Verkehrswege, der Wasserver- und Entsorgung und anderen Leistungen die die für unseren Alltag unentbehrlich sind. Die Organisation des ÖPNV ist somit Aufgabe der öffentlichen Hand. Und weil er Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist, muss er wie alle anderen Bereiche von allen finanziert werden.

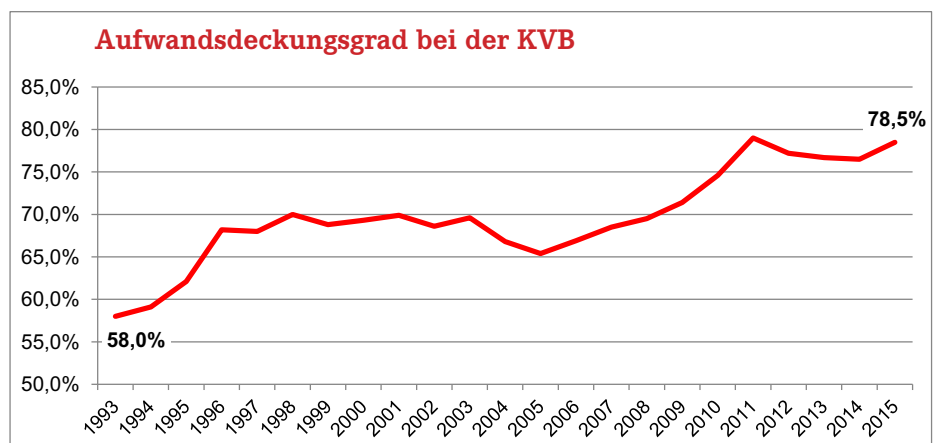
Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sollte für jeden Menschen erschwinglich sein. Tatsächlich jedoch sind die Preise bei Bus und Bahn in den letzten Jahrzehnten rasant gestiegen. Die Preiserhöhungen lagen immer deutlich über der übrigen Teuerungsrate. Das liegt nicht nur an gestiegenen Energiepreisen. In erster Linie ist es der politische Druck, den Kostendeckungsgrad des ÖPNV immer weiter zu erhöhen, der die Preise für Bus und Bahn dann in die Höhe treibt. Mittlerweile kostet das Monatsticket in Köln über 90 Euro; braucht man ein Ticket für das ganze VRS-Gebiet, sind mehr als 250 Euro im Monat fällig. Das ist keine preisgünstige Versorgung der Bevölkerung, sondern bedeutet für viele den Ausschluss von der regelmäßigen Nutzung des ÖPNV.

Unser Konzept des Einwohner*innentickets sieht

unter anderem vor, all diejenigen mit in die Finanzierung einzubeziehen, die einen Nutzen aus seiner Einführung ziehen. Dazu zählen neben den (potenziellen) Fahrgästen zum Beispiel Unternehmen, die davon profitieren, dass die Angestellten zuverlässig und pünktlich mit der Bahn zur Arbeit kommen oder Wohnungsbauunternehmen, die mit ihrem Standortvorteil „Stadtbahnanschluss“ viel mehr Profit mit dem Verkauf ihrer Eigentumswohnung machen, als an einem anderen Ort, der nur eine schlechte Anbindung an Bus und Bahn hat. Wir wollen die Wirtschaft und die Investor*innen sowohl beim Bau der ÖPNV-Infrastruktur als auch bei den Betriebskosten beteiligen. Nur so kann der milliardenschwere Investitionsrückstand abgebaut werden. Unsere Berechnungen haben ergeben, dass der umlagefinanzierte ÖPNV für den übergroßen Teil der Bevölkerung günstiger wird und für viele überhaupt erstmalig eine Teilhabe am ÖPNV ermöglicht.

Würden alle Erwachsenen in Köln die Umlage entrichten, würde der monatliche Beitrag zwischen 20 und 30 Euro liegen. Menschen mit einem KölnPass zahlten dann 20 Euro im Gegensatz zu den 34,80 Euro von heute. Studierende sind nicht heranzuziehen, da sie über ihr Semesterticket bereits einen solidarischen Mobilitätsbeitrag entrichten. Menschen mit einer Behinderung, welche ihre Mobilität einschränkt, sind auszunehmen: Sie dürfen bereits heute den ÖPNV kostenfrei nutzen. Wenn ein Mensch altersbedingt nicht mehr mobil sein kann, könnte er über eine Härtefallregel von der Beitragsentrichtung ausgenommen werden.

(MW)



Daten aus den Geschäftsberichten der KVB; eigene Darstellung

4. Eine bessere Stadt für alle durch Flächengerechtigkeit

Es gibt eine diffuse Ahnung davon, dass auch die Aufteilung des Raumes, in dem wir leben, etwas mit Gerechtigkeit zu tun hat, denn die Flächen in der Stadt sind sehr ungleichmäßig verteilt.

Köln wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als autogerechte Stadt wiederaufgebaut; ausgerichtet auf die vermeintlichen Bedürfnisse des MIV. Die Idee der autogerechten Stadt fußt auf der Schrift „Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“ des Architekten Hans Bernhard Reichow. Die Eingriffe in erhaltene Bausubstanz waren erheblich, Stadtteile wurden willkürlich zerschnitten durch monströse Betonschneisen, der öffentliche Verkehr in den Untergrund verlegt, um den ungehinderten Verkehrsfluss der Autos, der damit zum neuen Maß aller Dinge wurde, zu garantieren.

Die bereits bestehenden Stadtbahnen wurden schlicht tiefergelegt, um Platz zu schaffen für den Autoverkehr. Die Tunnel waren jedoch von vorneherein nicht wie in anderen Städten als U-Bahn ausgelegt. Eine gezielte Planung für den Ausbau des Netzes, wie z. B. bei den U-Bahnen in München oder Berlin, gibt es nicht. Gebaut wurde in der Reihenfolge, wie es verkehrlich und zur Entlastung der Straßen am günstigsten erschien. Einhergehend damit schuf man klare Flächenzuweisungen, um zu ermöglichen, den städtischen Raum künftig nicht mehr gemischt zu nutzen.

Die autogerechte Stadt sollte den Weg weisen aus dem Verkehrschaos und führte doch nur mitten hinein ins Chaos. Das Mantra „Der Verkehr muss fließen“ ist auch heute noch viel zu hören und in Köln bei den meisten Entscheidungsträger*innen

weiterhin maßgeblich, da man sich die verfehlte Stadtentwicklung nicht eingestehen mag.

Bei der Stadtplanung wird viel bedacht – Ästhetik, Funktionalität, Kosten, die Nachhaltigkeit nicht zu vergessen. Ist es da überhaupt noch nötig, die Gerechtigkeit als weiteres städtebauliches Qualitätskriterium ins Feld zu führen?

Unbedingt! Und zwar vor allen anderen. Schon in den 60er Jahren stellte der Soziologe Henri Lefebvre fest: „Raum wird gemacht“. Der Überbegriff für Gerechtigkeits- und Unrechtsverhältnisse sind die bestehenden Machtverhältnisse. Und die gilt es zu hinterfragen. In einer Rede vor Uni-Absolventen erzählte der amerikanische Autor David Foster Wallace folgende Geschichte:

Schwimmen zwei junge Fische des Weges und treffen zufällig einen älteren Fisch, der in die Gegenrichtung unterwegs ist. Er nickt ihnen zu und sagt: „Morgen, Jungs. Wie ist das Wasser?“ Die zwei jungen Fische schwimmen eine Weile weiter, und schließlich wirft der eine dem anderen einen Blick zu und sagt: „Was zum Teufel ist Wasser?“

Wallace folgert daraus, dass gerade die offensichtlichen und allgegenwärtigen Dinge diejenigen sind, die am schwersten zu erkennen und zu diskutieren sind. Vergleichbar ist die Wahrnehmung dessen, was Stadt ist. Sind Autos wie Wasser?

Warum wird dem Autoverkehr überall Vorrang eingeräumt? Hat der Autoverkehr per se mehr Rechte als andere Verkehrsmittel? Und wie kann es sein, dass die Autos am meisten Raum beanspruchen?

Köln hat deutschlandweit die meisten Kraftfahrzeuge pro Einwohner*in (0,514) und die meisten Ein-



Zum Rosenmontag einmal autofrei: Auf dem Berlich



bahnstraßen. Warum so viele Einbahnstraßen? Einbahnstraßen schaffen Platz für mehr Autos, die dort abgestellt werden. Entlang der 2.836 Straßenkilometer in Köln reiht sich Blech an Blech. 23 von 24 Stunden steht ein durchschnittlicher PKW bloß rum. Zudem ist die Schadstoffbelastung hoch, umso mehr, da die meisten Autofahrenden innerstädtisch nur auf kurzen Strecken (unter fünf Kilometer) unterwegs sind, wo ihre Autos nicht ihre volle Funktionsfähigkeit erreichen, auf Verschleiß fahren und mehr Kraftstoff verbrauchen.

Bezogen auf Kohlendioxid sind die Transportkosten des Autos um den Faktor 36 höher als diejenigen des Fahrrads. Bei der Fortbewegung mit dem Auto wird der größte Anteil der Energie für den an sich nutzlosen Transport des Transportmittels benötigt. Ein Viertel der in Deutschland eingesetzten Primärenergie wird im Verkehrssektor verbraucht, insbesondere vom MIV, der entsprechende Mengen CO² in die Luft bläst.

Vierzig bis sechzig Prozent der Fahrten in Köln sind dem Parksuchverkehr geschuldet. Im Schnitt wird rund acht Minuten sinnlos rumgekurvt, um einen freien Parkplatz zu ergattern, der dann bestenfalls umsonst ist. Nur: Umsonst ist nichts zu haben. Allein bei Parkplätzen scheint es kaum einen nennenswerten Zusammenhang zu den Preisen anderer Räume zu geben. Wie kann es sein, dass die Preise für Wohnraum stetig steigen, der Parkraum jedoch davon ausgenommen ist? Ganz einfach: Die Kosten für das Parken werden auf die Allgemeinheit umgelegt – hier existiert bereits das Umlageverfahren, allerdings nicht für den kostengünstigen sowie klima- und flächenschonenden öffentlichen Verkehr, sondern für den privaten Individualverkehr. Kostenwahrheit beim Parken ist so gut wie nicht vorhanden.

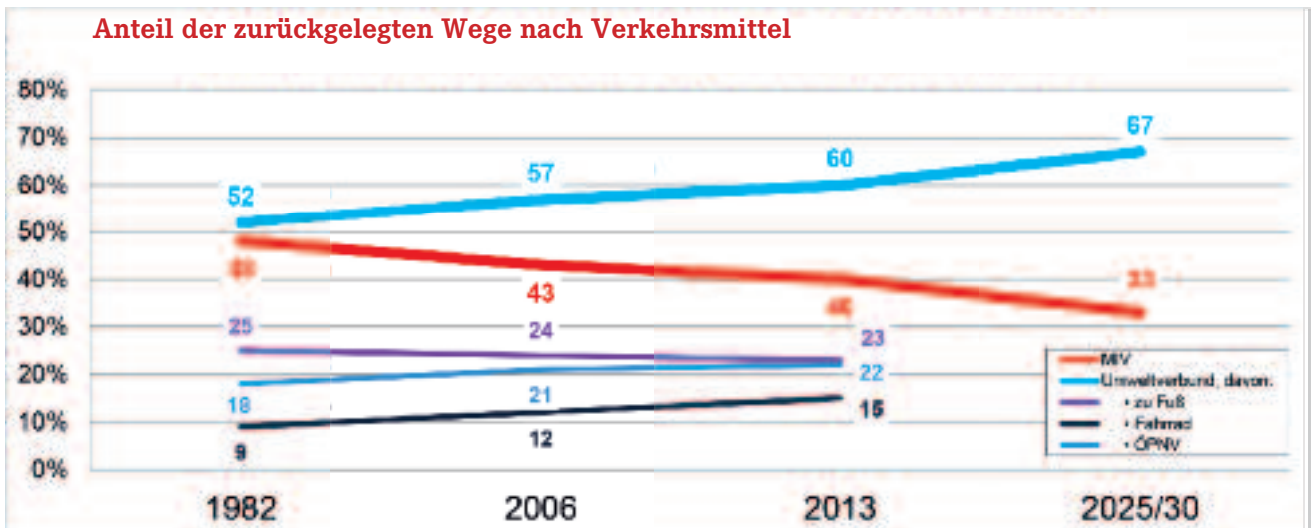
Jeder abgestellte PKW beansprucht rund 20 qm Bodenfläche im öffentlichen Raum. Im Verhältnis dazu nimmt sich das menschliche Primärbedürfnis Wohnen sehr bescheiden aus. Zwar wendet jeder Mensch in Köln rund 42 Prozent seines Einkommens für Wohnen auf, beansprucht aber lediglich fünf Quadratmeter Bodenfläche (die durchschnittlichen Wohnfläche liegt in Deutschland bei fünfzig Quadratmetern pro Person, die Bodenfläche ist aber im Verhältnis entsprechend geringer, da die meisten Häuser mehrgeschossig sind).

In dem Kölner Verkehrskonzept „Mobil 2025“ will die Stadt in knapp zehn Jahren Verhältnis zwischen den Verkehrsmitteln erreichen, in dem der Umweltverbund – ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – rund 67 Prozent ausmacht.

Selbst wenn dieses hehre Ziel erreicht wird und mehr Menschen zu Fuß, per Rad und mit Bus und Bahn unterwegs sind, schlägt sich das in der verbrauchten Fläche kaum nieder. Würde der Autoverkehr nur noch zehn Prozent der Mobilitätnutzung ausmachen, läge der Flächenverbrauch immer noch bei über 80 Prozent.

Daher ist Flächengerechtigkeit ein absolut vorrangiges Ziel. Wer sich da nicht traut, diese durchzusetzen und Verkehrsflächen nicht umverteilt, nimmt auch den Klimaschutz nicht ernst. Eine ressourcen- und flächenschonende Mobilität muss Vorrang haben. Der urbane Raum ist knapp. Er sollte sinnvoll und vor allem gerecht verteilt werden. Dazu ist es nötig, dass der ÖPNV ausgebaut, verbessert und gefördert wird – unter anderem durch ein umlagefinanziertes Einwohner*innenticket. Zudem muss man darauf hinarbeiten, Autos möglichst aus den Innenstädten rauszuhalten. Die Stadt gehört nicht den Autos, sie gehört den Menschen. Es wird höchste Zeit für mehr Raum – Flächengerechtigkeit jetzt!

(GW)



Daten aus "Stadt Köln: Köln mobil 2015"; eigene Darstellung. 2013: Schätzung; 2025/30: Ziel

5. Öffentlicher Nahverkehr – umlagefinanziert und umweltfreundlich!

Wie ist die aktuelle Situation?

Wie zuvor erläutert wurde, würde der umlagefinanzierte öffentliche Nahverkehr zweifelsohne auch einkommensschwachen Bevölkerungsschichten die Möglichkeit zur Teilhabe an den Vorteilen kommunaler Infrastruktur ermöglichen.

Aber ist auch davon auszugehen, dass der umlagefinanzierte öffentliche Nahverkehr die Umwelt entlastet? Vermag der umlagefinanzierte ÖPNV die CO₂- und Schadstoff-Emissionen zu reduzieren?

Im Hinblick auf die Kohlendioxid-Emissionen ist festzustellen, dass der öffentliche Personennahverkehr pro Person und gefahrenem Kilometer deutlich weniger emittiert als der motorisierte Individualverkehr.

Beispielsweise werden pro Person und gefahrenem Kilometer bei Benutzung eines Linienbusses gerade mal 74 Gramm Kohlendioxid emittiert. Ähnlich sieht es bei Straßenbahnen aus. Hingegen sind die Emissionen eines durchschnittlich besetzten PKW mit gut 140 Gramm Kohlendioxid pro gefahrener Person und Kilometer fast doppelt so hoch. Eine höhere Auslastung von Bussen und Bahnen würde diese Emissionswerte nochmals deutlich verbessern.

Problematisch ist das Bild bei den hochgradig gesundheitsschädlichen und gegebenenfalls auch extrem klimawirksamen Stickoxiden:

Hier liegen die Emissionen der Linienbusse mit 55 Gramm pro Person und gefahrenem Kilometer deutlich höher als bei einem durchschnittlich besetzten PKW, der sich mit dreißig Gramm begnügt.

Was ist also zu tun, damit ein umlagefinanzierter ÖPNV unsere Umwelt in einem noch höheren Maße entlastet?

Obleich Straßenbahnen für gewöhnlich elektrisch be-

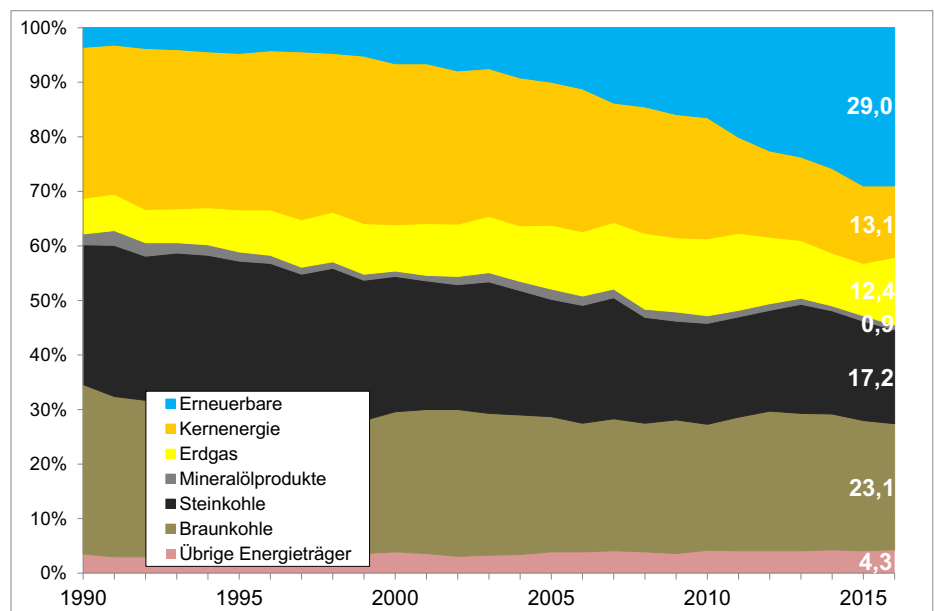
trieben werden, kommt es im Laufe ihres Betriebes zu hohen Kohlendioxidemissionen.

Die Ursachen hierfür liegen vor allem in unserem Strommix. Derzeit werden noch mehr als vierzig Prozent des Stroms mittels Braun- oder Steinkohle produziert. Kohle ist jedoch der Energieträger mit den höchsten CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde.

Die vordringliche Antwort auf diese Problematik wird daher weniger in der Kommunalpolitik zu finden sein. Es bedarf vor allem einer anderen Energiepolitik, welche den Ausbau der erneuerbaren Energien fördert, anstatt ihn durch immer weitere Hemmnisse zu verzögern.

Bei den Stickoxidemissionen der Linienbusse sind hingegen kommunale Lösungen möglich. Sie ließen sich zumindest vermindern, sofern man vom Dieselmotor Abstand nehmen und die Busse beispielsweise mit Strom betreiben würde. In dem Bereich der Elektroantriebe gibt es für Linienbusse grundsätzlich zwei Möglichkeiten; nämlich den Akku und die Oberleitung. Auch eine Kombination beider Systeme ist machbar und je nach Ansatz durchaus sinn-

Stromerzeugung nach Energieträgern



Daten von www.ag-energiebilanzen.de; eigene Darstellung
Die Zahlen für 2016 sind vorläufig



schon über weite Strecken mit dem anfallenden Verkehr überlastet wird und der PKW den bei weitem größten Flächenbedarf im Hinblick auf die Beförderungsleistung hat.

Es wäre daher sinnvoll, bestimmte Bereiche dem MIV zu entziehen und sie dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zur Verfügung zu stellen, um die Attraktivität dieser Verkehrsträger zu erhöhen und den Einsatz des Autos

voll. Hierzu gibt es für den ÖPNV schon sehr vielversprechende Ansätze, die es weiter zu verfolgen gilt. Selbstverständlich wäre – wie bei den Bahnen – auch im Zuge des Busbetriebes ein Ausbau der erneuerbaren Energien überaus sinnvoll, um die positiven Umwelteffekte nochmals zu verstärken.

Dennoch wird der umlagefinanzierte ÖPNV vor allem den MIV ersetzen müssen, damit es zu den am weitesten gehenden, positiven Umwelteffekten kommt. Doch das passiert nicht von allein. Nehmen wir einmal das Beispiel der belgischen Kleinstadt Hasselt. Hier hatte sich mit der Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV die Anzahl der Fahrgäste in etwa verzehnfacht. Dennoch wurde die Umwelt nicht in einem vergleichbarem Maß entlastet, denn ein knappes Drittel der Fahrgäste des beitragsfreien ÖPNV waren vorher nicht motorisiert, das heißt sie waren mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Nur 23 Prozent der Fahrgäste nutzten hingegen vorher das Auto. All diese Gesichtspunkte belegen recht deutlich, dass es also mehr als eines umlagefinanzierten ÖPNV bedarf, um die Umwelt wirklich zu entlasten.

Was also ist zu tun?

Unserer Auffassung nach bedarf es einer grundsätzlichen Neugestaltung unserer Städte. Gerade Köln wurde im Zuge des Wiederaufbaus in der Nachkriegszeit sehr stark auf die Bedürfnisse des Autos abgestimmt. Dies führt dazu, dass ein Großteil der Flächen für den fahrenden und den ruhenden MIV vorgesehen ist.

Fußgänger*innen und Radfahrende werden häufig sprichwörtlich an den Rand gedrängt. Ihnen verbleibt nur ein deutlich kleinerer Anteil, der in der Stadt zur Verfügung stehenden Fläche. Dies ist nicht nur ungerecht, sondern auch unvernünftig, da Köln ohnehin

zu erschweren. Das Ziel für Köln sollte es sein, den Anteil des nicht motorisierten Verkehrs langfristig von derzeit knapp vierzig auf über fünfzig Prozent zu steigern. Der Bau von Radstreifen, die Ausweisung von Busspuren und neuen Bahntrassen wären sinnvolle Maßnahmen, welche in die richtige Richtung weisen.

Es müssen Lieferkonzepte erarbeitet werden, welche eine Versorgung der Infrastruktur und der Geschäftsbetriebe sicherstellen würden. Aber auch im Zuge dieser Lieferkonzepte sollte die Rolle von Kraftfahrzeugen im Grundsatz hinterfragt werden. Lastenräder könnten hier beispielsweise oftmals sinnvoll eingesetzt werden.

Eine weitere Möglichkeit zu einer gerechteren Raumverteilung zwischen den Verkehrsmitteln wäre eine restriktivere Parkraumbewirtschaftung vor allem im Innenstadtbereich. Auch die Einführung einer sogenannten City-Maut, also die kostenpflichtige Nutzung der Straßen im Innenstadtbereich, erscheint eine praktikable Methode, um den Anteil der PKW am Verkehr zu reduzieren.

Letztendlich wird der umlagefinanzierte ÖPNV im Zuge der Konzeption integrierter Verkehrssysteme, welche das jeweils umweltfreundlichste Verkehrsmittel privilegieren, der Umwelt wirklich nutzen können.

Hierzu sollten dann letztendlich auch sogenannte Mobilitätsstationen dienen, die an Haltestellen Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder zur Verfügung stellen und somit durch die Bündelung der verschiedensten Verkehrsmittel einen Vorteil für die Mobilität der Kölner*innen und ihre Umwelt bringen.

(GS)

6. Die ÖPNV-Infrastruktur muss erheblich ausgebaut werden!

Zur Verknüpfung des Einwohner*innentickets mit einem verbessertes ÖPNV-Netz

Vielen Menschen sind die Begriffe „umlagefinanzierter ÖPNV“ oder „Einwohner*innenticket“ fremd. Sie werden skeptisch sein, wenn man ihnen sagt, dass sie künftig verpflichtet werden sollen, einen Beitrag für die Nutzung des ÖPNV zu zahlen, auch wenn sie bis dato nur selten, eventuell nie, den ÖPNV nutzen.

Wird das Einwohner*innenticket eingeführt, hat die Bevölkerung einen Anspruch auf sehr hohe Qualität im ÖPNV. Diese Qualität muss von der Bevölkerung selbst definiert werden. Die Qualitätskriterien sollten nach unserer Auffassung beinhalten:

- Die nächste ÖPNV-Haltestelle darf nicht mehr als 300 Meter entfernt sein.
- Zwischen 06:00 Uhr morgens und 20:00 Uhr abends muss jede Haltestelle mindestens im 20-Minuten-Takt angefahren werden. Von 20:00 Uhr bis 01:00 Uhr muss ein 30-Minuten-Takt vorgehalten werden. Am Wochenende und an Vorfeiertagen muss der 30-Minuten-Takt bis 03:00 Uhr erfolgen.
- An allen Endhaltestellen von Bus und Bahn sind Mo-

bilitätsstationen einzurichten. Hier müssen kostengünstig Räder, E-Bikes und Autos ausleihbar sein.

- Der ÖPNV muss komplett barrierefrei sein.
- Die ÖPNV-Kund*innen müssen sich in den Bussen und Bahnen wohl fühlen. Haltestellen und Fahrzeuge müssen sauber und sicher sein. Busse und Bahnen dürfen auch zu Stoßzeiten nicht überfüllt sein.

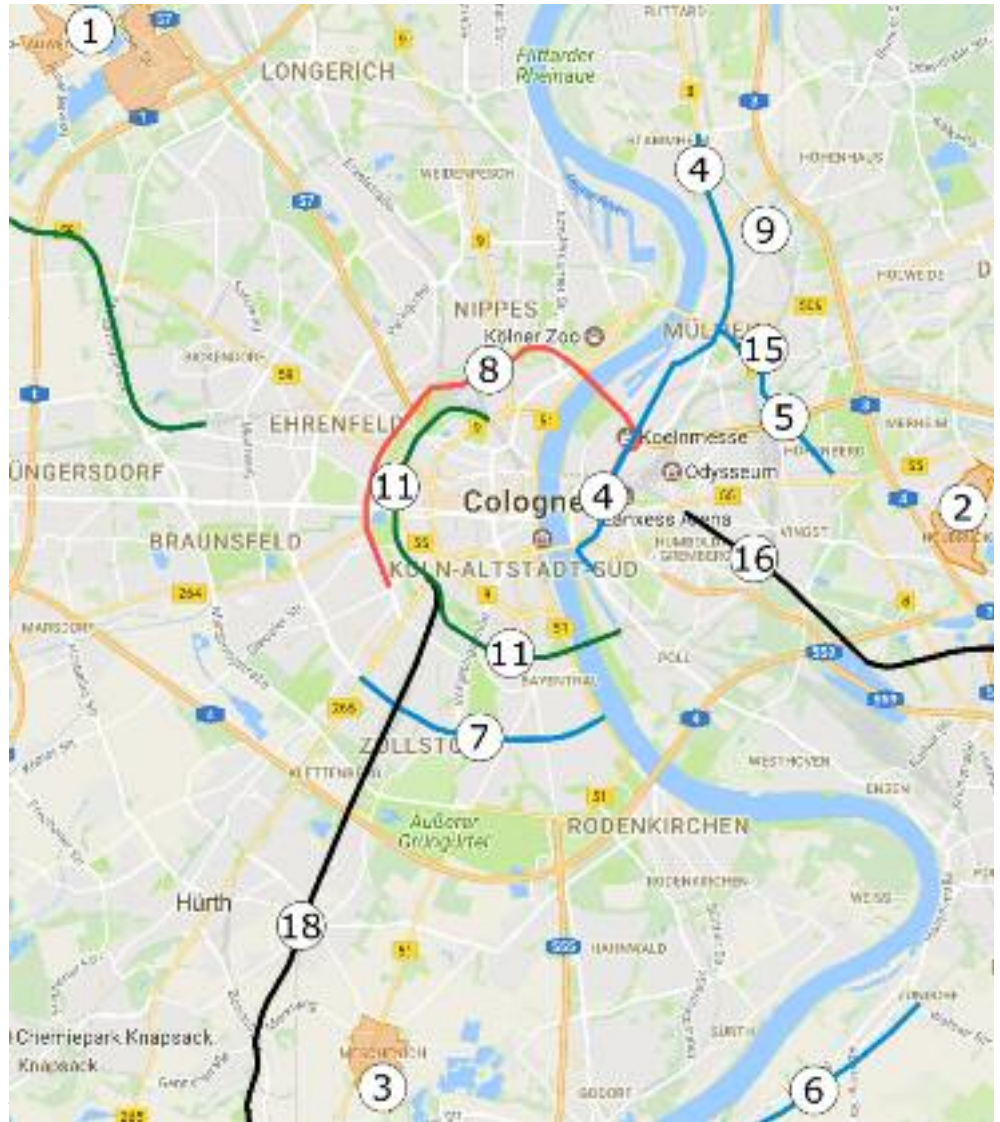
Köln ist eine wachsende Stadt. Im Jahr 2040 werden in Köln nahezu 1,2 Millionen Menschen leben. Gleichzeitig hat sich die Stadt Köln ehrgeizige Ziele gesetzt. Um das ständig steigende Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen, wurde das Mobilitätskonzept 2025 beschlossen:

Ab 2025, spätestens ab 2030, sollen 67 Prozent der anfallenden Verkehrswege durch den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr) abgewickelt werden. Heute liegt der Umweltverbund bei 60 Prozent, davon werden 22 Prozent durch den ÖPNV abgedeckt. In der estnischen Hauptstadt Tallin (rund 430.000 Einwohner*innen) – hier gibt es einen umlagefinanzierten ÖPNV – werden 40 % aller Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt.

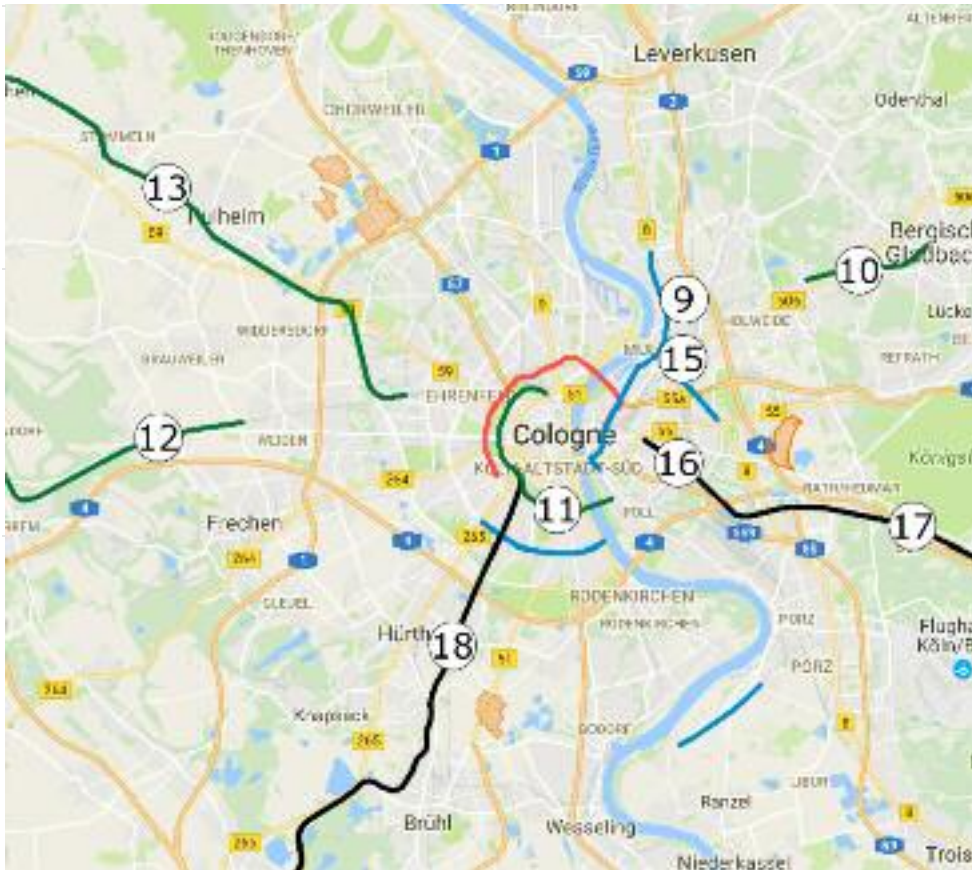


Um einen signifikanten Anstieg der Nutzung des ÖPNV in Köln zu erreichen, muss die Infrastruktur wesentlich ausgebaut werden. Die folgenden achtzehn Maßnahmen sind aus Sicht der LINKEN entscheidend:

1. Eine Stadtbahnanbindung für die nördlichen Stadtteile Esch, Pesch und Auweiler. Hier ist eine Verknüpfung zum Bahnhof Longerich herzustellen. Für die Einwohner*innen der genannten Stadtteile ist die Nutzung des ÖPNV, um in die Kölner City oder in das benachbarte Dorf zu gelangen, heute nicht attraktiv genug.
2. Anbindung der Großsiedlung Neubrück an das Stadtbahnnetz.
3. Anbindung der Großsiedlung Meschenich an das Stadtbahnnetz.
4. In den großen Siedlungen des städtischen Immobilienunternehmens GAG in Stammheim leben viele tausend Menschen. Eine Stadtbahn gibt es jedoch nicht. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Es ist eine Linie über die Bundesstraße 8 bis zum Wiener Platz, dann über die Danzierstraße und die Deutz-Mülheimer Straße nach Deutz und weiter über Poll bis nach Porz zu führen. Mit dieser ersten rein rechtsrheinischen Stadtbahn würden auch die neuen großen Siedlungen im Mülheimer Süden optimal angebunden.
5. Eine Stadtbahnlinie von Mülheim über Kalk nach Porz. Bereits heute sind die Buslinien, die die genannten Stadtteile miteinander verbinden, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten völlig überfüllt.



6. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Porz-Langel.
7. Verlängerung der Linie 13 im linksrheinischen Süden bis zum Rheinufer für einen Übergang zur Linie 16.
8. Einführung von Busspuren, vordringlich auf der Inneren Kanalstraße und der Zoobrücke.
9. Der Verknüpfungspunkt Berliner Straße muss optimiert werden. Durch einen zusätzlichen S-Bahnhaltepunkte „Berliner Straße“ der S 6 (Essen – Köln Hbf – Nippes) entstünde eine wichtige Umsteigebeziehung für alle Einwohner*innen im nördlichen Mülheim.
10. Die S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach muss schnell zweispurig ausgebaut werden. Durch die jetzige einspurige Führung kommt es sehr oft zu Verzögerungen im Betriebsablauf, die dann Verspätungen im gesamten Kölner S-Bahn-Netz verursachen



Farben

- Rot:** Schnellbus
- Blau:** Stadtbahn
- Grün:** S-Bahn
- Schwarz:** Regionalbahn

- 11.** Der westliche und südliche S-Bahn-Ring um Köln muss erweitert, beziehungsweise ausgebaut werden. So können Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn (Aachener Straße und Bonner Straße) entstehen. Der Kölner Süden soll mittels S-Bahn über die Südbrücke an das bestehende S-Bahn-Netz in Köln-Deutz angebunden werden.
- 12.** Ausbau der Erftbahn (Köln – Horrem – Bergheim – Bedburg) zur S-Bahn.
- 13.** Ausbau der Regionalbahn (Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach) zur S-Bahn.
- 14.** Die Mindestzugfolgezeit im Kölner S-Bahnnetz muss von derzeit 3,3 auf 2,5 Minuten herabgesetzt werden. Das setzt zwar hohe Investitionen voraus, ermöglicht aber einen fünf-Minuten-Takt auf der Kölner S-Bahn-Stammstrecke zu Hauptverkehrszeiten.
- 15.** Der RRX muss in Köln-Mülheim halten. Wenn der RRX in 2018 eingeführt wird, werden gleichzeitig Regionalzüge Richtung Düsseldorf und Ruhrgebiet wegfallen. Hält der RRX dann nicht mehr in Köln-Mülheim, fehlt diesem wichtigen Bahnhof eine attraktive Verbindung nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet. So, wie der RRX geplant ist, wird er in erster Linie ein Prestigeexpress. Es fahren dann hochmoderne Züge auf mangelhaften Gleisanlagen. In weiten Bereichen zwischen Köln und Düsseldorf teilen sich S-Bahn-, Regional-, Fern- und Güterverkehr ein einziges Gleispaar. Häufige Verspätungen sind die Folge auf einer der wichtigsten Pendlerstrecken Deutschlands.
- 16.** Um Zugausfälle und Verspätungen in Richtung Südosten vermeiden zu können, müssen auch hier Investitionen in das Schienennetz erfolgen. Unter anderem ist ein Überwerfungsbauwerk in Gremberg notwendig, um Zügen mittels Tunneln und Brücken den Gleiswechsel zu erleichtern. Heute kommt es an den bestehenden Weichen zu Rückstaus und damit zu Nutzungskonflikte zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr. Der SPNV zieht meist den Kürzeren und mutet pendelnden Menschen enorme Wartezeiten zu.
- 17.** Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn
- 18.** Elektrifizierung des Eifelexpress

(MW)

7. Finanzielle Rahmenbedingungen des ÖPNV

Die aktuelle Finanzierung der KVB

Wer zieht Nutzen aus dem ÖPNV? Klar, jeder Fahrgast, der mit ihm von Ort A nach Ort B gelangt. Und wer profitiert vom ÖPNV? Viele andere auch, angefangen von den Geschäftsinhabenden und Dienstleistungsunternehmen, deren Kundschaft so zum Einkauf, Arzt oder zur Steuerberaterin gelangen, über die Arbeitgeber*innen, deren Angestellte so ihren Arbeitsplatz erreichen, den Tourismus, indem der ÖPNV den Besucher*innen dieser Stadt eine Fortbewegungsmöglichkeit zur Verfügung stellt, bis hin zu den Eigentümer*innen von Immobilien, deren Verkaufswert im Falle einer guten ÖPNV-Anbindung steigt. Und letzten Endes sogar die Autofahrenden: Jeder Mensch, der in einer Straßenbahn sitzt, steht nicht im eigenen Auto vor ihnen im Stau.

Und wer bezahlt für den ÖPNV? Auch klar, jeder Fahrgast. Und zwar nicht zu wenig. Die Preise der KVB gehören zu den höchsten in Deutschland, die Steigerungsraten der letzten Jahre lagen deutlich über den Teuerungsraten. Und warum bezahlen die anderen Nutznießenden des ÖPNV nicht? „Tun sie doch“, wird manch eine Person sagen, „mit ihren nicht zu niedrigen Steuern!“ Stimmt! Zum Teil. Ein Teil des ÖPNV – nämlich hauptsächlich die Infrastruktur – wird aus Steuergeldern bezahlt. Aber zahlen die Fahrgäste etwa keine Steuern?

Deshalb ist DIE LINKE dafür, dass im Rahmen des umlagefinanzierten ÖPNV alle Nutznießenden sich auch an den Kosten dieser Daseinsvorsorge beteiligen, und auf Landesebene die gesetzlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den umlagefinanzierten ÖPNV einzuführen.

Wie hoch wären diese Beiträge? Wir haben einmal nachgerechnet:

Die KVB erzielte im Jahre 2014 Umsatzerlöse in Höhe von 252,4 Millionen Euro (2013: 240,1 Millionen Euro). Dabei gab es aber eine Unterdeckung von 91,1 Millionen Euro (2013: 86,9 Millionen Euro), das heißt dieser Betrag musste zusätzlich von außen ins Unternehmen zugeschossen werden. Insgesamt hatten die KVB also einen finanziellen Gesamtbedarf in Höhe von 343,5 Millionen Euro (2013: 327 Millionen Euro).

Und wie sähe es bei einem umlagefinanzierten ÖPNV aus?

Zunächst ist uns klar, dass diese Frage perspektivisch im ganzen VRS geklärt werden muss. Dabei handelt es sich um einen politischen Prozess. Als Einstieg in die Diskussion haben wir das Modell einmal begrenzt auf Köln durchgerechnet.

Dies beginnt mit der Fragestellung, welche Einwohner*innen zu einer solchen Umlage herangezogen werden sollten. Laut statistischem Jahrbuch der Stadt Köln für das Jahr 2014 gibt es 887.973 Einwohner*innen, die mindestens achtzehn Jahre alt sind. Wir schlagen vor, dass Kinder und Jugendliche bis zum Alter von achtzehn Jahren nicht zu der Umlage herangezogen werden. Unterschiedliche Auffassungen gibt es auch bei uns, ob alle Erwachsenen in die Umlagefinanzierung einbezogen werden sollen, oder ob bei den Senior*innen eine Grenze zu ziehen ist. Letztendlich muss auch diese Frage in einem demokratischen Prozess im Zuge der öffentlichen Diskussion über den ÖPNV entschieden werden. Wir haben bei der nachfolgenden Modellrechnung beispielhaft diese Grenze bei achtzig Jahren gezogen.

Dann verbleiben 839.992 Einwohner*innen zwischen achtzehn und achtzig Jahren. Rechnet man die Studierenden (insgesamt 70.402, die ja schon über das Semesterticket ihren Beitrag leisten) sowie die Bezieher*innen von Leistungen nach dem SGB II und SGB XII sowie ALG-I-Empfänger*innen und Asylbewerber*innen heraus, verbleiben 647.292 Menschen. Zusätzlich haben wir geschätzt (weil insoweit keine verlässliche Zahlen vorliegen), dass weitere 25.000 Menschen monatlich mit weniger als 1.050 Euro auskommen müssen, so dass auch sie nicht mit dem vollen Beitrag für den ÖPNV belastet werden sollten. Geht man für die verbleibenden 622.292 Menschen von einer monatlichen Pauschale von dreißig Euro aus, bräuchten sie jährlich etwa 224 Millionen Euro zusammen.

Hinzu kämen zwanzig Euro monatlich von den knapp 104.000 Transferleistungsbeziehenden (Zahlen aus 2013) und jene geschätzten 25.000 weiteren Menschen mit weniger als 1.050 Euro monatlich, was einem jährlichen Betrag von rund 31 Millionen entspricht.

Die Arbeitgeber*innen sollten mit einer monatlichen Abgabe in Höhe von beispielsweise zehn Euro für jede sozialversicherungspflichtig beschäftigte Person (512.144 im Jahre 2014) herangezogen werden. Die Hoteliers sollten für jede Übernachtung (5.736.976 in 2014) beispielsweise fünf Euro zahlen. Im Gegenzug könnten auch Tourist*innen den ÖPNV ohne Ticket benutzen. Alleine durch eine solche Arbeitgeber*innen- und Übernachtungsumlage kämen jährlich knapp neunzig Millionen Euro dem ÖPNV zugute.

Dies ergibt insgesamt jährlich 345 Millionen Euro. Dies liegt deutlich über den aktuellen Umsatzerlösen der KVB in den Jahren 2013/14. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass mit dem für einen umlagefinanzierten ÖPNV erforderlichen Ausbau des Netzes auch höhere Betriebskosten für die KVB entstehen werden. Soweit auf Seiten der Stadt Kosten für die Organisation der Einziehung der Beträge anfallen, stehen diesen jedoch Einsparungen auf Seiten der KVB durch den Wegfall der Kosten des Ticket-Verkaufs entgegen.

Eventuell bleibt bei dieser ersten Kalkulation somit dennoch eine Unterdeckung bestehen. Bisher erfolgt der Ausgleich der Unterdeckung der KVB (in den Jahren 2013 und 2014 in Höhe von 86,9 bzw. 91,1 Millionen Euro) über die Gewinne der RheinEnergie. Allerdings sinken zum einen diese Gewinne momentan und nach allen seriösen Prognosen auch auf absehbare Zeit aufgrund der aktuellen strukturellen Veränderungen im Strommarkt, so dass dieses Finanzierungsmodell ohnehin auf wackeligen Füßen steht.

Aber es verbleiben in unserer beispielhaften Kalkulation ja noch andere Nutznießende des ÖPNV, die zu seiner Finanzierung heranzuziehen sind. Da sind zum einen die Geschäftsleute und Dienstleistungsunternehmen. Ihre ÖPNV-Pauschale könnte nach der Höhe der Gewerbesteuer bzw. – bei den freiberuflich Tätigen – nach dem steuerlichen Gewinn gestaffelt werden. Denn sowohl das Warenhaus wie auch der Rechtsanwalt profitieren davon, dass ihre Kundschaft sie mit dem ÖPNV erreichen kann.

Außerdem möchte DIE LINKE auch die Nutzer*innen des MIV an den Kosten des ÖPNV zu beteiligen, beispielsweise über höhere Parkgebühren in der Stadt. Die Stadt Köln sollte deshalb anders als bisher die Parkhäuser in der Stadt selber betreiben, anstatt sie zu verpachten. Andere Städte, zum Beispiel Bremen, erwirtschaften mit diesem Konzept einen großen Überschuss (der direkt dem ÖPNV zugutekommen könnte). Ein weiterer verkehrspolitischer Vorteil wäre, dass die Stadt über die Gestaltung der

Preise für innerstädtisches Parken den Zufluss von PKWs in die Stadt lenken und so auf das notwendige Maß reduzieren könnte.

Im Ergebnis zeigt diese überschlägige Kalkulation, dass es bei einer Heranziehung aller Nutznießenden des ÖPNV und einer pauschalen Monatsabgabe aller Einwohner*innen zwischen 18 und zum Beispiel 80 Jahren, die deutlich unter den Preisen für eine vergleichbare Monatskarte liegt, gelingen kann, die erforderlichen Betriebskosten aufzubringen und perspektivisch auf die Quersubventionierung durch die RheinEnergie zu verzichten.

Kosten des Infrastrukturausbaus im ÖPNV

Aber natürlich gibt es im ÖPNV nicht nur laufende Kosten – es muss auch regelmäßig in die Infrastruktur investiert werden. Im Falle der Einführung eines Einwohner*innentickets müsste die Infrastruktur des ÖPNV in Köln sogar deutlich ausgebaut werden, um die zusätzlichen Fahrgäste versorgen zu können und somit den Menschen in Köln eine faire Gegenleistung für ihre Umlage zu bieten. Die Infrastrukturkosten werden zurzeit hauptsächlich nicht von der KVB getragen. Bisher wurden die Kosten einerseits im Hinblick auf den schienengebundenen Nahverkehr vom Bund in Form sogenannter Regionalisierungsmittel finanziert. Hinzu kamen durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz finanzielle Mittel über die Länder, welche das Geld an die Kommunen bzw. die Träger*innen des ÖPNV verteilten. Ursprünglich hatte der Bund sich auf der Grundlage einer Vereinbarung mit den Ländern bis Ende 2014 aus dieser Aufgabe zurückziehen wollen. Die Regionalisierungsmittel sind 2014 ausgelaufen. Als Ersatz für das Geld aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz, welches 2019 auslaufen sollte, erhielten die Länder ab 2007 Mittel auf Basis des sogenannten Entflechtungsgesetzes. Aufgrund starker Proteste der Bundesländer und der Betreibenden des schienengebundenen Nahverkehrs erfolgte im September 2015 eine Einigung zwischen den Ministerpräsident*innen der Bundesländer und der Bundesregierung, wonach letztere ab 2016 jährlich den Ländern acht Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung stellt und dieser Betrag ab 2017 jährlich um 1,8 Prozent steigt. Gleichzeitig wurde auf demselben Treffen vereinbart, dass die Beträge aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz ungekürzt über 2019 hinaus den Ländern zur Verfügung gestellt werden. Die Vereinbarung wurde von allen Beteiligten im Grundsatz begrüßt, da aufgrund der vorangegangenen Blockadehaltung des Bundes bereits viele Projekte angesichts ungesicher-

ter Anschlussfinanzierung ausgesetzt worden waren. Dennoch liegen die vom Bund eingeräumten Beträge deutlich unterhalb der Forderungen der Nahverkehrs-Träger*innen, des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und selbst zweier von der Bundesregierung selbst eingerichteter Kommissionen. Insbesondere macht den Kommunen und den Träger*innen des Nahverkehrs der Sanierungsstau bei vielen in die Jahre gekommenen und nicht regelmäßig sanierten Anlagen zu schaffen. Die Haltung der Bundesregierung hinsichtlich Erhaltung und Ausbau ist der sogenannten „Schwarzen Null“ geschuldet – ein weiterer Beleg dafür, dass die von CDU, SPD, FDP und Grünen gar in Verfassungsrang erhobene sogenannte „Schuldenbremse“ nicht erst mittelfristig die Infrastruktur unseres Landes stranguliert. DIE LINKE ist stattdessen für die Schuldenaufnahme zugunsten langfristiger Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des sozialen und ökologischen Umbaus der Gesellschaft, wozu der ÖPNV allemal gehört. Denn dies sind Leistungen, die auch nachfolgenden Generationen zugutekommen, so dass eine Verteilung der Kosten über mehrere Generationen gut begründet ist.

DIE LINKE fordert: Investor*innen sollen schon heute an den Kosten des ÖPNV beteiligt werden!

Unabhängig von diesen auf Bundes- und Landesebene zu treffenden Entscheidungen sind wir schon heute – selbst vor der Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV – dafür, die Profitierenden einer gut ausgebauten ÖPNV-Infrastruktur an deren Kosten zu beteiligen:

Eine Möglichkeit bietet schon aktuell das Bau-Gesetzbuch, welches den Kommunen die Möglichkeit einräumt, im Gegenzug zur Aufstellung des für Investor*innen notwendigen Bebauungsplans, diesen in Form eines städtebaulichen Vertrages in einem gewissen Rahmen, welcher diesem den verfassungsrechtlich garantierten Gewinn belässt, Kosten der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aufzuerlegen, die ansonsten die Gemeinde tragen müsste. Dies ist im Hinblick auf Erschließungskosten, Kosten für Schulen, Kindergärten, Autobahnzubringer und ähnli-

ches Gang und Gäbe. DIE LINKE ist dafür, den gegebenen Rahmen auch für die Beteiligung der Investor*innen an der ÖPNV-Erschließung solcher Neubaugebiete auszuschöpfen, wobei wir jedoch der Verpflichtung der Investor*innen zum Bau öffentlich geförderter Wohnungen im Einzelfall bei Kollision dieser beiden Ziele den Vorrang geben. Ein guter ÖPNV-Anschluss erhöht den Wiederverkaufswert der Investor*innen. Warum sollen sie sich also nicht an den Kosten dieser Infrastrukturmaßnahme beteiligen, die ihren Gewinn erhöht? Die bisherige Praxis läuft darauf hinaus, dass die Kosten für den Anschluss des ÖPNV von der Allgemeinheit getragen werden; den daraus resultierenden Profit streichen die Investor*innen ein.

Des Weiteren sieht das Kommunalabgabengesetz NRW vor, dass Grundstückseigentümer*innen in Form von Beiträgen an den Kosten für die Herstellung, Verbesserung und Erweiterung öffentlicher Anlagen, von denen sie einen potentiellen Nutzen haben, herangezogen werden können. Praktisch findet diese Vorschrift bis heute ausschließlich für den Straßenbau und Versorgungseinrichtungen wie zum Beispiel die Kanalisation Anwendung. DIE LINKE ist der Auffassung, dass diese Norm auch für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, wie beispielsweise die Kosten für die Gleisverlegung einer Stadtbahn Anwendung finden sollte. Denn wie von einer Verbesserung der Straßenanbindung profitieren die anliegenden Immobilienbesitzenden – zum Beispiel über höhere Mieten – auch von einer verbesserten ÖPNV-Anbindung.

Damit die Kommune nicht das Risiko trägt, sich im Dickicht der bisher ausschließlich zum Straßenausbau und Versorgungseinrichtungen ergangenen komplizierten Rechtsprechung zu verlaufen – mit dem Risiko, dass entsprechende Satzungen von den Verwaltungsgerichten aufgehoben werden – fordern wir, dass der nordrheinwestfälische Landtag durch eine entsprechende Fassung des ÖPNV- oder Kommunalabgaben-Gesetzes diesbezüglich die erforderliche Klarheit schafft.

(DA)

8. Schritt für Schritt zur Mobilität für alle

Die soziale und ökologische Verkehrswende braucht einen langen Atem. Das wird klar, wenn man sich vor Augen führt, dass der Umbau Kölns zur autogerechten Stadt nun schon seit vielen Jahrzehnten andauert. Neben den baulichen wurden auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen des Stadtverkehrs autogerecht ausgestaltet. Die Hypothek für die Einführung des umlagefinanzierten ÖPNV ist entsprechend hoch. Deshalb werden wir unser Ziel eines fahrscheinlosen Nahverkehrs für alle nicht über Nacht erreichen. Aber jede lange Reise beginnt mit einem kleinen Schritt. Und die gute Nachricht ist: Wir haben den ersten, zweiten, dritten kleinen Schritt bereits getan.

Für rund 70.000 Studierende in Köln ist der Nulltarif im öffentlichen Verkehr bereits Realität. Das Semesterticket ermöglicht diesen Studierenden freie

Fahrt in allen Bussen und Bahnen. Dieses Modell kann gleich zweifach als Vorbild für den umlagefinanzierten ÖPNV dienen: Mit dem Semesterticket hat sich die PKW-Quote in dieser Bevölkerungsgruppe massiv und nachhaltig reduziert. Und die Finanzierung über eine Zwangsabgabe bot den Studierenden die Legitimation, sich weitgehende Mitspracherechte in Sachen Leistungsangebot bei den öffentlichen Verkehrsträgern zu erstreiten.

Jeden zweiten Samstag können auch 50.000 FC-Fans live erleben, dass die Idee des solidarisch finanzierten ÖPNV funktioniert. Jedes Ticket für ein Spiel des 1. FC Köln gilt gleichzeitig als Fahrkarte für den VRS. Dieses Angebot wird von den Autofahrer*innen und Radfahrer*innen unter den Fans mitfinanziert. Und niemand, der den VRS nicht nutzt, beschwert sich darüber. Denn alle profitieren



davon, dass nicht alle 50.000 Stadionbesucher*innen mit dem eigenen Auto kommen. Ohne Bus und Bahn bräuchten Auto- und Radfahrer*innen vor und nach dem Spiel Stunden für den Weg und könnten in dieser Zeit nicht das notorische 1:1 ihres Vereins wirtschaftsfördernd in der Kneipe feiern.

Nun gilt es für uns, diese ersten Ansätze zu einem umlagefinanzierten ÖPNV kontinuierlich auszubauen und dabei sozial gerecht und ökologisch auszugestalten. Bei der Finanzierung gilt der Grundsatz: Wer profitiert, finanziert. Das sind alle potenziellen Nutzer*innen und alle indirekten Nutznießer*innen (siehe Kapitel 7). Das bedeutet aber auch: Wer die Musik bestellt, bestimmt, was sie spielt. Bevölkerung, Gäste, Unternehmen und Investor*innen können nur für die Finanzierung herangezogen werden, wenn das Angebot von KVB und VRS den entsprechenden Mobilitätsbedarf angemessen bedient (siehe Kapitel 6). Aber es liegt auf der Hand, dass der Ausbau der Kapazitäten, der Netze, der Betriebszeiten und der Taktfrequenzen nur Schritt für Schritt erfolgen kann. So muss auch die konzertierte Einführung von Freifahrtzeiten, fahrscheinlosen Strecken, neuen Finanzierungsinstrumenten oder rechtlichen Rahmenbedingungen schrittweise erfolgen.

Die stufenweise Einführung des umlagefinanzierten ÖPNV

Dass die freie Nutzung des ÖPNV nicht in der Rush-Hour beginnen kann, in der die KVB-Kapazitäten ohnehin schon voll ausgelastet sind, versteht sich von selbst.

Vom temporären Nulltarif zum dauerhaften fahrscheinlosen Nahverkehr: freie Fahrt zunächst am Tag des guten Lebens und am KölnTag, dann an Sonn- und Feiertagen, in den Sommerferien, am kompletten Wochenende und in allen Schulferien, schließlich auch an Werktagen nach 09:00 Uhr und zuletzt 24 Stunden am Tag.

Von einzelnen Strecken zum gesamten Tarifgebiet: freie Fahrt zunächst auf den Linien aus benachteiligten Randlagen in die Innenstadt, zum Fernbusbahnhof und vom Flughafen und schließlich in ganz Köln und im gesamten VRS-Gebiet.

Von einzelnen Personengruppen zur Gesamtbevölkerung: freie Fahrt schon heute für Studierende und Schwerbehinderte, bald auch für Tourist*innen, Kinder und Jugendliche, Rentner*innen, Beschäftigte, KölnPass-Inhaber*innen und schließlich für alle.

Taktgeber beim stufenweisen Ausbau des umlagefinanzierten ÖPNV ist die Mobilisierung der neuen Finanzierungsinstrumente. Die sozial gestaffelte Nahverkehrsabgabe für alle Kölner*innen steht ganz am Schluss der Entwicklung. Zunächst sollen die indirekten Nutznießer*innen herangezogen werden, zum Beispiel Handel, Arbeitgeber*innen und Immobilieninvestor*innen. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Instrumente diskutiert: eine Arbeitgeber*innenabgabe nach österreichischem Vorbild oder Erschließungsbeiträge für Neubaugebiete und neue Handelsniederlassungen. Doch nach unseren Recherchen sind die rechtlichen Grundlagen für diese Finanzierungsmodelle ebenso uneindeutig wie für eine allgemeine Umlage. Gerichtsfeste Handlungssicherheit gewinnen wir hier nur, wenn wir in Köln durchsetzen, dass die Stadt eine rechtlich geprüfte Mustersatzung erstellt und wenn wir im Landtag von Nordrhein-Westfalen an den entscheidenden Stellschrauben in verschiedenen Landesgesetzen drehen.

Die Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs ist also kein Selbstläufer. Es wird entscheidend darauf ankommen, dass wir langfristig hohen politischen Druck aufbauen und schrittweise das Machbare erreichen. Zu diesem Zweck plant DIE LINKE. Köln kurzfristig zwei Initiativen zur Mobilisierung und Organisation von Fahrgastinteressen: Mit anderen Parteien und Initiativen wollen wir eine Einkaufsgenossenschaft gründen, die für ihre Mitglieder nach dem Vorbild der JobTickets rabattierte KVB-Abos aushandelt. Und im zweiten Schritt wollen wir den Kampf für die Idee eines sozial gerechten, ökologischen und demokratisch kontrollierten ÖPNV für alle mit der Gründung einer Bürger*inneninitiative endlich auf breitere Füße stellen.

Freie Fahrt in Bus und Bahn: Alle Räder rollen, wenn unsere starken Arme es wollen!

(ST)

9. Veranstaltung „Umlagefinanzierter ÖPNV – ein Schritt hin zu besserer Mobilität“

Dies war der Titel der Podiumsdiskussion unserer Projektgruppe Einwohner*Innen-Ticket am 7. Juni 2016 im Bürgerhaus Kalk.

Dietmar Aigner, Mitglied der Leitung der Projektgruppe Einwohner*innenticket, eröffnete die Veranstaltung mit einer kurzen Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse der Projektgruppe, wie sie in dieser Broschüre wiedergegeben sind.

Joachim Schalke, Vorstandsvorsitzender des ADFC Köln, unterstrich in seinem Beitrag, dass es bei dem Thema „Mobilität“ vor allem auch um Lebensqualität gehe. Er selber sei intermodal unterwegs und halte den umlagefinanzierten ÖPNV für einen interessanten Beitrag zur Diskussion über die Mobilität der Zukunft.

Frau dos Santos Herman, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln, hielt es für die vordringlichste Aufgabe, den ÖPNV auf der Grundlage der aktuellen Mittelverteilung zwischen Bund und Ländern auszubauen. Das Rechenmodell der Projektgruppe (siehe Kapitel 7 in dieser Broschüre) kritisierte sie dahingehend, dass es nicht die mit dem umlagefinanzierten ÖPNV verbundene Kostensteigerung aufgrund einer zu erwartenden gesteigerten Nutzung von Bussen und Bahnen berücksichtige. Dem umlagefinanzierten ÖPNV erteile sie deshalb eine Absage. Jedoch sei sie gegenüber einzelnen in diesem Konzept enthaltenen Ideen aufgeschlossen, wie zum Beispiel einer Arbeitgeberabgabe für den Nahverkehr oder auch der Heranziehung von Bauinvestoren zur Finanzierung der ÖPNV-Erschließung von Neubaugebieten. Insgesamt gelte es, den ÖPNV in Köln preislich attraktiver zu gestalten. Wien sei insoweit eine Stadt, an der man sich ein Beispiel nehmen solle. Dort koste eine Jahreskarte 365 Euro.

Der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln, Lino Hammer, lehnte den umlagefinanzierten ÖPNV mit dem Argument ab, dass eine kostenlose Nutzung von Bussen und Bahnen ihrer bewussten Nutzung

entgegenstehe, außerdem sehe er ein Gerechtigkeitsproblem, wenn auch diejenigen zu solch einer „Flatrate“ herangezogen würden, die den ÖPNV gar nicht nutzen.

Thomas Hegenbarth, Sprecher der Piratengruppe im Rat der Stadt Köln, unterstrich, dass seine Partei schon lange Verfechterin des umlagefinanzierten ÖPNV sei und verwies auf die exemplarischen Berechnungen der Piraten-Fraktion im Berliner-Abgeordnetenhaus, aus denen sich auch viele Erkenntnisse für die Umsetzung dieser Idee in Köln ziehen ließen.

Der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt Köln, Michael Weisenstein, hob hervor, dass schon in einer von Stadtanzeiger und Express anlässlich der letzten Kommunalwahl durchgeführten repräsentativen Umfrage 52 Prozent der Kölner*innen das Modell eines umlagefinanzierten ÖPNV gutgeheißen hätten, und es jetzt darauf ankäme, einzelne Schritte auf dem Weg zu diesem Modell einzufordern und umzusetzen.

In der anschließenden Diskussion, an der sich das Publikum lebhaft beteiligte, nahm zum einen der Gesichtspunkt breiten Raum ein, dass der umlagefinanzierte ÖPNV auch das leidige Problem des „Schwarzfahrens“, seiner Bekämpfung und der damit einhergehenden Kosten und Kriminalisierung obsolet machen würde. Zum anderen fand die Idee, als nächsten gemeinsamen Schritt einen Verein zu gründen, dessen Mitglieder gegenüber der KVB in den Genuss der Vorteile von Großkunden ähnlich dem Job-Ticket kommen, im Publikum breite Unterstützung. Während Frau dos Santos Herman darauf hinwies, dass bei einem solchen Vorhaben nach ihren Erfahrungen mit Widerständen im VRS zu rechnen sei, griff Michael Weisenstein den Gedanken positiv auf und betonte, dass es dabei gelingen müsse, eine soziale Staffelung in einem solchen Modell zu verankern, um gerade für Menschen mit wenig Einkommen das Recht auf Mobilität in der Stadt sicherzustellen.

(DA)

