

Beispiele für kostenlosen ÖPNV

Quellen

Studie der Piratenfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus von 2015:

https://www.piratenfraktion-berlin.de/wp-content/uploads/2015/06/Piratenfraktion_Studie_Fahrscheinloser_OEPNV_Berlin_Juni_2015.pdf

Skript zur Sendung "Vision Nahverkehr - Ideen gegen die Blechlawine" von Agnes Steinbauer im Deutschlandfunk:

<http://www.deutschlandfunk.de/vision-nahverkehr-ideen-gegen-die-blechlawine-pdf.media.8c00db8ac4def1318d020769d7b3c263.pdf>

Templin

- 16.000 Einwohner, nördlich von Berlin
- Rückzug des Landkreises aus der Finanzierung. Kostendeckungsgrad 15%.
- Kostenloser Nahverkehr (Bus) von 1998 bis 2003. Finanziert durch Kurtaxe und Parkgebühren.
- Die Fahrgastzahlen stiegen im ersten Jahr von 41.000 auf 350.000 und ab 2001 auf 613.000
- Die Hälfte der Fahrgäste waren Neukunden, ein Viertel Altkunden, die den Bus häufiger nutzten. Umstieg 10-25% vom Auto, 30-45% Rad, 35-50% Fuß.
- Das PKW-aufkommen ging zurück, allerdings weniger als von der Stadt erwartet.
- 2003 konnte die Kommune die gestiegenen Betriebskosten nicht mehr finanzieren und schaffte den kostenlosen ÖPNV wieder ab. In der Analyse der Stadt war das Problem, dass Leute den Bus für unnötige Wege genutzt haben.
- Ersetzt wurde er durch die "Jahreskurkarte" ein Jahresticket für 44€, dass durch die Einnahmen aus der Kurtaxe (d.h. dem Tourismus) querfinanziert wird.
- 2014 haben 700 Personen (ca 4% der Einwohner) so ein Ticket gekauft.
- Die Fahrgastzahlen sind auf etwa 300.000 zurückgegangen, es wurden weniger Jahreskurkarten verkauft als erwartet.

Deutschlandfunk "Blechlawine"

Studie Piratenpartei, S. 29ff

Hasselt

- 68.000 Einwohner, liegt im Osten Belgiens
- Kostenloser Nahverkehr von 1997 bis 2013 (als Alternative zu einer Umgehungsstraße, parallel Ausbau des Busnetz)
- Fahrgastzahlen stiegen um das 13fache. Von dem erhöhten Verkehrsaufkommen ging ein Drittel aus bisherige Nutzer*innen zurück, ein Drittel waren Mehrfahrten, ein Drittel war verlagert Verkehr. Davon kamen 23% vom Auto, 18% Rad, 14% Fuß. Dennoch nahm der Autoverkehr deutlich ab.
- bis 2000 beteteiligung der Provinz Flandern an den Kosten. Mitfinanziert durch drastische Erhöhung der Parkgebühren. Durch Erfolg des Projekts sanken diese Einnahmen allmählich.
- 2012 konservative an der Stadtregierung beteiligt
- 2013 als nicht mehr finanzierbar eigenstellt. Unter anderem weniger Zuweisungen an die Stadt. Weiterhin kostenlos nur für Senioren und unter 18-jährige

- Laut Stadt wurden nur 1-2% der kommunalen Haushalts für den Nahverkehr aufgewendet.

https://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt
Studie Piratenpartei, S. 28f

Tallinn (Reval)

- 430.000 Einwohner, Hauptstadt Estlands
- 2012 hat die Bevölkerung in einer Volksabstimmung für kostenlosen ÖPNV für gemeldete Einwohner*innen votiert, der 2013 eingeführt wurde
- Der Nahverkehr war zuvor zu einem Drittel kostendeckend, knapp über einem Drittel der Fahrgäste war bereits vom Fahrpreis befreit.
- Durch das Projekt haben viele Einwohner*innen mit Zweitwohnsitz ihren Erstwohnsitz in die Stadt verlegen, wodurch sich die staatlichen Zuwendungen erhöhen würden. Dadurch kann der größte Teil der Kosten finanziert werden.
- Die Bilanz des ersten Jahres: Die Auslastung des ÖPNV nahm um 10% zu, der Autoverkehr ging in der selben Größenordnung zurück. Resultate 2014: ÖPNV-Nutzung nahm um 3% zu, davon sind 1,8% auf das bessere Angebot und 1,2% auf den Nulltarif zurückzuführen.
- In Stadtvierteln mit einem höheren Anteil von Erwerbslosen und Älteren an der Bevölkerung sowie einem niedrigeren Motorisierungsgrad stieg die Nachfrage stärker.
- Parallel wurde die Verkehrslenkung zum Vorteil der Busse geändert und der Nahverkehr ausgebaut. Dies dürfte noch stärker als die Preispolitik zur Zunahme der Fahrgäste geführt haben.
- Es gibt Indizien, dass auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf ÖPNV umgestiegen sind.
- Es gibt Bedenken wegen Datenschutz, da der kostenlose ÖPNV per elektronischer Chipkarte abgewickelt wird.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Tallinn#Verkehr>

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/gratis-busse-und-bahnen-tallinn-setzt-auf-freie-fahrt-im-nahverkehr-12025740.html>

<http://www.taz.de/!5049859/>

<http://baltische-rundschau.eu/die-bevoelkerungszahl-von-estlands-hauptstadt-erreicht-430-007/>

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/45387/analyse/tallinn-nulltarif-fahrscheinloser-oepnv-studie-nachfragesteigerung/>

Piratenstudie S. 31

<https://flaschenpost.piratenpartei.de/2013/04/14/tallinn-ist-kein-vorbild-fur-opnv/>

Mögliche Finanzierungsmodelle:

Französisches Modell zur Beteiligung des Kapitals:

<http://www.parlament-berlin.de/ados/16/Haupt/vorgang/h16-2178-v.pdf>

https://de.wikipedia.org/wiki/Versement_transport

Ähnlicher Ansatz in Wien:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Dienstgeberabgabe>

Studie des Verkehrsclub Deutschland von 2014:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Oeffentlicher_Personenverkehr/VCD_Hintergrund_OEPNV_Studie_Zusammenfassung_2015.pdf