

Kostenfrei nutzbarer Nahverkehr in Tübingen



Tübingen
Universitätsstadt

1 Gegenargumente ...und die Antworten

- Was nix koscht, is nix wert.
 - Sind Schulen, Universitäten oder Straßen nichts wert?
- Da zahle ich für andere.
 - Kinderlose zahlen auch für Schulen. Das Gemeinwohl zählt.
- Das verteuert das Wohnen.
 - Es ist ein Nullsummenspiel: Mobilität + Wohnen = unverändert!
- Das bringt nix.
 - Prognose: +20%. Ausländische Beispiele sind positiv.

Gegenargumente ... und die Antworten

- Das sollen die Unternehmen bezahlen.
→ Sie finanzieren über Realsteuern ohnehin mit.
- Stadtbahn und anderes sind wichtiger.
→ Der Nulltarif steht nicht gegen andere ÖPNV-Projekte.
- Das zieht die Radler in den Bus.
→ Beim Semester-Ticket ist das nicht passiert.

2 Die Erfolgsgeschichte des TüBus...

- Seit 1985 Steigerung der Buskilometer um den Faktor 4.
- Mehr Busleistung und bessere Tarife gingen Hand in Hand.
 - 1986 Umweltticket: Angebotsfahrplan
 - 1996 Semesterticket Stadt: Nachtbus, 15 Minutentakt
 - 2002 Naldo-Semesterticket: Gelenkbusse und Capacity
 - 2014 Jobticket UKT: Klinikexpress
- TüBus 20 Mio. Fahrgäste pro Jahr – bis zu 80.000 Fahrten pro Tag.
- Tübingens Umweltverbund ist spitze in Deutschland: 74%.

... kann mit dem Nulltarif weiter gehen

- 85% aller Fahrten mit Dauerkarte
 - Dauerkarten
 - 10.000 Studierende mit Wohnsitz in Tübingen
 - 4.000 Schülerinnen und Schüler
 - 3.500 Erwachsene, nicht in Ausbildung
 - Kostenlose Beförderung
 - 4.500 Kinder bis sechs Jahre
- 90% der Tübinger (/Studierende) müssen Einzelfahrscheine lösen!

Kundenpotenzial für den Nulltarif: 20% plus

- 1. Zielgruppe
 - 30.000 Personen fahren derzeit im Schnitt 30 mal pro Jahr.
 - Ohne Bezahlschranke: Erhöhung auf 100 Fahrten pro Jahr?
→ Zuwachs von zwei Millionen Fahrten (10% plus)

- 2. Zielgruppe
 - 30.000 Personen fahren derzeit nie Bus.
 - Ohne Bezahlschranke: eine Fahrt pro Monat?
→ Zuwachs von 350.000 Fahrten (2% plus)

- 3. Neue Dauerkunden
 - Steigerung durch verbessertes Angebot (8% plus)

3 Ist ein Nulltarif sozial gerecht?

- Menschen mit Dauerfahrkarte werden finanziell entlastet.
- Gelegenheitskunden profitieren, wenn sie häufiger fahren.
- Menschen mit geringerem Einkommen fahren häufiger Bus und profitieren deshalb stärker.
- Menschen ohne Auto, die auf den Bus angewiesen sind, sparen im Schnitt die Hälfte der Mobilitätskosten ein.
- Wer zwei Autos besitzt, kann sich mehr Platz auf der Straße leisten.

4 Ist das ökonomisch sinnvoll?

- Die Straßen im Stadtgebiet sind kaum erweiterbar, Mehrverkehr nur mit Bus, Stadtbahn oder Fahrrad möglich: Standortqualität!
- Der Nulltarif kostet gar nichts, es ist lediglich eine Umfinanzierung.
- Für die urbane Bevölkerung ist guter ÖPNV Teil der Lebensqualität: Tübingen wird attraktiver für ArbeitnehmerInnen.
- Relevante Effekte auf das Mietpreisniveau sind durch eine Steuererhöhung nicht zu erwarten. Die Grundsteuerlast beträgt im Schnitt 30 Cent pro Monat und Quadratmeter.

5 Gibt es das schon? Ja, z.B. Aubagne / FR

- Ausgangssituation 2008
 - 1,9 Mio. Passagiere
 - 1,8 Mio. Kilometer Fahrleistung
 - 0,7 Mio. Euro Ticketeinnahmen
 - 8,2 Mio. Euro Zuschussbedarf

- Situation nach drei Jahren Nulltarif, 2012
 - 4,85 Mio. Passagiere (155% plus)
 - 2,15 Mio. Kilometer Fahrleistung (20% plus)
 - 10,8 Mio. Euro Zuschussbedarf (30% plus),
davon 2 Mio. Euro steuerfinanziert

6 Ist der Nulltarif für den ÖPNV sinnvoll?

- Die Stadtbahn ist vor allem ein Projekt für Einpendler, nicht für die Stadtbevölkerung.
- Weiterer Angebotsausbau im Busverkehr ändert nichts daran, dass 90% der erwachsenen Tübinger keinen Dauerfahrschein haben.
- Nulltarif ist hinsichtlich des zusätzlichen Aufwandes (nahe Null!) die günstigste und wirtschaftlichste Verbesserung für den ÖPNV.
- Neuer Busbahnhof, Aufhebung Einbahnstraßenring stehen ohnehin auf der Agenda, keine Konkurrenz.
- Ermöglicht Ausbaustufe: Mobilitätsgarantie.

7 Wer finanziert derzeit den TüBus?

- Gesamtaufwand derzeit 16 Mio. Euro pro Jahr
- 50 Prozent werden durch den Fahrscheinverkauf erwirtschaftet
 - 6 Millionen Euro durch Fahrgäste aus Tübingen
 - 2 Millionen Euro durch Fahrgäste von außerhalb
- 50 Prozent stammen aus Zuschüssen etc.
 - 3 Millionen Euro öffentliche Zuschüsse
 - 1 Million Euro Werbung etc.
 - 4 Millionen Euro Zuschuss der Stadtwerke

8 Was kostet der Nulltarif?

Zunächst mal: Nichts! Aber:

- 6 Millionen Euro Ersatz für Ticketeinnahmen
- 3 Millionen Euro für Verbesserungen im Busangebot
- 9 Millionen Euro Zuschussbedarf jährlich

Zum Vergleich:

- 60 Millionen Euro kommunales Steueraufkommen jährlich
- 3,5 Millionen Euro Zuschussbedarf bisher für TüBus

9 Was wird im TüBus verbessert?

- Wenn alle zahlen, muss der TüBus für alle nutzbar sein.
- Mobilitätsgarantie:
 - Mindestens 30 Minutentakt auf allen Linien, 7/7, 6-24h
 - Haltestelle in maximal 300 Meter Entfernung im zusammenhängenden Stadtgebiet
 - Tag-SAM für Gebiete ohne Linienbedienung
- Zusatzkapazitäten im Berufsverkehr als Expressbusse analog Klinikexpress.

10 Wer finanziert den Nulltarif?

- Eigene Steuer oder Abgabe?
 - Derzeit nicht erlaubt, da Landesgesetz fehlt.
- Aus dem allgemeinen Steueraufkommen der Stadt;
so wie Kitas, Straßen, Parkplätze, Theater etc.?
 - Das ist legal und legitim!

11 Ist ein Nulltarif zulässig?

- Im Naldo hat die Stadt Tarifhoheit für ihr Gebiet; aber: Genehmigung durch Naldogremien erforderlich, insbesondere Einnahmeaufteilung muss verhandelt werden.
- Zahlreiche offene Fragen: Tarifgenehmigung (Land), Steuer- und Beihilferecht, komplexen Finanzbeziehungen, Zuschüsse des Landes für den Ausbildungsverkehr.
- Klärung erforderlich, Verwaltung sucht dafür Gemeinderatsauftrag.
- Grundsätzliche Einschätzung: Nulltarif ist zulässig, aber aufwändig zu verhandeln.

12 Wer entscheidet über den Nulltarif?

- Der Wechsel von der gemischten Steuer-/Nutzerfinanzierung zu einer reinen Steuerfinanzierung ist so bedeutsam, dass die Bürgerschaft gefragt werden sollte.
- Ein formaler Bürgerentscheid ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich.
- Eine Bürgerbefragung wäre deshalb ein gutes Mittel der Beteiligung.
- Eine zeitliche Koppelung an die Landtagswahl spart Kosten und erleichtert die Organisation.

13 Was bedeutet eine Bürgerbefragung?

- Der Gemeinderat kann eine Bürgerbefragung frei gestalten und mit einfacher Mehrheit beschließen.
- Der Gemeinderat ist rechtlich an das Votum nicht gebunden, bei entsprechender Teilnahme ist die politische Bindung stark.
- Eine Koppelung an die Landtagswahl bedeutet: Deutsche sowie Bürgerinnen und Bürger der EU, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, können teilnehmen.

14 Wo und für wen soll der Nulltarif gelten?

- In der Region?

Wäre wünschenswert, ist aber politisch nicht realistisch.

- Für Einpendler?

Wäre wünschenswert, müsste jedoch vom Land oder Landkreis finanziert werden.

- Für Studierende?

Sonderregelung notwendig, um Solidarbeitrag zu erhalten.

15 Varianten für den Nulltarif (Workshops)

- 1. Angebotsvarianten:
 - Nulltarif nur als Freizeitangebot ab 19 Uhr und Wochenende?
Berufsverkehr mit stark vergünstigtem Ticket (15 Euro)?
 - Im Tagesverkehr nur eine Senkung der Preise auf das Niveau des UKT-Jobtickets, dadurch Halbierung der Einnahmeausfälle?
 - Stadtverkehr generell umsonst, auch für Einpendler, Mehrkosten ca. zwei Millionen Euro?
 - Kostenlos im Stadtverkehr (Touristen, Gäste), aber nicht für Einpendler (Naldo-Waben nicht vergünstigt)?

Varianten für den Nulltarif (Workshops)

- 2. Finanzierungsvarianten
 - Grundsteuer: Derzeit 15 Mio. Euro
 - Gewerbesteuer: Derzeit 40 Mio. Euro
 - Parkgebühren: Derzeit 2 Mio. Euro
 - Vergnügungs-, Hunde-, Zweitwohnungssteuer: 1 Mio. Euro
 - Steuererhöhungen versus Umschichtungen im Haushalt
 - Warten auf eine zweckgebundene Abgabe (Landesgesetz)

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!