



Bezirksfraktion
Hamburg-Nord



SPD-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Martinistr. 31/33, 20251 Hamburg | Tel. 040 462326 | info@spd-fraktion-nord.de

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

23. Januar 2018

Gemeinsamer Antrag

an den Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz
der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

Lebensqualität in Hamburg steigern – mit einem leistungsstarken und bezahlbaren ÖPNV!

Der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) bedeutet Mobilität für ALLE und ist außerdem umweltfreundlich. Deshalb ist es aus sozialer Verantwortung heraus sowie zur Erreichung der Klimaziele enorm wichtig, ihn leistungsstark und attraktiv zu gestalten.

In Hamburg werden an etlichen Straßen die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärmbelastung immer wieder überschritten. Gerade auch im Bezirk Hamburg-Nord gibt es diverse Straßen mit zu hoher Belastung.

Aus diesem dringenden Anlass wurden verschiedene Maßnahmen und Programme, wie Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan sowie das Mobilitätsprogramm [1] aufgelegt, um die Hamburger Bürgerinnen und Bürger vor gesundheitlichen Schäden durch verschmutzte Luft und übermäßigen krankmachenden Lärm zu schützen. Die Verringerung verkehrsbedingter Emissionen durch eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils an der Verkehrsmittelwahl (also eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage vom eigenen Pkw zum ÖPNV) ist hierbei der wohl wichtigste Schlüssel, um die Ziele dieser Programme zu erreichen.

Etliches wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Beförderungsgeschwindigkeit, der betrieblichen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, der barrierefreien Zugangsmöglichkeiten und auch hinsichtlich der Verbesserung von Fahrkomfort und Bequemlichkeit erreicht, was den Wechsel vom Pkw zum ÖPNV attraktiver macht. Dieser Umstieg wird aber auch in hohem Maße durch günstige und einfache Tarife unterstützt und motiviert so Personen aller Bevölkerungsschichten mit dem ÖPNV unterwegs zu sein.

Die Freie und Hansestadt Hamburg verfügt also mit dem HVV über einen hervorragenden, kundenfreundlichen und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsverbund, der internationale Vergleiche nicht scheuen muss. Dies gilt auch für den hohen Kostendeckungsgrad. Die jährlich steigenden Fahrgastzahlen unterstreichen die über Jahre positive Entwicklung prägnant.

Ein gutes System kann jedoch immer noch besser werden. Das gilt einerseits hinsichtlich der Akzeptanz, die erforderlich ist, um noch mehr Nutzer von Kfz, Motorrad, Roller und Mofa zum Umstieg auf U- und S-Bahnen und Busse zu motivieren. Andererseits soll dabei auch sichergestellt werden, dass Bürgerinnen und Bürger mit geringem Einkommen die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg dauerhaft nutzen können.

Aus diesen Gründen wird in Europa bereits seit ca. 20 Jahren darüber diskutiert, wie die Finanzierung des ÖPNV über andere Modelle als den Fahrpreis zu gestalten ist. Teils wird dies auch schon erfolgreich umgesetzt.

Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs vom Pkw zum ÖPNV wird mit diesen Angeboten zwar gut erreicht, allerdings steigen durch die höhere Auslastung auch die Anforderungen an den Ausbau des ÖPNV-Angebots, was letztlich höhere Investitionen und Betriebskosten bedeutet und eine Gegenfinanzierung benötigt. Doch kostenloser bzw. fahrscheinloser ÖPNV senkt auch Kosten, wie z.B. durch wegfallende Fahrkartenkontrollen und auch Fahrscheinautomaten.

Zur Gegenfinanzierung für solche ÖPNV-Angebote gibt es z.B. in **Frankreich** eine dort übliche Unternehmenspauschalsteuer für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Von einer Erhöhung dieser um 0,6 % konnten Aubagne und der Landkreis Pays d'Aubagne et de L'Etolle profitieren und 2010 einen Nulltarif für die Nutzung des ÖPNV einführen. [2]

Für **Berlin** wurde im Juni 2015 die *Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin* angefertigt. Hier werden unterschiedliche Modelle wie Fahrscheinloser ÖPNV, Bürgerticket o.a. ausführlich auf Auswirkungen sowie Finanzierungsmöglichkeiten, wie Arbeitgeberbeiträge, Gästebeiträge, Parkraumbewirtschaftung, Citymaut untersucht und ausführlich dargestellt. [3]

Die Stadt **Wien** schließlich bietet ein besonders ehrgeiziges und ausgesprochen erfolgreiches Beispiel für einen sehr gut ausgebauten und attraktiven ÖPNV. Dies mit einem einfachen und sehr günstigen Tarifsystem – die Jahreskarte für die Kernzone kostet mit 365,- Euro exakt einen Euro pro Tag.

Ihr attraktives ÖPNV-Angebot fördert die Stadt Wien unter anderem durch die Dienstgeberabgabe. Bei dieser „U-Bahn-Steuer“, so der Spitzname, werden die Arbeitgeber im Stadtgebiet zur Finanzierung herangezogen. Für jeden Vollzeit-Mitarbeiter unter 55 Jahren zahlen sie heute zwei Euro pro Woche an die Stadt. 2016 kamen so fast 72 Millionen Euro zusammen. Diese Mittel werden zweckgebunden für den U-Bahn-Bau verwendet. [4]

Grundsätzlich gilt für alle Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV aber auch der Effekt einer nicht zu unterschätzenden Kostensenkung und Verbesserung der Lebensqualität und Gesundheit. Aufgrund des sinkenden motorisierten Individualverkehrs kommt es zu weniger Verkehrsunfällen, Staus und Straßenreparaturen sowie zu einem größeren Angebot freier Parkplätze und damit zu geringerem Parkraumsuchverkehr.

Fahrpreiserhöhungen des HVV sind grundsätzlich eher kontraproduktiv, um die gewünschten Ziele der aufgelegten Programme und der bisherigen Maßnahmen zu erreichen. Stattdessen sollten auch Fahrpreissenkungen zukünftig in Betracht gezogen werden, denn günstige und einfache Tarife senken die Hemmschwelle, mit dem ÖPNV unterwegs zu sein. *Dazu sollten verschiedene Finanzierungsmodelle wie oben aufgezeigt grundlegend geprüft werden.*

Vor diesem Hintergrund möge der Ausschuss beschließen:

Die Vorsitzende der Bezirksversammlung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die zuständige Fachbehörde andere Finanzierungsmodelle für den ÖPNV, wie z.B. Bürgerticket, Einnahmen verstärkter Parkraumbewirtschaftung, Abgabenerhebung, etc. prüft, um eine attraktivere Fahrpreisgestaltung zu ermöglichen und so den Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu befördern.

Für die SPD-Fraktion

Jörg W. Lewin
Alexander Kleinow

Für die GRÜNE Fraktion

Thorsten Schmidt
Carmen Möller

[1] www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm

[2] www.solimob.de/index.php/realisierte-projekte

[3] www.hamburg-institut.com/images/pdf/studien/1506_Fahrscheinloser_OEPNV_Berlin.pdf

[4] www.vdv-dasmagazin.de/story_02_2017-11-06_16-42-38.aspx