

3. Dezember 2019

Inhalt

	Seite
Verbote für private Silvesterfeuerwerke	1-5
Tests mit beitragsfreiem ÖPNV	5-9

Verbote für private Silvesterfeuerwerke

Den Brauch, Silvester zu feiern, um böse Geister für das neue Jahr zu vertreiben, gibt es bereits seit Jahrhunderten. Vor einigen Jahrzehnten kam dann der kommerzielle Aspekt mittels selbst zu kaufendem Feuerwerk dazu. Zwar glaubt heute keiner mehr an böse Geister, dennoch ist das Feuerwerk geblieben und nahm in den letzten Jahren immer mächtiger zu. Der Silvesterumsatz mit Feuerwerksartikeln belief sich 1999 (zur Jahrtausendwende!) auf 118 Mio. Euro, ging dann bis 2004 wieder auf 87 Mio. Euro zurück, erreichte aber in den Jahren 2016 und 2017 ein neues Rekordhoch von 137 Mio. Euro, sank dann aber 2018 auf 133 Mio. Euro.

Nun haben immer mehr Städte begonnen, aus Sicherheitsgründen das Zünden von Feuerwerken durch Privatpersonen in der Innenstadt zu verbieten. Denn Feuerwerk zu Silvester wird für viele eine Belastung, ganz zu schweigen von der Brand- und Verletzungsgefahr. Deswegen fordern immer mehr Bürgerinnen und Bürger die Abschaffung privater Feuerwerke.

Laut Umweltbundesamt werden an Silvester rund 5000 Tonnen Feinstaub freigesetzt, was knapp 17 Prozent der jährlich im Straßenverkehr abgegebenen Feinstaubmenge entspricht. Zudem leiden viele Kinder sowie auch etliche Haus- und Wildtiere unter dem teils entsetzlichen Lärm. Doch das größte Problem sehen Städte und Gemeinden in der Brandgefahr für historische Bauwerke und dem Verletzungsrisiko für die Bürger.

Verbote verlangt

Im Juli 2019 hatte nunmehr die Deutsche Umwelthilfe (DUH) bei 31 Städten formelle Anträge gestellt und im Oktober noch mal auf 98 Städte erweitert, um als wichtige Einzelmaßnahme für die Luftreinhaltung die Silvester-Böllerei zu verbieten bzw. zu beschränken. Die formellen Anträge richten sich an die Städte, in denen die DUH Rechtsverfahren zur „Sauberen Luft“ führt und deren innerstädtische Luft mit einer Feinstaubbelastung von mindestens 20 µg/m³ belastet ist. Diesen Grenzwert hatte vor Jahren schon die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlen. Und der bisherige EU-Umweltkommissar Vella hatte erst vor wenigen

Monaten angekündigt, die derzeit viel zu hohen EU-Grenzwerte für Feinstaub entsprechend der WHO-Empfehlung abzusenken. Die DUH beantragte nun von den betroffenen Städten eine Anpassung der Luftreinhaltepläne, beziehungsweise kommunale Entscheidungen zur Sylvester-Böllerei.

Unter den 98 Städten liegen 28 in Ostdeutschland, für Sachsen werden namentlich genannt: Chemnitz (21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Dresden (23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Görlitz (22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Leipzig (28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Zittau (22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), Zwickau (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).¹

Die DUH hat jedoch ausdrücklich erklärt, nichts gegen die Durchführung professionell und zentral organisierter, vor allem die Luftqualität nicht beeinträchtigender Silvester-Feuerwerke außerhalb der belasteten Innenstadtbereiche einzuwenden. Dort wo viele Menschen leben und die Grundbelastung bereits so hoch ist, sodass lungengeschädigte Menschen und asthmakranke Kinder durch archaische Böllerei mit Schwarzpulver akute Atemprobleme bekommen, müsse es aus Sicht der DUH ab diesem Winter klare Verbote geben. Ein von der DUH in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten zeigt die bisher, vor allem von den kommunalen Spitzenverbänden bestrittenen, rechtlichen Handlungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene. Dieses Rechtsgutachten stellt die DUH allen Städten zur Verfügung.²

Dagegen machte der Verband der pyrotechnischen Industrie (VPI) in einer Presseerklärung klar, dass er nichts von Verboten hält. Es gäbe bereits ausreichend Maßnahmen, um Menschen, Tiere und Gebäude vor Feuerwerksschäden zu schützen. Weitere Verbote führten eher zu mehr Ausschreitungen. Zudem fuße die Debatte um Feuerwerksverbote vor allem auf der Vermittlung fehlerhafter Feinstaubwerte. Wörtlich heißt es in der Presseerklärung: „Wir glauben, dass es im Interesse eines Großteils der Gesellschaft liegt, Feuerwerke auch in Innenstädten zu erhalten, denn sie sind Tradition und schaffen positive Gefühle.“³

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Meinung, dass Verbote allein nicht weiterhelfen. Weil ein Neujahrsfeuerwerk ein „Ausdruck von Lebensfreude“ sei, sollte es „daher nicht pauschal untersagt werden.“ Außerdem hätten Verbote ohne Kontrolle und Sanktionen wenig Sinn. Die Durchsetzung von Böllerverboten etwa durch die Polizei und die Ordnungsdienste sei aber nicht zuletzt wegen der begrenzten Personalkapazitäten gerade in einer einsatzintensiven Nacht wie Silvester kaum möglich.⁴

Für den Deutschen Städtetag erklärte Hauptgeschäftsführer Dedy am 24. Oktober 2019:

„In den Städten wird der Umgang mit privaten Silvesterfeuerwerken unterschiedlich debattiert. Auch die örtlichen und baulichen Gegebenheiten sind in den Innenstädten verschieden. Vor diesem Hintergrund gibt der Deutsche Städtetag keine Empfehlung zur Forderung der Deutschen Umwelthilfe ab, Silvesterfeuerwerke in den Innenstädten zu verbieten. Zutreffend ist, dass Verbote auf rechtliche Hürden stoßen. Daher sind wir offen dafür, wenn das Bundesumweltministerium bzw. das Bundesinnenministerium eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Sprengstoffverordnung prüfen würden. Der Berliner Senat hat gerade beschlossen, im Bundesrat einen Antrag einzubringen, damit die Sprengstoffverordnung geändert wird.“

Gründe für umfassendes Verbot

In Verbindung mit der DUH wurde bereits 2018 eine Online-Petition gestartet, die das „generelle und ganzjährige Verbot des Zündens von Feuerwerken für Privatpersonen“ fordert. Dabei werden mehrere Gründe aufgezählt, die für ein umfassendes Verbot sprechen sollen:⁵

Die Feinstaubbelastung in der Silvesternacht wird aufgrund der Feuerwerke um das bis zu 30-fache des Erlaubten überschritten. In der Silvesternacht werden etwa 16 Prozent der gesamten im Straßenverkehr entstehenden Feinstaubmenge innerhalb eines Jahres ausgestoßen. Dies ist auch für die Bürger durch immer dichter werdenden Nebel zu erkennen, der das Bestaunen der durch die Raketen hervorgerufenen Lichtspiele mancherorts gar nicht mehr zulässt.

Jedes Jahr entlaufen und sterben Haustiere durch massenhaftes Abfeuern von sogenannten „Böllern“. Da die geltenden Gesetze nicht eingehalten werden, die das Abfeuern nur am 31.12. und 01.01. erlauben, ist es für viele Tierhalter tagelang ein Spießbrutenlauf. Ganz zu schweigen von den Wildtieren, die durch die Knallerei in Panik geraten und auch teilweise schwere Unfälle verursachen. Auch die ohnehin schon stark schwindenden Vogelbestände werden durch Feuerwerke gefährdet.

Die hohen Mengen an Müll, die jedes Jahr nach den Silvesterfeuerwerken auf unseren Straßen liegen bleiben und von den Kommunen weggeräumt werden müssen. Wäre dies noch vertretbar, gilt dies nicht für den Müll, der auf Privatgrundstücken oder Wasserflächen landet und diese vergiftet.

Die Unfallgefahr, die jedes Jahr durch schwere Verletzungen und leider auch tragische Todesfälle aufgrund unsachgemäßen Gebrauchs von Feuerwerken aufs Neue bestätigt wird. Wenn man sich den hohen Alkoholkonsum bei den Feiern vor Auge hält, ist es eigentlich schon fast ein Wunder, dass nicht noch mehr passiert. Vor allem Jugendliche und Kinder werden Opfer der Feuerwerkskörper. Hier einige Beispiele vom Jahreswechsel 2016/2017:

eine Siebenjährige wurde bei Hannover verletzt, als ein 14-jähriges Mädchen ihr einen Feuerwerkskörper in den Ausschnitt steckte, wo dieser dann auch explodierte

eine Vierjährige wurde in Bremen von einer Gruppe Jugendlicher mit Böllern beworfen

einem Neunjährigen wurden in Köln zwei Finger abgerissen, als er auf einem Spielplatz vermeintliche Blindgänger aufhob

alleine in Berlin gab es in der Silvesternacht 14 Schwerverletzte durch Feuerwerkskörper.

Belastungen der Steuerzahler durch Schäden in zweistelliger Millionenhöhe jedes Jahr. Hervorgerufen durch Brände, Sachbeschädigungen, Verletzungen und Vorsätzlichkeiten wie das Zünden von Feuerwerkskörpern in Containern und Briefkästen.

Ohne Rücksicht auf die Umwelt, Tiere und andere Menschen (z.B. Demenzkranke) wird vor und nach der erlaubten Zeit Feuerwerk abgebrannt und auch die Sicherheitszonen um Krankenhäuser, Altenheime, landwirtschaftliche Nutzflächen werden trotz angedrohter Geldbußen von bis zu 50.000 Euro ignoriert.

Auch letztes Jahr wurden diese „Kleinsprengstoffe“ gezielt zur Körperverletzung an Menschen (unter anderem Polizisten und Rettungskräften) und Tieren verwendet. Allein dies sollte Grund genug für das Verbot sein! Dass einige der Täter alkoholisiert waren, spielt keinerlei Rolle, denn dies ist im Vorfeld bereits klar.

Rechtliche Bestimmungen

Für ein umfassendes, flächendeckendes Verbot von Feuerwerkskörpern zu Silvester fehlt in Deutschland die rechtliche Grundlage. Auch in Innenstädten lässt sich für diesen Zeitraum kein pauschales Verbot verhängen.

Nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 12 Grundgesetz hat der Bund die ausschließliche Gesetzgebung über das Sprengstoffrecht. Dazu hat das Bundesministerium des Innern durch Erlass der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz (1. SprengV) das Abbrennen von Silvesterfeuerwerk detailliert geregelt. Für die Städte bzw. Kommunen besteht keine Möglichkeit, über den vorgegebenen Rahmen der SprengV hinaus durch eigene Anordnungen tätig zu werden und entsprechende Verbote zu erlassen.

Zunächst werden pyrotechnische Artikel, die von Privatpersonen ohne besondere fachliche Voraussetzungen verwendet werden dürfen, in zwei Kategorien eingeteilt (§ 6 Abs. 6 SprengV):

Kategorie 1: Feuerwerkskörper, die eine sehr geringe Gefahr darstellen, einen vernachlässigbaren Schallpegel besitzen und die in geschlossenen Bereichen verwendet werden sollen, einschließlich Feuerwerkskörpern, die zur Verwendung innerhalb von Wohngebäuden vorgesehen sind (z.B. Knallerbsen, Knallbonbons, Tischfeuerwerke, Wunderkerzen);

Kategorie 2: Feuerwerkskörper, die eine geringe Gefahr darstellen, einen geringen Schallpegel besitzen und die zur Verwendung in abgegrenzten Bereichen im Freien vorgesehen sind (z.B. Raketen, Sonnenräder, kleine Feuertöpfe, Römische Lichter, Böller).

Der Umgang und Verkehr mit pyrotechnischen Gegenständen der einzelnen Kategorien ist Personen nur dann gestattet, wenn sie das nachfolgend aufgeführte Lebensalter vollendet haben (§ 20 Abs. 2 SprengV): Kategorie 2/12 Jahre und Kategorie 2/18 Jahre

Nach § 22 Abs. 1 dürfen pyrotechnische Gegenstände der Kategorie 2 dem Verbraucher nur in der Zeit vom 29. bis 31. Dezember verkauft werden; ist einer der genannten Tage ein Sonntag, ist ein Überlassen bereits ab 28. Dezember zulässig. Artikel dieser Kategorie dürfen nur von 31. Dezember 0.00 Uhr bis 1. Januar 24.00 Uhr von Personen abgebrannt werden, die das 18. Lebensjahr vollendet haben (§ 23 Abs. 2 SprengV). Das Abbrennen von pyrotechnischen Gegenständen der Kategorie 2 außerhalb von Silvester ist grundsätzlich verboten und bedarf einer Genehmigung der zuständigen Kommune (§§ 23 und 24 SprengV). Hingegen dürfen Feuerwerkskörper der Klasse I ganzjährig gekauft und verwendet werden.

Nach § 23 Abs. 1 ist das Abbrennen pyrotechnischer Gegenstände der Kategorie 2 in unmittelbarer Nähe von Kirchen, Krankenhäusern, Kinder- und Altersheimen sowie Reet- und Fachwerkhäusern verboten. Die zuständige Behörde kann außerdem nach § 24 Abs. 2 SprengV allgemein oder im Einzelfall anordnen, dass pyrotechnische Gegenstände der Kategorie 2 in der Nähe von Gebäuden oder Anlagen, die besonders brandempfindlich sind sowie der Kategorie 2 mit ausschließlicher Knallwirkung in bestimmten dichtbesiedelten Gemeinden oder Teilen von Gemeinden zu bestimmten Zeiten, also auch am 31. Dezember und am 1. Januar nicht abgebrannt werden dürfen.

Andere Länder

Strenge Regeln gelten für das Silvesterfeuerwerk auch im europäischen Ausland. In Großbritannien sind seit 2004 die Verkaufsbeschränkungen verschärft worden. So muss man für größere Feuerwerkskörper mindestens 18 Jahre alt sein. 1997 wurden außerdem einige Feuerwerkskörper wegen ihrer potenziellen Gefahr verboten. Bei den Nachbarn in Irland sind sogar nur Feuerwerke der Kategorie 1 erlaubt, zum Beispiel Wunderkerzen oder Tischbomben.

In Schweden dürfen seit dem 1. Juni 2019 Raketen nur noch an Personen mit einer Sondergenehmigung verkauft werden. 2002 wurden dort bereits Knallkörper verboten, 2014 folgten große Raketen. Ein Grund für die Verschärfungen war, die Unfallzahlen zu senken, so die schwedische Zeitung „Aftonbladet“.

In Dänemark ist Silvesterfeuerwerk für Privatpersonen zwar erlaubt, aber die Feuerwerkskörper müssen das CE-Zeichen haben, ansonsten gilt das Feuerwerk als illegal. Das CE-Zeichen garantiert, dass das Feuerwerk getestet und genehmigt ist. Die jeweiligen Kommunen können auch lokal Feuerwerk ganz verbieten. Außerdem dürfen Feuerwerkskörper nur an Personen über 18 Jahre verkauft werden, Ausnahmen gelten etwa für Wunderkerzen oder Knallerbsen.

In Frankreich sind Feuerwerke auch eher die Ausnahme. Der Verkauf und das Zünden von privaten Feuerwerken ist dort vielerorts verboten. Es gibt aber einige, von den Gemeinden organisierte, öffentliche Feuerwerke. Die Stadt Paris hat 2016 eine Verordnung herausgegeben, die besagt, dass Feuerwerkskörper „auf keinem Grundstück der Stadt verwendet, gezündet, abgefeuert oder zur Explosion gebracht werden“ dürfen. Außerdem darf keine Person unter 18 Jahren Silvesterknaller oder -raketen „besitzen, benutzen oder entzünden“. Hinzu kommen strenge Abstandsvorschriften für Feuerwerk.⁶

AG

¹ Siehe Pressemitteilung der DUH unter www.duh.de/presse/pressemitteilungen/.

² Siehe „Kommunale Möglichkeiten der Beschränkung des Abbrennens pyrotechnischer Gegenstände an Silvester“ unter www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Feinstaub/Kommunale_Moeglichkeiten_der_Beschränkung_von_Silvesterfeuerwerk.pdf

³ Stellungnahme des VPI zum Antrag „Menschen, Tiere und Gebäude vor Feuerwerksschäden zu schützen“ unter www.feuerwerk-vpi.de/news/artikel/news/

⁴ Siehe unter www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2019/

⁵ Siehe unter www.change.org/p/verbot-von-silvesterfeuerwerk-für-privatpersonen-silvester

⁶ Vgl. Wochenzeitung „Stern“ vom 24. Okt. 2019.

Tests mit beitragsfreiem ÖPNV

Überall machbar?

Mehr Menschen vom Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) überzeugen, mit diesem Ziel soll der Klimaschutz im Verkehr angekurbelt werden. Einige Städte versuchen es nun mit einem beitragsfreien Angebot. Doch wie können sich Kommunen das leisten?

Deutschland ist Autofahrerland. Im letzten Jahr waren hier 47,1 Millionen Pkw zugelassen. Und trotz großer medialer Aufmerksamkeit für Klimafragen steigt die Zahl der Pkw jedes Jahr. Auch im letzten Jahr gab es wieder 3,44 Millionen Pkw-Neuzulassungen. Der deutlich umweltfreundlichere öffentliche Nahverkehr wird von vielen nicht als Alternative wahrgenommen. Deshalb versuchen Kommunen ihren ÖPNV attraktiver zu machen. In einigen Städten wird nun mit kostenlosen Angeboten experimentiert. Doch auch sie wissen: Um den ÖPNV flächendeckend kostenfrei zu machen, müssten Bund und Länder die kommunalen Verkehrsunternehmen stärker unterstützen.

Kostenlose Samstage in Tübingen

In Tübingen gibt es seit Februar 2018 den kostenlosen ÖPNV an Samstagen. Seitdem sind die Fahrgastzahlen in der baden-württembergischen Stadt um mehr als 30 Prozent gestiegen.

Um den Bürgern diesen kostenlosen Service anbieten zu können, muss die Stadt der Verkehrsgesellschaft TüBus jährlich 260.000 Euro zahlen. Das entspricht etwa den Fahrgeldausfällen für das kommunale Unternehmen. Diese Summe kommt zu 100 Prozent aus dem Tübinger Haushalt. Einen kostenlosen ÖPNV für jeden Wochentag anzubieten, wäre so erstmal nicht finanzierbar. „Wir sind deshalb mit Bund und Land im Gespräch“, erzählt Palmer. „Wir möchten in einer Modellphase über zwei Jahre gefördert werden.“ So ließe sich ausloten, um wie viel sich die ÖPNV-Nutzung erhöhen würde und wie die Infrastruktur dafür ausgebaut werden muss. Für die Modellphase rechnet die Stadt damit, jährlich 15 Millionen Euro investieren zu müssen. Zehn Millionen möchte sie von Bund oder Land bekommen, fünf Millionen würde sie aus dem Haushalt beisteuern. Eine Zusage hat Palmer bisher nicht bekommen, es habe jedoch „positive Signale“ gegeben.

Wie kann der beitragsfreie ÖPNV finanziert werden?

Wie der kostenlose ÖPNV nach einer Modellphase weiter finanzierbar bliebe, wird in Tübingen schon heute diskutiert. „Drei Möglichkeiten haben wir bisher besprochen“, sagt Palmer. Zum einen könne man den ÖPNV über eine Erhöhung der Gewerbe- oder Grundsteuer finanzieren. „Das läuft allerdings anderen Zielen der Stadt zuwider“, gibt Palmer zu bedenken. „Wir möchten nicht, dass das Wohnen teurer wird und wir wollen Unternehmen nicht mit einer höheren Gewerbesteuer abschrecken.“ Eine weitere Option wäre eine zweckgebundene Abgabe. Die Idee hätte zwar eine Mehrheit im Tübinger Gemeinderat, Bund oder Land müsste jedoch erst einen rechtlichen Rahmen schaffen, um diese Abgabe durchsetzbar zu machen. Die letzte Möglichkeit, die derzeit hitzig diskutiert wird, sieht vor, die öffentlichen Stellplätze im Stadtgebiet deutlich teurer zu machen. „Wir würden dann eine Gebühr von 30 Euro im Monat nehmen“, sagt Palmer. Im Gemeinderat wird die Idee ähnlich kontrovers diskutiert wie in der Bevölkerung.

Komplett kostenfreier ÖPNV in Monheim am Rhein

Bereits beschlossen ist der komplett kostenlose ÖPNV in Monheim am Rhein. Ab April 2020 können alle Einwohner den öffentlichen Nahverkehr mit dem MonheimPass kostenfrei nutzen. Auch der ÖPNV der Nachbarstadt Langenfeld, von wo aus viele Monheimer mit der S-

Bahn nach Düsseldorf, Leverkusen oder Köln pendeln, wird dann kostenfrei sein. „Pendler können sich von uns den Restbetrag ausrechnen lassen, den sie etwa vom S-Bahnhof in Langenfeld bis zu ihrem Ziel zahlen müssen“, erklärt Detlef Hövermann, Geschäftsführer der Bahnen Monheim. „Auf dem MonheimPass ist dann die Information hinterlegt, dass der Kunde einen erweiterten Geltungsbereich, etwa bis Düsseldorf oder Köln, gezahlt hat.“ 5,6 Millionen Fahrgäste hat die Verkehrsgesellschaft Bahnen Monheim im Jahr. Damit wird der ÖPNV etwa für zehn Prozent der Wege genutzt. „Das wollen wir deutlich erhöhen“, sagt Hövermann. Dazu gehöre aber nicht nur ein kostenloses Ticket.

Hier hat Monheim in den letzten Jahren schon einiges getan. Die Leistungen der Bahnen Monheim haben sich von 2016 auf 2019 um 60 Prozent erhöht. Zu Berufsverkehrszeiten fahren die Busse zum S-Bahnhof in Langenfeld alle fünf Minuten. Und auch für den Freizeitverkehr wurde das Angebot verbessert: Bis drei Uhr morgens fahren Busse. „Wir versuchen alle Hemmnisse auszuräumen, die Menschen davon abhalten den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen“, sagt Hövermann.

Monheim rechnet damit, für den kostenlosen ÖPNV jährlich 2,5 bis 3 Millionen Euro zusätzlich an die Bahnen Monheim zahlen zu müssen. „Wenn der kostenlose ÖPNV ein Erfolg ist und die Fahrgastzahlen sich stark erhöhen, muss die Stadt aber natürlich tiefer in die Tasche greifen“, so Hövermann. Auch das wäre zum jetzigen Zeitpunkt vermutlich kein Problem, denn die Stadt, die Unternehmen mit einem niedrigen Gewerbesteuerhebesatz auf sich aufmerksam macht, ist seit 2013 schuldenfrei und hat seitdem 500 Millionen Euro an Überschüssen erwirtschaftet. Sollte die Stadt jedoch einmal finanziell schlechter aufgestellt sein, würde der kostenfreie ÖPNV wieder zur Disposition gestellt, nimmt Hövermann an. Und das ist auch die Kritik, die von vielen Kommunen und Verkehrsbetrieben kommt. Kostenlosen ÖPNV könnten sich eben nur die reichsten Städte leisten. Hövermann kann die Sorge verstehen: „Verkehrsbetriebe fürchten niedrige Preise. Sie sorgen dafür, dass mehr Leute das Netz nutzen. Die Infrastruktur muss ausgebaut werden, doch gleichzeitig ist weniger Geld da. Das ist eine Schere, die man vermeiden möchte.“ Gleichzeitig gibt er zu bedenken: „Wenn wir uns über Klimawandel, Luftverschmutzung und verstopfte Städte beschweren, müssen wir eben auch etwas tun. Die Frage ist, wie weitsichtig ist Deutschland in dieser Sache.“

Machbarkeitsstudie des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat jüngst das Unternehmen WVI damit beauftragt herauszufinden, ob er den kostenlosen ÖPNV bis 2024 umsetzen könnte und wie die Kosten aussehen würden. Das Unternehmen hat dabei einen Anstieg der Passagierzahl um 30 Prozent angenommen. Das Ergebnis: Es ist möglich, wäre jedoch teuer und würde den ÖPNV verändern. So wäre es etwa nicht möglich den Schienenverkehr bis 2024 so weit auszubauen, dass er den Passagierzuwachs auffangen könnte. Es müsste stärker auf den Ausbau der Buslinien, eine höhere Taktung und den Einsatz von Schnellbussen gesetzt werden. Für die zusätzlichen Personal- und Betriebskosten rechnet die Studie mit jährlich 120 Millionen Euro. Die wegfallenden Einnahmen durch Fahrtickets machten jährlich 680 Millionen Euro aus. Die VRS müsste – in den ersten Jahren – also zusätzliche 800 Millionen Euro jährlich in die Hand nehmen, um ihr Angebot kostenlos anbieten zu können.

Hövermann hält trotzdem daran fest, dass es für den Klimaschutz wichtig ist, den ÖPNV – wenn schon nicht kostenlos – so günstig wie möglich zu machen. „Der ÖPNV muss sich hierzulande zu mindestens 50 Prozent selbst finanzieren. Das ist politisch so festgesetzt, kann aber jederzeit geändert werden, wenn es einem mit dem Klimaschutz ernst ist. Wir sollten über neue Wege der Finanzierung nachdenken, um mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen zu können.“

Hannover testet kostenlosen ÖPNV

Am 30. November will Hannover den ÖPNV beitragsfrei anbieten. Die Stadt will die Aktion wissenschaftlich begleiten und daraus Erfahrungen sammeln. Doch Kritiker bemängeln, dass langfristige Maßnahmen sinnvoller sind als solch einmalige Aktionen.

Vor Weihnachten wird es in den Städten voll: Viele sind noch auf der Suche nach Weihnachtsgeschenken, wollen durch die Läden schlendern oder die Weihnachtsmärkte besuchen. Deshalb kommt es immer wieder zu Staus.

Um dem zu entgehen, können die Bürger in Hannover am 30. November entweder aufs Fahrrad umsteigen oder kostenlos Bus und Bahn fahren. Denn die Stadt will testen, ob ein kostenloser ÖPNV wirklich mehr Menschen dazu bringt, aufs Auto zu verzichten.

Das Projekt soll wissenschaftlich begleitet werden. Zählungen sollen Klarheit geben darüber, welche Auswirkungen ein kostenloser Öffentlicher Personennahverkehr hat. Und da Hannover an diesem Tag mit einem höheren Passagieraufkommen rechnet, werden am 30. November mehr Busse und Stadtbahnen unterwegs sein. Insgesamt rechnet die Stadt mit einem Einnahmeausfall von 200.000 Euro.

Kostenloser ÖPNV - nicht nur in Hannover

„Wer an diesem Tag zum ersten Mal auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigt, wird wohl vor allem unpünktliche und überfüllte Busse erleben“, moniert Marco Hörmeyer von den Stadtwerken Osnabrück. Anstatt mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern, würden mit der Aktion viele Vorurteile gegen den ÖPNV bestätigt werden. Zudem seien solche einmaligen Aktionen nicht so wichtig wie langfristige Maßnahmen.

Doch Hannover ist mit den Überlegungen zum kostenlosen ÖPNV längst nicht allein. Auch in anderen deutschen Kommunen wie etwa Tübingen laufen Tests dazu. Bekannt für den beitragsfreien ÖPNV ist auch Luxemburg, das seinen Bürgern ab März 2020 ermöglichen will, auch ohne Ticket Bus und Bahn zu fahren. Auch Pendler sollen von dem Angebot profitieren. Davon erhofft sich das Land weniger Verkehr, niedrigere Kosten für Pendler und bessere Luft. Auch in Tallinn und kleineren polnischen sowie französischen Städten wurde der kostenlose ÖPNV eingeführt.

Was macht den ÖPNV attraktiver?

54 Prozent der Deutschen würden laut einer Statista-Umfrage im Innenstadtbereich auf das eigene Auto verzichten, wenn sie nichts für den ÖPNV zahlen müssten. Für 41 Prozent sind es vor allem bessere Verbindungen, die ausschlaggebend für einen Umstieg auf die Öffis wären und für 31 Prozent die kürzere Taktung. 17 Prozent der Befragten geben an, dass vor allem die Sitzplätze eine große Rolle spielen. Doch die Umfrage zeigt auch, dass 18 Prozent gar nicht umsteigen würde und 12 Prozent nur bei höheren Treibstoff- und Energiepreisen.

Für die Deutschen spielen also neben dem Preis auch weitere Kriterien wie Schnelligkeit und Flexibilität der Öffentlichen Verkehrsmittel eine große Rolle.

Auch einige Experten sprechen sich dafür aus, nicht nur auf die Beitragsfreiheit zu setzen, um den ÖPNV attraktiver zu machen und plädieren dafür, die Kraftstoffpreise zu erhöhen, noch striktere Tempolimits oder höhere Parkgebühren einzuführen. Denn solche Eingriffe seien „leichter zu implementieren.“

Zudem wird in vielen Kommunen auch über ein mögliches 365-Euro-Flatrateticket diskutiert. Dazu meint Hörmeyer von den Stadtwerken Osnabrück: „Wir können nicht erst an der Preisschraube drehen und dann mit den Angeboten nicht hinterherkommen.“

Wieso führen nicht alle Städte den kostenlosen ÖPNV ein?

Wenn auf die Verkehrsbetriebe steigende Fahrgastzahlen zukommen, müssen die Betriebe auch die Taktungen verkürzen und die Infrastruktur ausbauen. Auf der anderen Seite fehlen Einnahmen aus den Ticketverkäufen.

Detlef Hövermann, der Geschäftsführer der Bahnen Monheim versteht die Debatte über die finanziellen Probleme, gibt aber gleichzeitig zu bedenken: „Wenn wir uns über Klimawandel, Luftverschmutzung und verstopfte Städte beschweren, müssen wir eben auch etwas tun. Die Frage ist, wie weitsichtig ist Deutschland in dieser Sache.“

Quelle: <https://kommunal.de/tests-beitragsfreier-oepnv>, 26.08.2019 / 19.11.2019

Impressum:

Kommunalpolitisches Forum Sachsen e.V.
01127 Dresden
Großenhainer Straße 99
Tel.: 0351-4827944 oder 4827945
Fax: 0351-7952453
info@kommunalforum-sachsen.de
www.kommunalforum-sachsen.de
Redaktion: A. Grunke
V.i.S.d.P.: P. Pritscha

Die Kommunal-Info dient der kommunalpolitischen Bildung und Information und wird durch Steuermitel auf der Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushalts finanziert.

