

# Sozial und klimafreundlich: Unsere Strategie #bus2030fl für den Flensburger Busverkehr

In Flensburg ist es wie anderswo: **Eine der wichtigsten Stellschrauben zur Begrenzung und Verringerung des Ausstoßes schädlicher Treibhausgase ist der private PKW-Verkehr.** Um den Schadstoffausstoß zu verringern und eine bessere Klimabilanz zu erreichen, muss die Zahl der privaten Autofahrten reduziert werden. So kann auch mehr Raum (und mehr Sicherheit) für Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad gegeben werden.

Eine Verringerung des PKW-Verkehrs kann allerdings nicht allein durch Straßensperrungen oder Durchfahrtsbegrenzungen oder gar durch höhere Gebühren und Abgaben erreicht werden. – Vielmehr muss für all diejenigen, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sein können, **eine attraktive Alternative** beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – kurz: beim Flensburger Busverkehr – ermöglicht werden.

Ein attraktiver Nahverkehr lässt sich nicht nur über ein verbessertes Angebot durch mehr Buslinien, dichtere Fahrpläne oder moderne Haltestellen erreichen. **Ein wichtiger Aspekt ist der Fahrpreis** für längere oder kürzere Strecken. Derzeit sind die Kosten für die regelmäßige oder gelegentliche Nutzung der Flensburger Busse für viele zu hoch – für ein Viertel der Bevölkerung sogar nur schwer oder gar nicht bezahlbar. Daher sollten die Kosten für die Nutzung der Stadtbusse in der nächsten Zeit spürbar sinken, um **mehr Menschen für die Nutzung der Stadtbusse überzeugen** zu können.

In ihrem Kommunalwahlprogramm hat die DIE LINKE Flensburg 2018 **das mittelfristige Ziel eines kostenlosen Nahverkehrs** in Flensburg formuliert. – In der Ratsfraktion sind wir uns im Klaren darüber, dass dieses Ziel durch einen einmaligen Hoppla-Beschluss nicht zu erreichen ist. Politische und finanzielle Widerstände machen dies in Flensburg aufgrund der schwachen Finanzlage der Stadt nicht möglich.

Daher schlägt die Flensburger Ratsfraktion DIE LINKE nun eine **Strategie** vor, die **in mehreren Stufen mit Absenkung der Fahrpreise** für einfache Fahrten, aber auch für Monats- und Jahres-Abos über knapp 10 Jahre einen kostenlosen Nahverkehr zum Ziel hat. Mit diesem Stufenmodell wollen wir der Öffentlichkeit und der Kommunalpolitik, die die notwendigen Beschlüsse mehrheitlich fassen muss, ein **Angebot für die Diskussion einer sozialen und klimafreundlichen Verkehrswende zugunsten des ÖPNV** machen. In diesem Prozess lassen sich Stufen und Zeitpunkte der Umsetzung in einer demokratischen Debatte abwägen und beschließen.



## Wer die Verkehrs- und Klimawende wirklich will, muss den Busverkehr für alle attraktiv machen und ganz oben auf die Agenda setzen

Der Worte und Strategien zum Stopp des zu hohen Schadstoffausstoßes durch den motorisierten Verkehr, der weiter wächst und nur langsam durch andere Antriebsarten ersetzt wird, gibt es reichlich. **In der Praxis geht es aber mit der** (eigentlich dringlichen!) **Umsetzung nur sehr langsam oder bruchstückhaft voran.** Viele Bedenken und Akteure bremsen sie zu oft aus.

Auch die öffentliche und politische Klimadebatte trägt bei vielen oft mehr zur Verunsicherung bei als sie zu Veränderungen im persönlichen Alltag motiviert. Ein Umdenken in der persönlichen Mobilität kann nur gelingen, wenn der **Nahverkehr** (auch und gerade auf der Kostenebene) **eine positive und machbare Alternative für den Umstieg vom eigenen Auto auf den Bus** darstellt.

Da in einer auf Mobilität angewiesenen Gesellschaft zentrale Lebensbereiche wie Arbeit, Ausbildung und Privates oft nur über längere Entfernungen funktionieren, muss auch (und erst recht) in Flensburg der **Busverkehr in den kommenden Jahren deutlich gestärkt** und – neben Erweiterung und Modernisierung des Verkehrsnetzes und der Busflotte – für die Menschen mit spürbaren Fahrpreis-Entlastungen **sozial und klimagerecht neu ausgerichtet und generell „neu gedacht“** werden.

## Unsere Strategie #bus2030fl im Überblick

Für die notwendige preisliche Attraktivierung – bis hin zu einem kostenlosen Nahverkehr – schlägt die Flensburger Ratsfraktion DIE LINKE der Bevölkerung, den Ratsgremien, der Nahverkehrsgesellschaft und anderen Akteuren die folgende **Grobstruktur bis 2030** vor:

<u>Cirka-Zeitpunkt</u>	<u>Maßnahme</u>
(2021:	Einführung Jobticket – <a href="https://aktiv-bus.de/fahrkarten/flensburg/jobticket.php">https://aktiv-bus.de/fahrkarten/flensburg/jobticket.php</a> )
<b>2022:</b>	• Einführung <b>Sozialticket-Monatskarte</b> (max. 25 € – <b>bereits beschlossen</b> )
<b>2024:</b>	• Einführung <b>„Rundum“-Tagesticket</b> (ca. 2,50 Euro, Senior*innen- & Schul-/Ausbildungsticket: 1,00 €) (anstatt Einführung von Kurzstrecken-, Senior*innen- und Sozial-Einzeltickets) - auch für P&R von außerhalb (+ Tagesparkticket am Stadtrand) - Abschaffung bisheriger Einzelfahrt-Tickets • <b>Preissenkung für Monatskarte</b> auf 40 € • Einführung <b>Senior*innen- &amp; Sozial-Monatsticket</b> (20 €) • Einführung <b>Schul-/Ausbildungs-Monatsticket</b> (12 €)
<b>2026:</b>	• Einführung <b>365-Euro-Jahresticket</b> • Preissenkung für <b>Senior*innen- &amp; Sozial-Monatsticket</b> auf 15 € (Jahresticket: 180 €) • Einführung <b>kostenloses Schul-/Ausbildungsticket</b> • Einführung eines <b>elektronischen Ticketsystems</b> (nur) für Einwohner*innen Flensburgs („FlensCard“)
<b>2028:</b>	• Einführung <b>120-Euro-Jahresticket „für alle“</b> (Monatsticket: 10 €) („ <u>Modell Templin</u> “ – <i>Nach einem Versuch mit kostenlosem Nahverkehr wurde in der brandenburgischen Kleinstadt ein <u>Jahresticket</u> von 44 € eingeführt,</i> <a href="https://templin.de/mobilitat">https://templin.de/mobilitat</a> ) • Abschaffung Senior*innen- & Sozialticket
<b>2030:</b>	• Einführung <b>Kostenloser Nahverkehr</b> (nur für FL-Einw. / „FlensCard“) („ <u>Modell Tallinn</u> “ – <i>In der estnischen Hauptstadt Tallinn gilt der kostenlose Nahverkehr nur für dort gemeldete Einwohner*innen,</i> <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Tallinna_Linnatranspordi">https://de.wikipedia.org/wiki/Tallinna_Linnatranspordi</a> ) - Beibehaltung 2,50-Euro-„Rundum“-Tagesticket für Auswärtige - Beibehaltung 120-Euro-Jahres- / 10-Euro-Monatsticket für Auswärtige

## Weitere Maßnahmen (Infrastruktur / Organisation)

Über den Preisfaktor hinaus müssen **infrastrukturelle Erweiterungen, Modernisierungen und eine sinnvolle (auch finanzielle) Neuausrichtung im städtischen Rahmen** in nahezu dem gleichen Zeitraum erfolgen. Die Flensburger Ratsfraktion DIE LINKE regt dazu folgendes an:

### 1. Verkehrsangebot und Liniennetz

- In eher verkehrsschwachen Zeiten (besonders ab 22 Uhr sowie im Frühverkehr an Sonn- und Feiertagen) wird die **Einführung von Stadtteil-Kleinbussen**, die außerhalb dieser Zeiten z.B. auch als Rufbusse oder für Gruppenangebote genutzt werden können, angestrebt. Die „großen“ Fahrzeuge verkehren in diesen Zeiten nur auf ausgewählten Stammlinien. Dies ist ein Schritt für mehr Individualisierung, Netzverdichtung und Sicherheit im Nahverkehr (die Ratsfraktion DIE LINKE Flensburg erarbeitet dafür zurzeit ein Grobkonzept). Es kann bei Bedarf später auch auf den Tagesverkehr (oder Teile davon) ausgeweitet und parallel angeboten werden.
- Wie im „Masterplan Mobilität“ bereits skizziert, werden in verkehrsstarken Zeiten **2-3 Schnellbuslinien** eingerichtet, die die Außenbezirke (z.B. Nordstadt, Westliche Höhe, Mürwik, Engelsby, Südstadt, Weiche) über den ZOB miteinander verbinden und nur ausgewählte Haltestellen anfahren. In einem weiteren Schritt können diese Linien nach Ertüchtigung bzw. Neubau von P&R-Parkplätzen am Stadtrand auch den Berufsverkehr aus dem Umland entlasten.

### 2. Fahrzeuge

- Die Fahrzeugflotte muss, den neuen Angeboten entsprechend, schrittweise erweitert bzw. bei Einrichtung von Stadtteil-Kleinbussen auch **durch kleinere Fahrzeugeinheiten ergänzt** werden.
- Da der Schadstoffausstoß eines Stadtbusses bei ausreichender Besetzung mit Fahrgästen niedriger als bei der Summe von PKWs ist, muss bei zunehmender Nutzung der Stadtbusse eine **CO<sub>2</sub>-freie Antriebstechnologie der Fahrzeuge mittelfristig nicht die höchste Priorität** besitzen und nicht besonders schnell, sondern auch nach finanzieller Sachlage erfolgen.

### 3. Finanzierung und Organisation

- Dem **finanziellen Aspekt der skizzierten Verkehrswende** ist in der Verwaltung der Stadt Flensburg **mit höchster Priorität** Rechnung zu tragen, da die Verringerung des individuellen PKW-Verkehrs in der Stadt eine der wichtigsten Stellschrauben zur Verringerung des Schadstoffausstoßes und damit auch der anfallenden Folgekosten des Autoverkehrs darstellt. Die Stadt hat hier größere Handlungsfreiheit als in anderen Bereichen, da der Nahverkehr nur wenige privatwirtschaftliche Akteure bei Planung und Betrieb berücksichtigen muss.
- **Im städtischen Haushalt** ist dem Nahverkehr bei erhöhten finanziellen Bedarfen eine sehr hohe Priorität einzuräumen. Die dafür notwendigen Debatten müssen von Politik und Verwaltung transparent geführt werden. Die Ergänzung städtischer Ausgaben durch diverse **Fördermittel von Land, Bund und EU** ist dabei unerlässlich. Die Verwaltung der Stadt Flensburg sollte dazu finanzielle **Kostenberechnungen (und Kostendeckungen) regelmäßig und transparent** darstellen.