

Fortsetzung Innenteil

...triebene Netz eingestellt werden. Dieses hervorragende Modell wird derzeit von der Bundesregierung mit 15 Millionen € gefördert. Daher schlagen wir der Stadt Solingen vor, sich bei der Bundesregierung als eine der Modellregionen zu bewerben. Wo, wenn nicht hier kann das mit optimalen sozialen und umweltpolitischen Errungenschaften erreicht werden?

Solingen könnte dann tatsächlich „zum Schauplatz einer verkehrspolitischen Revolution“ werden (so die Solinger Morgenpost vom 13. Januar 2018).

TERMINE, TERMINE...

Veranstaltung zur Ehrung:

SOLINGENS AKTIVE des Jahres 2017

Samstag, 07. April um 18 Uhr im Café Courage,
Klemens-Horn-Str. 3

Nächste Ratssitzung:

Donnerstag, 15. März ab 17 Uhr

Stammtisch:

Donnerstag, 22. März ab 19 Uhr im Büro von
SOLINGEN AKTIV



JETZT MITGLIED WERDEN

Nazifrei Zusammenschluss
Unabhängig Offen Sprachrohr
100 % ehrenamtlich Miteinander
Solidarisch Montagsaktion
Initiative Stadtrat
Antifaschistisch Aktiv
Wohnortnahe Energie Opposition
Keine Parteibindung
Arbeitsplätze Auf Augenhöhe
Sachorientiert ÖPNV zum Nulltarif
Gleichberechtigung
Vor Ort Interessen der Jugend

Wir sind:

Überparteilich.

Unbestechlich.

International.

Im Netz:

www.solingen-aktiv.de



facebook

Wir finanzieren unsere Arbeit
ausschließlich durch Spenden
und Mitgliedsbeiträge.

Spenden an:

IBAN: DE 97 3425 0000 0005 4713 13

Büro von SOLINGEN AKTIV

Klemens-Horn-Str. 3, 42655 Solingen

Tel.: 0212 - 22 46 366

Bürozeiten:

Mittwochs 10 Uhr - 16 Uhr oder nach Absprache

Mail: solingen-aktiv@gmx.de

**JETZT IST DIE ZEIT
FÜR EINE
VERKEHRSPOLITISCHE
REVOLUTION IN SOLINGEN**



MAKE ÖPNV GREAT AGAIN!

www.solingen-aktiv.de

„Verkehrspolitische Revolution“ in Solingen möglich!

Mit dem Vorstoß der Bundesregierung für einen **Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr** (ÖPNV) in einigen Musterkommunen, bekam eine schon lange bestehende Forderung neue Brisanz. Viele Städte ersticken am Individualverkehr, Parkplätze sind Mangelware, durch Feinstaubbelastung sterben jährlich 70.000 Menschen; auch in Solingen in der Konrad-Adenauer-Straße ist die Feinstaubbelastung längst über dem zulässigen Wert. Der Individualverkehr und der immer weiter voranschreitende Transport von Gütern durch LKWs und Kleintransporter statt auf der Schiene ist an eine Grenze gestoßen. Neue Verkehrssysteme sind überfällig.

Wie andere fortschrittliche Organisationen fordert auch SOLINGEN AKTIV seit vielen Jahren einen Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr. Als Übergang favorisieren wir einen umlagefinanzierten fahrscheinfreien öffentlichen Nahverkehr. Das wird derzeit unter anderem von der Stadt Tübingen ernsthaft geplant: Mit 15 € pro Einwohner könnten dort die gesamten Kosten des ÖPNV getragen werden.

In der öffentlichen Debatte wird der Nulltarif überwiegend als gute Idee, aber als nicht umsetzbar abgetan. So kritisierte auch Stadtkämmerer Weeke diesen Vorschlag als „vollkommen unfinanzierbar“. Auch wird eingewandt: Bei der gegenwärtigen Infrastruktur des ÖPNV würde der Nahverkehr zum Nulltarif zu keiner nachhaltigen Besserung führen. Zu Recht.

Diese Einwände greifen berechnete Probleme auf. Sie kippen jedoch - vielleicht mit Absicht? - das Kind mit dem Bade aus. Denn der Vorschlag eines Nulltarifs im öffentlichen Nahverkehr bzw. übergangsweise eines fahrschein-

freien Nahverkehrs mit Umlagefinanzierung ist vom Grundsatz eine wesentliche Säule, um das wachsende Problem der Mobilität sozial gerecht, umweltverträglich und gesamtgesellschaftlich finanzierbar zu gestalten. Es ist aber **an folgende Bedingungen gekoppelt:**

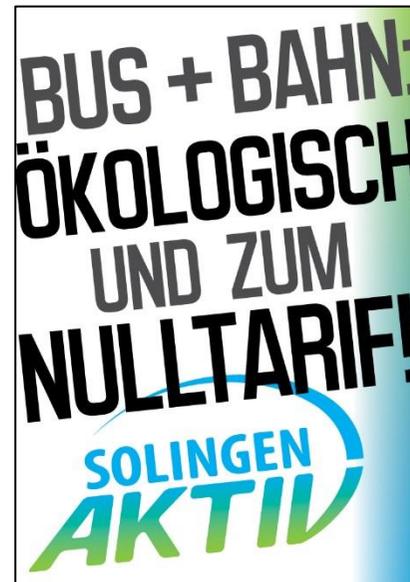
Erstens:

Die **Finanzierung darf nicht den Kommunen aufgebürdet** werden! Denn diese nagen zum großen Teil schon jetzt am Hungertuch. So würde ein kostenfreier ÖPNV in Solingen Mehrkosten von ca. 30 Millionen € verursachen. Die Lösung kann nur heißen: Wer das Gesetz initiiert oder macht, der muss es auch bezahlen - also die Bundesregierung!

Zudem treten wir für das Verursacherprinzip ein: Die Autoindustrie ist mit ihren Dieselmotoren und deren kriminellen Abschaltvorrichtungen hauptverantwortlich für einen Großteil des Feinstaubes und der Stickoxide in den Städten. Mit den ansonsten üblichen Strafgebühren für Kartellverstöße in Höhe von 10 % des Umsatzes könnten die Gesamtkosten des öffentlichen Nahverkehrs zum Nulltarif in Höhe von 15 - 20 Mrd. € locker finanziert werden! Ebenso, wenn die gegenwärtigen Subventionen für Diesel und für Geschäftswagen in den ÖPNV fließen!

Zweitens:

Mit einem kos-



tenlosen öffentlichen Nahverkehr würde der Bedarf zweifellos steigen - aber nur wenn die **Infrastruktur sich deutlich verbessert**: mehr Busse und Bahnen, größere Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit (Linienführung, Taktzeiten...), bessere Umsteigemöglichkeiten. mehr park-and-ride und bike-and-ride-Stellplätze. Die Stadtwerke Solingen rechnen mit ca. 20 % mehr Nutzung und einem infrastrukturellen Mehraufwand von 7-8 Millionen €.

Drittens:

Ein für den Nulltarif oder einen fahrscheinfreien Tarif ausgebauter ÖPNV muss sich **aus regenerativer Energie** speisen. Ansonsten wird das ganze Modell zum umweltpolitischen Eigentor - wenn entweder noch mehr Dieselbusse unterwegs sind oder der Strom für stromgetriebene Fahrzeuge aus Braunkohlestrom erzeugt würde.

Für eine solche radikale Wende des ganzen Verkehrssystems hat die Stadt Solingen optimale Voraussetzungen: Mit dem Oberleitungs-Bussystem haben wir eine Struktur mit geringen Feinstaub- und Stickoxidbelastungen. Angesichts von inzwischen 36 % regenerativ erzeugten Stroms wäre es leicht, den gesamten Oberleitungsbetrieb auf regenerative erzeugten Strom umzustellen. Seit Januar ist zudem der erste BOB (batteriebetriebene Oberleitungsbus) in Solingen angekommen. Diese Busse sollen immer einen Teil unter Oberleitungen fahren und damit die Batterien aufladen. Mit dieser Batterieladung können dann die bisher dieselbusbetriebenen Strecken abgedeckt werden. Sollte sich das Modell bewähren, sollen 16 weitere Busse dieser Art gekauft werden und Schritt für Schritt **das ganze dieselbusbe-**

Fortsetzung siehe Rückseite