SEITE 16 | FREITAG 1. DEZEMBER 2017

Die Idee für ein Einwohner-Ticket

Weyhes Bürgermeister Andreas Bovenschulte will Berufspendler einen weiteren Anreiz geben, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen

Herr Bovenschulte, Sie haben für Busse und Bahnen in der Region ein Einwohner-Ticket vorgeschlagen. Auf welche Resonanz ist das gestoßen?

Andreas Bovenschulte: Die Bürgermeister der Städte und Gemeinden im Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen haben die Initiative im Regionalbeirat einhellig begrüßt, auch der Vertreter Bremens. Wir halten es für sinnvoll, zunächst ein Pilotprojekt aufzulegen, um mit dem



Einwohner-Ticket Erfahrungen zu sammeln. Darüber wollen wir jetzt mit dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen sprechen.

Was ist die Grundidee?

Die Kommune kauft beim VBN ein festes Kontingent von Jahres-Abos, erhält dafür einen Rabatt und gibt die verbilligten Tickets an interessierte Einwohner weiter. Zugleich macht sie damit offensiv Werbung für den ÖPNV.

Genauso wie beim Job-Ticket, da tun es die Arbeitgeber.

Ja, und das unter anderem ist der Punkt. Es ist nicht einzusehen, dass nur solche Arbeitnehmer in den Genuss der VBN-Rabatte kommen, die in einer großen Behörde arbeiten oder bei einem privaten Arbeitgeber mit einer Vielzahl von Beschäftigten. Kleine und mittlere Unternehmen können in aller Regel nicht die Voraussetzungen erfüllen, um beim Job-Ticket mitzumachen. Die große Mehrheit der Arbeitnehmer und sowieso die Menschen ohne Arbeitsplatz werden deshalb ausgeschlossen.

Was spare ich mit so einem Rabatt?

1 von 3 01.12.2017, 10:28

Das hängt davon ab, in welchem Tarifgebiet Sie unterwegs sind und wie viele Jahres-Abos beim VBN bestellt werden. Die Spannbreite liegt zwischen 60 und 600 Euro im Jahr. Wir wollen dadurch speziell für die Berufspendler einen weiteren Anreiz geben, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Der ÖPNV wird maßgeblich von Steuergeldern getragen. Die Rabattaktion also auch. Wenn Sie von Gerechtigkeit sprechen – was hat der steuerzahlende Radfahrer davon?

Wenn er ausschließlich mit dem Rad fährt, erst einmal wenig. Genauso könnten Sie aber auch fragen, was der ÖPNV-Nutzer davon hat, wenn Radwege ausgebaut werden, was mit den Radschnellwegen in den nächsten Jahren besonders für die Pendler geplant ist. Wir sollten davon wegkommen, die verschiedenen Formen von Mobilität gegeneinander auszuspielen. Wer zum Beispiel auf sein Auto angewiesen ist, hat ja auch etwas davon, wenn möglichst viele Menschen Busse und Bahnen benutzen oder mit dem Fahrrad fahren. Das entlastet die Straßen, es gibt weniger Staus.

Sollte man nicht zweigleisig fahren – ÖPNV und Radverkehr fördern, gleichzeitig den Autoverkehr erschweren? Auch in Bremen wurde ja mal über eine City-Maut diskutiert.

Ja, ich war damals aktiv an der Debatte beteiligt. Die City-Maut wurde aus guten Gründen abgelehnt, ein klares Ergebnis. Es gibt nun mal Menschen, die das Auto zwingend benötigen. Sie zu brüskieren, wäre nicht fair und ein strategischer Fehler. Wie ich vorhin schon sagte – ob Auto, Rad, Bus oder Bahn, alles hat seine Berechtigung. Aktiv fördern müssen wir künftig aber vor allem den Umweltverbund aus ÖPNV und Radverkehr, sonst sind alle Klimaschutzziele Makulatur.

Es gibt Städte, in denen überlegt wird, den ÖPNV zum Nulltarif anzubieten.

Das ist ein ganz spannender Punkt. In den Universitätsstädten, in Tübingen, aber auch in Bremen und anderswo, ist man diesen Weg ja schon halb gegangen. Dort gibt es das deutlich verbilligte Semesterticket, finanziert über die Abgabe aller Studierenden. Ich kann mich übrigens noch gut an die Einführung des Tickets erinnern und die Diskussionen, die es damals an der Bremer Uni gab. Das Argument der überzeugten Radfahrer war, warum sie für etwas zahlen sollen, was sie nicht nutzen. Am Ende war aber auch diese Gruppe bei der Urabstimmung mit überwältigender Mehrheit dafür, ganz einfach deshalb, weil es der Umwelt dient.

Finden Sie den Nulltarif auch gut und realistisch?

2 von 3 01.12.2017, 10:28

Das wäre ein radikaler Systemwechsel und denkbar sicherlich nur auf mittlere oder lange Sicht. Bei den Studierenden war es relativ einfach, da musste nur der Semesterbeitrag angepasst werden. Doch wie finanziert man den ÖPNV für alle Einwohner, wenn er so wenig oder gar nichts kosten soll? Eine Nahverkehrsabgabe ist gesetzlich noch nicht möglich. Soll man stattdessen zum Beispiel die Grundsteuer zweckgebunden erhöhen? Das scheint mir Zukunftsmusik zu sein. Das Einwohner-Ticket könnte dagegen relativ schnell eingeführt werden.

Ihre Gemeinde wäre bei dem geplanten Pilotprojekt dabei?

Ich denke schon, wenngleich ja noch nichts beschlossen ist.

Wie groß ist das Potenzial an Fahrgästen in Weyhe?

Zurzeit besitzen knapp 500 Einwohner ein Jahresticket des VBN. Einige Weyher werden bereits ein Job-Ticket haben, weil sie etwa bei Mercedes in Bremen arbeiten. Die Hoffnung und Erwartung ist natürlich, dass mit dem Einwohner-Ticket mehr Fahrgäste dazu kommen, weil sie sich wegen der günstigeren Bedingungen gegen das Auto und für den ÖPNV entscheiden. In Weyhe gibt es rund 10 000 Menschen, die wegen ihres Berufs pendeln müssen, zumeist nach Bremen. Da ist also noch viel Luft nach oben, wenn nur 500 von ihnen bisher ein VBN-Jahresticket haben.

Das Gespräch führte Jürgen Hinrichs.

Andreas Bovenschulte

ist promovierter Rechtswissenschaftler. Seit Mai 2007 ist der 52-Jährige für die Gemeinde Weyhe tätig, seit 2014 als hauptamtlicher Bürger-meister. Bovenschulte ist verheiratet und hat zwei Töchter.

3 von 3 01.12.2017, 10:28