



Weniger Autos, mehr Bahnfahrer: eine schöne Vorstellung für alle Stadtbewohner*innen
Foto: Karsten Thielker

Freie Bahnen für freie Bürger

Gratis Bus und Bahn fahren für alle – der Vorschlag der Bundesregierung klingt nach einer Revolution für den öffentlichen Nahverkehr. Die Umsetzung wäre zwar teuer, aber machbar

Von Tanja Tricarico

Die Straßenbahn kommt und die Fahrgäste steigen ein. Einfach so. Niemand muss Schlange stehen am Automaten. Kein Wirrwarr um Tarife, Zonen, Ringe, Waben? Ach was, einfach einsteigen. Ein Ticket braucht doch keiner. Die Idee vom kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr klingt attraktiv und nach einer mittelgroßen Revolution im Verkehrswesen.

Die Bundesregierung hält einen solchen Vorschlag für machbar. Zumindest temporär. Laut Regierungssprecher Steffen Seibert ist man bereit, in diese Richtung „Schritte zu machen“. Man wolle gemeinsam mit Ländern und Kommunen über Modelle beraten, sagte Seibert am Mittwoch.

Wortüber in Deutschland derzeit noch nachgedacht wird, ist in Tallinn seit rund fünf Jahren Alltag. Seit 2013 können Bürger der estnischen Hauptstadt kostenlos öffentliche kommunale Verkehrsmittel benutzen. Der Zuspund ist enorm – und die Auslastung der Busse und Straßenbahnen wie erwartet gestiegen. Der Gratisverkehr belastet die kommunalen Kassen und spült Geld in den Haushalt. Da der kostenlose Nahverkehr nur für gemeldete Bürger gilt, lockte das Angebot etliche neue Hauptstädter.

Estand ist damit nicht allein. Wer auf der Webseite freepublictransport.info nachschaut, entdeckt mehr als hundert Städte

und Regionen weltweit, die für den öffentlichen Nahverkehr kein Geld verlangen oder nur bestimmte Zielgruppen belangen.

Hintergrund des Vorstoßes der Bundesregierung ist die drohende Klage der EU-Kommission, wenn die Schadstoffbelastung in den Städten nicht reduziert wird. Der kos-

Ohne Ticket könnten Bus und Bahn mindestens 30 Prozent mehr Fahrgäste haben

tenlose ÖPNV ist Teil eines Maßnahmenpakets, um die Luftqualität zu verbessern und letztlich auch Diesel-Fahrverbote zu verhindern.

Lars Wagner vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) freut sich grundsätzlich über mehr Kundschaft für die Firmen seines Verbandes. Er schätzt, dass in einen kostenlosen ÖPNV rund 30 Prozent mehr Fahrgäste einsteigen würden. Auch wenn das vermutlich nicht die Autofahrer und Pkw-Besitzer sind, sondern eher Fußgänger und Radfahrer, die bei Regen schnell den Bus nehmen. Problem sind für ihn die Kosten. Städte und Kommunen rechnen mit mindestens rund 12 Milliarden Euro, die zu-

sätzlich aufgebracht werden müssten. Aber: In einem kostenlosen ÖPNV würden etliche Ausgaben wegfallen. Zum Beispiel für Kontrolleure oder für die Wartung der Fahrscheinautomaten.

Doch mehr Fahrgäste brauchen auch mehr Straßenbahnen, Busse und Züge. Dafür muss man Schaffner und Fahrer einstellen. Auch mehr Schienen und Wege wären nicht schlecht. Alle Punkte kosten deutlich mehr, als eingespart werden kann. Das sieht auch der Mobilitätsforscher Andreas Knie so. Es sei gut, dass sich jemand um das Thema kümmere. Er hält eine Nahverkehrsabgabe, ähnlich der Rundfunkgebühr, eher für tragfähig.

Ganz neu ist die Idee vom Gratis-Nahverkehr nicht. So gibt es für Menschen mit Behinderung, für Senioren, für Schüler, für Menschen, die Grundsicherung beziehen, vergünstigte Angebote. An vielen Hochschulen steckt im Semesterbeitrag auch ein ÖPNV-Ticket. Fügt man all diese Vergünstigungen zusammen, so kostet ein Fahrschein rund 1,20 Euro pro Fahrt, rechnet Wagner vor. Ein Auto inklusive Steuern, Versicherung und Benzin kostet im Vergleich deutlich mehr.

Den öffentlichen Personennahverkehr zum staatlich unterstützten Grundversorgungsprinzip zu machen ist machbar, aber nicht zum Nulltarif.

meinung + diskussion 11

Wird die Bundesregierung öko?

Nein

In etlichen Städten bundesweit werden Grenzwerte der Schadstoffbelastung regelmäßig überschritten. Es drohen Gerichtsverfahren und Fahrverbote für Dieselaautos. Auch eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof könnte anstehen, wenn die Bundesregierung nicht schnell reagiert.

Aber

Um die Luftqualität zu verbessern, sollen weniger Autos fahren und die Menschen auf Bus und Bahn umsteigen. Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) und Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) haben der EU-Kommission dazu Vorschläge gemacht. Getestet werden sollen die Gratis-Nahverkehrsmodelle in Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim. Auch Umweltschützer, Grüne, Linke oder die Piraten hatten zuvor ähnliche Pläne vorgelegt. Im Koalitionsvertrag von SPD und Union finden sich zum kostenlosen ÖPNV keine konkreten Aussagen.

„Die Idee klingt verlockend“

Doch so einfach geht das nicht, sagt der ökologische Verkehrsclub VCD

taz: Herr Kosok, man kommt durcheinander. Früher forderten Linke, Ökos und Piraten den Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Nun schlägt die Bundesregierung der EU-Kommission dasselbe vor. Eine gute Idee?

Philipp Kosok: Auch wir sind überrascht. Aber die Idee geht in die richtige Richtung. Es ist ja nicht damit getan, auf die Autoindustrie zu warten. Natürlich müssen die Hersteller die dreckigen Fahrzeuge umrüsten und umweltfreundlichere Autos auf die Straßen bringen. Trotzdem ist es nötig, mehr Verkehr auf Busse und Bahnen zu verlagern. Und das nicht nur an fünf Orten, wie die Regierung nun vorschlägt, sondern in allen Städten mit schlechter Luftqualität.

Es klingt ja erst mal verlockend. Wenn Busse, Straßen- und U-Bahnen für die Kund*innen gratis wären, würden viele Leute ihre Autos stehenlassen. Aber kämen die Verkehrsbetriebe mit diesem Ansturm überhaupt zurecht?

Den Ticketverkauf einfach komplett abzuschaffen erscheint nicht realistisch. Heute schon ist der ÖPNV in vielen Städten gut ausgelastet. Morgens und nachmittags drängeln sich die Passagiere oft in überfüllten Fahrzeugen. Wenn man dann noch den Preis auf null setzte, wären die Busse und Bahnen heillos überfüllt. So geht das nicht.

Also erst das Angebot verbessern, Geld investieren, Fahrer*innen einstellen, neue Linien bauen, und dann die Preise senken?

Genau. Allerdings fehlen den allermeisten Kommunen die Mittel, um diese Angebots-offensive zu finanzieren. Damit sie in Gang kommt, müsste die Bundesregierung die Gemeinden massiv unterstützen.

Im Zusammenhang mit dem Nulltarif ist davon keine Rede.

Daran sieht man, dass die Nulltarif-Idee der Bundesregierung ein aktionistischer Schnellschuss und wenig durchdacht ist. Damit es funktioniert, brauchen die Kommunen Geld aus dem Bundeshaushalt.

Nahverkehr ist eine ureigene Aufgabe der Städte. Warum soll jetzt die Bundesregierung zuständig sein?

In 70 bundesdeutschen Ballungsräumen werden die Grenzwerte der Luftbelastung mit Stickoxiden überschritten. Daran sind nicht die Stadtverwaltungen schuld, sondern in erster Linie die Autohersteller. Außerdem verhindert die Bundesregierung, dass die Städte zum Beispiel die Blaue Plakette einführen, mit der sie Fahrbeschränkungen nur für die wirklich dreckigen Diesel verhängen könnten.

Heute erwirtschaften die Nahverkehrsunternehmen etwa die Hälfte ihrer Kosten durch den Verkauf der Fahrscheine. Der Nulltarif risse eine gigantische Finanzlücke in ihre Haushalte.

Wir schlagen deshalb vor, die Preise zu halbieren und gleichzeitig das Angebot zu verdoppeln. Der Fehlbetrag wäre dann vermutlich geringer. Aber auch dafür bräuchte eine zusätzliche Finanzierung, die die Gemeinden nicht alleine stemmen können.

Wie sollte die Bundesregierung die Lücke konkret schließen?

Bisher wird die dreckige Diesel-Technologie subventioniert, indem die Energiesteuer niedriger ist als die auf Benzin. Die Angleichung brächte Mehreinnahmen in Höhe von 8 Milliarden Euro pro Jahr. Damit ließen sich die Ticketpreise im ÖPNV in ganz Deutschland halbieren.

Nicht die Bundesregierung würde das finanzieren. Es geht zulasten der Autofahrer*innen, die Diesel fahren.

Wegen des massiven Schadstoffproblems muss man Dieseltreibstoff teurer machen und ihn damit zurückdrängen. Diesel ist dann so teuer wie Benzin. Allerdings plädieren wir auch dafür, die Autoindustrie an den Kosten zu beteiligen. Wenn der ÖPNV wegen schlechter Luft ausgebaut werden soll, müssen die Verursacher für die Kosten herangezogen werden: die Autobauer.

Interview Hannes Koch



Foto: Katja Tübner

Philipp Kosok 30, ist seit 2016 Referent für öffentlichen Nahverkehr beim ökologisch orientierten Verkehrsclub Deutschland (VCD).



Die Zukunft der Mobilität: Rad und Bahn? Foto: Karsten Thielker