

Die Wien-Idee: Dieselweg, Nahverkehr her

Bus und Tram umsonst in Deutschland? Ein Blick gen Österreich zeigt: Das reicht nicht. So sieht das auch Heinrich Strößenreuther, der per Petition die Politik vor sich her treiben will

Von Ingo Arzt

Heinrich Strößenreuther hat eine Petition aufgesetzt. Das allein wäre keine Nachricht, es gibt Hunderte davon. Aber: Wenn Strößenreuther eine aufsetzt, kann das für die Politik ganz schön lästig werden.

Der Berliner Verkehrsexperte fordert, die Steuervergünstigungen für die über 12 Millionen Dieselfahrzeuge in Deutschland abzuschaffen und die 8 Milliarden Euro, die das spart, in Busse und Bahnen in Deutschland zu investieren. Genau genommen soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für alle dann nur noch einen Euro am Tag kosten. Simple Botschaft: Diesel doof, Bus gut.

In Berlin war Strößenreuther der Kopf des Volksentscheids Fahrrad – und hat so viel Druck auf die Politik ausgeübt, dass die Stadt ihre Fahrradwege jetzt endlich stark ausbauen will. Nun will er „die Bewegung aufnehmen, die der Bund mit seinem Vorschlag ausgelöst hat“.

Ausgelöst hatten die „Bewegung“ ausgerechnet Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) und Finanzminister Peter Altmaier (CDU).

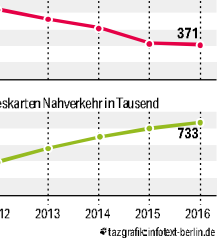
Seit Jahrzehnten reißt Deutschland in vielen Städten die laut EU zulässigen Stickoxidgrenzwerte – deshalb droht der Bundesregierung nun eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. Nun schreiben die Minister der EU-Kommission, man solle den Nahverkehr gratis anbieten, um die dieselverseuchte Luft endlich sauberer zu bekommen. Zunächst soll es einen Versuch in fünf Modellstädten geben.

Doch so richtig will die Idee nicht zünden. Der Deutsche



Städte- und Gemeindebund sprach von einem „frommen Wunsch“, selbst der ökologisch gesinnte Verkehrsclub Deutschland sagt, kostenloser Nahverkehr sei „nicht realistisch“, Busse

weiterentwickeln, die woanders längst funktioniert.“ Die Rede ist vom Wiener Modell – 1 Euro am Tag für den Nahverkehr. Die österreichische Hauptstadt senkte 2012 den Preis einer Jahreskarte für den ÖPNV von 449 Euro auf 365 Euro. Eigentlich hätte das ein Loch in die Kasse der Bahn reißen müssen.



und Bahnen wären sowieso längst heillos überfüllt.

Ähnlich sieht das auch Strößenreuther. Er will aber verhindern, dass die Diskussion verpufft. „Deshalb will ich eine Idee

allerdings ist Wien auch eine der am schnellsten wachsenden Metropolen Europas. Heute gibt es pro Einwohner weniger Pkws als im Jahr 2012.

Der Verkehrsbetrieb „Wiener Linien“ warnt aber davor, die Attraktivität des ÖPNV nur am Preis zu messen. „Wenn Sie 10 Minuten auf eine U-Bahn warten müssen und die dann übertoll und verreckt ist, dann bringt es auch nichts, wenn man umsonst fährt“, sagt ein Sprecher der taz. Wien baut deshalb seinen Nahverkehr seit Jahrzehnten konsequent aus. „Bei uns schaut niemand auf den Fahrplan, die U-Bahnen kommen in den Stoßzeiten alle drei Minuten“, so der Sprecher.

Noch radikaler waren vor einigen Jahren Pläne von Grünen, Linken und Piraten zur Einführung eines „Bürgertickets“ in Berlin. Der Plan: Eine Art Nahverkehrsabgabe ähnlich den Rundfunkgebühren für alle Berliner in Höhe von 15 Euro; Pendler sollten insgesamt 55 Euro zahlen – statt 80 Euro für ein Monats ticket wie jetzt. Auch dieser Ansatz sollte Kunden vom Auto in Richtung Bus und Bahn weglenken – und die Stadtluft reiner machen.

nahverkehr gratis

Umsonst fahren, Berlin zahlt

Vorgesehene Modellstädte freuen sich – und fordern Geld vom Bund

In den fünf Städten, in denen laut Bundesregierung ein kostenloser öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) getestet werden könnte, hat die Auswahl Zustimmung gefunden. Zugleich weisen sie auf Herausforderungen hin.

Für die Stadt **Essen** im Ruhrgebiet betont Oberbürgermeister Thomas Kufen (CDU): „Die Idee des kostenlosen ÖPNV ist sehr verlockend, muss aber gründlich auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit überprüft werden.“ Essen wolle sich eng mit **Bonn** abstimmen, das ebenfalls als Modellstadt ausgewählt wurde. Dort verweist Oberbürgermeister Ashok Sridharan (CDU) darauf, dass die Infrastruktur dafür stimmen müsse.

Ähnlich wird das im Südwesten gesehen. „**Reutlingen** ist gerne Testgebiet“, sagte Oberbürgermeisterin Barbara Bosch (parteilos). Allerdings müsse die Bundesregierung die Finanzierung übernehmen. In **Herrenberg** freut man sich. Aber: „Wer bestellt, bezahlt“, sagte Oberbürgermeister Thomas Spriffler (parteilos). In **Mannheim** sieht Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) den Umsonstverkehr als eine Möglichkeit, Fahrverbote in den Städten zu vermeiden. Schneller wirksam seien aber Verbesserungen im Nahverkehrsangebot. „Wer über kostenlosen ÖPNV spricht, muss jedoch wissen, um welche Dimensionen es hierbei geht.“

Gern dabei wäre **Tübingen**. „Wir haben ein fertiges Konzept für kostenlosen Nahverkehr“, betont Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne). Dies sei einmalig in Deutschland. Laut Konzept müssten die ÖPNV-Kapazitäten um ein Drittel erhöht werden. „Das ist kurzfristig möglich, weil Tübingen nur Busse im Nahverkehr einsetzt.“ Mindestens jede halbe Stunde solle überall ein Bus kommen, auf den Hauptlinien alle zehn Minuten. Palmer: „Der kostenlose Nahverkehr ist die billigste Möglichkeit, Autofahrten in unseren Städten zu vermeiden.“

Richard Rother

Mannheim: eine der fünf Modellstädte für den Gratis-ÖPNV
Foto: Andreas Teichmann/laif

taz abo

Print-à-porter

Die neue taz. Getragen von Vielen.

Die taz ist einzigartig in der deutschen Presselandschaft, konzernunabhängig und getragen von der taz Genossenschaft. Der taz Solidarpakt ermöglicht es vielen, die taz zu abonnieren.

Wer wenig hat, zahlt unseren ermäßigten Preis von 29,90 €/Monat, wer es sich leisten kann, zahlt mehr und bekommt eine Prämie: Standardpreis 47,90 €/Monat oder Politischer Preis 59,90 €/Monat.



Aboprämie*: Reisen mit Panter – für mehrtägige Ausflüge, Sport oder Sauna bestens geeignet: die taz Sport- und Reisetasche. Mit separater Netztasche, Nebenfächern und Schultertrageriemen. Knallrot und schwarz mit aufgesticktem taz-Panter

* Eine Prämie erhalten Sie bei Bestellung eines unbefristeten Abos zum Standard- oder Politischen Preis mit einer Mindestlaufzeit von einem Jahr, zzgl. Porto bei Versand ins Ausland.

Weitere Prämien unter taz.de/praemien
T (030) 25 90 25 90 | abomail@taz.de

TAZ/VERLAGS- UND VERTRIEBS-GMBH/RUDI-DU/SCHKE-STR. 23, 10969 BERLIN



Bernhard Pötter
Wir retten die Welt

Nullnummer mit Nulltarif

Am Ersten jeden Monats immer die gleiche hektische Suche. Es ist halb acht morgens, alle sind ohnehin zu spät und schlafen noch halb, aber für den Schulweg suchen die Kinder nach der neuen Monatsmarke. „Wo war noch der Ordner mit den Fahrkarten ...?“, Hektik, Panik, Aufregung, dann losrennen, um den letzten Bus noch zu bekommen. Von allem will uns nun eine mögliche neue Regierung erlösen, damit wir in diesem Land gut und gerne leben. Sie will Busse und Bahnen einfach kostenlos machen. So steht es zumindest in einem Satz in einem Brief, den Deutschland nach Brüssel geschickt hat.

Selten so gelacht. Als das Schreiben bekannt wurde, war Karneval gerade vorbei. Aber im Kanzleramt, dem Verkehrs- und Umweltministerium, die den Brief geschickt haben, muss

es Lachkrämpfe mit Schenkelklopfen gegeben haben. Denn selten ist es einer Bundesregierung gelungen, ihr Volk so hinter die Fichte und vor den Auspuff zu führen. Und wir alle, alle, alle haben ausführlich über den Vorschlag debattiert: den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland kostenlos zu machen, um den Autoverkehr zu drosseln und die Luft zu verbessern.

Nur: Die Regierung hat diesen Vorschlag gar nicht gemacht. Sie hat gegenüber der EU-Kommission bloß angekündigt, sie wolle in fünf Städten zusammen mit Ländern und Kommunen, „in Betracht ziehen“, den öffentlichen Personennahverkehr kostenlos zu betreiben. Und los ging das Rauschen im Blätterwald, alle Zeitungen und Sender berichteten, Verkehrsexperten und Verbände lobten und kritisierten, jeder meldete sich zu Wort. Kaum einer erwähnte, dass diese Idee von drei Ministern kommt, die nur die Geschäfte führen und bald nicht mehr im Amt sind. Von einer Regierung, die gerade keinen Mucks zu dem Thema in ihren Koalitionsvertrag geschrieben hat. Die keinen Anlass sieht, die 24 Milliarden Euro für Tickets und neue Busse und Bahnen aufzubringen, die flächendeckender Nulltarif kosten würde. Die keine Anstalten macht, die Stadtplanung so radikal zu verändern, wie es dafür nötig wäre.

Ganz egal. Das Thema wurde diskutiert, als sei es real und nicht nur irgendwas zwi-

schen Zünd- und Nebelkerze. Aus Sicht der Regierung ein genialer Coup: der Öffentlichkeit (nicht: dem öffentlichen Nahverkehr) einen Knochen hinzuwerfen, um den sich alle balgen, während zwei Schritte weiter das Buffet aufgebaut wird. Niemand redet darüber, dass die Verkehrspolitik der letzten Jahre ein Totalschaden ist, dass sie weder für die Digitalisierung noch den Klimaschutz fit ist noch der Autoindustrie eine Zukunftsperspektive bietet. Nein, alle reden davon, dass schwarzfahren unmöglich würde.

Die Bundesregierung lernt: Ein kleiner Satz kann alles ändern. Es lohnt sich, mal eben so eine Idee in die Welt zu blasen, auch wenn null Konzept hinter dem Nulltarif steht. Schon vergessen wir die wahren Probleme und drehen uns so lange im Kreis, bis uns so windelig ist, dass wir das amtliche Schwindeln nicht mehr wahrnehmen. Das wird Schule machen. Die Regierung könnte in einem Brief an die EU-Kommission zum Beispiel einstreuen, sie wolle mal eben so den Nahostkonflikt lösen. Oder die Einführung eines weltweiten Grundeinkommens für alle untersuchen. Oder die Atomwaffen abschaffen. Das Welthandelssystem gerecht gestalten. Den Klimawandel rückgängig machen. Dem Tesla-Chef Elon Musk bei der Besiedlung des Mars helfen. Oder zur Flüchtlingspolitik in guter alter Tradition erklären: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten.“