

Tickets für Bus und Bahn werden vielerorts teurer

Manche Verkehrsbetriebe reagieren mit neuen Tarifmodellen auf den Trend zum Homeoffice

Für das Bus- und Bahnfahren im Nahverkehr müssen viele Menschen in Deutschland im nächsten Jahr mehr zahlen. Je nach Region sind Tarifierhöhungen von bis zu 2,7 Prozent angekündigt. Die Betriebe haben in der Coronakrise Fahrgäste und Einnahmen eingebüßt, gleichzeitig steigen Kosten für Personal und Energie. Allerdings gibt es zahlreiche Regionen, in denen Fahrkarten nicht teurer werden – damit die Fahrgäste schneller wieder zurückkehren. Und es gibt neue Angebote für Arbeitnehmer, die nicht mehr jeden Tag ins Büro müssen.

Der Trend zum Homeoffice macht sich bemerkbar: So wird in und um Stuttgart ein 10er-Tagesticket eingeführt. Wer mal zu Hause und mal im Büro arbeitet, kann die Fahrkarten nach und nach abfahren und braucht keine Monatskarte mehr. Von April an können sich die Kunden dazu zehn verbilligte Tageskarten auf Handy laden. Das ist als Vorstufe zum „Flex-Abo“ gedacht, dessen Einführung länger dauert. Überlegungen dazu gibt es in vielen Unternehmen und Verkehrsverbünden; auch die Deutsche Bahn hat für den Nahverkehr ein 10er-Tagesticket eingeführt.

In diesem Jahr waren die Fahrgastzahlen zeitweise dramatisch eingebrochen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen geht davon aus, dass es durchschnittlich nur 40 Prozent der üblichen Nachfrage gab – ein jähes Ende nach mehr als zwei Jahrzehnten stetigen Wachstums. „Die Coronapandemie hat im ÖPNV tiefe Spuren hinterlassen“, sagt Verbandspräsident Ingo Wortmann.

Bund und Länder haben einen Rettungsschirm von bis zu 5 Milliarden Euro über den Betrieben aufgespannt. Denn Kosten für

Bund und Länder stützen den öffentlichen Nahverkehr mit bis zu 5 Milliarden Euro

Löhne, Kraftstoff und Bahnstrom fallen weiter an – und steigen teils deutlich. Eine Reihe großer Verkehrsverbünde will das auch mit Tarifierhöhungen auffangen. Das spüren etwa Kunden im Raum Stuttgart, wo im April die Preise um 2,7 Prozent stiegen. In und um München wurde es schon Mitte Dezember 2,8 Prozent teurer.

Erhöhungen gibt es auch in Berlin und Brandenburg mit 1,9 Prozent und in Köln, Bonn und Umgebung mit 2,5 Prozent. Fahrten durch ganz NRW bleiben dagegen stabil oder sinken je nach Ticket sogar etwas. Das soll die Fahrgäste in die Züge zurückholen und so die Einnahmen der gebeutelten Unternehmen steigern.

Im Rhein-Main-Gebiet und im Großraum Nürnberg haben die Verantwortlichen die geplante Tarifierhöhung auf den Sommer 2021 verschoben. Fahrgäste sollen so nachträglich von der vorübergehenden Mehrwertsteuersenkung im zweiten Halbjahr 2020 profitieren.

Ähnlich ist es im Raum Bremen und an Rhein und Ruhr, wo die Preise weitgehend gleichbleiben. Die Verantwortlichen wollen damit auch sicherstellen, dass sich die Fahrgastzahlen wieder gut erholen. „Das geht mit attraktiven Angeboten und attraktiven Fahrpreisen“, erklärte der Rhein-Main-Verkehrsverbund. „Wir wissen zu schätzen, dass uns unsere Kundinnen und Kunden in den vergangenen Monaten die Treue gehalten haben“, hieß es vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Im Laufe des Jahres waren viele längere Fahrten im Nahverkehr günstiger geworden. Hintergrund war die Mehrwertsteuersenkung für Fahrten von mehr als 50 Kilometern. Wer mit der Deutschen Bahn oder einem ihrer Konkurrenten im Regionalverkehr unterwegs ist, zahlt aber seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember unter Umständen mehr. Fahrten außerhalb von Verkehrsverbünden sind seither nach Angaben des Tarifverbands der Bundeseigenen und Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen in Deutschland 1,5 Prozent teurer. Das betrifft immerhin jeden fünften Kunden.

In ICE und Intercity der Deutschen Bahn sind Tickets Mitte Dezember ebenfalls etwas teurer geworden. Fahrkarten zum sogenannten Flexpreis verteuern sich im Schnitt um 1,5 Prozent, für Streckenzeitkarten und die BahnCard 100 liegt der Aufschlag im Schnitt bei 1,9 Prozent. Supersparrpreise und Sparpreise bleiben unverändert, ebenso die Preise für die BahnCards 25 und 50. (dpa)

meinung + diskussion 12

Zahl des Tages

30 Prozent

Ein jegliches hat seine Zeit. Die Zeit der Tintenfische ist diese wohl eher nicht, und auch nicht die der Feldhamster. Beide gehören in der Jahresbilanz der Naturschutzorganisation WWF zu den Verlierern, zu denjenigen **30 Prozent aller Tier- und Pflanzenarten**, die auf der Roten Liste stehen und damit als bedroht gelten. Immerhin: Der WWF macht auch Gewinner aus: Spitzmaulnashorn, Wisent, Seegurke, Elch und Kegelrobbe. Die Bestände dieser Arten hätten sich entweder etwas erholt oder würden nun besser geschützt. Es sollten sich jetzt die Seegurken mit den Tintenfischen verbünden und alle Netze zerreißen, und die Feldhamster mit den Nashörnern und Wisenten – und dann gnade uns Gott.

Offensive für die Schiene

Die Grünen legen eine Reformstrategie für die Deutsche Bahn vor. Der Konzern soll übersichtlicher, An- und Verbindungen für Reisende sollen besser werden

Von Anja Krüger

Die Grünen im Bundestag fordern, dass alle deutschen Städte mit mehr als 100.000 EinwohnerInnen mindestens im Stundentakt ins Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn eingebunden werden. Das ist Teil der von der Bundestagsfraktion verabschiedeten Strategie für eine „Bahnoffensive 2021“. Viele Forderungen darin sind zwar nicht neu – haben aber Brisanz, weil die Grünen in einer möglichen Koalition mit der Union wohl das Verkehrsministerium beanspruchen werden.

Eine Bahnreform nach Vorstellungen der Grünen sieht den Ausbau des Schienennetzes, die Reaktivierung von Gleisen, die Elektrifizierung von Strecken und die massive Verlagerung des Güterverkehrs von der

Straße auf die Schiene vor. „Signalstörungen, kaputte Weichen und überlastete Schienennetze sind nur Beispiele für den aktuellen Zustand der Bahninfrastruktur“, sagte der bahnpolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, Matthias Gastel. Die Grünen wollen den verschachtelten Bahnkonzern straffen sowie alle Infrastrukturbetriebe des Unternehmens – das sind Netz, Stationen, Immobilien und Energie – unter einem Dach zusammenfassen. Die Rechtsform der gewinnorientierten Aktiengesellschaft soll aufgegeben werden, zum Beispiel zugunsten einer Anstalt öffentlichen Rechts. Außerdem soll ein Infrastrukturfonds geschaffen werden, der längere Bauarbeiten vom ersten Tag an finanziell absichert und aus der Lkw-Maut, dem Bundes-

haushalt und Trassenpreisen gespeist wird.

Darüber hinaus wollen die Grünen eine Koordinierungsstelle einrichten, die für die Verzahnung von Fern- und Nahverkehr zuständig ist. Sie soll dafür sorgen, dass Züge flächendeckend aufeinander abgestimmt fahren, also den sogenannten Deutschlandtakt gewährleisten.

Das Bündnis „Bahn für alle“ begrüßt den Vorstoß, warnt aber auch. Denn neben den unter einem Dach zusammengefassten Infrastrukturbereichen wollen die Grünen für die Beförderungs- und Transportaufgaben eine Umwandlung der entsprechenden Bereiche in eine GmbH in Bundesbesitz. „Eine derartige Aufspaltung in Netz und Betrieb lehnt ‚Bahn für alle‘ strikt ab“, sagte Carl Waßmuth, einer der Sprecher der Initiative.



Hauen 50 Kommunen in die Tonne: Gelbe Säcke für Verpackungsmüll
Foto: Torsten Krüger/
imageBROKER/
imago

Kommunen sacken Gelbe Säcke ein

50 Städte und Gemeinden stellen ab Januar auf neue Sammelbehälter um. Einige nutzen das, um eine Wertstofftonne einzuführen – und vermissen bundeseinheitliche Regelungen

Von Heike Holdinghausen

Vom Sack zur Tonne – im neuen Jahr werden mehr als 50 Kommunen die Entsorgung von Verpackungsmüll umstellen. Sie verteilen an die Haushalte keine Gelben Säcke mehr, sondern stellen ihnen Gelbe Tonnen vor die Türen.

„Viele Kommunen stellen die Verpackungssammlung von Sack auf Tonne um, da die Gelben Säcke häufig platzen, von Tieren aufgerissen oder verweht werden und dann die Plastikabfälle Straßen und Umwelt verschmutzen“, sagt eine Sprecherin des Verbandes Kommunaler Unternehmen (VKU). Zudem seien die Gelben Säcke nur einmal nutzbar und verbrauchten selbst Ressourcen, „die Tonne ist hingegen ein typisches Mehrwegbehälter“, so die Sprecherin. Einige Kommunen nutzen

den Schritt, um die Abfallsorgung gleich grundlegend zu reformieren und erweitern die Gelbe zu einer Wertstofftonne. Finanziell lohnt sich das zwar laut VKU momentan nicht – die Entsorgung der sogenannten Wertstoffe aus Kunststoff sei deutlich teurer, als sie mit dem Restmüll zu verbrennen. Wegen niedriger Rohölpreise und geschlossener Exportwege war der Absatz für Sekundärrohstoffe im vergangenen Jahr eingebrochen. Granulate aus Recyclingmaterial fanden kaum noch Abnehmer.

Anfang des Jahrzehnts war die „Wertstofftonne“ ein umkämpftes Terrain. Kommunale und private Entsorger stritten um den Zugriff auf die Wertstoffe. Inzwischen hat das Thema aber deutlich an Brisanz verloren, die Branche fordert, mit Inputquoten für Recyclingmaterial in

Kunststoffprodukte und Vorgaben an die öffentliche Beschaffung überhaupt einen Markt für Sekundärkunststoffe zu schaffen. Städte wie Augsburg oder Münster setzen trotzdem darauf, mehr Kunststoffe getrennt zu erfassen. Deshalb bekommen

„Wir beenden jetzt einen Unsinn der Gelben Tonne“

Patrick Hasenkamp, Abfallwirtschaftsbetriebe Münster

die Münsteraner ab Januar nach einer einjährigen Übergangszeit keine Gelben Säcke mehr, sondern nur noch Gelbe Tonnen. In diesen sollen sie nicht nur wie bisher Verpackungen aus Kunststoff oder Metall entsorgen, sondern auch „stoffgleiche Nicht-

verpackungen“, also Dinge aus Kunststoff und Metall. „Wir beenden jetzt einen Unsinn der Gelben Tonne, den die Bürger sowieso nie verstanden haben“, sagt Patrick Hasenkamp, Leiter der Abfallwirtschaftsbetriebe (AWM) Münster und Vizepräsident des Verbandes kommunaler Unternehmen (VKU). Die Bürger:innen wollten, da ist sich Hasenkamp sicher, dass Kunststoffabfall aus ihrem Haushalt so hochwertig wie möglich recycelt werde – egal, ob es sich um eine Verpackung handelt oder nicht. „Die Sammlung nach Lizensierungen ist nicht mehr zeitgemäß“, sagt Hasenkamp, „wir sollten nach Stoffen sammeln.“

Rein rechtlich müssen die Abfallbetriebe aber auch künftig nach „Verpackungen“ und „Nichtverpackungen“ unterscheiden. Etwa 12.500 Tonnen Kunststoffabfall fallen jährlich in Münster an, davon sind 2.500 Tonnen kommunaler Kunststoffabfall – etwa alte Eimer, Butterdosen oder Spielzeug – und 10.000 Tonnen Verpackungsabfall. Also dürfen die AWM anteilig 2.500 Tonnen der Abfälle einsammeln und sortieren und dann an einen Verwertungsbetrieb weiterverkaufen. Die übrigen 10.000 Tonnen muss der städtische Betrieb einem Dualen System überlassen, das in den meisten Fällen die Verwertung ausschreibt. Für Münster hat derzeit die Ausschreibung Remondis gewonnen. „Ein einfacheres System in kommunaler Verantwortung wäre natürlich besser gewesen“, sagt Hasenkamp, „aber das war in den vergangenen beiden Legislaturperioden nicht durchsetzbar.“ Gerade erst novellierte die Bundesregierung das Verpackungsgesetz und verpasst auch dort wieder einen großen Wurf in Richtung Kreislaufwirtschaft.

Vor einigen Jahren waren bei einem Planspiel des Umweltschutzes, mit dem die Vor- und Nachteile der Wertstofftonne ermittelt worden waren, auch Elektrogeräte als mögliche Fraktion diskutiert worden. In Münster hatte sich das nicht als effektiv erwiesen, weil die Geräte in extra Behälter in der Tonne verpackt werden mussten, um zu verhindern, dass die teils giftigen Inhaltsstoffe der Föhne, Laptops oder Radios den Kunststoffmüll verschmutzen. Getrennt erfasst werden sie – wie gesetzlich vorgeschrieben – trotzdem. Allerdings halten Abfallxperten auch das Elektro- und Elektronikgerätegesetz für renovierungsbedürftig.