

Monheim am Rhein ist eine ungewöhnliche Stadt, seit Daniel Zimmermann sie regiert. Als er 2009 ins Rathaus gewählt wurde, war er 27 und einer der jüngsten Bürgermeister Deutschlands. Zimmermann hat nicht nur die Rheinpromenade und die Innenstadt modernisieren, sondern auch einen künstlichen Geysir bauen lassen und die Gebühren für Kitas sowie Musikschulen gestrichen. Und noch etwas ist speziell an diesem Städtchen zwischen Düsseldorf und Köln: Seit 2020 ist der ÖPNV für alle 43.000 Monheimer:innen kostenlos. „Das mit der Verkehrswende müssen wir ja nun mal irgendwie in den Griff bekommen“, findet der Bürgermeister.

Zimmermann, hochgewachsen und blond, breitet auf einem großen Holztisch in seinem Büro rund ein Dutzend DIN-A4-Blätter aus. Es sind die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Begleitstudie der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen zur Einführung des kostenlosen Busnetzes – Bahnen gibt es in Monheim nicht. Zimmermann ist stolz auf die Ergebnisse: Rund 41 Prozent der Monheimer:innen nutzen den kostenlosen ÖPNV häufiger als vor der Einführung. Innerhalb der Stadt hat sich der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, von 2018 bis 2023 verdoppelt, von 5 auf 10 Prozent. Waren die Monheimer:innen 2018 noch knapp die Hälfte aller Wege innerhalb ihrer Stadt mit dem Auto oder dem Motorrad gefahren, lag dieser Anteil 2023 nur noch bei 34 Prozent.

In Monheim ist damit ein alter Traum von ÖPNV-Fans wahr geworden: Keine Tarifsuche, kein Kleingeldzusammenkramen, einfach einsteigen und losfahren. So können auch die, die knapp bei Kasse sind, mit dem Bus fahren, ohne jede Haltestelle nach Kontrolleur:innen abzuscannen.

Der Verkehrssektor verfehlt die Klimaziele

Und auch angesichts der Klimakrise müssten dringend mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Der Autoverkehr in Deutschland hat in den vergangenen Jahrzehnten zu- und nicht abgenommen. Entsprechend verfehlt der Sektor Verkehr regelmäßig seine Klimaziele. 2023 war er laut Umweltbundesamt für 22 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich.

Aber kann das Modell kostenloser ÖPNV wirklich beides schaffen – Mobilität für alle und Klimaretting?

Die Erkenntnisse aus dem Rheinland deuten an, dass kostenloser ÖPNV tatsächlich zur Verkehrswende beitragen könnte. Ähnliche Modelle gibt es schon im europäischen Ausland, zum Beispiel in den Hauptstädten Tallinn und Belgrad. In Luxemburg, das etwa so viele Einwohner:innen hat wie Düsseldorf, gilt das Angebot sogar landesweit.

Doch in Deutschland ist ein kostenfreier ÖPNV für Kommunen nahezu ein Alleinstellungsmerkmal. Vorreiter war 1997 die Gemeinde Templin in Brandenburg. Nach sechs Jahren konnte die Stadt das Angebot allerdings nicht mehr finanzieren, die Busse waren überfüllt, die Kosten für die Stadt zu hoch.

Auch Monheim hat viel Geld in den ticketfreien Busverkehr und die Infrastruktur investiert. Bevor das Angebot kostenlos wurde, hat die Stadt 17 neue Busse angeschafft und das Netz um über eine halbe Million Fahrkilometer pro Jahr erweitert.

Die meisten Gemeinden haben so einen großen finanziellen Spielraum nicht. Monheim ist ein Sonderfall: 2012 hat Bürgermeister Zimmermann die Gewerbesteuer hier drastisch gesenkt. Sie liegt seitdem bei nur 8,75 Prozent, Bundesdurchschnitt sind 15,29 Prozent. In der Folge haben sich viele Unternehmen in der Stadt angesiedelt und die städtische Kasse gefüllt.

Doch seit einigen Jahren sind die Einnahmen über die Gewerbesteuer drastisch gesunken, denn einige der Unternehmen machen laut Stadtverwaltung Verlust. Außerdem hat Monheim viel Geld ausgegeben und steht für einige der Projekte, etwa den künst-

Wissenswertes über Erlangen: Seit einem Jahr fahren auf der City-Linie Elektrobusse kostenlos durchs Zentrum

Steigen's ein!

In einigen deutschen Städten ist der öffentliche Nahverkehr kostenfrei. Ist das nur was fürs Stadtimago oder ein echter Treiber für die Verkehrswende?

Aus Monheim am Rhein und Erlangen Marie Gogoll (Text) und Sebastian Lock (Fotos)

lichen Geysir und den Bau einer Veranstaltungshalle in der Kritik. Mittlerweile ist die Stadt laut Bund der Steuerzahler zur Kommune mit den höchsten Pro-Kopf-Schulden in Nordrhein-Westfalen geworden.

Trotz der schlechten Haushaltslage möchte Daniel Zimmermann das Angebot der kostenfreien Busse fortführen. Seine Vision, sagt der Bürgermeister, sei eine Stadt, in der man gerne lebt. Das Angebot kostet die Kommune jährlich rund 1,5 Millionen Euro für Verwaltung, die Busse und Fahrer:innen. Allerdings wurde zu Jahresbeginn das Angebot zu Randzeiten aus Kostengründen reduziert.

Im Hinblick auf die Verkehrswende sei das der falsche Schritt, meint Marissa Reiserer, Mobilitätsexpertin bei Greenpeace. Damit Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, brauche es mehr Angebote mit einer hohen Taktung und zuverlässige Verbindungen. „Das Angebot des ÖPNV muss für alle bezahlbar sein und sich umfassend verbessern.“

Zudem zeigt ein zweiter Blick auf die Monheimer Erhebung, dass die Wirkung des kostenfreien ÖPNV für eine umfassende Verkehrswende dann doch

nicht allzu stark ist. Zwar nutzen mehr Leute die kostenlosen Busse – doch die meisten Strecken fahren die Monheimer:innen eben weiterhin mit dem Auto. Zumal es den positiven Trend nur beim Nahverkehr innerhalb der Stadtgrenzen gibt. Für die Wege aus Monheim heraus und in die Stadt hinein hat sich fast nichts geändert. 2023 lag der Anteil der Autonutzer:innen bei 72 Prozent, nur einen Prozentpunkt unter dem Wert von 2018.

Wie teuer ein flächendeckender Ausbau des ÖPNV wäre, wie etwa Marissa Reiserer ihn fordert, ist umstritten. Im Jahr 2022 bezuschusste der Bund den Nahverkehr mit etwa 11,5 Milliarden Euro. Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass dieser Betrag bis 2031 auf rund 16 bis 31 Milliarden Euro pro Jahr ansteigen müsste, um flächendeckenden Nahverkehr zu ermöglichen. Zielvorgabe sei dabei ein ÖPNV, der einen ausreichenden Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor leistet.

Die genaue Höhe der Angabe hängt davon ab, welches Ausmaß des Umbaus als notwendig erachtet wird. Anders als die Länder und der Verband Deut-

„

„Sehen Sie, diese Innenstadt ist eigentlich gar nicht für Autos gemacht“

Christian Korda, Verkehrsplaner in Erlangen

scher Verkehrsunternehmen rechnet das Bundesverkehrsministerium mit einer höheren Treibhausgasreduktion im Autoverkehr, sodass der ÖPNV weniger Emissionen innerhalb des Verkehrssektors ausgleichen müsste.

Bei den genannten Summen geht es allerdings nur um einen Teil der ÖPNV-Finanzierung. Denn die wichtigste Finanzquelle sind die Ticketeinnahmen. Deren Anteil lag im Jahr 2022 laut Ministerium bei 18,7 Milliarden Euro. Würde das Geld durch einen kostenlosen Nahverkehr wegfallen, wäre die nötige Finanzierungssumme entsprechend deutlich höher.

Die Einschätzungen des Bundesverkehrsministeriums orientieren sich an den CO₂-Einsparungsvorgaben aus dem Klimaschutzgesetz. Die seien jedoch zu niedrig angesetzt, kritisiert Marissa Reiserer. Greenpeace hat dagegen Verfassungsklagen eingereicht.

Das Klimaschutzgesetz beinhaltet keine konkreten Maßnahmen. Es legt nur fest, wie viele Emissionen eingespart werden sollen. Dabei sollte auch eine bessere Anbindung in Form einer Mobilitätsgarantie das Ziel sein, sagt Reiserer. Laut der Organisation

