

Agora Verkehrswende sind mehr als 29 Millionen Menschen in Deutschland schlecht an öffentliche Verkehrsmittel angebunden, mehr als ein Drittel der Bevölkerung.

Milliarden für den Straßenausbau

Geld für den ÖPNV-Ausbau könnte der Bund generieren, indem er klimaschädliche Subventionen abschafft, schlägt Marissa Reiserer vor. Für diese Förderungen, etwa die Pendlerpauschale und das Dienstwagenprivileg, hat der Staat laut Umweltbundesamt 2018 im Verkehrssektor rund 30,8 Milliarden Euro ausgegeben. Die Summe, die aktuell für den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen bis 2035 eingeplant ist, schätzt Greenpeace darüber hinaus auf rund 153 Milliarden Euro. Kommunen wie Monheim müssen sich finanziell am Nahverkehr beteiligen, selbst wenn er nicht kostenlos ist. Sie stünden daher vor der Entscheidung, entweder die Ticketpreise zu heben oder das Angebot auszudünnen, sagt Reiserer.

Dieses Dilemma kennt auch Verkehrsplaner Christian Korda. Am Erlanger Hauptbahnhof steigt er in einen Bus, auf dem steht: „Ich fahre dich gratis!“ Der Bus ist Teil eines Pilotprojekts, das Korda leitet: Kostenloser ÖPNV in der Innenstadt der fränkischen 117.000-Einwohner-Stadt. Seit einem Jahr läuft das Projekt als Teil eines Mobilitätsplans mit dem Ziel, den Autoverkehr im Stadtzentrum zu reduzieren. Entlang der City-Linie fährt Korda jetzt durch die sonnige Erlanger Altstadt mit ihren engen Straßenzügen und barocken Gebäuden. Korda deutet durch das Fenster darauf und sagt: „Sehen Sie, diese Innenstadt ist eigentlich gar nicht für Autos gemacht.“

Damit dort stattdessen mehr Menschen mit dem Bus fahren, hat die Stadt zusätzlich zum ticketfreien Fahren die besagte City-Linie eingeführt, auf der seit Ende 2023 sieben neue Elektrobusse fahren. Seitdem kommt etwa alle acht Minuten ein Bus, der das Zentrum durchquert. Das Pilotprojekt kostet Erlangen rund 300.000 Euro im Jahr. Lohnt sich das?

Isabell Kellhuber steht vor der historischen Hugenottenkirche im Stadtzentrum. Der Platz ist belebt, etwa fünfzehn Leute warten mit ihr an einem der Steige vor der Kirche auf den nächsten Bus. Ihr Fahrrad hat die Studentin in der Nähe der Haltestelle abgestellt. „Bei mir zu Hause fährt zwar auch ein Bus ab, aber der Anschluss ist so schlecht, dass ich lieber mit dem Fahrrad hierherfahre“, sagt sie. Kellhuber studiert Geografie an der Universität Erlangen. Sie fährt jeden Tag mit dem Bus zur Uni und muss dafür raus aus der kostenlosen Innenstadt. „Das ist für mich aber eigentlich egal, ich habe eh das Deutschlandticket“, sagt sie.

Bewegt ein kostenloser ÖPNV die Menschen dazu, ihr Auto stehen zu lassen?



Ein paar hundert Meter entfernt, am Hauptbahnhof, wartet auch Stefan Boide auf seinen Bus. Er arbeitet an einer Tankstelle und ist gerade auf dem Weg dorthin. Nachtschichten übernimmt er nie, er käme dann nicht mehr nach Hause. Der letzte Bus fährt um 00.10 Uhr.

„Das mit der Verkehrswende müssen wir ja nun irgendwie mal in den Griff bekommen“

Daniel Zimmermann, Bürgermeister von Monheim am Rhein

Ein flächendeckendes Angebot ist mindestens so wichtig wie kostenloses Fahren, das zeigt sich auch in Erlangen. Verkehrsplaner Korda würde das gerne mit mehr Schnellbussen und einer höheren Taktung ergänzen und die Fahrpläne besser mit den Regionalbussen aus den umliegenden Landkreisen ab-

stimmen. Doch auch seiner Gemeinde fehle das Geld für den nötigen Ausbau.

Christian Korda hat gemeinsam mit Kolleg:innen in den Bussen Umfragen durchgeführt, um das Pilotprojekt auszuwerten. Die Evaluationist noch nicht abgeschlossen, doch es zeichne sich ab, dass viele Erlanger:innen das Deutschlandticket nutzen, sagt Korda. Als das Pilotprojekt konzipiert wurde, gab es das noch nicht. „Und selbst Mitte letzten Jahres war ja noch nicht klar, ob es dieses Jahr erneut ein Deutschlandticket gibt.“ Diese Unsicherheit erschwere es, innerhalb der Kommune verkehrspolitisch nachhaltige Maßnahmen zu gestalten.

Korda hat den Bus an der Haltestelle Zollhaus verlassen. In seinem Büro im dritten Stock des Amts für Stadtplanung und Mobilität deutet er auf ein Papier mit bunten Tortendiagrammen. Die zeigen, welche Verkehrsmittel in Erlangen wie häufig genutzt werden. Und genau wie in Monheim ist auch hier das Auto das wichtigste davon, etwa die Hälfte der Wege innerhalb der Stadt legen die Erlanger:innen damit zurück.

Um die Zahl der Autos in der Stadt zu reduzieren, hat Erlangen außerdem die Parkgebühren erhöht und eine maximale Parkdauer von zwei Stunden eingeführt. Die gilt für alle, außer den Anwohner:innen. „Um die Innenstadt herum gibt es viele Parkplätze und Parkhäuser, die nicht ausgelastet sind“, sagt Korda. Dort sollen Pendler:innen und Tagesbesucher:innen ihr Auto stehen lassen und dann mit dem kostenlosen Bus weiterfahren.

Push-Maßnahmen für mehr Nahverkehr

Solche sogenannten Push-Maßnahmen sollen das Autofahren unattraktiver machen. Sie seien wichtig für die Verkehrswende, sagt Marissa Reiserer von Greenpeace. Das würde Autofahrer:innen dazu motivieren, auf Alternativen umzusteigen. Maßnahmen, die ausschließlich darauf abzielen, den ÖPNV attraktiver zu machen, bergen dagegen das Risiko, dass dann nur Radfahrer:innen und Fußgänger:innen mehr Bus und Bahn fahren, während der Autoverkehr nicht abnimmt. Außerdem könnten die zusätzlichen Einnahmen dazu beitragen, den Umbau des ÖPNV zu finanzieren.

Trotz des Pilotprojekts ist Christian Korda frustriert von dem geringen Handlungsspielraum seiner Kommune. Das Land Bayern deckelt die Höhe der Parkgebühren. Um einen Autostellplatz in der Innenstadt gegen zehn Fahrradbügel zu tauschen, haben

Korda und sein Team „ein halbes Jahr mit den Bürgern vor Ort diskutiert“. Der Status des Autos sei für die meisten Menschen noch immer riesig. Gegen Politik zu machen deshalb unpopulär.

Die Vorgaben des Bundeslandes sind nicht das einzige Hemmnis für Kommunen. Das Finanzierungssystem des ÖPNV in Deutschland ist ein unübersichtliches Geflecht aus Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Auch die ungewisse Zukunft des Deutschlandtickets ist eine Konsequenz daraus.

Für die, die letztlich für den ÖPNV vor Ort verantwortlich sind, macht sich dieses Chaos bei jeder neuen Planung bemerkbar. Nach Erlangen pendeln jeden Tag mehr als 60.000 Menschen aus umliegenden Gemeinden. Trotzdem sind die Fahrpläne der Regionalbusse aus den angrenzenden Landkreisen nicht mit dem Erlanger Busverkehr abgestimmt. Dafür bräuchte es unter anderem ein gemeinsames digitales Betriebssystem, sagt Verkehrsplaner Korda. Wer könnte das bezahlen? Die meisten Kommunen hätten aktuell gerade mal ausreichend Mittel, um das bestehende Angebot aufrechtzuerhalten.

In Baden-Württemberg haben Gemeinden bald womöglich deutlich mehr Spielraum bei der Finanzierung als ihre bayerischen Nachbarn. Ein Gesetzentwurf der grün-schwarzen Landesregierung sieht vor, dass Städte, Gemeinden und Landkreise dort künftig sogenannte Mobilitätspässe einführen können. Bestimmte Gruppen, etwa Kfz-Halter:innen oder Anwohner:innen, würden dann eine verpflichtende Abgabe zahlen, die in die Verbesserung des ÖPNV fließt. Im Gegenzug erhalten sie ein Mobilitätsguthaben, das sie sich etwa auf den Kauf von Nahverkehrstickets anrechnen lassen können. In Frankreich gibt es bereits ähnliche Konzepte.

ÖPNV dürfe ruhig etwas kosten, wichtig seien ein gutes Angebot und ein sozial gerechter Preis, sagt auch Marissa Reiserer von Greenpeace. So traumhaft also die Vorstellung vom kostenlosen öffentlichen Nahverkehr auch klingen mag – eine nachhaltige Lösung ist wohl komplizierter. Dafür braucht es neben besserer Finanzierung auch Kreativität. So wie im brandenburgischen Templin: Da ist das Busfahren zwar nicht mehr kostenlos. Aber es gibt eine Jahreskarte für gerade einmal 44 Euro.



Isabell Kellhuber fährt mit der Erlanger City-Linie – aber bis zur Uni kommt sie nur damit nicht

In diesen Städten gibt es kostenlosen ÖPNV*

