



# PLAN B

KONKRET

**Nulltarif  
im öffentlichen  
Nahverkehr.**

Eine Offensive für  
sozialökologische Mobilität  
und Lebensqualität

Das rote Projekt für einen  
**sozial-ökologischen** Umbau.  
Die Debatte geht weiter.

**DIE LINKE.**  
I M B U N D E S T A G

# Inhalt

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Die Realität: Ineffizienter Verkehr auf Kosten der Lebensqualität .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Die Vision: Lebensqualität kehrt in die Stadt zurück .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Die Puzzleteile .....</b>	<b>12</b>
4.1 Rückblick .....	12
4.2 Nulltarif-Beispiele – wie erfolgreich für den ÖPNV?.....	13
4.3 Kritik am Nulltarif: Am Preis allein hängt der Erfolg nicht!.....	18
4.4 Mit Ausbau und dichtem Taktverkehren zum Erfolg: Die Regiobahn Kaarst – Mettmann .....	24
4.5 Gegen den Trend: günstige Jahreskarte in Wien .....	25
4.6 Nicht nur für ländliche Räume: Der KombiBUS .....	26
4.7 Autoarme Stadtteile .....	27
4.8 Räume für mehr Bewegung: »shared space« und Begegnungszonen .....	28
<b>5. Der Weg von der Krise zur Vision .....</b>	<b>31</b>
5.1 Die Krise des öffentlichen Nahverkehrs .....	31
5.2 Das Ziel ins Auge fassen .....	35
5.3 Nur mit »push and pull« zur Verkehrswende! .....	36
5.4 Bürgerbeteiligung, Mitbestimmung und Gute Arbeit .....	38
5.5 Die Finanzierung .....	40
5.6 Exemplarisch in drei Phasen zum Nulltarif.....	46
<b>6. Fazit: Nulltarif als Impulsgeber für eine Trendumkehr .....</b>	<b>51</b>
Anhang.....	55

# **DIE LINKE.**

**I M B U N D E S T A G**

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128  
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de  
V.i.S.d.P.: Sahra Wagenknecht, Dietmar Bartsch

**Text:**

Dominik Fette, Karl-Heinz Ludewig mit Zuarbeit von Judith Dellheim und Bastian Kettner;  
Korrekturen und redaktionelle Überarbeitung: Gerrit Schrammen, Winfried Wolf und Hans Thie

**Projektgruppe:**

Herbert Behrens, MdB; Heidrun Bluhm, MdB; Eva Bulling-Schröter, MdB; Sabine Leidig, MdB;  
Ralph Lenkert, MdB; Cornelia Möhring, MdB; Niema Movassat, MdB; Kirsten Tackmann, MdB;  
Hubertus Zdebel, MdB

Bernd Brouns, Dominik Fette, Andreas Grünewald, Joachim Kadler, Thomas Pätzold, Christian  
Rehmer, Linda Rehmer, Gerrit Schrammen, Hans Thie, Cornelia Uschtrin, Patrick Wahl, Uwe Witt

**Projektkoordination:**

Sabine Leidig, MdB  
Telefon: 030/227-73769, Fax: 030/227-76769  
E-Mail: sabine.leidig@bundestag.de

Layout: Fraktionsservice  
Redaktionsschluss: 9. April 2015

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!**

**Mehr Informationen unter [www.plan-b-mitmachen.de](http://www.plan-b-mitmachen.de) und  
[www.nachhaltig-links.de](http://www.nachhaltig-links.de)**

# I. Einleitung

PLAN B ist das rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE hat mit dem PLAN B eine dringend notwendige Debatte begonnen. Wir wollen über die Tagespolitik hinaus schauen und diskutieren, wohin sich eine Gesellschaft entwickeln muss, wenn sie nicht nur gerecht und emanzipatorisch, sondern auch ökologisch verträglich sein soll. Einen solchen Kompass braucht das politische Tagesgeschäft. Gerade wenn es um Umweltfragen geht, muss sich DIE LINKE um Leitplanken bemühen. Denn bei selbstkritischer Betrachtung wird klar, ihr standen in der Vergangenheit soziale Gerechtigkeit und Arbeitsplätze oft näher als die Sorge um die ökologischen Folgen des Wirtschaftens.

In einer ersten Phase des PLAN B haben wir für die Bereiche Energie, Verkehr, Agrar und Industrie langfristige Szenarien entworfen. Im Anschluss daran soll es nun um die Weichen gehen, die mit Blick auf die kommenden Jahre gestellt werden müssen. Wir wollen uns näher anschauen, was aktuell und mittelfristig auf der Agenda eines sozialökologischen Umbaus stehen muss. Dabei geht es nicht um Vollständigkeit. Es geht darum, exemplarisch festzuhalten, was an wirklich Neuem, an Umbrüchen und möglichen Konflikten vor der Tür steht.

Die vorliegende Broschüre befasst sich mit zentralen Fragen der Verkehrspolitik. Wie ist in den nächsten zehn Jahren Mobilität als Daseinsvorsorge für alle zu ermöglichen und gleichzeitig mehr Lebensqualität für alle zu erreichen? Wie können wir die Weichen neu stellen, weg vom motorisierten Individualverkehr mit seinen vielen negativen Folgen für Mensch und Umwelt und in Richtung Fuß- und Radverkehr sowie zum öffentlichen Nahverkehr?

**Eine wichtige Antwort ist aus unserer Sicht der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr.**

Unter dem Begriff Nulltarif verstehen wir ein Konzept, bei dem alle Menschen, ob Einwohner der Kommune oder Gäste, den öffentlichen Personennahverkehr

(ÖPNV) voraussetzungslos nutzen können – ohne Fahrschein oder andere Formen der zu erwerbenden oder zu beantragenden Zugangsberechtigung. Auch wenn der Begriff oft anders verstanden wird: Wir verbinden damit ausdrücklich keine bestimmte Finanzierungsform, ob rein über Steuern oder auch mit Beiträgen. »Nulltarif« bringt vor allem zum Ausdruck, dass zur Nutzung des ÖPNV keine Tariftabellen mehr zu beachten sind. Es gilt einfach nur »Bitte einsteigen!«

Es gibt verschiedene andere Begriffe, die oft verwendet werden, aber aus verschiedenen Gründen problematisch sind, weil sie das Konzept einengen oder missverständlich sind:

- »Kostenloser ÖPNV« ist insofern falsch, als der ÖPNV einiges kostet – und mit Ausbau sogar noch einiges mehr. Wer diese Kosten trägt, sollte transparent sein.
- Die Begriffe fahrscheinloser/fahrscheinfreier beziehungsweise ticketloser/ticketfreier ÖPNV sind missverständlich, da auch Abrechnungssysteme über Chipkarte oder Handy fahrscheinlos wären.
- »Bürgerticket« oder »Beitrags-/Umlagefinanzierter ÖPNV« benennen Finanzierungsformen und bedeuten damit eine Vorfestlegung.
- »Entgeltfreier/unentgeltlicher ÖPNV« klingt erstens recht bürokratisch und suggeriert zudem, dass kein Beitrag gezahlt werden muss – bedeutet also auch eine Einengung der Finanzierungsform.
- »ÖPNV-Flatrate« klingt zwar modern, allerdings ist dies analog zur Telefon-Flatrate nichts anderes als ein (freiwilliges) Jahres-Abo, und wer zahlt ist damit auch gesagt: nur die tatsächlichen Nutzer.

## 2. Die Realität: Ineffizienter Verkehr auf Kosten der Lebensqualität

Clara kann nachts nicht gut schlafen. Die vielen Autos, die bis spät in der Nacht vor ihrem Fenster vorbeifahren, sind einfach zu laut. Hier, an der autobahnähnlichen Ausfallstraße, sind die Mieten günstig, aber der Preis ist hoch: Lärm- und Schadstoffbelastung ruinieren ihre Gesundheit. Aber auch ihre Chefin, die sich eine Wohnung in bester Innenstadtlage leisten kann, klagt über den Autolärm. Es wäre so schön auf ihrem Balkon, wenn man sich dort doch wenigstens in normaler Lautstärke unterhalten könnte.

Obwohl Clara ständig den Autoverkehr ertragen muss, kann sie sich selbst kein Auto leisten. Auch wenn sie sich einen gebrauchten Kleinwagen kaufen würde, käme sie mit Steuern, Versicherung, TÜV und anfallenden Reparaturen auf mindestens 200 Euro im Monat. Das ist es ihr nicht wert, obwohl sie auf ihrem langen Weg zur nächsten Haltestelle schon manchmal von einem eigenen Auto träumt. Wenn sie dann aber mit der Straßenbahn am Stau vorbeifährt, ist der Traum schnell verfliegen. Ihr Kollege, der täglich mit dem Auto zur Arbeit fährt, kommt meistens total genervt dort an: Stau, Drängelei auf den Straßen, Anspannung und dann noch die ewige Parkplatzsuche.

Jetzt soll die Straße in die Stadt ausgebaut werden, was viele Millionen kostet. Gleichzeitig wird bald die Bahn noch seltener fahren und die x-te Fahrpreiserhöhung ist auch schon angekündigt. Na klar: Die Straßen sind verstopft – also breitere Straßen. Bus und Bahn aber, die schon so selten fahren, dass man seinen ganzen Tag am Fahrplan orientieren muss, und die dann auch noch irrsinnig teuer sind – die nutzt fast keiner mehr. Der öffentliche Verkehr ist unwirtschaftlich und gilt als reiner Kostenfaktor für die Stadt. In der Innenstadt geht es noch. Aber als Claras Chefin neulich mal einen Bus nehmen wollte, stand sie erst mal mit vielen Fragezeichen im Gesicht vor dem Ticketautomaten und dem Fahrplan. Welcher Tarif gilt jetzt? Wo muss ich umsteigen? Und dann nahm der Automat keine Scheine an.



*Stadtautobahnen bieten kein gutes Wohnumfeld*

Aber wird so nicht alles noch viel schlimmer? Gibt es denn keine Möglichkeit, Ruhe, frische Luft und Platz zum Spielen, Spaziergehen und Erholen in die Stadt zurück zu holen? Können wir nicht auf den Großteil der Autos verzichten und die Mobilität anders organisieren? Und zwar so, dass wirklich alle mobil sind – also auch die, die sich kein Auto leisten wollen oder gar nicht Auto fahren können, Kinder und Jugendliche, Alte, deren Sehkraft und Reaktionsfähigkeit unzureichend ist.

Es geht nicht um Verzicht, sondern um lebenswerte Städte, in denen wir nicht immobil, sondern anders mobil sind. Stellen wir das Leben der Menschen in den Mittelpunkt und überlegen von diesem Ausgangspunkt aus, wie wir Mobilität so organisieren können, dass sie mehr Lebensqualität für alle bietet und die Schäden für Mensch und Natur auf ein Minimum reduziert. Diese Vision ist nichts Utopisches, denn einzelne Puzzleteile wurden bereits an vielen Orten der Welt verwirklicht. Es hängt am Willen der Politik und dem Engagement der Menschen vor Ort, ob wir die Puzzleteile zusammensetzen und diese Vision in immer mehr Kommunen Realität werden lassen.

Eine Verkehrswende ist machbar. Und sie ist dringend nötig. Denn die durch den heutigen Verkehr erzeugten Probleme, die negativen Folgen für Gesund-

heit, Umwelt, Klima und Lebensqualität, sind enorm. Sofern diese Kosten nicht direkt oder indirekt über Steuern von den verursachenden Personen getragen werden, spricht man von externen Kosten. Dazu gehören:

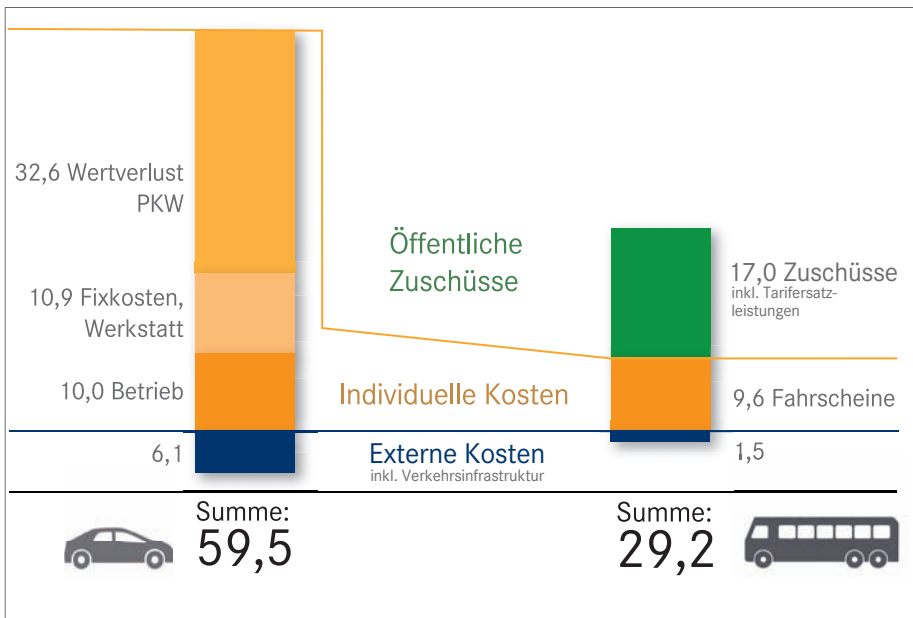
- Flächenverbrauch: Mit 18.100 Quadratkilometern verbraucht der Verkehr etwa ein Zwanzigstel der Fläche Deutschlands, Tendenz steigend.
- Schädigung der Gesellschaft durch Lärm, Unfälle und Abgase, die zum Beispiel als Stress, Schlafstörung, Allergie oder höheres Herzinfarkttrisiko auftreten, also als Krankheiten und früheres Sterben von vielen Menschen, aber auch als Gebäudeschäden, Wertverlust von Häusern und Umsatzeinbußen lokaler Läden und Gastronomen.
- Umweltzerstörung durch Abgase, Flächenverbrauch/ Versiegelung, Zerschneidung von Lebensräumen und Kontamination durch Mineralöle. Hinzu kommen die ungleich höheren Umweltschäden, die in anderen Teilen der Welt bei der Erdölgewinnung und beim Öltransport entstehen.
- Klimawandel durch den Ausstoß von Treibhausgasen. Der Verkehr trägt inzwischen weltweit zu rund einem Fünftel zur Klimaerwärmung bei. In den OECD-Staaten liegt der Anteil bereits bei einem Viertel, Tendenz steigend.
- Internationale Konflikte bis hin zu Kriegen um Rohstoffe und Öl.
- Der viel zu hohe Verbrauch begrenzter Ressourcen in den Ländern des Nordens. Die Ungleichverteilung von Verursachern und Leittragenden verschärft die globale Ungerechtigkeit.
- Auch innerhalb unserer Gesellschaft führt das auf das Auto fixierte Verkehrssystem zu sozialem Ausschluss gesellschaftlicher Gruppen von Mobilität (Ältere, Minderjährige, Menschen mit Behinderungen, Ärmere).

<b>Verkehrsunfälle innerhalb von Ortschaften in Deutschland, 2013</b>	
Unfälle insgesamt	1.746.474
Unfälle mit Personenschaden	199.650
Verunglückte	242.498
Schwerverletzte	33.843
Getötete	977



Der öffentliche Verkehr (ÖV) hat gegenüber dem Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr, MIV) den entscheidenden Vorteil, dass er bezogen auf die zurückgelegte Strecke jedes Fahrgastes sehr viel weniger Energie und Fläche verbraucht sowie deutlich geringere Schäden verursacht. Dies spiegelt sich im Vergleich der externen Kosten wieder (siehe Grafik).

Bund, Länder und Kommunen geben jedoch immer noch weit mehr Geld für den Pkw-Verkehr als für den öffentlichen Verkehr aus. Allein deutsche Städte haben ungedeckte, also steuerfinanzierte Kosten für den Pkw-Verkehr von 100 bis 250 Euro pro Jahr und Person.



*Kosten des innerstädtischen Pkw-Verkehrs und des ÖPNV in Cent pro Personenkilometer  
Erläuterungen zur Datengrundlage unter <http://gleft.de/Oe>*



*Statt parkender und fahrender Autos: Grünflächen und ruhige Straßencafés*

### 3. Die Vision: Lebensqualität kehrt in die Stadt zurück

Sommer im Jahre 2025: Clara steht auf ihrem Balkon und betrachtet die vielen jungen Bäume. Sie stehen dort, wo früher ständig Stau war. Vor fünf Jahren wurden sie gepflanzt. Neben den Bäumen ein breiter Radweg, auf dem Clara zügig, sicher und ohne große Abgasbelastung ins Zentrum und zu ihrer Arbeit kommt. Der Autoverkehr hat sich drastisch verringert, rollt mit Tempo 30 vorbei und kommt jetzt mit zwei statt vier Fahrspuren aus. Die Luft ist frisch und morgens wird Clara manchmal sogar von Vogelgezwitscher geweckt – denn die Fenster kann sie jetzt problemlos offen lassen.

Viele Läden und Cafés entstanden in ihrem Wohnumfeld, so dass sie nun vieles zu Fuß erreichen kann. Ihr Stadtteil ist ruhiger, aber auch belebter geworden. »Menschen statt Blech«, geht es Clara durch den Kopf. Toll ist auch die neue Mobilitätsstation in ihrem Häuserblock. Hier kann sie sich Fahrräder und Lastenräder, einige davon mit Elektroantrieb, oder auch mal ein Auto leihen.

Auch Claras Kollegen sind jetzt begeisterte Bus- und Bahnfahrer. In der ganzen Stadt ist die nächste Haltestelle nie mehr als 300 Meter entfernt. Tagsüber kommt alle fünf bis zehn Minuten einer der neuen leisen Niederflur-Hybridbusse oder eine elegante Niederflur-Straßenbahn. Übersichtliche Umsteigestationen und gute Anschlussverbindungen tragen dazu bei, dass man fast nie einen Fahrplan zur Hand nehmen muss. Zudem gibt es keine Tarifabellen und Fahrscheinautomaten mehr. Es gilt: »Nulltarif – Bitte einsteigen!« Da sehnt sich kaum einer zurück zu Stau und Parkplatzsuche.

Der große Wandel fand seinen Anfang, als sich breiter Protest gegen den weiteren Straßenausbau regte, für den das Geld ohnehin fehlte. Nach Kommunalwahlen fanden sich ganz neue Leute in den Ämtern wieder, die frischen Wind mitbrachten und das Gemeinwohl ins Zentrum rückten. Es wurden nun vielfältige Formen der Bürgerbeteiligung etabliert und ganz grundsätzliche Fragen nach der Entwicklung der Stadt gestellt.

Heraus kam ein großes und langfristiges Programm – auch nicht gerade billig, aber mit einer besseren Perspektive für die Menschen, für die Stadt und letztlich auch für die privaten und öffentlichen Haushalte. Viele kleinere Stadtumbaumaßnahmen wurden von lokalen Unternehmen umgesetzt. Die Förderung der »Kleinteiligkeit« aller Strukturen – neue Straßencafés, die Wiederkehr der Tante-Emma-Läden, mehr Spielplätze, kleinere Kindergärten – all das führte dazu, dass immer mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad erledigt wurden. Gleichzeitig entstand im großen Stil ein flächendeckender Öffentlicher Nahverkehr mit deutlich besserer Qualität. Dieser war mit vielen neuen Arbeitsplätzen verbunden, und eine umfassende Bürgerbeteiligung setzte sich durch.

Auch ein beträchtlicher Teil des Zustell- und Lieferverkehrs wandelte sich. Mehr Kooperation der beteiligten Firmen und stärkere Kombination mit dem Personenverkehr – so wurde der gewerbliche Verkehr viel effizienter. Das Beliefern kleiner Läden durch schwere Lkw sowie fünf verschiedene Paketdienste, die alle die Wohnviertel abklappern, können jetzt weitgehend vermieden werden.



*Ineffizient und schädlich: Blechlawine auf Beton in Berkeley, Kalifornien*

Alle Bürgerinnen müssen nun einen Beitrag für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zahlen. Dieser ist aber sozial gestaffelt, und auch die vom ÖPNV profitierenden Unternehmen zahlen mit. Clara, die schon früher mit Bus und Bahn unterwegs war, zahlt jetzt deutlich weniger als früher für ihre Monatskarte. Auch viele ehemalige Autofahrer machen ein deutliches Plus, weil sie auf ihren eigenen Pkw verzichten können und die damit verbundenen Kosten einsparen. Dieses Plus an Kaufkraft kommt der lokalen Wirtschaft zugute. Der Boom der kleinen Cafés, der Restaurants und der Kulturszene hängt damit zusammen.

Aber auch diejenigen, die nicht auf ihr eigenes Auto verzichten können oder wollen, haben sich mit dem Wandel angefreundet. Auch für sie sind weniger Verkehr, Lärm, Abgase und Unfälle ein klares Mehr an Lebensqualität.

## 4. Die Puzzleteile

Auch wenn die geschilderte Vision noch nirgendwo in Gänze realisiert wurde: Das Rad muss nicht neu erfunden werden. Es lohnt sich auf die Suche zu gehen nach Orten, die beispielhafte Projekte bereits verwirklicht haben. Aus positiven, aber auch aus negativen Erfahrungen lässt sich viel lernen. Aus einzelnen Elementen kann ein Gesamtprojekt werden. Im Folgenden beschreiben wir exemplarisch einige solche Projekte – die Liste ließe sich erheblich erweitern.

### 4.1 Rückblick

Schauen wir zunächst in die Vergangenheit. So bewegte sich der öffentliche Nahverkehr im Berlin der 20er Jahre auf Weltniveau. Straßenbahnen-, U- und S-Bahnen sowie Busse beförderten im Jahr 1929 über 1,9 Milliarden Fahrgäste. Rund 900 Kilometer Schienen und 340 Kilometer Buslinien zogen sich durch die Stadt mit ihren damals 4,3 Millionen Einwohnern. Allein die Straßenbahn verfügte über ein Netz mit mehr als 500 Kilometern Gesamtlänge, auf dem sie 1929 fast 900 Millionen Fahrgäste zählte.

Heute schafft der ganze Verkehrsverbund Berlin Brandenburg mit 5,87 Millionen Einwohnern unter stark verbesserten technischen Bedingungen nicht einmal 1,4 Milliarden Fahrgäste pro Jahr. Dabei stößt der öffentliche Nahverkehr gerade in den dichtbesiedelten Innenstadtbezirken oft an Kapazitätsgrenzen – vor allem, weil der Pkw-Verkehr die Straßen verstopft.

Nach ersten Weichenstellungen schon in den 30er Jahren begann sich das Bild seit den 50er Jahren weltweit radikal zu ändern. Alles wurde auf das Auto ausgerichtet, Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Verkehr an den Rand gedrängt. Angesichts dieser individuellen Massenmotorisierung mahnten Kritiker schon vor langer Zeit, dass ein »Sättigungsgrad der Motorisierung« nicht überschritten werden dürfe. Heute haben wir in den Städten ein Vielfaches



*Potsdamer Platz in Berlin im Jahre 1932*

von dem Verkehr, der damals als absolute Obergrenze angesehen wurde. Der Trend geht unaufhaltsam weiter: Mehr und breitere Straßen, Stadtautobahnen und ständiges Kürzen beim Öffentlichen Verkehr. Die Lebensqualität bleibt dabei auf der Strecke.

Aber es tut sich was: Nach einer Umfrage des Umweltbundesamtes, die Ende März 2015 vorgestellt wurde, fordern 82 Prozent, die Verkehrsplanung stärker an den Bedürfnissen von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern auszurichten.

## **4.2 Nulltarif-Beispiele – wie erfolgreich für den ÖPNV?**

### **Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr in Templin**

Der Kurort Templin in Brandenburg mit seinen 16.000 Einwohnern hatte einen öffentlichen Busverkehr, der nur wenig genutzt wurde. Mitte der 90er Jahre wurden in der Uckermark alle Stadtverkehre untersucht, und man wollte in Templin ein Stadtbus-System einrichten, das Einwohnern eine echte und attraktive Alternative bot, die Innenstadt zu erreichen. Ziel war die Verdoppelung der Fahrgastzahlen.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit Semestertickets in Universitätsstädten beschloss die Stadtverordnetenversammlung nach kontroverser Diskussion dann folgendes: In Templin wird ab 1998 probeweise für zwei Jahre ein fahrscheinfreies Stadtbussystem eingerichtet. Die Stadt übernimmt für diesen Zeitraum die Kosten für die Fahrscheine. Die Buslinien sind nachfragegerecht umzugestalten. Das Projekt ist offensiv zu vermarkten.

Auf der Hauptachse der vier Buslinien wurde ein 30-Minuten-Takt eingeführt, die Nebenachsen in den Takt integriert. Kaum ein Einwohner hatte nach der Reorganisation der Linien einen Abstand zur Haltestelle von mehr als 200 Metern, und der Erschließungsgrad betrug 90 Prozent. Auch am Wochenende und an Feiertagen verkehrten die Stadtbusse. Die Stadt finanzierte die Kosten aus einer Erhöhung der Kurtaxe, aus Parkgebühren sowie aus Sponsorenbeträgen.

Ergebnis: Die Fahrgastzahlen schossen in nie erwartete Höhen – drei Jahre nach Einführung des fahrscheinfreien Stadtbusverkehrs wurde die 15-fache Fahrgastzahl gezählt. Das Image der Stadt veränderte sich positiv, die Übernachtungen nahmen kontinuierlich zu. Auch die Unfallzahlen nahmen deutlich ab – viel menschliches Leid sowie Kosten konnten vermieden werden. Nur die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung durch den Autoverkehr nahmen kaum ab.

Der Nulltarif in Templin wurde nach der Testphase zunächst weiter geführt. Im Jahr 2003 erfolgte jedoch aufgrund von Finanzierungsproblemen im städtischen Haushalt eine Umstellung der Finanzierung. Mit dem Erwerb einer Jahreskurkarte für 29 Euro konnten alle Haushaltsmitglieder den Stadtbus kostenfrei nutzen, 2007 wurde der Preis auf 44 Euro erhöht. Die Fahrgastzahlen fielen daraufhin auf die Hälfte der Werte von 2001, liegen damit aber immer noch beim 8-Fachen der Zahlen vor Einführung des Nulltarifs. Trotz dessen Abschaffung hat der zeitweise Nulltarif den öffentlichen Verkehr attraktiv und populär gemacht – unter der Voraussetzung, dass auch das Angebot attraktiv war und blieb.

## **Hasselt: Nulltarif statt Straßenring**

Weil dem städtischen Haushalt in der belgischen Stadt Hasselt Geld für eine Umfahrungsstraße fehlte, führte sie 1997 den Nulltarif im örtlichen Busverkehr ein. Er wurde stark ausgebaut und ein 15-Minuten-Taktfahrplan eingeführt. Zugleich erfuhr die Öffentlichkeit als Teil einer Aufklärungskampagne, wie teuer

jeder Kilometer mit dem eigenen Kraftfahrzeug ist. Im Stadtgebiet wurden 800 Stellplätze abgeschafft. Parken kostete jetzt einen Euro für die erste Stunde und zehn Euro für den halben Tag.

Diese Einnahmen investierte die Stadt direkt in den öffentlichen Verkehr. Der vielspurige Innenstadtring wurde mit 400 Bäumen bepflanzt und zum fußgänger- und radfahrerfreundlichen »Grünen Boulevard« umgestaltet. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen kamen hinzu. Vierspurige Straßen konnten auf zwei Spuren zurückgebaut werden, weil die breiten Verkehrsadern nicht mehr benötigt wurden. Temporeduktionen und andere Baumaßnahmen erhöhten die Verkehrssicherheit. Die Stadt und das Land Flandern teilten sich die Kosten.

Die Fahrgastzahlen nahmen rasant zu, 2004 auf weit mehr als das 10-Fache im Vergleich zum Jahr vor dem Nulltarif. Durch den großen Erfolg zahlten allerdings immer weniger Leute für Stellplätze, so dass eine Finanzierungsgrundlage wegbrach. Hinzu kamen höhere Ausgleichszahlungen im Verkehrsverbund. Deshalb wurde 2014 wieder eine – sehr niedrige – Gebühr von 60 Cent pro Fahrt eingeführt, Jugendliche und Senioren fahren weiterhin frei. Die hohen Nutzungszahlen gingen nur leicht zurück.

## **Frankreich: Nulltarif in 20 Regionen**

Bei der Suche nach Nulltarif-Beispielen fiel der Blick bisher selten auf unser Nachbarland Frankreich, obwohl es hier mittlerweile über 20 Verkehrsverbände mit Nulltarif gibt. Dass Frankreich in dieser Hinsicht wenig wahrgenommen wurde, liegt nicht nur an der sprachlichen Barriere, sondern auch daran, dass die Gemeinden und kommunalen Zweckverbände, die die Fahrscheine in den Bussen abgeschafft haben, sich selbst nicht als beispielhaft ansahen. Das änderte sich erst 2009 mit der Einführung des Nulltarifs im südfranzösischen Aubagne und im kommunalen Zusammenschluss »Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile« mit über 100.000 Einwohnern.

Bürgermeister Daniel Fontaine und seine Koalition aus Kommunisten, Sozialisten, Grünen und Liberalen verfolgten mit der Einführung des Nulltarifs explizit soziale, demokratische und ökologische Ziele und warben für ihre Ideen im Inland und international. Der Kommunalverband lud deshalb im Jahr 2011 Vertreter aller französischen Kommunen mit Nulltarif-Systemen zu einem Erfahrungsaustausch ein.





*Bus in der Aubagne: »liberté, égalité, gratuité«*

Die Beiträge der Teilnehmenden aus Politik (konservative wie linke), Verwaltung und den Verkehrsunternehmen machten deutlich, dass Frankreich in vieler Hinsicht vorbildlich ist, was die Ausstattung des ÖPNV angeht. Während die Fahrgeldeinnahmen hierzulande rund 35 Prozent der Kosten decken (in manchen Verkehrsverbänden deutlich darüber), sind dies in Frankreich lediglich 20 Prozent. Dennoch funktioniert der Öffentliche Verkehr, weil eine Nahverkehrsabgabe (versement transport) es den Kommunen nicht nur ermöglicht, in den ÖPNV zu investieren (die Renaissance der Tram ist nur ein Beispiel dafür), sondern ihn auch sehr kostengünstig bis hin zum Nulltarif anzubieten.

Die Nutzung des ÖPNV ist für die Fahrgäste dann tatsächlich kostenlos, denn die Nahverkehrsabgabe zahlen nur Unternehmen. Alle Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten zahlen diese Abgabe als Anteil an der Lohnsumme. Die Kommunen haben dabei einen nach Einwohnerzahl und anderen Kriterien gestaffelten Spielraum zur Festlegung des genauen Anteils (0,55 bis 1,75 Prozent; in Paris bis 2,6 Prozent).

Zwar handelt es sich bei den 20 Gemeinden oder Zweckverbänden mit Nulltarif nur um ländliche Regionen mit ausschließlich Busverkehr, doch sind die Erfahrungen so gut, dass sich die Idee in Frankreich weiter ausbreitet. Ob es auch zur Umsetzung in größeren Städten kommt, wird wohl vom befürchteten Rechtsruck der nächsten Wahlen und dem immer rigideren Sparkurs der Zentralregierung abhängen.

## **Jüngstes Beispiel: Tallinn**

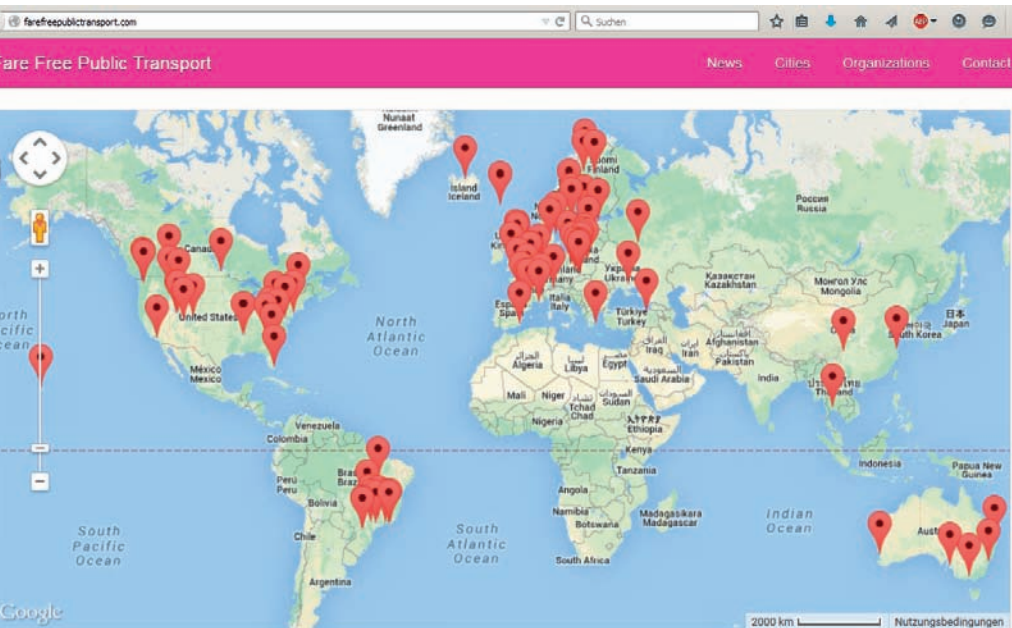
Seit Anfang 2013 ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Einwohner der estnischen Hauptstadt Tallinn nicht mehr mit dem Kauf eines Fahrscheins verbunden. Gegen ein Pfand von zwei Euro erhalten die 425.000 Einwohner eine Smartcard, die beim Ein- und Aussteigen über ein Lesegerät gezogen werden muss. In Verbindung mit dem Personalausweis sorgt die Smartcard für die kostenfreie ÖPNV-Nutzung. Touristen müssen für eine Einzelfahrt weiterhin 1,60 Euro bezahlen. Erreicht werden soll eine Verlagerung des Autoverkehrs, bessere Teilhabe Ärmere am gesellschaftlichen Leben sowie die Erhöhung der Einwohnerzahl.

Im Vorfeld der Tarifänderung war die Unzufriedenheit mit dem ÖPNV groß. Per Referendum wurde dann mit einer Dreiviertel-Mehrheit der Nulltarif beschlossen. Im ersten Jahr wurden rund drei Prozent mehr Fahrgäste gezählt, ein vergleichsweise geringer Wert, da die Fahrpreise vorher schon niedrig waren und viele Personengruppen schon ermäßigt oder frei fuhren.

## **Praktische Erfahrungen in rund 75 Städten aus aller Welt**

Fast unbeachtet von der deutschen Öffentlichkeit wurden auch an vielen anderen Orten der Welt praktische Erfahrungen gemacht. Mit Wurzeln in den 80er Jahren sind Initiativen in einigen Städten traditioneller Industrieländer wie Schweden und Kanada zu sozialen Bewegungen geworden.

Mittlerweile gibt es in rund 75 Städten aus 24 Ländern Erfahrungen mit unentgeltlichem ÖPNV. In Europa betrifft das mindestens eine Stadt in Belgien, Tschechien, Estland, Finnland, Island, Griechenland, Litauen, Spanien, Italien, Russland, in der Ukraine und Deutschland, zwei Städte in Dänemark, vier in Großbritannien, sechs in Schweden, 13 in Polen und 20 Gemeinden beziehungsweise Zweckverbände in Frankreich.



*Auf farefreepublictransport.com sind die Städte mit Nulltarif verzeichnet*

Die Einführung des Nulltarifs war in einigen Städten ein Erfolg sozialer Bewegungen, anderenorts die versprochene und dann umgesetzte Politik meist linker Parteien oder das Ergebnis der Zweckmäßigkeitserwägungen von Verwaltungen. Während dabei in Polen die Auseinandersetzung mit Armut und der »Verweisung« von Innenstädten ins Gewicht fällt, ist es etwa in Großbritannien die Auseinandersetzung mit dem Autoverkehr.

### **4.3 Kritik am Nulltarif: Am Preis allein hängt der Erfolg nicht!**

An den geschilderten Beispielen wird deutlich, dass mit der Abschaffung der Fahrkarten allein keine Verkehrswende zu schaffen ist. Insbesondere für einen verstärkten Umstieg vom MIV auf den ÖPNV brauchen wir mehr. Daher stellen wir im Folgenden weitere Projekte und Maßnahmen vor. Zuvor möchten wir jedoch auf Argumente gegen den Nulltarif eingehen, die von Leuten und Organisationen vorgetragen werden, die sich mit den realisierten Projekten auseinandergesetzt haben und die ebenso wie wir eine echte Verkehrswende wollen.

---

Wer für Verkehr sorgt, muss auch für die Kosten aufkommen, denn dieser verursacht schließlich eine Mehrbelastung. Alles andere wäre nicht ökologisch und widerspricht der Kostenwahrheit.

---

Diese Argumentation übersieht, dass dies bereits jetzt für die vielen Zeitkarten- und Semesterticketinhaber gilt, ohne dass es zu einem grundlegenden Problem führt. Unsinnige Fahrten werden nur in Ausnahmefällen unternommen. Das Argument, dass dann Obdachlose die Fahrzeuge als Unterkunft nutzen würden, sollte nicht gegen den Nulltarif vorgebracht werden. Ein gesellschaftlicher Missstand, der sowieso dringend gelöst werden muss, tritt dadurch nur stärker zutage und muss unabhängig davon angegangen werden. Gute und transparente Kommunikation muss beim Nulltarif aber deutlich machen, welche Kosten entstehen und wer sie trägt.

---

Bei der Einführung des Nulltarifs wird es vor allem eine Verlagerung vom Rad- und Fußverkehr zum ÖPNV geben und weniger vom Pkw-Verkehr. Die Ökobilanz verschlechtert sich damit insgesamt.

---

Tatsächlich hat es in einigen Städten, die den Nulltarif eingeführt haben, diese Verlagerung gegeben, und sie muss ernst genommen werden. Es sollte daher der nichtmotorisierte Verkehr, also zu Fuß gehen und Rad fahren, noch besser gefördert werden als der ÖPNV: Lokale Einkaufsmöglichkeiten, Ausbau von sicheren Fahrrad- und Fußwegen, Radabstellplätze, Fahrradverleihsysteme und manches mehr. Außerdem muss der ÖPNV-Ausbau mit Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs einhergehen. Wenn aber beispielsweise eine Rentnerin, die sich heute kein Ticket leisten kann, ihren schweren Einkauf zukünftig mit dem Bus statt zu Fuß nach Hause bringt, sollte niemand etwas dagegen haben. Ziel sollte auf jeden Fall sein, dass die Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖPNV deutlich größer ist als die vom nichtmotorisierten Verkehr.

---

Wie sollen denn die heute schon überlasteten Nahverkehrsinfrastrukturen der Großstädte den Ansturm durch den Nulltarif auffangen? Häufig fahren S-Bahnen und Straßenbahnen in den Stoßzeiten schon so dicht, wie es gerade technisch möglich und zulässig ist.

---



*Kopenhagen, Stadt der Radfahrer*

Ein »Ansturm auf den ÖPNV« wäre doch gesamtgesellschaftlich zu begrüßen, auch weil die gesellschaftlichen Kosten des öffentlichen Verkehrs deutlich unter denen des Pkw-Verkehrs liegen. Klar ist, dass für eine zukunftsfähige Mobilität einiges investiert werden muss. Es wird am Ende aber immer – auch für die Kommunen – deutlich weniger sein als das, was heute für den Autoverkehr ausgegeben und investiert wird.

In kleineren Städten mit Busverkehr ist dies leichter und schneller möglich als in dicht besiedelten Großstädten mit Schienenverkehr, der bereits heute oft an der Belastbarkeitsgrenze fährt. Aber gerade dort muss der gesellschaftliche Druck erhöht werden, damit endlich deutlich mehr in den Ausbau investiert wird. Längere Bahnsteige und längere Züge, neue Linien und neue Techniken zur weiteren Verkürzung der Taktzeiten sind anzugehen. Warum heißt es nicht für den Öffentlichen Verkehr »Nichts ist unmöglich«?

---

Zusätzliche Infrastruktur lässt sich nicht finanzieren, weil die Einnahmen immer gleich bleiben.

---

Dies war tatsächlich eines der Hauptargumente, die anlässlich der Einstellung des Nulltarifs in Templin und Hasselt vorgebracht wurden. Es zeigt sich, dass es einer wirklich soliden und den Ausbau mitdenkenden Finanzierungsgrundlage bedarf. Wenn sich Liniennetz und Taktzeiten erheblich verbessern, ist es sicherlich auch vermittelbar, wenn ein Bürgerbeitrag moderat und sozial ausgewogen angehoben wird. Zuschüsse aus Steuermitteln sollten jedoch auch weiterhin einen bedeutenden Anteil der ÖPNV-Kosten decken.

Notwendig ist auch immer eine ausreichende Öffentlichkeitsarbeit, in der deutlich gemacht wird, wieviel die Kommunen beziehungsweise die Gesellschaft für den Pkw- und Lkw-Verkehr bezahlen und welches Einsparpotential es hier gibt, mit dem der Nulltarif am Ende gegenfinanziert wird.

---

Ein Zuwachs an Fahrgästen wird eher erreicht, wenn das ÖPNV-Angebot ausgebaut wird.

---

Dem muss gar nicht widersprochen werden. Ein »sowohl als auch« fördert den Umstieg auf den ÖPNV jedoch noch mehr und löst zudem das Problem der sozialen Ausgrenzung.

---

Mit dem Nulltarif ist keine tageszeitabhängige Steuerung mehr möglich.

---

Zurzeit ist eine Steuerung auch nur begrenzt über eine bestimmte Form günstigerer Monatskarten möglich, die zum Beispiel erst ab neun Uhr gelten – und die gibt es auch nicht überall. Das Grundproblem, dass zu bestimmten Zeiten viele Menschen unterwegs sein müssen/wollen, könnte man eventuell dadurch regeln, dass die Nahverkehrsabgabe von großen Unternehmen ermäßigt ist, wenn die Schichtzeiten mit den Rush-Hour-Zeiten so abgestimmt werden, dass Schichtbeginn und Schichtende möglichst außerhalb dieser Stoßzeiten liegen. In einer Übergangszeit, in der der ÖPNV noch nicht ausreichend ausgebaut ist, könnten für bestimmte Zeiten noch Tickets gelten (also beispielsweise ticketfrei ab neun Uhr).

---

Die Verkehrsbetriebe haben kein Interesse an zusätzlichen Fahrgästen. Der unternehmerische ÖV würde in einen »behördlichen« verwandelt werden.

---

Ob ein Mangel an »Anreizstrukturen« immer zu einer »behördlichen Trägheit« führt, kann bezweifelt werden. Dann würde man ja auch allen Lehrerinnen unterstellen, sie hätten kein Interesse an der Entwicklung der Kinder. Das ist aber nicht so, allen Klischees zum Trotz. Die Frage ist, in welcher Eigentums- und Unternehmensform die Verkehrsbetriebe geführt werden, wer also den Kurs bestimmt und welche (direkt-) demokratische Einflussnahme es gibt.

Die Ziele sollten jedenfalls keine privatwirtschaftlich-kommerziellen sein. Denn von einer »Wirtschaftlichkeit«, die sich nur in den Gewinnen eines privaten Unternehmens äußert, haben die Menschen und die Kommune auch nichts. Zielstellung der Verkehrsbetriebe muss die Verbesserung der Mobilität und der Lebensqualität sein. Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit werden oft schon heute gemessen und spiegeln sich sogar teilweise in der Höhe der Zuschüsse wieder, wie beim Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

Aber auch unabhängig von Unternehmensstruktur und -philosophie gibt es verschiedene Modelle, nach denen die Verkehrsbetriebe schon heute ihre öffentlichen Zuschüsse bekommen. So wäre es denkbar, dass der Betrag, den die Verkehrsbetriebe (aus einem kommunalen Nahverkehrsfonds) bekommen, sich nach der Anzahl der Fahrgäste berechnet, die regelmäßig statistisch erhoben wird.

---

Die Gefahr besteht, dass außerordentlich dringend zu erfüllende Finanzierungsforderungen auf Bundesebene (Weiterführung GVFG-Bundesprogramm, Sicherung des Erhalts der Regionalisierungsmittel) erschwert oder konterkariert werden könnten, wenn jetzt über grundlegend neue Finanzierungsquellen für den ÖPNV diskutiert wird.

---

Diese Gefahr ließe sich bannen, wenn ganz klar nur ein Anteil – wie der, der jetzt durch Fahrgeldeinnahmen zusammen kommt – durch neue Finanzierungsinstrumente eingenommen werden soll. Ohne eine allgemeine Aufbruchstimmung für den ÖPNV – wie sie durch die Einführung des Nulltarifs entstehen kann – ist jedenfalls mit deutlich mehr Bundes- und Landesmitteln nicht zu rechnen. Es ist also mehr eine Frage der Strategie, wie eine solide ÖPNV-Finanzierung erreicht werden kann.



*Unkonventioneller ÖPNV: Eine der drei Seilbahnlinien in der Millionenstadt Medellín/Kolumbien*

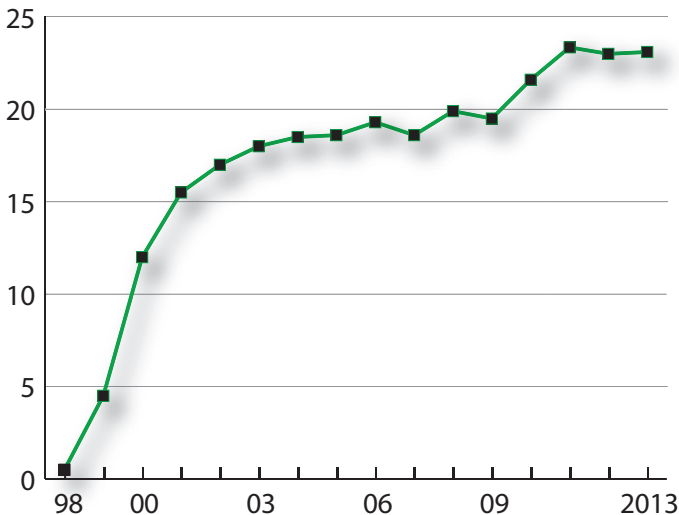


## 4.4 Mit Ausbau und dichtem Taktverkehr zum Erfolg: Die Regiobahn Kaarst – Mettmann

Anfang der 90er Jahre stufte die Deutsche Bundesbahn die beiden Teilstücke Neuss – Kaarst und Düsseldorf – Mettmann nach jahrelanger Vernachlässigung als unwirtschaftlich ein. Das endgültige Aus für den Personenverkehr war in Vorbereitung. Doch wache Bürger wollten sich mit der Stilllegung nicht abfinden und protestierten – nachhaltig, wie sich herausstellte.

Die Bewegung nahm Fahrt auf und 1992 gründeten die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss mit den Landkreisen Neuss und Mettmann eine eigene regionale Bahngesellschaft, die die Infrastruktur der bedrohten Strecken übernahm. Nach durchgreifender Sanierung mit sieben neuen Bahnsteigen an beiden Strecken ging die Regiobahn von Kaarst nach Mettmann auf 34 Kilometern Länge im September 1999 in Betrieb.

Sie fuhr zunächst im Stundentakt, aber schon acht Monate später wurde auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt. Erst in den Abendstunden und am Wochenende wird auf einen Halbstunden-Betrieb heruntergefahren. Und die Fahrgastzahlen explodierten regelrecht: Waren es 2001 durchschnittlich 15.500 Reisende am Tag, so wurden 2013 stolze 23.100 Fahrgäste am Tag gezählt. Nimmt man



*Entwicklung der Fahrgastzahlen der Regiobahn Kaarst – Mettmann, die seit 2000 im 20-Minuten-Takt fährt (in Tausend)*

zum Vergleich die 512 Personen, die noch bei der Bundesbahn 1998 auf den beiden Strecken unterwegs waren, so ist dies eine Steigerung von über 4.400 Prozent. Eine ähnliche Entwicklung aufgrund eines deutlich ausgeweiteten Angebots verzeichnete die Usedomer Bäderbahn.

## **4.5 Gegen den Trend: günstige Jahreskarte in Wien**

Dass ein hochwertiger ÖPNV bei gleichzeitig sinkenden Fahrpreisen möglich ist, zeigt das Beispiel Wien. Die rot-grüne Koalition des Gemeinderats beschloss eine Tarifreform, die mit einer Senkung der Jahreskartenpreise von 449 auf 365 Euro im Mai 2012 umgesetzt wurde. 365 Euro, also 1 Euro pro Tag – so lautet das eingängige Konzept der Stadt. Finanziert wird die Vergünstigung der preiswerten Jahreskarte durch einen steigenden Ticketabsatz, höhere städtische Zuschüsse sowie durch einen Preisanstieg bei Einzelfahrscheinen und Wochenkarten.

Die Tarifreform fügt sich ein in die Fortschreibung des Wiener Klimaschutzprogramms (KliP II) für den Zeitraum 2010 bis 2020, in dessen Rahmen das Ziel gesetzt wurde, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtzahl der Wege bis 2025 von 27 auf 20 Prozent zu senken. KliP II enthält viele Maßnahmen für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr, für Fahrgemeinschaften, Car-Sharing und ein verkehrsträgerübergreifendes Programm.

Das Gesamtprogramm ist erfolgreich. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtzahl der zurückgelegten Wege ist zwischen 2010 und 2012 um drei Prozentpunkte auf 39 Prozent gestiegen. Seit Einführung des gesunkenen Jahreskartenpreises ist der ÖV-Anteil jedoch nicht weiter signifikant gewachsen. Dabei ist auch zu bedenken, dass der Preisanstieg bei den Einzelfahrscheinen nicht gerade dazu beiträgt, Autofahrenden die spontane ÖPNV-Nutzung schmackhaft zu machen.

Doch das Modell günstiger Jahreskarten macht Schule. Auch das österreichische Bundesland Vorarlberg führte zum 1. Januar 2014 die 365-Euro-Jahreskarte ein. In Graz finanziert die Stadt ihren Bürgerinnen ab dem 7. Januar 2015 einen Teil der Jahreskarte, die nunmehr 228 Euro kostet. Darüber hinaus ist seit September 2013 die Straßenbahn im Altstadtbereich kostenlos nutzbar. Auch Prag ließ sich von dem Wiener Konzept inspirieren und senkt ebenfalls seine Preise für Jahreskarten ab Juli 2015.



*Eine lokale Produzentin bringt ihre Ware an den KombiBUS. Der Busfahrer sorgt dafür, dass diese schnell und gekühlt in die Läden der Region gebracht wird*

## **4.6 Nicht nur für ländliche Räume: Der KombiBUS**

Während der ÖPNV schon in vielen Klein- und Mittelstädten in die Abwärtsspirale geraten ist, sieht es in den ländlichen Räumen fast überall katastrophal aus. Wegen Unwirtschaftlichkeit und sinkender öffentlicher Zuschüsse werden Linien gestrichen und Fahrpläne ausgedünnt. Entsprechend sinkt die Attraktivität immer weiter, und die verminderte Nachfrage führt zu noch höheren Verlusten.

Es gibt jedoch einige gute Beispiele der erfolgreichen Gegensteuerung. Eines davon ist der »KombiBUS« in der Uckermark. Die Idee eines kombinierten Verkehrs für Personen und Güter kommt aus Skandinavien. Die Ergänzung des Linienverkehrs durch verschiedene Serviceleistungen wie Post, Kurierdienste und Lieferverkehr verbessert neben der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens auch die Versorgung, die Lebensqualität und die Mobilität der Menschen.

Während kleine Läden in Dörfern oft nicht mehr von den großen Ketten und ihren schweren Lastwagen beliefert werden, ist nun ein kostengünstiger Transport auch von Kleinstmengen möglich. Das stärkt nicht nur die Nahversorgung



*Mit der CarGoTram in Dresden wird vor allem das VW-Werk beliefert*

in der Region, sondern auch die lokalen Produzenten. In Kooperation mit Supermärkten liefert der KombiBUS auch Einkäufe bis zur Wunschhaltestelle. In speziellen Boxen werden auch kalte oder warme Sachen sicher transportiert.

Zusammen mit den Erfahrungen aus Skandinavien sowie aus Dresden (siehe Foto), Wien und der Sperrmüll-Cargotram in Zürich ließe sich diese Idee auch in Städten umsetzen, technisch verbessern, auf weitere Angebote erweitern und mit Pack-/Paketstationen und Fahrradkurieren verzahnen.

## **4.7 Autoarme Stadtteile**

Eines der mit über 30 Hektar größten autoarmen Stadtgebiete mit über 2.000 Wohnungen und rund 5.500 Bewohnerinnen ist Vauban in Freiburg. Nicht nur finanziell durch wegfallenden Bau von Stellplätzen lohnt sich das Konzept für die Bewohner. Viel Raum für Grün, Kinderspiel, Feste oder nachbarschaftlichen Plausch wurde gewonnen, weil das vierrädrige Blech mit seinem Raumfraß, Lärm und Abgasen abwesend bleibt. Die Lebensqualität stieg immens.



*Raum zum Spielen statt für Autos in Vauban/Freiburg*

Allerdings muss angemerkt werden, dass die Mieten in Vauban vergleichsweise hoch sind (auch oder vor allem, weil dort fast alle Häuser neu gebaut wurden) und einige Bewohner trotzdem ein Auto haben, das am Rand des Viertels abgestellt ist. Zu wünschen wäre daher, dass solche Stadtumbaumaßnahmen in bestehenden Stadtteilen mit einer vernünftigen Mietpreisbremse umgesetzt werden und dass der ÖPNV dort so attraktiv ist und durch Carsharing ergänzt wird, dass tatsächlich fast alle auf ein eigenes Auto verzichten.

## **4.8 Räume für mehr Bewegung: »shared space« und Begegnungszonen**

Seit einigen Jahren wird in deutschen Kommunen die niederländische Idee »shared space« diskutiert und ausprobiert. Für dörfliche Hauptstraßen, örtliche Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen vorzugsweise in Platzbereichen soll dabei das Mischprinzip angewandt werden, und zwar für alle Verkehrsteilnehmer. Auf eine Beschilderung wird weitgehend verzichtet.



*Entwurf zur Umgestaltung der Maaßenstraße in Berlin zur Begegnungszone*

Parkende Autos werden aus diesen Abschnitten vollständig verboten. Es sind also Straßenräume, wo das Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern ausgehandelt wird und es keine zentrale Steuerung wie eine Ampel gibt.

Im niedersächsischen Bohmte funktioniert dieses Prinzip aber nur teilweise gut, obwohl dort vom »shared space« sogar eine Landes- und eine Kreisstraße betroffen sind. Die Geschwindigkeit der Autos sank, es kam aber trotzdem zu einigen Unfällen. Fußgänger mussten zudem länger warten beim Überqueren der Straße. Das Unsicherheitsgefühl nahm eher zu.

Bessere Erfahrungen werden mit den Begegnungszonen aus der Schweiz gemacht, die ein anderes Modell der Verkehrsberuhigung sind. Anders als bei »shared space« gilt hier Tempo 20 statt 50, und der Fußgänger hat Vorrang. Es ist ein Erfolgsmodell mit mittlerweile mehreren hundert Anwendungen.

In Deutschland ist dieses konkrete Modell aufgrund der noch vorhandenen Bestimmungen in der deutschen Straßenverkehrsordnung (StVO) nur begrenzt



*Sitzplätze statt Stellplätze: In der Sommersaison 2014 war ein Modellversuch in der Bonner Altstadt erfolgreich. Gastwirte durften einen Stellplatz für die Bewirtung umnutzen.*

anwendbar, aber Modellversuche mit einer sich annähernden Beschilderung für das Mischprinzip (»Verkehrsberuhigter Bereich« oder »Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo-20-Zone«) laufen in Frankfurt am Main und Berlin. Sollte es zu einer Übernahme in die StVO kommen, so wäre eine Ausweitung der Einsatzgebiete auf stärker befahrene Straßen, Plätze und Kreuzungen wünschenswert.

Grundsätzlich lässt sich bilanzieren, dass es weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in unseren Städten und Kommunen geben muss. Die Verhinderung von Unfällen ist das oberste Ziel. Aber auch die Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie mehr Bewegungsraum für Radfahrer und Fußgänger können dadurch erreicht werden. Mittelfristig ist die Senkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ein Muss.

# 5. Der Weg von der Krise zur Vision

## 5.1 Die Krise des öffentlichen Nahverkehrs

Der öffentliche Verkehr (ÖV) könnte eine wichtige soziale Funktion erfüllen, indem er allen Menschen inklusive Minderjährigen, Alten und Behinderten einen Zugang zu Mobilität ermöglicht. Anders als der motorisierte Individualverkehr erfordert er keine privaten Investitionen und könnte damit für alle erschwinglich sein. Leider erfüllt der ÖV diese Grundversorgung mit Mobilität für alle Menschen bislang nur unzureichend.

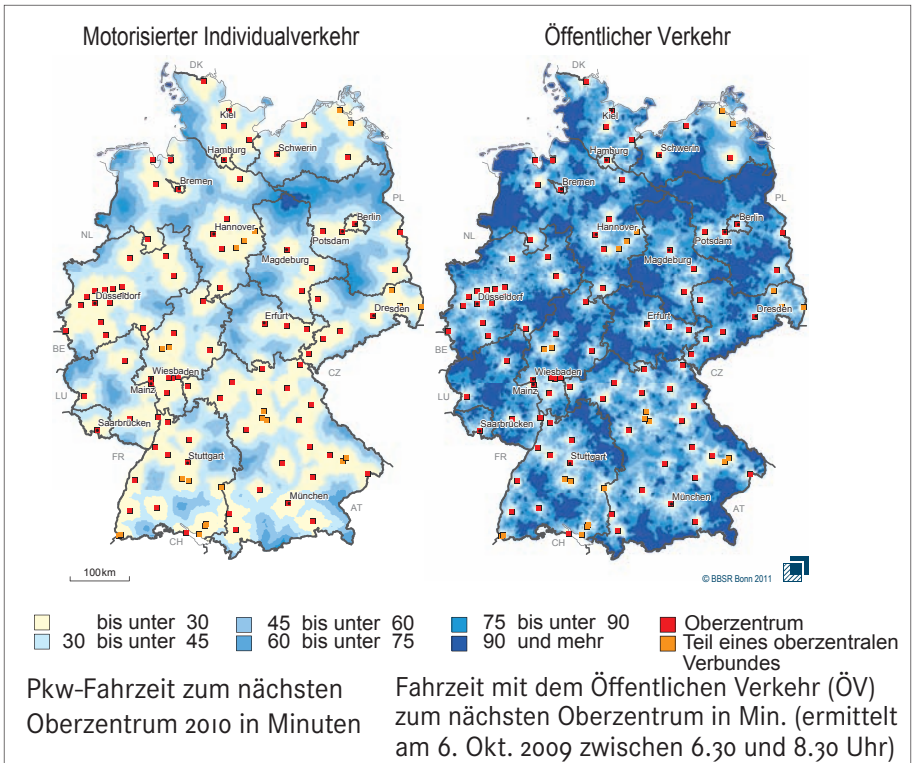
Zum einen sind die Preise für viele Menschen zu hoch. Dies gilt insbesondere für den Bahn-Fernverkehr, wo eine falsche, auf Gewinnerzielung und Privatisierung ausgerichtete Politik in den vergangenen Jahren zu enormen Preissteigerungen geführt hat, die im Schnitt doppelt so hoch waren wie die Inflationsrate. Aber auch im Nahverkehr wurden vielerorts die Preise auf ein Niveau angehoben, das viele Menschen ausschließt.

Zum anderen ist auch die Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖV in vielen Regionen mangelhaft: ein Resultat von Stilllegungen, Takt-Ausdünnungen und des Abbaus zahlreicher Verbindungen. Die Grafik auf der nächsten Seite illustriert dies durch einen Vergleich der Erreichbarkeit von Oberzentren (Städte mit wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie Fachkliniken, Spezialgeschäften, Fach- und Hochschulen, Regionalbehörden etc.) mit dem Auto und mit dem ÖV: Nur in und nahe bei großen Städten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV zufriedenstellend.

In ländlichen Gebieten ist der ÖV für viele Menschen kaum eine Alternative zum Auto. Dies ist vor allem eine Folge politischen Handelns, besonders der Verkehrsinvestitionen der letzten Jahrzehnte, die zum überwiegenden Teil in den Straßenbau flossen und den ÖV vernachlässigten.

Weitere Gründe für die Schwierigkeiten des ÖPNV sind finanzieller Art. Die öffentliche Finanzierung bricht zunehmend weg, da viele Kommunen pleite sind und als Folge der »Schuldenbremse« mit einer zusätzlichen Schwächung ihrer Finanzen rechnen müssen. Gleichzeitig steigen die Regionalisierungsmittel des Bundes (für den Regional- und S-Bahn-Verkehr) nicht in ausreichendem Maße.





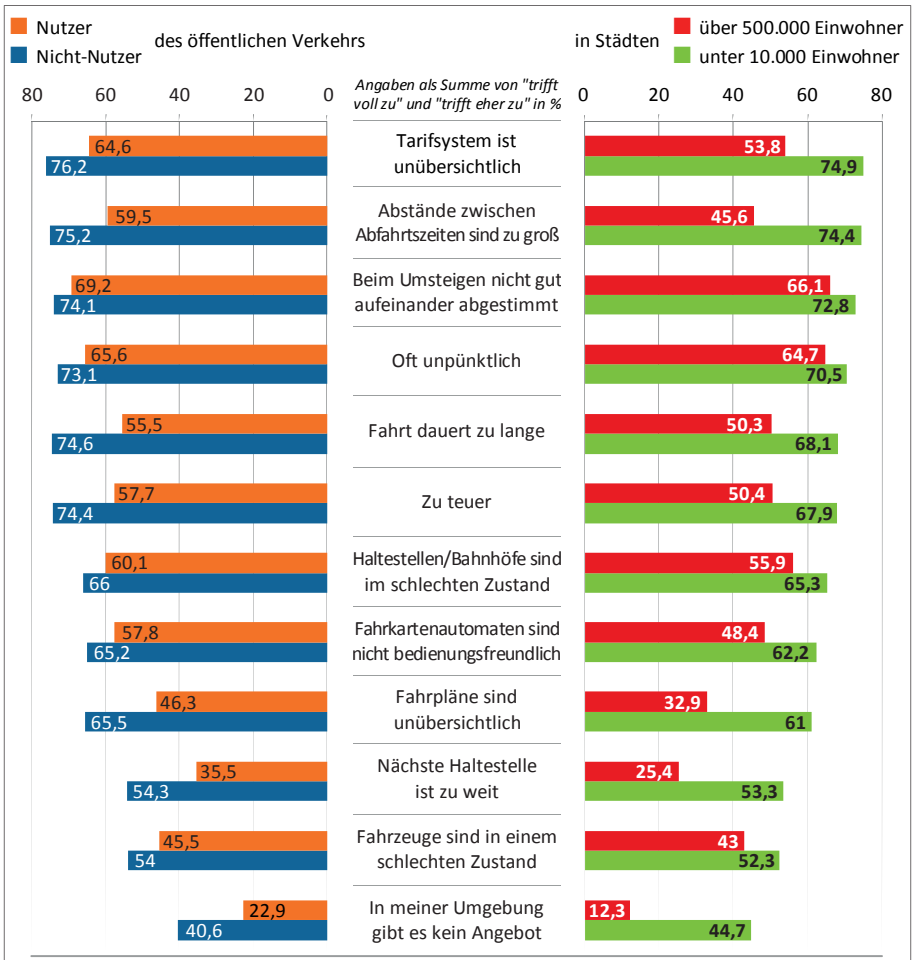
*Erreichbarkeit von Oberzentren*

Die Zuschüsse des Bundes für Investitionen in den ÖV (nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beziehungsweise auf Basis der Entflechtungsmittel) sollen 2020 ganz wegfallen. Ihre Zweckbindung in ÖV-Investitionen ist bereits aufgehoben, auch wenn viele Länder die Mittel zum Glück weiter dafür ausgeben.

Aufgrund der schon seit Jahren nicht ausreichenden Mittel existiert ein Investitionsstau beim öffentlichen Nahverkehr, der sich 2009 auf 2,35 Milliarden Euro belief und aufgrund einer jährlichen Deckungslücke für Investitionen zur Erneuerung alter Anlagen von geschätzt 330 Millionen Euro inzwischen mehr als drei Milliarden Euro beträgt – Tendenz weiter steigend. Dadurch besteht das Risiko, dass öffentliche Verkehrsmittel in den nächsten Jahren teilweise nicht mehr weiterbetrieben werden können. Hinzu kommt, dass es in einigen Regionen – insbesondere in Ostdeutschland – einen starken Bevölkerungsschwund gibt.

Dort, wo ein gutes Angebot vorhanden ist, stieg die ÖV-Nachfrage stetig. Diese Steigerung zieht jedoch gleichzeitig die Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in den ÖV nach sich, die viele Verkehrsbetriebe derzeit jedoch nicht leisten können.

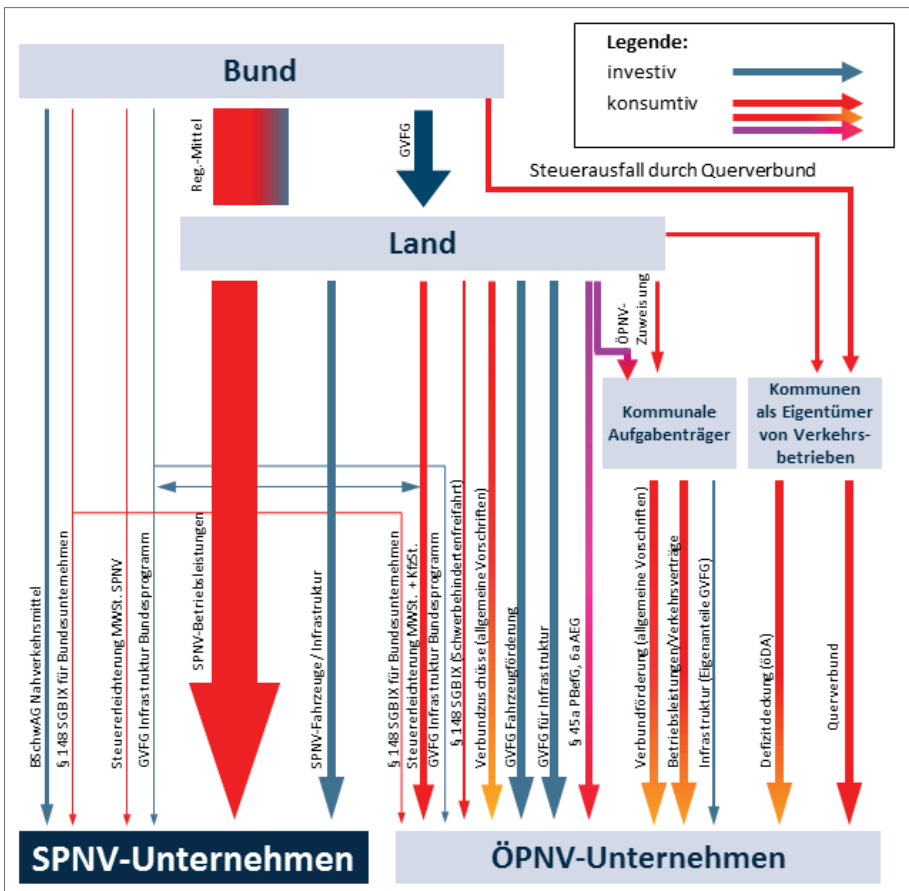
Wo es Investitions- und Verbesserungsbedarf gibt, kann aus Umfrageergebnissen geschlossen werden. Die meist genannten Gründe, warum die Menschen den ÖV nicht noch stärker nutzen, sind in folgender Grafik dargestellt.



Hemmnisse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Es gibt also enormes Verbesserungspotenzial. Wobei an oberster Stelle eine stärkere Vernetzung, ein einfacheres Tarifsystem, eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Taktzeiten und ein solidarisches Finanzierungssystem stehen sollten, vor allem auch außerhalb der Metropolen und Großstädte. Die Finanzierung des ÖPNV ist dabei so komplex, dass kaum jemand den Überblick hat.

Dieses oft als »Spaghetti-Finanzierung« bezeichnete System (siehe Grafik) führt dazu, dass für Verteidigungskämpfe um jeden Einzeltopf, für Förderanträge und für die Einhaltung der vorgeschriebenen Verwendungszwecke mehr Energie verwendet wird als für Überlegungen, wohin sich der ÖPNV überhaupt entwickeln soll. Eine komplett neue Finanzierungsstruktur wäre sinnvoll, erscheint aber angesichts der föderalen Strukturen als utopisch.



»Spaghetti-Finanzierung«: Finanzierungsinstrumente des ÖPNV im Überblick



*Radschnellwege und leise Niederflurstraßenbahnen auf Rasengleisbett: Ein Plus an Lebensqualität*

## 5.2 Das Ziel ins Auge fassen

Bevor wir konkreter zur Frage der Umsetzung kommen, müssen wir uns noch einmal die Ziele vergegenwärtigen, die wir erreichen wollen:

**Das soziale Ziel:** Mobilität als Daseinsvorsorge für alle ermöglichen – ohne finanzielle oder andere Barrieren.

**Das ökologische Ziel:** Die negativen Folgen des Verkehrs so weit wie möglich reduzieren. Da wir Menschen im Ökosystem Stadt im Zentrum stehen, hat dieses Ziel ebenfalls eine **sehr starke soziale Komponente:** Verursacher und Leidtragende der Verkehrsfolgen sind nicht dieselben Personen. Es ist daher ein Gebot sozialer Gerechtigkeit, dass insbesondere die Menschen, die sich selbst gar kein Auto leisten können, nicht durch die Folgen des Autoverkehrs am meisten leiden, weil sie sich nur eine billige Wohnung an einer Hauptverkehrsstraße leisten können. Der Weg dahin kann natürlich keine Gleichverteilung von Lärm- und Abgasbelastung sein. Ziel muss deren Reduzierung, die **Verbesserung der Lebensqualität** insgesamt sein.

Und ein weiterer Aspekt kommt dazu: Wir müssen heute in die Infrastruktur von morgen investieren. Denn was wir bauen, wird 30, 50, teilweise bis zu 100 Jahre Bestand haben. Welche Mobilität wird aber in 50 Jahren überhaupt noch möglich sein? Wenn die Ölquellen tatsächlich ausgeschöpft sind und sich – sofern die Nachfrage nach Öl und Rohstoffen weiterhin so hoch bleibt – die globalen Konflikte dramatisch verschärfen werden? Wenn sich angesichts des steigenden Ölpreises nur noch wenige das Autofahren leisten können?

Hier sei nur kurz angemerkt, dass Elektroautos nach derzeitigem Stand keine Lösung bieten. Beim jetzigen Strom-Mix sind sie nicht klimaschonender als andere Autos, und jede erneuerbare Kilowattstunde wird für andere Zwecke benötigt, um einen schnellen Atom- und Kohleausstieg zu ermöglichen.

Zudem lösen Elektroautos weder das Rohstoffproblem noch führen sie zu weniger Unfällen, vor allem aber benötigen sie ebenso viel Raum wie herkömmliche Pkw.

Die Infrastruktur muss also so umgebaut werden, damit die drei V's der ökologischen Verkehrspolitik realisiert werden können: Der motorisierte Verkehr muss vermieden, auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert und verbessert werden. Je früher damit begonnen wird, desto billiger wird es insgesamt.

## 5.3 Nur mit »push and pull« zur Verkehrswende!

Autofahrende sollen von einem (nicht nur preislich) attraktiven ÖPNV, aber auch oder sogar noch mehr vom Fuß- und Radverkehr angezogen werden (pull = engl. ziehen). Gleichzeitig muss der verhaltensträge Mensch aber auch manchmal etwas geschoben werden (engl. push). Das Autofahren oder auch der Besitz eines Autos sollten also ihren »Attraktivitätsvorsprung« verlieren.

Diese »push-Maßnahmen« sollten aber nicht so gestaltet werden, dass sie als »Abstrafen« verstanden werden, sondern als Ausdruck einer gerechteren Lastenverteilung und von Kostenwahrheit im Verkehr. Und schließlich geht es häufig auch um mehr Lebensqualität: Die Umwidmung von Stellplätzen zu Grünflächen, Spielplätzen und zu Straßencafés könnte bei Autofahrern zwar als Ärgernis verstanden werden, bedeutet aber die Schaffung von echtem »Lebensraum« für alle.

Exemplarisch listen wir hier einige Maßnahmen auf, die seit Jahren zu Diskussion stehen und zum Teil fertig geplant in den Schubladen liegen, aber wegen falscher Prioritätensetzung und zu geringer Mittel gar nicht oder nur unzureichend umgesetzt wurden.

### **Pull: Den Umweltverbund schrittweise attraktiver machen**

#### **Fuß- und Radverkehr:**

- »Stadt der kurzen Wege«: möglichst viele Mobilitätsziele des alltäglichen Bedarfs sollten wohnortnah zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sein
- Fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen, beispielsweise durch weniger parkende Autos
- Ausbau der Fahrradwege, der Radschnellverbindungen mit Vorfahrt und Freigabe der Gegenrichtungen von Einbahnstraßen für den Radverkehr



*Leihfahrradstation in Barcelona*

- Sichere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen, aber auch in Wohn- und Einkaufsquartieren
- Fahrradstationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten mit (Selbsthilfe-) Werkstatt, Pedelec-Ladestation und Fahrradverleih

### **ÖPNV:**

- Vereinfachung des Tarifsystems – bis hin zum Nulltarif
- ÖPNV-Ausbau: höhere Taktfrequenz, dichteres Haltestellennetz, mehr Linien
- Bessere Umsteigemöglichkeiten
- Beschleunigung des ÖPNV durch Busspuren und Grünschalungen
- Senkung der Preise – bis hin zum Nulltarif
- Komfortable, freundliche Gestaltung und Sauberkeit der Fahrzeuge und der Haltestellen, Verbesserung der Sicherheit
- Bessere Verknüpfung mit Fernverkehr
- Bessere Kombinierbarkeit mit Radverkehr (Leihsystem, Stellplätze)

## **Push: Die aktuelle Bevorzugung des Autoverkehrs schrittweise abbauen**

- Autofreie Innenstädte und Wohnquartiere
- Fahrspuren umwidmen zu Bus- und Fahrradspuren
- Citymaut
- Stellplatzbewirtschaftung, kommunale Stellplatzsteuer beziehungsweise Bodenversiegelungsabgabe
- Umwidmung von Stellplätzen
- Verkehrsberuhigung
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen, Spielstraßen, Begegnungszonen
- Abschaffung des Dienstwagenprivilegs
- Novellierung der Pendlerpauschale
- Höhe und Bemessung von Mineralöl- und Kfz-Steuer gehören auf den Prüfstand



So gibt es viele Stellschrauben, um den Umstieg vom Pkw zum Umweltverbund voran zu bringen. Die Kunst der Kommunalpolitik vor Ort muss es sein, mit breiter Bürgerbeteiligung einen richtigen Mix hinzubekommen, der von einer möglichst breiten Mehrheit akzeptiert wird.

## **5.4 Bürgerbeteiligung, Mitbestimmung und Gute Arbeit**

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs muss einhergehen mit einer Demokratisierung der Verkehrsunternehmen. Denn deren Erfolg hängt in hohem Maße davon ab, ob sie die Bedürfnisse der Nutzerinnen erfüllen. So sollten alle Beteiligten ein verbindliches Mitspracherecht bei entsprechenden Entscheidungen bekommen. Insbesondere kommunale Verkehrsbetriebe, ob

in öffentlich-rechtlicher oder privater Rechtsform, müssen in demokratisch legitimierte Strukturen eingebettet sein, damit die Bürger Einfluss auf die Unternehmenspolitik nehmen können. Voraussetzung hierfür ist die Schaffung größtmöglicher Transparenz unternehmerischer Entscheidungsabläufe und entsprechende Änderungen im Gesellschaftsrecht auf Bundesebene.

Bereits existierende Nahverkehrs- und Fahrgastbeiräte können eine wichtige Rolle spielen, wenn sie mit echtem Mitspracherecht ausgestattet werden. Langfristig sollten alle Verkehrsbetriebe in öffentlich-rechtlicher Rechtsform arbeiten, um sicherzustellen, dass sich deren Politik zuallererst an den Belangen des Gemeinwohls orientiert. Auch die innerbetriebliche Mitbestimmung ist von zentraler Bedeutung, schließlich sind es Busfahrerinnen, Schaffner und anderes Personal, die oft am besten wissen, wo es Verbesserungsbedarf gibt.

Der angestrebte kräftige Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch in neue Aufgabenfelder wie Lieferverkehr und Fahrradstationen hinein wird zu vielen neuen lokalen Arbeitsplätzen führen. Dabei ist wichtig, dass es sich um Gute Arbeit handelt. Dies bedeutet, dass ein Wettbewerb im Nahverkehr, der auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird, der Vergangenheit angehören muss.

Tariffucht sowie Outsourcing müssen verhindert werden. Sie führen dazu, dass in der Verkehrsbranche heute überdurchschnittlich viele Beschäftigte gerade so den Mindestlohn bekommen. Der Weg über Spartentarifverträge hin zu einem Flächentarifvertrag pro Bundesland muss unterstützt werden: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort! Soziale Standards und Tarifbindung müssen Kriterien bei der öffentlichen Auftragsvergabe sein. DIE LINKE tritt wie die Gewerkschaft ver.di für die Direktvergabe ein, damit die Aufgabenträger die Möglichkeit haben, Verkehrsleistungen direkt an ein (möglichst kommunales) Unternehmen zu vergeben.

“Bürger fahren für Bürger” ist unser Motto. Im Kleinbus mit acht Plätzen fahren wir, 15 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, für Sie. Denn “Mobilität ist Kultur”.



*Ehrenwert, aber keine Gute Arbeit: Bürgerbus mit ehrenamtlichen Fahrern*



## 5.5 Die Finanzierung

Eine solide Finanzierungsgrundlage des ÖPNV ist Garant dafür, dass ein Nulltarif nicht bald wieder eingestellt werden muss, so wie dies in Templin und teilweise auch in Hasselt geschehen ist. Ist das Modell »zu erfolgreich«, müssen mehr und mehr Busse und Bahnen angeschafft werden. Die dafür notwendigen Investitionskosten würden jeden kommunalen Haushalt sprengen. Da der Ausbau erwünscht ist, ist die Forderung, den Nulltarif so wie Straßen und Bildung aus Steuermitteln, also aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren, zwar berechtigt, aber momentan unrealistisch.

Ohne Frage gäbe es genug unsinnige Projekte und ökologisch schädliche Subventionen im Verkehrsbereich auf Bundes- und Landesebene zu streichen: A100 in Berlin und andere Straßenneubauten; Reform der Pendlerpauschale; Abschaffung des Dienstwagenprivilegs; Besteuerung von Flugbenzin und Streichung der sonstigen Subventionen für den Flugverkehr.

Die kommunalen Handlungsspielräume sind aber gering. Zusätzliche Finanzierungsquellen sind daher notwendig und auch begründbar. Begründbar ist zudem, nicht nur die tatsächlichen Fahrgäste an den Kosten des ÖPNV zu beteiligen, sondern auch die potentiellen Nutzer und indirekten Nutznießer. Dazu gehören alle Anwohnerinnen, die aufgrund des ÖPNV weniger Lärm und Abgase ertragen müssen. Für Autofahrer wären die Straßen noch verstopfter, wenn es keinen ÖPNV gäbe. Und nach Alkoholkonsum oder wenn das Auto mal kaputt ist, ist eine Alternative auch sehr willkommen.

Handel, Dienstleister und Veranstalter haben ein großes Interesse daran, dass sie von ihrer Kundschaft bequem und günstig erreicht werden. Auch können durch eine gute ÖPNV-Anbindung teure Stellplätze eingespart werden. Letzteres gilt auch für Arbeitgeber, die bei einem guten ÖPNV sogar bei Dienstfahrzeugen und Reisekosten sparen. Für Eigentümer von Grundstücken und Immobilien ist eine gute ÖPNV-Anbindung oft mit Wertzuwächsen und steigenden Mieteinnahmen verbunden.

### **Stellplatzfläche in Deutschland insgesamt**

180 Mio. Stellplätze für 44,4 Mio. Pkw beziehungsweise für insgesamt 62,4 Mio. Fahrzeuge = 2,88 Stellplätze pro Fahrzeug. Alle Stellplätze in Deutschland verbrauchen rund 2.000 km<sup>2</sup>. Das ist mehr als die doppelte Fläche Berlins!

Einige der hier angeführten Nutzergruppen werden auch heute schon an den Kosten des ÖPNV beteiligt. So kann in Kurtaxen oder Hotelübernachtungen ein ÖV-Beitrag integriert sein. Sport- und Musikveranstalter bieten Kombitickets inklusive An- und Abreise. Jobtickets sind spezielle Zeitkarten für Arbeitnehmerinnen. Und das Semesterticket ist sogar eine verpflichtende Zeitkarte für Studierende – egal ob der ÖPNV genutzt wird oder nicht. Es ähnelt insofern dem nachfolgend diskutierten Bürgerticket.

Auf Grundlage verschiedener neuerer Studien und Rechtsgutachten wird immer klarer, welche Finanzierungsinstrumente, also welche Abgaben in welcher Kombination und zu welcher festgelegten Verwendung, schon heute von Kommunen erhoben werden können beziehungsweise durch rechtliche Änderungen auf Landesebene (vor allem in den Kommunalabgabengesetzen) zu ermöglichen sind. Die unterschiedlichen Bedingungen in den Bundesländern machen es allerdings nicht leicht, ein einheitliches Finanzierungskonzept vorzuschlagen.

Es ist derzeit auch nicht angemessen, unter Missachtung lokaler Besonderheiten und unter Umgehung lokaler Bürgerbeteiligung ein fertiges Konzept bundesweit umsetzen zu wollen. Vermieden werden sollte allerdings, dass – in Erweiterung der »Spaghetti-Finanzierung« (siehe Kapitel 5.1) – ein Flickenteppich verschiedener kommunaler ÖPNV-Abgaben entsteht. Aber so weit ist es ja noch lange nicht. Ein erstes Modellprojekt muss darauf jedenfalls keine Rücksicht nehmen. An dieser Stelle sollen Kriterien aufgestellt und exemplarisch ein Finanzierungskonzept vorgestellt werden:

### **Kriterien bei der Auswahl von Finanzierungsinstrumenten**

- **Soziale Ausgewogenheit:** Zwar ist durch den wie bisher steuerfinanzierten Anteil der ÖPNV-Finanzierung eine Komponente »nach Leistungsfähigkeit« der Bürgerinnen und Bürger enthalten. Trotzdem kann ein verpflichtender Bürgerbeitrag nicht pauschal für alle gleich erhoben werden – zumindest wenn er über 15 Euro hinausgeht. Bei der Höhe eines ermäßigten Beitrags ist es sinnvoll, sich an der Regelleistung nach § 20 SGB II (»Hartz 4«) zu orientieren. Diese beträgt seit dem 1. Januar 2015 für Verkehr insgesamt 25,14 Euro. Berücksichtigt man den Bedarf für Fahrrad und Zubehör sowie ein bis zwei Fernfahrten im Jahr bleiben für den ÖPNV nicht mehr als 15 Euro. Ob Kinder- und Jugendliche, Schülerinnen und Azubis einen (ermäßigten) Beitrag zahlen sollen, muss ebenso diskutiert werden wie die Voraussetzungen für Ermäßigungen (pauschal alle Rentnerinnen oder einkommensabhängig?).



*Fahrscheinautomaten für den Nahverkehr könnten bald der Vergangenheit angehören*

- **Verhältnismäßigkeit:** Die Belastung verschiedener Gruppen muss in Relation zu deren Nutzen stehen. Dies ist allein schon aus juristischen Gründen erforderlich.
- **Verwaltungsaufwand begrenzen:** Auch wenn es aus Gründen der sozialen Ausgewogenheit, der Verhältnismäßigkeit und Gerechtigkeit angebracht erscheint, viele unterschiedliche Nutzer und Nutznießer differenziert zu belasten, so wäre der Verwaltungsaufwand jedoch so hoch, dass ein großer Anteil der Einnahmen allein dafür schon wieder aufgebraucht würde. Daher sollte die Anzahl der Abgaben und auch der Befreiungs- beziehungsweise Ermäßigungstatbestände begrenzt werden. Der Verwaltungsaufwand wird dann deutlich geringer sein als derzeit für Fahrkartenvertrieb und -kontrollen.

## **Finanzierungsmix aus wiederkehrendem ÖPNV-Erschließungsbeitrag, beitragsfinanziertem Bürgerticket und Gäste-Abgabe**

Zur Veranschaulichung, wie ein Finanzierungsmix aussehen könnte, der die oben skizzierten Kriterien erfüllt, stellen wir hier ein Finanzierungskonzept vor. Es basiert im juristischen Teil auf einem im April 2015 fertiggestellten Kurzgutachten des Hamburg Instituts im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

### **Der wiederkehrende ÖPNV-Erschließungsbeitrag**

Zur Erschließung von Grundstücken mit Straßen oder anderen Versorgungseinrichtungen erheben die Kommunen oft von den Anwohnern beziehungsweise Grundstückseigentümern Beiträge. Zulässig sind dabei auch wiederkehrende, also zum Beispiel jährliche Straßenausbaubeiträge. Es erscheint daher grundsätzlich vorstellbar, auch für die Erschließung des Grundstücks mit dem ÖPNV solche Beiträge zu erheben. Der Beitrag könnte dabei sowohl grundstücksbezogen als auch pro Kopf erhoben werden, da die ÖPNV-Erschließung sowohl eine wertsteigernde Wirkung für die Grundstückseigentümerinnen als auch einen Mobilitätsvorteil für die Anwohner hat.

In jedem Fall muss dem Beitrag ein individueller Sondervorteil des Beitragspflichtigen gegenüberstehen, der in angemessenem Verhältnis zur Beitragshöhe steht. Ein hoher Beitrag für eine kaum vorhandene ÖPNV-Nutzungsmöglichkeit wäre also unzulässig. Außerdem kann – und sollte vermutlich auch – die Beitragshöhe differenziert werden nach den im Gemeinde-/Stadtgebiet unterschiedlichen Ausbaustufen des ÖPNV.

Denkbar wäre zudem, dass dieser ÖPNV-Erschließungsbeitrag nur für Infrastruktur und Investitionen des ÖPNV erhoben wird – dann wäre die Beitragshöhe zum Beispiel durch Vorgabe von Maximalentfernungen zu Haltestellen zu differenzieren. Oder der Beitrag fließt in den ÖPNV insgesamt, also inklusive des Betriebs – dann könnte die Differenzierung (zusätzlich) nach Taktdichten oder Mindestangeboten erfolgen. Der Beitrag könnte zudem für Wohn- und Gewerbeflächen unterschiedlich hoch sein. Bei diesen Differenzierungen kann und muss natürlich in gewissem Umfang pauschaliert werden.

Es muss davon ausgegangen werden, dass es rechtlich zulässig ist, einen grundstücksbezogenen ÖPNV-Erschließungsbeitrag so wie auch die Grundsteuer über die Nebenkosten auf die Miete umzulegen. Insofern trifft dieser Beitrag letztlich neben den Gewerbebetrieben auch alle Bewohnerinnen. Allerdings ist hier eine gewisse (soziale) Staffelung schon enthalten, da der Beitrag

in einem Einfamilienhaus mit Garten pro Kopf höher sein wird als in einem sechsstöckigen Mietshaus (in die Berechnung könnte sowohl die Grundstücksfläche als auch die Nutz-/Wohnfläche einfließen).

### **Das beitragsfinanzierte Bürgerticket**

Der Grundgedanke des Bürgertickets ist es, von allen Bürgern einer Gemeinde eine Abgabe für den ÖPNV zu erheben und im Gegenzug diesen ein Jahresticket beziehungsweise eine fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Ermäßigungen oder Befreiungen von der Beitragspflicht kann es für Kinder, Jugendliche und andere Gruppen geben – insbesondere für mobilitätsingeschränkte Personen, die den ÖPNV gar nicht nutzen können.

Auch beim Bürgerticket muss dem Beitrag ein Vorteil gegenüberstehen, der jedoch nicht differenziert werden muss, da die theoretischen Nutzungsmöglichkeiten für alle Bürgerinnen gleich sind. Allerdings könnte es problematisch sein, wenn auch Gäste und Einpendler den ÖPNV kostenlos benutzen, da dann die Beitragszahler keinen darüberhinausgehenden Vorteil haben. Wenn jedoch die entgangenen Fahrgeldeinnahmen der Gäste und Einpendler unter den Kosten für Fahrscheinvertrieb und Kontrollen liegen, ist eine solche Pauschalierung grundrechtlich wohl vertretbar.

### **Gästeabgabe**

In der Praxis gibt es bereits einige Beispiele, bei denen die Gäste für bestimmte oder allgemeine Leistungen der Stadt herangezogen werden. Neben Kurtaxe und Fremdenverkehrsabgabe sind hier vor allem verschiedene Modelle von Übernachtungsabgaben zu nennen. Letztere firmieren unter Namen wie Bettensteuer, Übernachtungssteuer, Kulturförderabgabe, Kultur- und Tourismustaxe oder City Tax und haben den großen Nachteil, dass nur Übernachtungen aus privatem, nicht aber aus beruflichem Anlass besteuert werden können. Zudem können die Mittel aus Steuereinnahmen nicht zweckgebunden in den ÖPNV fließen.

Die Erhebung einer Kurtaxe ist in ihrer Grundform nur Fremdenverkehrsge- meinden möglich. Vorstellbar ist aber eine Abwandlung in eine allgemeine Gästeabgabe für Gemeinden mit hinreichendem Gästeaufkommen. Bei fahrscheinloser Gestaltung des ÖPNV stände einer solchen Abgabe auch die dafür notwendige Gegenleistung zur Verfügung.

### **Kombinationen**

Mehrere Beiträge für einen Zweck widersprechen grundsätzlich nicht dem Doppelbesteuerungsverbot, was in dieser Form nur für Steuern gilt. Natürlich

darf eine Kommune über die ÖPNV-Beiträge nicht mehr einnehmen als sie für die entsprechende Leistung auch ausgibt. Insofern ist eine Trennung der Finanzierung von Infrastruktur und des Betriebs auch nicht notwendig, und der Nahverkehr kann wie bisher aus guten Gründen als Einheit betrachtet werden.

Zu klären wäre im Einzelfall, ob die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der sozialen Ausgewogenheit sich besser durch eine Kombination aus Bürgerticket und wiederkehrendem ÖPNV-Beitrag realisieren lassen oder allein über einen wiederkehrenden ÖPNV-Beitrag mit einer kopf- und einer flächenbezogenen Komponente.

### **Finanzierung des Umbaus, Ausbaus, Nulltarifs**

Für einen Stadtumbau mit ambitioniertem ÖPNV-Ausbau könnte ein Vorlauf vor Einführung des Nulltarifs sinnvoll sein, damit die steigende Nachfrage durch den Nulltarif dann nicht zu Kapazitätsüberlastungen führt beziehungsweise für manche Bürgerinnen dem Bürgerticket noch keine adäquate Leistung gegenüber steht. Nun lässt sich aber gerade deshalb (keine adäquate Gegenleistung) kein Bürgerbeitrag vorab einführen. Daher besteht der Charme des wiederkehrenden ÖPNV-Beitrags (oder des Umweltverbund-Beitrags) darin, dass sich dieser unabhängig vom Nulltarif einführen und damit ein offensiver Ausbau und Stadtumbau finanzieren ließe.

#### **Ahnung von Falschparken und »Schwarzfahren«**

Das Falschparken an unübersichtlichen Straßenstellen und auf Fußgängerüberwegen wird mit einem Bußgeld von 15 Euro geahndet. Erst bei Behinderung von Rettungsfahrzeugen wird es mit 60 Euro und einem Punkt in Flensburg teuer.

Das sogenannte Schwarzfahren im ÖPNV zieht mittlerweile ein »erhöhtes Beförderungsentgelt« von 60 Euro nach sich. Die »Erschleichung der Leistung eines Verkehrsmittels« wird sogar nach §265a des Strafgesetzbuches (StGB) mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft. »Allein in Berlin beziehen sich 25 bis 30 Prozent aller Gerichtsverfahren auf sogenannte Leistungsererschleichungs-Delikte, im Jugendstrafrecht 15 bis 20 Prozent. In der Justizvollzugsanstalt war im Jahr 2011 von 500 Gefangenen ein Drittel Schwarzfahrer.« So berichtete die Frankfurter Rundschau am 20. 2. 2015

## **Ergänzende Finanzierungsquellen**

Im Sinne des push-and-pull sowie der Kostenwahrheit im Verkehr ist es sinnvoll, auch den Autoverkehr an den Kosten zu beteiligen. Dabei sollten diese Einnahmen aber vor allem in den Stadtumbau fließen und als Prämien an die vom Autoverkehr besonders betroffenen Anwohnerinnen. In Frage kommen dabei vor allem eine (großflächige) Pkw-Stellplatzbewirtschaftung mit kostenpflichtigen Anwohnerausweisen sowie eine Citymaut.

Eine einfache und elegante Möglichkeit, die jedoch rechtlich noch zu prüfen wäre, könnte die folgende Citymaut-Variante sein, die direkt dem ÖPNV zugute käme. Für die Fahrt mit dem Auto in die Stadt (oder den Innenstadtbereich) muss im Fahrzeug sichtbar von außen ein gültiger ÖPNV-Fahrausweis gelegt werden (ein Einzelfahrausweis mit 60 Minuten Gültigkeit, eine Wochen-, Monats- oder Jahreskarte). Es müsste also kein zusätzliches Vignettensystem aufgebaut werden, lediglich Ticketautomaten an den Einfahrtstraßen in den Mautbereich.

Gerade für eine Übergangszeit oder ohne Einführung des Nulltarifs würde dies die sporadische ÖPNV-Nutzung durch Menschen attraktiv machen, die bisher fast ausschließlich den Pkw benutzen, nun aber auch dafür einen ÖPNV-Fahrschein brauchen. Für regelmäßige Pkw-Pendler wird sich dann natürlich eine Monats- oder Jahreskarte lohnen – die natürlich auch mal für den ÖPNV genutzt werden kann. In diese Richtung geht das sogenannte Gestellungsgesetz von 1998 in Nordrhein-Westfalen, welches vorsieht, dass bei behördeneigenen Stellplätzen die Entgelte für diejenigen Beschäftigten wegfallen können, wenn diese ein ÖPNV-Ticket haben.

Mit weiterem ÖPNV-Ausbau werden dann immer mehr Menschen immer öfter statt den eigenen Pkw ohne Mehrkosten den ÖPNV benutzen.

## **5.6 Exemplarisch in drei Phasen zum Nulltarif**

Bis 2025 deutschlandweit zum Nulltarif im ÖPNV – das klingt ambitioniert und ist es auch. Aber es wäre tatsächlich möglich, wenn sachliche Argumente und sozial-ökologische Belange mehr zählten als Partikularinteressen und wenn sich die Verantwortlichen auf allen politischen Ebenen der Sache engagiert annehmen. Ein Modellprojekt könnte für eine Stadt oder einen Landkreis in drei Schritten in fünf bis sechs Jahren realisiert werden – die Erfahrungen daraus wären wichtige Voraussetzung zur deutschlandweiten Umsetzung.

## **I. Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen und die Notwendigkeit einer Planungsphase**

Um den Kommunen die Möglichkeit zu geben, Beiträge zu erheben, wie sie in Kapitel 5.5 vorgestellt wurden, müssen die entsprechenden Ländergesetze geändert werden. Diese sind in den verschiedenen Bundesländern unterschiedlich. Es betrifft aber überall das Kommunalabgabenrecht. Sinnvoll könnte zudem eine Anpassung des Nahverkehrsrechts sein. Nicht als Voraussetzung, aber unterstützend und für eine »ÖPNV-Offensive« sehr hilfreich wäre zudem, wenn die Bundesländer den ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe einstufen, ihre Zuschüsse erhöhen und für die Kommunen verlässlicher machen würden.

Auch der Bund könnte das Personenbeförderungsgesetz dahingehend anpassen, dass auf kommunaler Ebene mehr unkonventionelle Projekte ausprobiert werden könnten. Auf kommunaler Ebene müssen dann die Beitragssatzungen ergänzt werden. Hierbei sind verschiedene, teilweise komplexe Rechtsgrundsätze zu beachten, damit die Beiträge finanzverfassungsrechtlich unangreifbar sind. Ein erstes Modellvorhaben sollte daher wissenschaftlich unterstützt und begleitet werden.

Der Entscheidung, welche Beiträge in welcher Höhe wie erhoben werden, müssen jedoch Recherche- und Planungsarbeiten sowie ein Prozess der Bürgerbeteiligung vorangehen. Der engere Kreis aus Politik, Verwaltung, Verkehrsbetrieb und engagierten Bürgerinnen sollte zu regelmäßigem Gedankenaustausch zusammen kommen, sich Anregungen von außen holen und auch gemeinsame Fachexkursionen zu Best-Practice-Beispielen mit Beteiligung der dortigen Akteure unternehmen.

Neben den in dieser Broschüre genannten Orten bieten sich auch die Regionen Zürich, Basel und Bern samt Umland an, die in Sachen innovativer ÖPNV-Ausbau und Tarifpolitik, Kombination von Fahrradverkehr und ÖPNV sowie von Straßenrückbau, Verkehrsberuhigung und restriktiver Stellplatzpolitik einiges zu bieten haben.

Nach einer groben Klärung möglicher Ausbau- und Umbauziele sollte die Kommune eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, in der geprüft wird, welcher Finanzierungsbedarf mit den einzelnen Maßnahmen verbunden ist, welche Einnahmen aus welchen Beitragssätzen zu erwarten sind und welche Vorhersagen hinsichtlich Verhaltensänderungen insbesondere bei der ÖPNV-Nutzung möglich sind. Auch sollten soziale und wirtschaftliche Implikationen unter-





*Vergleich der Verkehrsfläche und der Wohnfläche pro Einwohner in Deutschland*

sucht werden. Parallel dazu sollte ein breit angelegter Bürgerbeteiligungsprozess gestartet werden, der zunächst das Ziel hat, die Mobilitätsbedürfnisse und Wünsche hinsichtlich der Verbesserung der Lebensqualität in der Kommune zu sammeln und öffentlich zu diskutieren.

Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und in weiteren Beteiligungsprozessen mit echter Mitbestimmung erstellt die Kommune dann einen Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplan. Dieser enthält mittel- und langfristige Ziele sowie kurz- und mittelfristig umzusetzende Maßnahmen, für die bereits einigermaßen verlässliche Kostenschätzungen vorliegen sollten.

Mit dem Plan wird zudem das Finanzierungskonzept festgelegt, also entschieden, wann welche Abgaben in welcher Höhe eingeführt werden sollen und welche Differenzierungen, Ausnahmen und Ermäßigungstatbestände es geben soll. Außerdem enthält es ein Konzept, wie die Verkehrsbetriebe zu einem umfassenderen Mobilitätsdienstleister werden (mit Car Sharing und verschiedenen Dienstleistungen rund ums Fahrrad).

## **2. Umbau und Ausbau**

Unsere Beispielkommune hat sich für die erste Umsetzungsphase vor allem ambitionierte push-and-pull-Maßnahmen vorgenommen. Dabei muss natürlich für den ÖPNV-Ausbau auch schon eine solide Finanzierung des Nahverkehrs angegangen werden:

- Einführung eines wiederkehrenden ÖPNV-Erschließungsbeitrages (im Folgenden kurz Öffi-Beitrag genannt), über den der ÖPNV-Ausbau sowie die Absenkung der Ticketpreise finanziert werden.



*Rendezvous: Viele Busse treffen sich für optimales Umsteigen am Alten Markt in Herford.*

- Der ÖPNV wird mit dem Ziel ausgebaut, mindestens 80 Prozent der Einwohner mit einer Haltestelle in maximaler Entfernung von 300 Metern zu versorgen. Konkret und schnell umgesetzt werden verdichtete Taktzeiten, neue feinerschließende Buslinien und Haltestellen. Angegangen wird zudem der Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die neuen Fahrzeuge wurden bereits so beauftragt, dass sie für den kombinierten Verkehr umrüstbar sind, also zukünftig im hinteren Bereich oder mit Anhänger auch Güter transportieren können.
- Alle Personen bis 18 Jahren, Schülerinnen, Azubis und Hartz-4-Empfänger erhalten ein sehr günstiges Jahresticket, das von der Stadt bezuschusst wird.
- Die Offensive für ein Jobticket erbrachte, dass über die Hälfte der Arbeitgeber nun ein sehr günstiges Jobticket anbietet, dass die meisten von ihnen für ihre Angestellten auch noch bezuschussen.
- Bei fast allen Hotels und anderen Herbergen ist nun im Übernachtungspreis ein kostenloses Gästeticket enthalten, ebenso bei fast allen Kulturveranstaltungen ein Veranstaltungsticket. Gerade weil so viele mitmachen, konnte ein besonders günstiger Preis mit den Verkehrsbetrieben ausgehandelt werden.
- Großen Widerstand in den Bürgerversammlungen gab es anfangs gegen den Vorschlag für eine großflächige Stellplatzbewirtschaftung mit Anwohnerausweisen. Der Vorschlag fand dann aber doch eine Mehrheit mit der Maßgabe, dass die Einnahmen in die Umgestaltung und Verschönerung der Quartiere fließen. Über die Verwendung dieser Budgets diskutieren und entscheiden lokale Bürgerversammlungen.

- Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30. Sofern nicht ein Schild eine höhere Geschwindigkeit erlaubt (wie etwa auf einigen Hauptverkehrsstraßen), gilt im gesamten Stadtgebiet Tempo 30. Dies musste in zähen Verhandlungen als Modellprojekt mit dem Bundesverkehrsministerium ausgehandelt werden, da es von der derzeit gültigen StVO nicht ausreichend abgedeckt wird.

### **3. Einführung des Nulltarifs und weiterer Ausbau**

Zwar stand schon von Anfang an das Ziel »Nulltarif« im Raum, aber es wurde in der Planungsphase festgehalten, dass darüber erst gegen Ende der ersten Umsetzungsphase entschieden werden soll. Inzwischen hatten über 80 Prozent der Kinder, Schülerinnen und Azubis eine Jahreskarte, bei den übrigen waren es nahezu 50 Prozent. Das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen um zehn Prozentpunkte zu steigern, wurde übertroffen. Daher meinten viele, dass man auf den Nulltarif ja nun verzichten könne. Andere argumentierten, dass Ticketkauf und Tarife doch für viele Menschen, die noch keine Jahreskarte haben, noch eine große Zugangsbarriere darstellen würden.

Berechnungen ergaben, dass der Verzicht auf die Fahrgeldeinnahmen bei Wegfall von Vertrieb und Kontrollen durch ein verpflichtendes Bürgerticket für alle volljährigen Einwohner von unter 15 Euro im Monat kompensiert werden könnte. Für ein Bürgerticket von 18 Euro mit Ermäßigungen für einige Personengruppen kam letztlich eine Mehrheit zustande – abgerechnet wird dies jedoch über eine Modifizierung des Öffi-Beitrags.

Die Arbeitgeber-Zuschüsse für das Jobticket – das ja nun nicht mehr nötig ist – werden ebenfalls durch eine Erhöhung des Öffi-Beitrags für die Gewerbeflächen kompensiert. Ebenso die Einnahmen aus den Veranstaltungs- und Gästetickets.

Der erste neue Straßenbahnabschnitt wird eingeweiht und weitere Ausbaumaßnahmen beschlossen. Die Stadtteilversammlungen haben über die Mittelverteilung aus den Stellplatzgebühren entschieden. Fast überall werden Straßen beruhigt und Straßen- und Stellplätze zu Grünanlagen umgewandelt.

Nun wird auch ein weiteres größeres Projekt in Angriff genommen. Ein großer Teil des Liefer- und Paketzustellverkehrs soll umgestellt und in der Hand der Verkehrsbetriebe umweltfreundlicher und günstiger abgewickelt werden. Die guten Erfahrungen bei den Dialog- und Mitbestimmungsprozessen zwischen Politik, Verwaltung, Verkehrsbetrieben, Bürgerinnen und Gewerbetreibenden lassen vermuten, dass auch hier viel erreicht werden kann. Ideen gibt es bereits genug ...

## 6. Fazit: Nulltarif als Impulsgeber für eine Trendumkehr

Eine Verkehrswende kann nur durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen erreicht werden, weil das Automobil in den letzten hundert Jahren eine derart dominante Position erobern konnte. Und mindestens ein Quantensprung bei der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist notwendig, um große Anteile der Verkehrsteilnehmerinnen für einen Umstieg vom Auto zu den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu gewinnen. Ein Nulltarif im ÖPNV, von möglichst allen solidarisch finanziert, die ihn selbst nutzen oder einen Vorteil aus ihm erzielen, kann die Krise überwinden und eine Trendumkehr bewirken.

Die Durchsetzung des Nulltarifs wird nicht einfach sein, sind Macht und Einfluss der Autolobby doch groß. Sie hat es über Jahrzehnte durch das Schaffen von Blech- und Beton-Tatsachen, mit Werbung und über die Medien geschafft, die Politik und breite Bevölkerungsteile auf das Auto zu fixieren, es scheinbar – und für viele mangels Alternative auch tatsächlich – unverzichtbar zu machen und es in den Rang eines Statussymbols zu erheben.

Tatsächlich ist das Problembewusstsein aber mittlerweile weit verbreitet. Die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes vom August 2014, die am 30. März 2015 vorgestellt wurden, stimmen optimistisch: 82 Prozent der Befragten sind demnach dafür, Städte und Gemeinden gezielt so umzugestalten, dass man kaum noch auf ein Auto angewiesen ist, bei den 14- bis 17-Jährigen liegt dieser Anteil sogar bei 92 Prozent.

Die große Mehrheit der Bevölkerung ist sich also bewusst, dass weniger Verkehr für sie eine höhere Lebensqualität bedeuten würde. Zentraler Grund dafür dürfte der Straßenverkehrslärm sein, von dem sich mehr als die Hälfte der Befragten gestört fühlt. Bei Familien und älteren Menschen spielt die Sorge um die persönliche Unversehrtheit zusätzlich eine große Rolle.



*Mehr Grün und mehr Raum für eine durchdachte Mobilität*

Nun wird in vielen Zeitungen gleich angemerkt, dass viele so antworten, wie sie es für sozial erwünscht halten, und dass Bewusstsein und Verhalten weit auseinanderklaffen. Schließlich seien viele der Befragten auf das Auto angewiesen – insbesondere im ländlichen Raum. Auch wird Klima- und Umweltschutz teilweise noch als Widerspruch zur sozialen Gerechtigkeit gesehen. Ein Drittel der Befragten ist dafür, ihn für mehr sozialen Ausgleich einzuschränken. Dies lässt sich nur als klaren Auftrag an die Politik verstehen: Sie muss unter Mitwirkung der Bürgerinnen das Lebensumfeld sozial gerechter und ökologischer umgestalten, dabei die Lebensqualität verbessern und Mobilität für alle auch ohne Auto ermöglichen.

Dass dies machbar ist, haben wir in dieser Broschüre gezeigt. Und der Wille zur Umgestaltung zeigt sich auch in den vielen Initiativen, die für ihre Stadt oder die Region einen Nulltarif oder wenigstens ein Sozialticket fordern und an deren Umsetzung arbeiten.

Nach einer Forsa-Umfrage vom März 2015 für das Hamburger Magazin »Stern« befürworten inzwischen auch 48 Prozent der Bundesbürger ein Bürgerticket, wenn die Abgabe deutlich billiger wäre als eine Zeitkarte. Etwa genauso viele,

nämlich 47 Prozent, lehnen es ab. Unter Anhängern der LINKEN liegt die Zustimmung bei 55 Prozent (Grüne: 56 Prozent, SPD: 59 Prozent). Und das, obwohl es bisher keine tiefere Diskussion über einen Nulltarif gegeben hat und konkrete Modelle in der breiten Öffentlichkeit kaum bekannt sind.

### **Initiativen für einen Nulltarif in Deutschland**

In Deutschland gibt es mittlerweile viele Initiativen, die einen Nulltarif für ihre Stadt fordern. In Tübingen hat die Gruppe ZAK<sub>3</sub> die Diskussion unter dem Motto **»TÜ.BUS umsonst!«** seit 2008 stark vorangebracht. In ihrem Reader von 2010 schreibt die Gruppe über ihr Selbstverständnis:

*»Ein Nulltarif würde den Waren-Charakter von Mobilität in Frage stellen. Sie würde Mobilität als Grundbedürfnis anerkennen. Mobilität sollte allen ohne Rücksicht auf sozialen Status, Erwerbstätigkeit, Einkommen und Staatsbürgerschaft zur Verfügung stehen. Die allgemeine Verfügbarkeit von Mobilität würde allen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Weil dies im Interesse der Allgemeinheit liegt, ist die Mobilität grundsätzlich und umfassend aus Steuermitteln zu finanzieren. (...)*

*Eine allgemein zugängliche und ökologische Form der Mobilität wird auch neue Formen der gesellschaftlichen Planung erfordern. Wie das funktionieren kann, wird erst die Praxis zeigen. Wir werden viel ausprobieren und noch aus vielen Fehlern lernen müssen. Wie Joachim Hirschs »Sozialpolitik von unten« ist auch »TüBus umsonst!« schon unter kapitalistischen Verhältnissen realisierbar. Insofern ist es ein realpolitisches Projekt. Es zielt aber auch auf neue Formen der Vergesellschaftung. Damit ist die Kampagne Teil emanzipatorischer Gesellschaftsveränderung.«*

Inzwischen gab oder gibt es Initiativen oder zumindest breite Diskussionsprozesse auch in Berlin, Bonn, Bremen, Darmstadt, Dresden, Erlangen, Erfurt, Frankfurt/M., Hamburg, Hannover, Jena, Leipzig, Köln, Marburg, München, Osnabrück, Solingen, Trier, Wuppertal und vermutlich noch in einigen weiteren Regionen.

DIE LINKE setzt sich seit Jahren dafür ein und hat im Koalitionsvertrag der Rot-Rot-Grünen Landesregierung in Thüringen durchgesetzt, »... die Möglichkeit eines fahrscheinfreien ÖPNV (zu) prüfen und die rechtlichen Voraussetzungen für dessen Erprobung (zu) schaffen.« Ein solch konkret formuliertes Ziel gab es noch bei keiner Landesregierung. Dabei hat das »Erfurter Modell« der LINKEN vor Ort viel zur Einsicht in die Machbarkeit beigetragen. Inzwischen macht sich DIE LINKE auch in vielen anderen Städten wie Berlin und Frankfurt/M. für ein Bürgerticket oder andere Formen von fahrscheinlosem ÖPNV stark.

Die in dieser Broschüre vorgestellten Möglichkeiten, von verschiedenen Nutznießern des ÖPNV Abgaben zu erheben, können – teils nach Anpassung von Ländergesetzen – auf kommunaler Ebene eingeführt werden. Nun kommt es darauf an, in einem Modellversuch die passenden Abgaben und ergänzenden Maßnahmen zu identifizieren und sie einem Praxistest zu unterziehen. Das muss mit umfassender Bürgerbeteiligung und ausreichender Diskussion geschehen.

Am Ende sollte ein Bürgerentscheid stehen. Die Bedeutung solcher Diskussionsprozesse und Pilotphasen wurde bei der Einführung der Innenstadt-Maut in London sichtbar: So war dort vor der Einführung noch eine Mehrheit dagegen, nach der Testphase aber eine Mehrheit dafür.

Bei erfolgreicher Umsetzung eines Nulltarifs in einer Stadt oder Region ist damit zu rechnen, dass es eine große Zahl von Nachahmern geben wird. Damit besteht tatsächlich die Chance, bis 2025 zu einem bundesweiten Nulltarif zu kommen. Entscheidend ist, dass wir jetzt damit beginnen, unser Lebensumfeld umzugestalten. Damit nicht nur Clara ihre Vision leben kann.

# Anhang

Weiterführende Hinweise, Links und Daten unter [www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de);  
<http://gleft.de/QN>

## Lese-Empfehlungen

### **PLAN B 2.0: Das rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau**

Diese Broschüre enthält den roten Faden sowie langfristige Visionen eines sozial-ökologischen Umbaus für die Bereiche Energie, Verkehr, Agrar und Industrie.

[www.plan-b-mitmachen.de](http://www.plan-b-mitmachen.de)

Zur **Reihe PLAN B konkret** gehören bisher:

- Kommunen und Stadtwerke als Schaltstelle der Energiewende
- Bodenlos – der existentielle Kampf ums Ackerland
- Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr



### **Mobilität für alle. Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr.**

DIE LINKE. im Bundestag, 2013.

Download unter: <http://gleft.de/Qa>

Das »**Verkehrspolitisches Zirkular**« der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag erscheint zwei bis drei Mal im Jahr.

Ausgaben als PDF und Bestellmöglichkeit unter

<http://gleft.de/QL>



**LINKSverkehr – der Verkehrsnewsletter der Fraktion** erscheint alle ein bis zwei Monate. Eintragung in diesen und andere Newsletter der Fraktion unter

<http://gleft.de/QM>

**Konzept »Fahrscheinfreier ÖPNV« für Erfurt.** Ein Diskussionsangebot.

Koordination: Matthias Bärwolff. Download: <http://gleft.de/QO>

**Informationsportal zum Nulltarif** vom Netzwerk Solidarische Mobilität unter <http://gleft.de/QK>. Dort sind viele Initiativen sowie Studien, Positionen und weiteres Material zum Thema Nulltarif im ÖPNV verlinkt.



# Bildnachweise und Datengrundlagen der Grafiken

- S. 6: *Stadtautobahn* (<http://dokumente.linksfraktion.net/download/101115-gesamt-autobahn.pdf>)
- S. 7: *Daten der Verkehrsunfälle: Statistisches Bundesamt*
- S. 8: *Infografik: Marco Heinig, Erläuterungen der Datengrundlage* unter <http://gleft.de/Qe>
- S. 9, 28, 52: *Foto: Andreas Delleske,vauban.de*
- S. 11: *Foto: en.wikipedia/Minesweeper*
- S. 13: *Foto: Waldemar Titzenthaler (Wikipedia)*
- S. 16: *Foto: Thomas Pier*
- S. 18: *Screenshot von farefreepublictransport.com*
- S. 20: *Foto: Wikimedia Commons/Heb*
- S. 23: *Foto: Wikipedia/SajoR*
- S. 24: *Grafik: Marco Heinig, Daten: [www.regiobahn.de](http://www.regiobahn.de)*
- S. 26: *Foto: UVG*
- S. 27: *Foto: Wikipedia/Marco Präg*
- S. 29: *Bild: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin / Breimann & Bruun*
- S. 30: *Foto: Barbara Frommann*
- S. 32: *Karte aus dem Raumordnungsbericht 2011 des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), S. 81. Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, HaCon Ing. GmbH, geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12. 2008*
- S. 33: *Eigene Grafik mit Daten aus Prognos AG im Auftrag des vzbv (2010): Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität & Ernährung. S. 58, 60*
- S. 34: *Grafik aus Christoph Zimmer: Der ÖV-Beitrag. Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in den Kommunen. Studie der BPV Consult GmbH im Auftrag des VCD, Koblenz 2014 (nach Hickmann mit Ergänzungen)*
- S. 35, *linkes Foto: Wikimedia/ Commons, rechtes Foto: Leland/en.wikipedia*
- S. 37: *Foto: Wikimedia/1997*
- S. 39: *Flyer unter [www.buergerbus-hoherflaeming.de](http://www.buergerbus-hoherflaeming.de)*
- S. 42: *Foto: Wikipedia/ Flominator*
- S. 48: *Infografik: Marco Heinig, Datengrundlage: Statistisches Bundesamt*
- S. 49: *Foto: Wikipedia/Mr. Wissenschaft*

## **Demokratie**

Eine tiefgreifende Veränderung von Wirtschaft und Gesellschaft kann nicht von oben verordnet werden. Die Menschen müssen sich an den Diskussionen und Entscheidungen, die ihr Leben betreffen, aktiv und wirkungsvoll beteiligen können. Eine umfassende Demokratisierung ist zwingende Voraussetzung eines sozial-ökologischen Umbaus.

## **Ökologie**

Die Umweltkrise ist wie die Wirtschafts- und Finanzkrise Folge des vorherrschenden Gesellschaftsmodells. Es sind dieselben Triebfedern, die zu einem Raubbau an der Natur und zu wachsender Ungleichheit führen. Stattdessen sollte die Maxime gelten: gleiches Recht auf Naturnutzung und gleiche Pflicht, die Lebensgrundlagen zu schützen.

## **Soziales**

Ohne soziale Gerechtigkeit kein ökologisches Wirtschaften und keine nachhaltige Lebensweise. Statt immer mehr Reichtum für wenige wollen wir ein gutes Leben für alle Menschen. Das bedeutet eine Umverteilung von Vermögen, Arbeit und Einkommen. Und es bedeutet eine grundlegende Veränderung der Geschlechterverhältnisse.

[www.plan-b-mitmachen.de](http://www.plan-b-mitmachen.de)  
[www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)