Bildnachweis S. 2

Mobilität für alle

Forderungen für einen
attraktiven öffentlichen Verkehr
2. Auflage

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 3

1. Problembeschreibung 4

2. Angebotsverbesserungen 8

3. Verkehr im ländlichen Raum 10

4. Nulltarif? Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht umsonst! 11

5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif« 16

6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt« 19

7. Finanzierung durch die öffentliche Hand 21

8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung 23

Publikationen der Fraktion DIE LINKE zu Mobilität 24

Nulltarif und Sozialticket: Internetportal von »SoliMob« 26

Unsere wichtigsten Anträge zum Verkehr 28

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen 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

Verfasser-/Redaktionsteam: Sabine Leidig, Bernhard Knierim, Dominik Fette, Karl-Heinz Ludewig, Patrick Wahl, Nico Biver, Dirk Elmer, Christian Roelle, Ursula Weisser-Roelle sowie die Unter-AG Verkehr

2. überarbeitete Auflage, Stand: Juni 2015

Titelbild: eigene Collage mit Fotos von pixelio.de folgender Fotografen (beginnend mit Fahrrädern im Uhrzeigersinn): Liza Litsch, H. Mathes, Marianne J., Ruth, Rudolph, Tim Caspary, Sommaruga Fabio, Erich Westendarp, Carsten Jünger und Bernd Sterzel.

Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!

Diese Broschüre finden Sie als PDF-Download sowie mit weiterführenden Informationen, den parlamentarischen Initiativen und Kommentarfunktion unter http://gleft.de/Qa

Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

»Mobilität für alle – mit weniger Verkehr« ist eines der erklärten sozialökologischen Ziele der LINKEN. Um auf diesem Weg voranzukommen, ist ein insgesamt viel besseres Angebot für öffentlichen Nahverkehr notwendig. Nur mit einem guten Bus- und Bahnsystem kann die Mobilität für wirklich alle Menschen auch zukünftig sichergestellt werden.

»Öffentlich ist wesentlich« gilt auch für den Verkehr. Niemand soll aufs eigene Auto angewiesen sein. Wir wollen eine Mobilitätsgarantie auch in ländlichen Regionen. In Ballungsräumen sollen Bahnen und Busse in kurzen Abständen fahren und leicht erreichbar sein. Der öffentliche Verkehr soll barrierefrei ausgebaut werden und für die Nutzenden erheblich weniger kosten. Wir plädieren für die Vereinheitlichung der Bedingungen und Preise im Nahverkehr im ganzen Land, da die existierende Kleinstaaterei der Verkehrsverbünde mit abweichenden Regelungen Menschen von der Nutzung des ÖPNV abschreckt.

Wir wollen die »ÖPNV-Flatrate« einführen: Nulltarif im Nahverkehr, der solidarisch finanziert wird. Das wäre gerecht, denn wenn weniger Autos fahren, wird nicht nur die Umwelt entlastet, sondern auch die Lebensqualität für viele Menschen deutlich besser.

Und wir setzen uns dafür ein, dass die ÖPNV-Finanzierung durch den Bund garantiert und verbessert wird. Das gleiche gilt für die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten. Gute Arbeit mit guten Löhnen gehört zum guten öffentlichen Verkehr.

Mit dieser kleinen Broschüre stellen wir Analysen und Argumente zusammen und begründen unsere Vorschläge und Forderungen für attraktive öffentliche Mobilitätsangebote.

Wir freuen uns über Rückmeldungen und noch mehr über Mitstreiterinnen und Mitstreiter für solidarische Mobilität.

S. Leidig

Sabine Leidig
MdB, verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE

1. Problembeschreibung

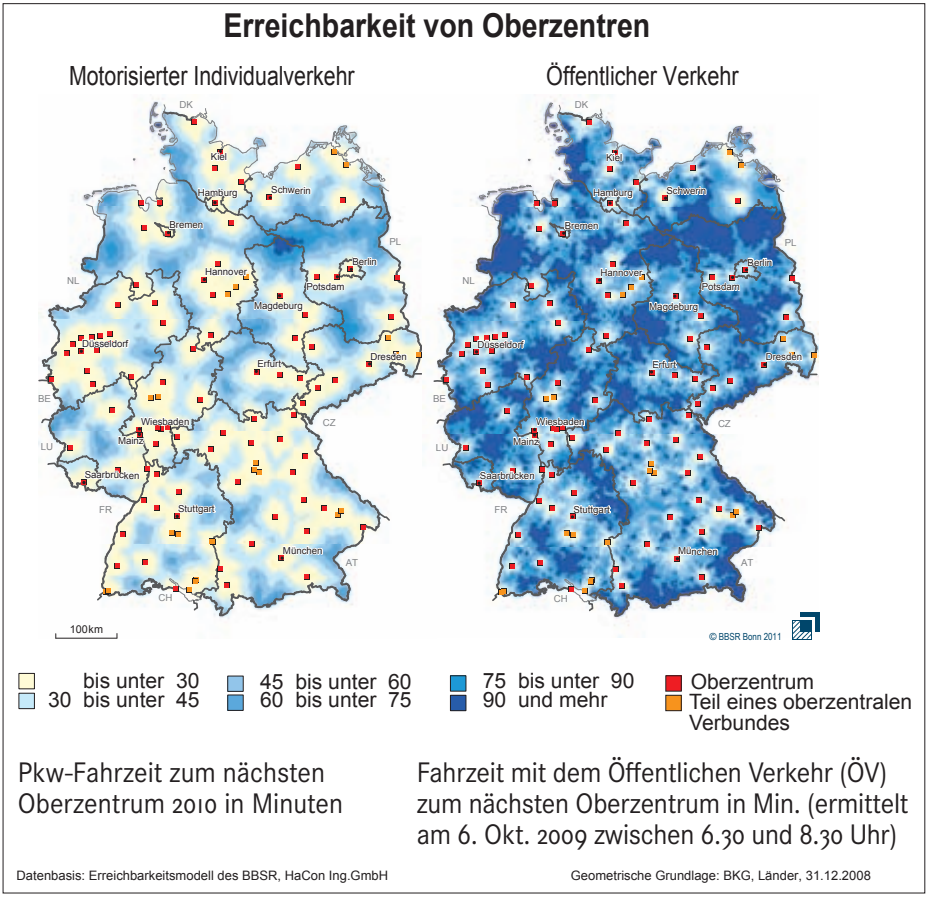
Die durch den existierenden Verkehr erzeugten Probleme sind hinlänglich bekannt:

- Schädigung der Gesellschaft durch Lärm, Unfälle, Abgase und Platzverbrauch,
- sozialer Ausschluss gesellschaftlicher Gruppen (Ältere, Minderjährige, Menschen mit Behinderungen) von Mobilität,
- globales Ungleichgewicht, da unsere Mobilität alles andere als nachhaltig ist und auf keinen Fall ein Modell für alle Menschen auf der Erde sein kann,
- Klimawandel (durch Ausstoß von Treibhausgasen) und Umweltzerstörung,
- Verbrauch begrenzter Ressourcen.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) – dieser ist hier immer ohne das mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsmittel Flugzeug gemeint – hat gegenüber dem Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) den entscheidenden Vorteil, dass er bezogen auf die zurückgelegte Strecke jedes Fahrgasts sehr viel weniger Energie und Fläche verbraucht sowie deutlich geringere Schäden verursacht. Dies spiegelt sich in den externen Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Busse) wider, die bezogen auf die Verkehrsleistung nur ein Drittel derer von Pkw betragen.[1] Außerdem kann der ÖV, sofern er elektrisch betrieben wird, schon heute technisch aus rein erneuerbaren Energien versorgt werden, was teilweise (Beispiel Hamburger S-Bahn) sogar bereits geschieht. Außerdem lässt sich der ÖV hervorragend mit anderen schonenden Verkehren wie dem Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren im Sinne des Umweltverbundes kombinieren.

Der ÖV könnte zudem auch 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 auch keine privaten Investitionen und ist damit für alle erschwinglich. Leider erfüllt der ÖV diese Funktion als Grundversorgung mit Mobilität für alle Menschen bislang nur unzureichend: Zum einen sind die Preise vielfach für weniger wohlhabende Menschen zu hoch. Dies gilt insbesondere für den Bahn-Fernverkehr, wo eine falsche auf angebliche Gewinnerzielung und Privatisierung ausgerichtete Politik in den letzten Jahren zu enormen Preissteigerungen geführt hat, die im

[1] Externe Kosten sind ökologische und soziale Folgekosten, die nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit bzw. Dritten getragen werden. Dazu gehören beim Verkehr die Kosten des Klimawandels, der Umweltverschmutzung, Gesundheitsschäden durch Lärm und Abgase sowie Unfallfolgekosten u.v.a.m. Vgl. dazu: Christoph Schreyer, Markus Maibach, Daniel Sutter, Claus Doll & Peter Bickel: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland - Aufdatierung 2005. Zürich: Infras, 2007.



Schnitt doppelt so hoch waren wie die Inflationsrate.[2] Es gibt einen erheblichen Mittelabfluss aus dem Bahnbereich in andere Bereiche. Außerdem steigt der Arbeitsdruck auf die Beschäftigten im ÖV. Aber auch im Nahverkehr wurden in den letzten Jahren vielerorts die Preise auf ein Niveau angehoben, dass Menschen von einer angemessenen Mobilität ausgeschlossen werden. 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 oben auf der 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 (siehe Grafik[3]): Nur in und nahe bei

[2] Bernhard Knierim & Winfried Wolf: Alternativer Geschäftsbericht 2011 der Deutschen Bahn AG. Berlin: Bahn für Alle, 2012, als pdf-Download unter www.bahn-fuer-alle.de.
[3] Grafik aus: Raumordnungsbericht 2011, hrsg. v. Bundesinstitut Bau-, Stadt- und Raumforschung, S. 81.

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.

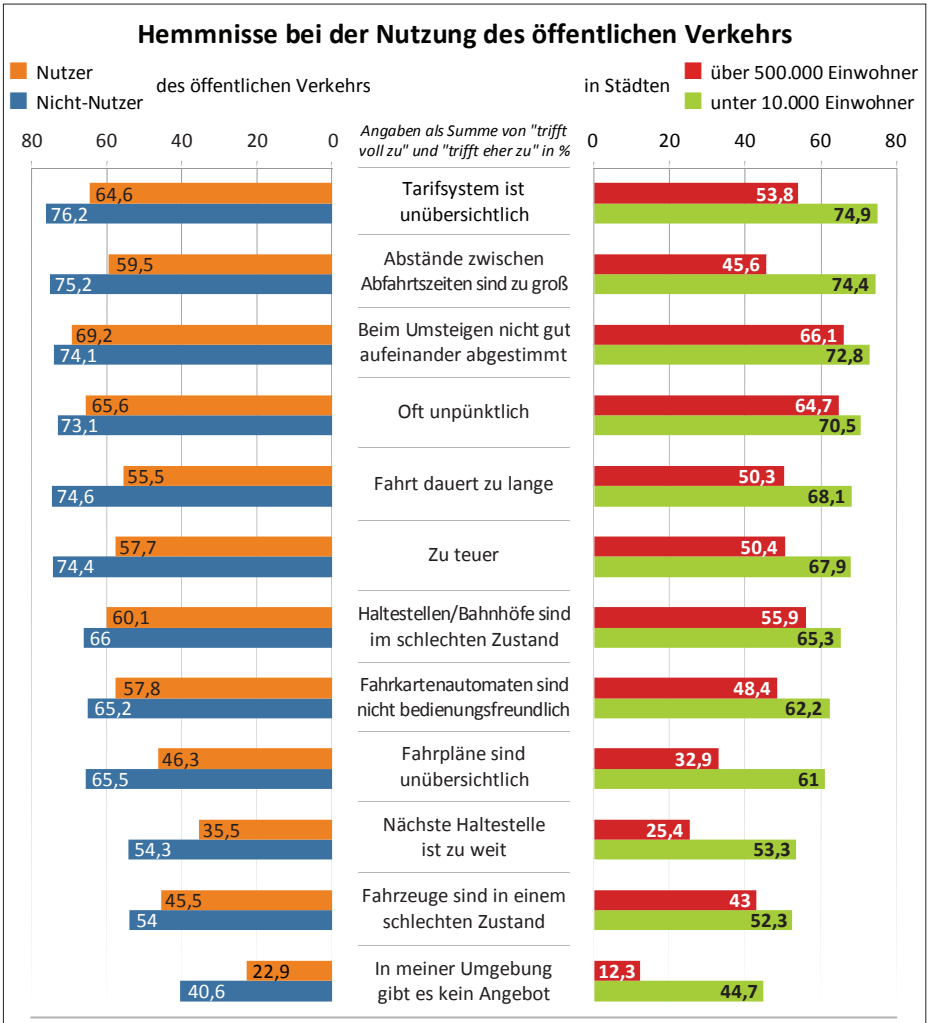
Es müsste also viel für einen attraktiveren und für alle bezahlbaren ÖV getan werden. Stattdessen steht der ÖV in den nächsten Jahren jedoch vor großen Herausforderungen:

- Die Finanzierung bricht zunehmend weg, da viele Kommunen pleite sind und wegen der »Schuldenbremse« mit einer zusätzlichen Schwächung ihrer Finanzen rechnen müssen. Gleichzeitig steigen die Regionalisierungsmittel des Bundes nicht in ausreichendem Maße, die Entflechtungsmittel laufen 2020 aus, und ihre Zweckbindung wird bereits vorher aufgehoben (siehe Kapitel 7).
- Aufgrund der schon in den letzten Jahren fehlenden Mittel existiert ein Investitionsstau beim öffentlichen Nahverkehr, der sich 2009 auf 2,35 Milliarden Euro belief und aufgrund einer jährlichen Deckungslücke für Erneuerungen von geschätzt 330 Millionen Euro inzwischen mehr als drei Milliarden Euro[4] beträgt – Tendenz weiter steigend. Dadurch besteht das Risiko, dass öffentliche Verkehrsmittel in den nächsten Jahren teilweise nicht mehr weiterbetrieben werden können.
- In einigen Regionen – insbesondere in Ostdeutschland – gibt es einen starken Bevölkerungsschwund und eine Zunahme des Durchschnittsalters.
- Die Nachfrage nach dem ÖV stieg in den letzten Jahren stetig.[5] Diese Steigerung zieht jedoch gleichzeitig die Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in den ÖV nach sich, die viele Verkehrsbetriebe derzeit jedoch nicht leisten können.

Dennoch ist die steigende Nutzung des ÖV aus ökologischer und sozialer Sicht erfreulich und sollte gestärkt werden, um den Autoverkehr deutlich zu reduzieren. Umfragen zu den Gründen, warum die Menschen den ÖV nicht noch stärker nutzen, führen zu folgendem Ergebnis:

---

[4] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Köln: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2009.
[5] Follmer/Guschwitz u.a.: Mobilität in Deutschland. Bonn und Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Infas, DLR/Institut für Verkehrsforschung, 2010.



Daten aus Prognos AG im Auftrag des vzbv (2010): Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität & Ernährung. S. 58, 60.

Es gibt also enormes Verbesserungspotenzial. Wobei an oberster Stelle eine bessere Vernetzung, ein einfacheres Tarifsystem, eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Taktzeiten, ein besseres Preissystem sowie Verbesserungen der Qualität stehen sollten. Diese Broschüre soll darum unsere Forderungen präsentieren, wie eine entsprechende Reform des ÖV aussehen könnte.

2. Angebotsverbesserungen

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) muss insgesamt verbessert werden, um einer wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, aber auch um immer mehr Menschen von seiner Benutzung zu überzeugen. Viele dieser Maßnahmen dienen zur Lösung der Probleme, die in der vorhergehenden Umfrage als Hemmnisse bei der Nutzung des ÖV genannt wurden (siehe Grafik S. 7). Zu solchen Angebotsverbesserungen gehört:

- eine Verdichtung des Liniennetzes in vielen Regionen und Städten, um schnelle Verbindungen ohne viel Umsteigen zu ermöglichen;
- Lückenschlüsse dort, wo Verbindungen vorher auseinandergerissen wurden, und Wiederherstellung insbesondere von Ost-West-Verbindungen; außerdem Elektrifizierung weiterer Strecken;
- eine große Haltestellendichte: Für die Nutzerinnen und Nutzer ist die Nähe zur Haltestelle entscheidend für die Attraktivität des ÖV (siehe Grafik S. 7); der Trend zur Stilllegung beispielsweise von »Kiezlinien« muss folglich unbedingt umgekehrt werden;
- ein dichter Takt, so dass es keine langen Wartezeiten gibt;
- ein gutes Verkehrsangebot auch zu Tagesrandzeiten sowie nachts mindestens ein bedarfsorientiertes Angebot (beispielsweise Anrufsammeltaxis);
- Mindeststandards für die Erreichbarkeit: mindestens im Stundentakt – in Spitzenzeiten im Halbstundentakt – ein Anschluss in das nächste Oberzentrum. Die Verkehrsbetriebe sollten in nachfrageschwachen Zeiten entsprechend kleinere Fahrzeuge einsetzen;
- vollständige Barrierefreiheit, so dass der ÖV für alle nutzbar ist – insbesondere auch für Ältere, Menschen mit Behinderung, bei viel Gepäck oder mit Kinderwagen;
- guter Service und höhere Sicherheit durch präsente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Bahnhöfen;
- eine hohe Zuverlässigkeit durch ausreichende Wartung und Reservekapazitäten, die auch verfügbar sein müssen: Menschen nutzen den ÖV sehr viel mehr, wenn sie sich darauf verlassen können, dass sie auch tatsächlich pünktlich ankommen. Entsprechend wirken sich regelmäßige Beeinträchtigungen der Zuverlässigkeit wie bei der Berliner S-Bahn negativ auf die Nutzung aus;
- eine Beschleunigung des ÖV auch auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs – beispielsweise durch Vorrangschaltungen an Ampeln; das würde

gleichzeitig aufgrund einer geringeren Anzahl an benötigten Zügen/Bussen noch Kosten einsparen;[6]

- Bevorzugung von Bahn- und Straßenbahn- oder Oberleitungsbussen statt Dieselbussen: Bahnen und elektrisch betriebene Busse sparen nicht nur Energie und ermöglichen die Nutzung von erneuerbaren Energien, sondern werden aufgrund des höheren Fahrkomforts und der höheren Sicherheit von den meisten Menschen sehr gut angenommen. In Städten sind Straßenbahnen um ein Vielfaches günstiger zu bauen und zu betreiben als U- oder S-Bahnen und sie können mit Hilfe von Vorrangschaltungen an Ampeln fast ebenso schnell fahren. Darüber hinaus sind sie sehr viel einfacher erreichbar und barrierefrei zu betreiben. Im ländlichen Raum sollten Stilllegungen von Bahnstrecken vermieden und bereits stillgelegte Strecken auf keinen Fall entwidmet, sondern stattdessen wo möglich reaktiviert werden.
- eine Integration unterschiedlicher Verkehrsmittel des ÖV: Mit einem solchen Konzept sind beispielsweise die Karlsruher und auch die Kasseler Verkehrsbetriebe sehr erfolgreich, die das Straßenbahnsystem ins Umland ausgedehnt haben, so dass diese inzwischen den Charakter einer S-Bahn hat (›Karlsruher Modell‹). Dies macht den ÖV sehr viel attraktiver und hat zu einer enormen Nutzungssteigerung geführt. Nach dem gleichen Vorbild sind inzwischen die Stadtbahn Heilbronn, die City-Bahn Chemnitz, die Saarbahn Saarbrücken und einige weitere kombinierte Stadtbahnen geschaffen worden.
- einfache Systeme der Information und Fahrpläne sowie Fahrkartenverkauf und Aufsicht auf den Bahnhöfen durch Personal.

Um einen guten ÖV zu ermöglichen, müssen längerfristige Maßnahmen auf den Weg gebracht werden: So ist es bei einer hohen Siedlungsdichte wesentlich einfacher, einen attraktiven ÖV anzubieten – mit geringen Entfernungen zu den Haltestellen und einem dichten Takt (siehe Grafik S. 7). Viele Städte haben dementsprechend schon heute ein attraktives ÖPNV-Angebot. Daher sollte die Politik Zersiedlungen verhindern, anstatt sie wie bislang durch Maßnahmen wie die Entfernungspauschale noch zu begünstigen. Bei der Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete muss die ÖV-Anbindung immer eine notwendige Voraussetzung sein.

Um den ÖV zusätzlich auch mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Sinne des »Umweltverbundes« besser zu vernetzen, sollte die Kombination mit dem Fahrrad weiter vereinfacht werden. Dazu gehören sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen (beispielsweise Fahrradparkhäuser), Entleihmöglichkeiten von Mietfahrrädern sowie eine Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sollten direkt und sicher sein, und an Umsteigepunkten sollten Umwege vermieden werden.

---

[6] Vgl. Fahrgastverband IGEB: Straßenbahn für ganz Berlin! Teil II. In: Signal Heft 01/2009, S. 9-11.
Und: Markus Falkner: Rote Welle – Berlin bremst die Straßenbahn aus. Berliner Morgenpost, 10. Oktober 2011.

3. Verkehr im ländlichen Raum

Mobilität im ländlichen Raum muss grundsätzlich auch ohne eigenes Auto möglich sein. Menschen, die bewusst auf ein Auto verzichten, sich keines leisten oder fahren können, müssen eine Möglichkeit für eigenständige Mobilität haben. Das bedeutet:

- Als Mindeststandard muss jeder Wohnort von 8 bis 18 Uhr alle zwei Stunden durch eine Anbindung mit dem öffentl. Verkehr an die nächste (Kreis-)Stadt angebunden sein.
- Es muss einen Zubringerverkehr zum nächsten Schienenverkehrs-Haltepunkt geben.
- Um eine kulturelle Teilhabe zu gewährleisten, muss an Wochenenden und Veranstaltungstagen ein Transport angebotsorientiert auch an entlegensten Wohnorten gewährleistet sein.
- Es dürfen keine vorhandenen Bahnlinien vom Personenverkehr abgekoppelt werden. Zahlreiche Beispiele beweisen, dass Bahnstrecken auch in dünn besiedelten Räumen mit innovativen Ideen sinnvoll und ohne außerordentliche Bezuschussung betrieben werden können.[7]
- In den Fällen, in denen die Kosten für den ÖPNV in einem groben Missverhältnis zum Nutzen stehen, können Bürgerbusse oder andere Konzepte, die sich am aktuellen Bedarf orientieren, eine Alternative darstellen.

Eine Nahversorgung mit alltäglichen Gütern muss gewährleistet sein. Das bedeutet:

- Öffentliche Verkehrsmittel (egal ob Bahn oder Bus) sollten in dünn besiedelten Regionen auch Haushalts- und Lebensmittel transportieren und gegebenenfalls zum Kauf anbieten (wie zurzeit in der Uckermark erprobt[8]).
- Kulturgüter wie beispielsweise Zeitungen, CDs und Leihbücher sollten bundesweit an jedem Wohnort angeboten werden können.

Fazit

Der ländliche Raum muss für alle dort lebenden Menschen eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur bieten, die eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Altersgruppen ermöglicht. Denn öffentliche Mobilität ist Bestandteil der Daseinsvorsorge. Mobilität und Versorgung im ländlichen Raum kostet Geld, das die Gesellschaft aufzubringen hat. Die Landkreise müssen finanziell in die Lage versetzt werden, diese Lebensbedürfnisse zu gewährleisten (siehe Kapitel 7). Eine reine Nachfrageorientierung führt zu einem Teufelskreis nach unten, da ein schlechtes Angebot immer weniger Fahrgäste anzieht. Daher muss der ÖPNV mit einem attraktiven Angebot in Vorleistung gehen.

---

[7] Allianz pro Schiene: 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr. Berlin: Allianz pro Schiene, 2010.
[8] Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, www.kombibus.de am 31. Juli 2013.

4. Nulltarif? Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht umsonst!

Unser Vorschlag für einen attraktiven und solidarischen öffentlichen Verkehr sieht vor, ihn zumindest im Nahbereich fahrscheinlos zu gestalten.[9] Dies würde das Recht auf Mobilität für alle weitgehend garantieren: Damit wäre der Weg zu Ämtern, Arztpraxen, Bildungseinrichtungen, die Pflege sozialer Beziehungen und um viele andere Dinge des Alltags zu bewältigen, nicht an den Geldbeutel gebunden. Auch würde die diskriminierende Bedürftigkeitsprüfung bei Sozialpässen und Sozialtickets entfallen.

Ein solcher fahrscheinloser öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) wurde bereits in den 1970er Jahren in einigen Städten – wenn auch nur kurzfristig – getestet, unter anderem in Rom, in Bologna und in Atlanta. Es kam in der Regel zu einer deutlich stärkeren Nutzung.[10] Auch in neuerer Zeit haben einige Städte einen kostenlosen ÖPNV eingerichtet: Die brandenburgischen Kleinstädte **Templin** und **Lübben** sowie Hasselt in Belgien. Überall kam es zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen und einem Rückgang des Autoverkehrs. Allerdings wurden aufgrund dieser erhöhten Nachfrage Investitionen in neue Fahrzeuge notwendig, und für diese fehlte schlichtweg das Geld. Deswegen wurde der kostenlose ÖPNV in diesen Städten wieder abgeschafft.

In **Hasselt** war der geplante Bau einer weiteren vierspurigen Ringstraße der Anlass für die Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV. Statt wie heute noch fast überall weiter das Ziel zu verfolgen, den Autoverkehr gut – sprich: flüssig und ohne Störungen – zu organisieren, setzte der Bürgermeister auf Verkehrsverlagerung. Zentral war ein kombiniertes Konzept aus unentgeltlichem ÖPNV und gleichzeitigen Maßnahmen, um die Stadt attraktiver und den Autoverkehr unattraktiver zu machen. Letzteres geschah vor allem durch hohe Parkgebühren (die den ÖPNV teilweise querfinanzierten), Geschwindigkeitsminderungen, den Abbau von Parkplätzen und die Verbannung von Autos aus den Einkaufsstraßen. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV haben sich zwischen der Einführung 1996 und 2006 mehr als verzehnfacht bei gleichzeitig deutlichem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs.[11] Durch den

---

[9] In der Diskussion um ein solches Modell tauchen verschiedene Begriffe auf: Wichtig dabei ist, dass der ÖPNV nicht kostenlos ist (er verursacht natürlich Kosten) und – sofern er nicht aus dem normalen Steueraufkommen finanziert wird – auch mit Entgelten verbunden ist, also nicht entgeltfrei ist. Zentral ist, dass der ÖPNV von allen ohne Fahrschein oder anderen Berechtigungsnachweis (wie Zeitkarte oder Personalausweis zum Nachweis über den Wohnsitz) genutzt werden kann. Wir benutzen dafür hier die Begriffe fahrscheinlos, fahrscheinfrei und Nulltarif synonym.

[10] Rolf Seydewitz & Markus Tyrell: Der beitragsfinanzierte Nulltarif - ein Ansatz zur Finanzierung und Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Trier: Universität Trier, 1995.

[11] Vgl. Stadt Hasselt: Mobility with an eye on the environment - Hasselt, an example for Europe, Hasselt 2000. Elisabeth Wehrmann: Stadt ohne Fahrschein. Die Zeit, 21.11.1997.

Verzicht auf neue Straßenprojekte war es dabei nicht einmal teuer für die Stadt: rund 600.000 Euro oder 23 Euro pro Familie und Jahr. Zudem kommen heute cirka 30 Prozent mehr Besucherinnen und Besucher in die Stadt, die den Umsatz im Einzelhandel steigen lassen. Für Hasselt hat sich die Einführung des unentgeltlichen ÖPNV mit den beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen also gerechnet. Trotzdem müssen seit Mai 2013 Fahrgäste, die älter als 19 Jahre sind, wieder zahlen – allerdings nur 60 Cent pro Fahrt. Die Begründung auch hier: die Finanzierung der notwendigen Investitionen infolge des massiven Nachfragebooms.

In der estnischen Hauptstadt **Tallinn** wurde der Nahverkehr nach einer Volksabstimmung Anfang 2013 für die Einwohner der Stadt unentgeltlich. Bis Mitte April ist dort der Autoverkehr bereits um 15 Prozent zurückgegangen.[12] Problematisch ist das dortige Modell, weil es eben nicht für alle unentgeltlich ist und vor allem das Ziel verfolgt, die Anmeldung von Erstwohnsitzen zu erhöhen und damit die kommunalen Einnahmen auf Kosten der umliegenden Kommunen zu steigern.

Fazit der Modelle in Templin, Lübben und Hasselt: Mit einem fahrscheinlosen ÖPNV können die gewünschten sozialen und verkehrlich-ökologischen Ziele erreicht werden – aber er muss auf einer soliden finanziellen Grundlage stehen, die nicht durch den Erfolg des Modells kaputt gemacht wird.

In **Tübingen** gibt es seit langem die Initiative »TüBus umsonst!« – doch auch mit Oberbürgermeister Palmer und Landesverkehrsminister Hermann (beide von den Grünen) wird zwar guter Wille gezeigt, aber kein Mut für eine Umsetzung. Immerhin soll stufenweise der Anteil der Umlagefinanzierung über Semester- und Jobtickets erhöht werden. Nulltarif für alle ist das noch lange nicht. Konkreter als in Tübingen ist das Konzept für **Erfurt**, an dem DIE LINKE vor Ort maßgeblich mitwirkt: Es enthält einen konkreten Vorschlag für eine Mischfinanzierung, listet die vielschichtigen positiven Effekte und notwendigen begleitenden Maßnahmen auf und enthält Vorschläge für Umsetzungsschritte.[13] Öffentlich geführte Diskussionen sollen die Idee in und mit der Erfurter Bevölkerung weiter verbreiten und entwickeln.

Auch ein Blick nach Frankreich ist aufschlussreich: Im südfranzösischen **Aubagne** und den umliegenden Gemeinden fahren die Busse seit Mai 2009 zum Nulltarif. Die Stadtregierung verfolgt damit sowohl soziale als auch ökologische Ziele. Das Recht auf Mobilität zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben soll damit umgesetzt werden. Auch hier sind die Fahrgastzahlen gestiegen und der Ausbau des Netzes wurde auf den Weg gebracht. Viele sind vom privaten Auto auf den ÖPNV umgestiegen. Neben den Einsparungen bei Ticketverkauf und Kontrollen sowie im Straßenbau wird der Nulltarif hier vor allem durch eine Nahverkehrsabgabe (»versement transport«)

[12] Der Standard, 5.4.2013, http://derstandard.at/1363707098646/Wer-in-Tallinn-lebt-faehrt-gratis-mit-Oeffis.
[13] Weitere Infos und das gesamte Konzept »Fahrscheinfreier ÖPNV für Erfurt« unter http://www.die-linke-thl.de/themen/themen_a_z/e_h/fahrscheinfreier_oepnv/.

finanziert. Die Nahverkehrsabgabe wird seit 1999 in allen französischen Kommunen von allen Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten auf die Lohnsumme erhoben und ist nach Einwohnerzahl gestaffelt. Inzwischen gibt es in 23 französischen Verkehrsverbünden jeglicher politischer Couleur den Nulltarif.

Ein ÖPNV zum Nulltarif zeigt also viele sozial und ökologisch positive Wirkungen, kann aber nicht umsonst sein. Wie kann nun eine soziale, nachhaltige und krisenfeste Finanzierung aussehen?

Zunächst sei angemerkt, dass die gesamte Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr mit riesigen Summen auch aus den kommunalen Haushalten finanziert wird.[14] Dies gilt als selbstverständlich und wird häufig hingenommen wie die negativen Auswirkungen (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung u.v.a.m.), den dieser Verkehr für die Lebensqualität in den Städten bedeutet. Formen der Querfinanzierung aus dem Individualverkehr wie Parkgebühren oder auch eine City-Maut sind daher nur ein kleiner Ausgleich für die öffentlichen und externen Kosten dieses Verkehrs. Sie wären grundsätzlich sinnvoll, wenn damit weitere Verlagerungsanreize geschaffen werden. Eine nennenswerte Finanzierung des ÖPNV auf diesem Wege ist jedoch problematisch, da die Einnahmen mit wachsendem Erfolg der Maßnahme – zunehmende Verlagerung und damit weniger Autoverkehr – sinken.

Als Quelle der Finanzierung sollten daher vor allem die Nutznießer des ÖPNV herangezogen werden: Das sind neben den tatsächlichen Nutzern auch die Unternehmen, die weniger Parkplätze für Kunden und Beschäftigte bereitstellen müssen. Weniger Staus und ein attraktiver ÖPNV bringen zudem alle Beschäftigten ausgeruhter zur Arbeit. Die Unternehmen müssen daher über eine Abgabe, ähnlich wie in Frankreich, oder über einen Aufschlag auf die Gewerbesteuer beteiligt werden. Ihr Beitrag muss im Sinne einer Erschließungsabgabe zumindest den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur inklusive der notwendigen neuen Fahrzeuge finanzieren.[15]

Nutznießer sind auch die Einwohnerinnen und Einwohner der entsprechenden ÖPNV-Region (Stadt/Landkreis), die von Lärm und Abgasen entlastet werden und perspektivisch mehr öffentlichen Raum und Sicherheit zurück erhalten. Sie könnten über eine Nahverkehrsabgabe beteiligt werden. Für Personen unter 18 Jahren, Menschen mit eingeschränkter Mobilität (nach Paragraf 148 SGB IX) und Beziehe-

---

[14] Was die Kommune für den Autoverkehr zahlt (Straßenunterhalt etc.), wird nur zu 14% bis 45% von diesem finanziert, in Düsseldorf stehen den jährlichen Ausgaben von 240 Mio. Euro sogar nur Einnahmen von 27 Mio. Euro (11%) gegenüber, der motorisierte Individualverkehr wird also hier mit 360 Euro pro Einwohner und Jahr subventioniert. Zahlen aus ICLEI-Studie »Wieviel zahlt unsere Kommune für den Autoverkehr?«, Freiburg 2001, zu finden auf www.increase-public-transport.de.

[15] Dabei ist noch zu diskutieren, welche Variante sozial gerechter ist: Die Berechnung der Höhe über die Lohnsumme wie in Frankreich – womit es den Charakter eines Jobtickets hat – oder unabhängig von der Beschäftigungsquote über den Ertrag (Gewerbesteuer) oder die Flächennutzung (Grundsteuer).

rinnen und Bezieher von Grundsicherung sollte die Abgabe entfallen. Zu prüfen wäre darüber hinaus eine einkommensabhängige Variante.

Beschränkt auf eine bestimmte Nutzergruppe gibt es eine solche Nahverkehrsabgabe bereits seit rund 20 Jahren: Mit dem Semesterticket können Studierende heute ohne Fahrschein im zum Teil sehr großen Tarifgebiet fahren. Seit Einführung der Semestertickets ist die Nutzung des eigenen Autos unter Studierenden stark zurückgegangen.

Eine weitere Finanzierungsquelle könnte die Einführung einer Erschließungsabgabe für den ÖPNV sein. Diese würde sowohl die Unternehmen als auch (über die Miete) die Einwohnerinnen und Einwohnern belasten. Über die Größe des Grundstücks (kleine Wohnung/Mietshaus oder Villa) enthielte auch eine solche Berechnung ein soziale Komponente. Zudem könnte die Höhe von der Entfernung zur nächsten Haltestelle und der dortigen Taktfrequenz abhängen. Damit würde es für die Stadt beziehungsweise den Nahverkehrsbetrieb einen Anreiz zum Ausbau geben, da darüber auch die Einnahmen steigen.

Solche Finanzierungsmodelle müssen den Kommunen durch Ländergesetze ermöglicht werden. Die genaue Ausgestaltung sollte den Kommunen überlassen werden. Klar muss sein: Die Einführung einer solchen Finanzierung sollte vorrangig in den bisher schlecht versorgten Gebieten mit einem deutlichen Ausbau des ÖPNV einhergehen.

Die positiven Effekte der Verkehrsverlagerung durch einen Nulltarif müssen genutzt werden, um die Lebensqualität für alle zu verbessern: Leere Straßen sollten nicht den motorisierten Individualverkehr attraktiver machen, sondern umgenutzt werden:

- Ein Ausbau und eine qualitative Verbesserung der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs. Dazu zählen möglichst durchgehende Grüne Achsen, breite und barrierefreie Gehwege, Begegnungszonen und ‚Shared Space'-Bereiche, sichere Kreuzungsmöglichkeiten von Straßen sowie Fahrradstreifen, -straßen und -schnellwege, die sich zu einem guten Fahrradwegenetz ergänzen.

- Ein Rückbau von Straßen und Parkflächen (wie oben für die Stadt Hasselt beschrieben), wodurch sich zusätzlich sehr viel Stadtraum für echte Lebensqualität gewinnen lässt – für Erholungsflächen oder für alternative Verkehrswege wie Radwege oder breitere Fußwege. Damit kann eine Stadt zusätzlich attraktiver gemacht werden, und eine Flächengerechtigkeit unter den Verkehrsmitteln kann zumindest ein Stück näher gekommen werden.

- Eine Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs durch eine flächendeckende Tempo-30-Regelung (Regelgeschwindigkeit in Städten), was gleichzeitig

den Lärm und den Schadstoffausstoß vermindert und den Verkehr sicherer und damit für zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende zusätzlich attraktiver macht.

Mitunter wird auf negative Effekte eines unentgeltlichen ÖPNV hingewiesen: Erstens werden neben Fahrten vom Auto auch Fahrten vom Fahrrad sowie Fußwege auf den ÖPNV verlagert und zweitens legen Menschen Wege zurück, die sie ohne den unentgeltlichen ÖPNV überhaupt nicht durchgeführt hätten – mit negativen Auswirkungen für Umwelt und Klima. Doch sollte die Ermöglichung solcher zusätzlicher Wege für ärmere Menschen ein sozialpolitisches Ziel sein. Andererseits ist dieser Effekt gegenüber dem der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu vernachlässigen – und kann durch die oben beschriebenen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Fuß- und Fahrradverkehr teilweise aufgefangen werden.

Der unentgeltliche Nahverkehr sollte durch attraktive Mobilitätskarten ergänzt werden. Zu sozial gestaffelten Preisen erhältlich sollten solche Karten für den gesamten Verkehrsverbund, für das Bundesland beziehungsweise für ganz Deutschland erhältlich sein. Ein solches Modell müsste mit einer – ohnehin notwendigen – Vereinheitlichung des gesamten Tarifsystems im Land (siehe Kapitel 5) verbunden sein, da es sonst kaum umsetzbar wäre. Voraussetzung wäre eine entsprechende Abstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsverbünden beziehungsweise deren Trägern.

Fazit

Der Nulltarif im ÖPNV wäre ein großer Schritt zur Verwirklichung des Rechts auf Mobilität sowie zur Erreichung ökologischer Ziele. Er muss von Angebotsverbesserungen des ÖPNV und hemmenden Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr begleitet werden und auf einer sozial ausgewogenen und belastbaren Finanzierung aufbauen. Etliche Details wären noch zu klären und für einige Finanzierungsmodelle müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Sinnvoll kann eine stufenweise Einführung sein: Im ersten Schritt werden die ÖPNV-Tarife inklusive der Zeitkarten halbiert. Die Finanzierung erfolgt beispielsweise über Gewerbe- und Grundsteuern und bringt auch die Mittel ein, um im zweiten Schritt den ÖPNV deutlich auszubauen. Erst im dritten Schritt würde der Nulltarif folgen mit Einführung einer Umlage oder aus anderen Quellen finanziert – einhergehend mit dem weiteren Ausbau des ÖPNV und der Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs aus den Wohngebieten. Modellprojekte sind nötig, aber mittelfristig sollte deutschlandweit ein einheitliches Modell eingeführt werden.

Leseempfehlung

PLAN B konkret. Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr. Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität. Fraktion DIE LINKE. im Bundestag, April 2015
Download und Infos unter: http://gleft/QN

5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif«

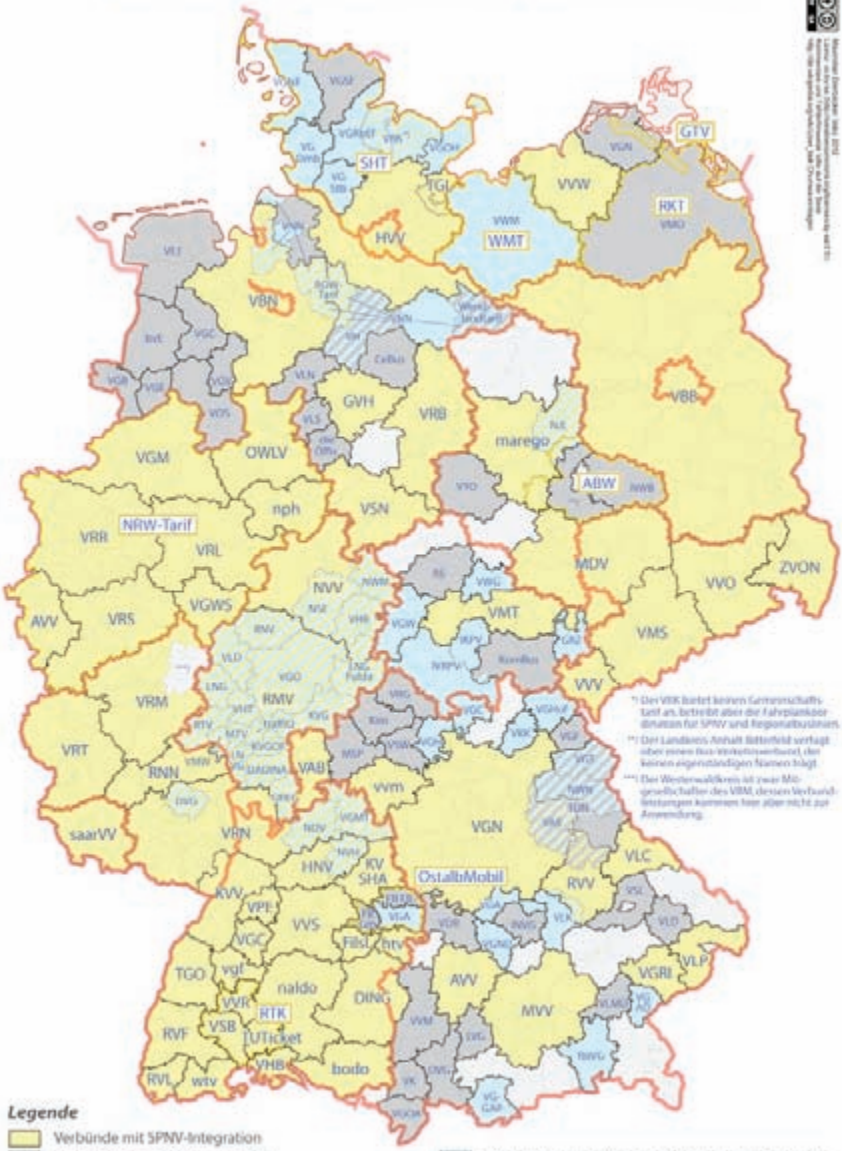
Bislang gibt es in Deutschland zahlreiche Verkehrs- und Tarifverbünde (siehe Grafik auf der folgenden Seite). Auch wenn diese Verbünde für die Fahrgäste viele Vorteile haben, sind sie bislang doch ein Rückfall in eine »Kleinstaaterei«: Jeder dieser Verbünde hat ein eigenes Tarifsystem und eigene Beförderungsbedingungen, die sich teilweise widersprechen:

- Die Regelungen für den Fahrkartenkauf sind sehr unterschiedlich: Während man in einigen Verbünden problemlos Fahrkarten im Zug kaufen kann oder muss, fährt man in andere Verbünden beim Einstieg ohne gültige Fahrkarte bereits schwarz.
- Die Bedingungen für die Benutzung der BahnCard reichen von keinem Rabatt über 25 Prozent bis zu 50 Prozent Rabatt – jeder Verbund entscheidet selbst.
- Neben den Verbundtarifen gilt beim Übertritt in einen anderen Verbund der DB-Nahverkehrstarif – wieder mit einem völlig anderen Preissystem. So ist ein Fahrschein für einige Stationen mehr aus dem Verbund hinaus unter Umständen (besonders bei Benutzung der BahnCard) günstiger als der Fahrschein im Verbund.
- An Verbundgrenzen kann es vorkommen, dass auf einem Bahnhof drei unterschiedliche Fahrkartenautomaten von unterschiedlichen Bahnunternehmen stehen – mit unterschiedlichen Preisen und unterschiedlichen Bedienkonzepten.
- Die Regelungen für die Fahrradmitnahme sind ebenfalls sehr unterschiedlich.

All das macht es den Fahrgästen extrem schwer, zwischen den unterschiedlichen Verbünden unterwegs zu sein, und schreckt Menschen von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs ab. Auch die oben gezeigten Umfrageergebnisse zeigen diese abschreckende Wirkung: Das unübersichtliche Tarifsystem wurde in Städten unter 10.000 Einwohnern sowie bei den Nichtnutzern als größtes Problem angegeben (siehe Grafik S. 7).

Die Bedingungen der einzelnen Verbünde müssen daher unbedingt vereinheitlicht und mit dem Tarif des überregionalen Bahnverkehrs verknüpft werden. In ganz Deutschland sollte – ähnlich wie das erfolgreiche Modell in der Schweiz – ein einheitliches Tarifsystem für den gesamten öffentlichen Verkehr gelten: ein »Deutschlandtarif«. Das würde die Möglichkeit eröffnen, mit einem Ticket zwischen zwei beliebigen Orten im ganzen Land zu reisen. Dazu gehört ferner auch die Option, den gesamten Verkehr über entsprechende Vielfahrerkarten zum halben Preis oder sogar komplett unentgeltlich zu benutzen: ein enorm wichtiges

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Instrument zur Kundenbindung. Diese Bedingung erfüllen die BahnCards bislang nicht – anders als beispielsweise die schweizerische »Halbtax-Karte« beziehungsweise das »Generalabonnement« – da sie lediglich für den überregionalen Bahnverkehr gelten.

Ein solches einheitliches Tarifsystem benötigt eine zentrale Stelle, die die Einnahmen fair an die unterschiedlichen Verkehrsanbieter verteilt. Bislang geschieht dies teilweise durch die Deutsche Bahn AG, wobei jedoch immer wieder über Diskriminierungen anderer Verkehrsanbieter berichtet wird. Die Schaffung einer solchen fairen Verteilung der Einnahmen ist zwar nicht einfach, stellt jedoch ein lösbares Problem dar. Das beweist die Schweiz, wo die unterschiedlichen Verkehrsunternehmen im so genannten ‚direkten Verkehr' unter einem Tarifsystem zusammenarbeiten. Der Erfolg des Schweizer Systems zeigt auch, wie viel besser ein öffentlicher Verkehr mit einem einheitlichen und übersichtlichen Tarifsystem von der Bevölkerung angenommen wird und wie viel besser es funktioniert, wenn die Verkehrsunternehmen kooperieren, statt sich gegenseitig in Konkurrenz zu sehen.

Zugangsbarriere Nr. 1: komplizierte Tarifstruktur und verwirrende Automaten.
Foto: Wikipedia/Flominator

6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt«

Die schlechte Abstimmung der Verkehrsmittel aufeinander wurde in der oben gezeigten Umfrage als wichtigstes Argument gegen die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angegeben, aber auch die insgesamt zu lange Reisezeit war für viele der Befragten ein Problem. Beides ließe sich durch die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) stark verbessern: Bei einem solchen ITF treffen sich die Züge und wo immer möglich auch die anderen öffentlichen Verkehrsmittel an einem Bahnhof jeweils zu festgelegten Zeiten (üblicherweise die volle oder halbe Stunde). Das ermöglicht eine Minimierung der Umsteigezeiten. In kleineren Städten kann ein solches Modell auch durch ein »Rendevouz-System« für die lokalen Busse umgesetzt werden. Diese Vernetzung führt insgesamt zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeiten und zu einem größeren Komfort, da es kaum Wartezeiten für Anschlusszüge oder -busse gibt.

Ein solcher ITF ist in der Schweiz ebenfalls erfolgreich realisiert. Hier hat man im Rahmen des Projekts »Bahn 2000« nur dort Strecken neu- und ausgebaut, wo es für die Verbesserung des ITF notwendig war.[16] Es wurden keine milliardenteuren Neubaustrecken mit fraglichem Nutzen für den Bahnverkehr gebaut wie in Deutschland.[17] Viele Maßnahmen für eine moderate Beschleunigung konnten in der Schweiz nach dem Motto »Elektronik vor Beton« auch durch Verbesserungen an der Signaltechnik oder durch geringfügige Ausbaumaßnahmen wesentlich günstiger realisiert werden. So wurde mit relativ geringen Kosten und ohne Hochgeschwindigkeitsstrecken eine höhere Netzgeschwindigkeit erreicht, das heißt, die Fahrtzeiten zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten konnten deutlich sinken. Tituliert als »Deutschlandtakt« wird ein solcher ITF auch bereits von zahlreichen Initiativen für Deutschland gefordert, und inzwischen wurde ein Gutachten für ein solches System angefordert. In Deutschland wären anders als in der Schweiz Hochgeschwindigkeitsstrecken in das System eingebunden. Diese machen jedoch nur auf großen Entfernungen – insbesondere auch zur Ersetzung des überflüssigen Inlandsflugverkehrs – und nicht überall Sinn. Weitere Neubaumaßnahmen sollten außerdem immer genau daraufhin geprüft werden, wie sie in das Gesamtsystem passen und den ITF als Ganzes verbessern. Das Denken in Netzen ist wichtiger als in Höchstgeschwindigkeiten. Zurzeit werden oftmals die wenigen durch hohe Geschwindigkeiten gewonnenen Minuten beim Umsteigen durch fehlende Anschlüsse wieder zunichte gemacht. Der Güterverkehr lässt sich überdies über entsprechende »Slots« hervorragend in das System einbinden.

[16] Christian Kräuchi & Ueli Stöckli (Hrsg.): Mehr Zug für die Schweiz. Zürich, AS Verlag 2004.
[17] Siehe Fußnote 2, S. 5.

InterRegio wieder einführen

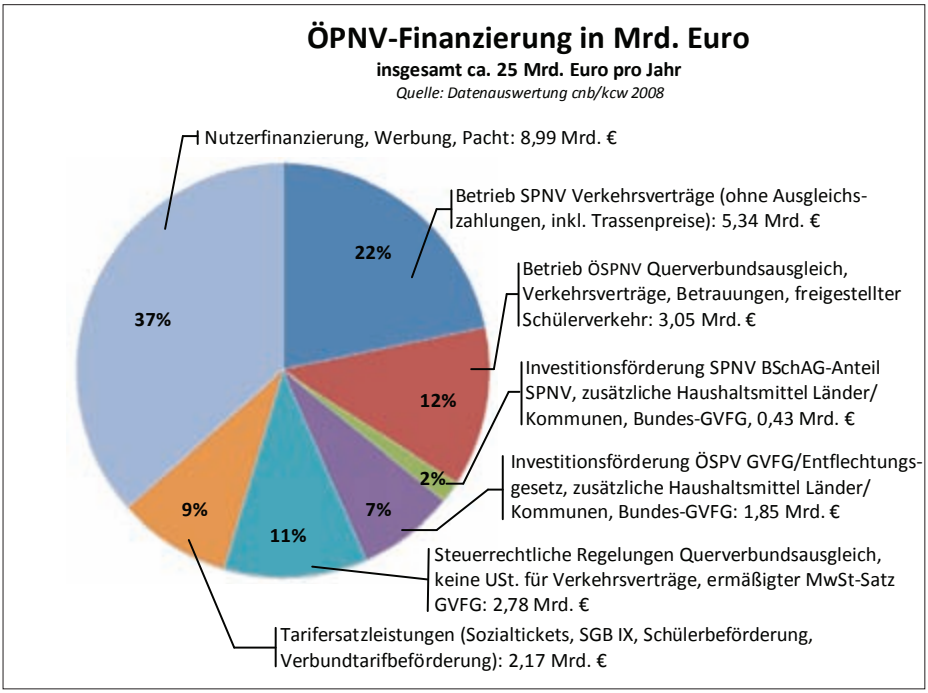
Um ein zusätzliches Zugangebot insbesondere auch abseits der Metropolen zu schaffen und die kontraproduktive Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr zu überwinden, sollte das Netz der InterRegio-Züge wieder eingeführt werden. Diese waren bis Ende der 1990er Jahre die erfolgreichsten Züge der Bahn im Fernverkehr und banden insbesondere auch viele kleinere Städte an den Bahnverkehr an. Viele dieser Städte haben seit der Abbestellung und der Verlagerung vieler Verbindungen in den öffentlich bezuschussten Nahverkehr, wodurch die DB AG den scheinbaren Bilanzgewinn erhöht, keinen Fernverkehrsanschluss mehr.[18] Es gibt bereits konkrete und direkt umsetzbare Konzept für die Linienführung eines zukünftigen InterRegio-Netzes unter anderem mit innovativen Konzepten der Zugteilung (»Flügelung«), um die Linien auch an den Enden besser auszulasten.[19] Wir fordern deren Umsetzung, um die Versorgung des ganzen Landes mit einem attraktiven Bahnverkehr zu ermöglichen.

Rendezvous: Viele Busse treffen sich für optimales Umsteigen am Alten Markt in Herford. *Foto: Wikipedia/Mr. Wissenschaft*

[18] Recherche von Felix Berschin für Report Mainz. Mainz: SWR, 27. März 2012. http://www.swr.de/report/presse/-/id=1197424/nid=1197424/did=9497998/cu07h7/.
[19] Karl-Dieter Bodack: Für eine Angebotsoffensive im Schienenverkehr - Erwartungen und Erreichtes der Bahnreform. In: Bernhard Knierim und Winfried Wolf (Hrsg.). Alternativer Geschäftsbericht 2010 der Deutschen Bahn AG. Michendorf: Lunapark21 GmbH, 2011, Seite 57-64.

7. Finanzierung durch die öffentliche Hand

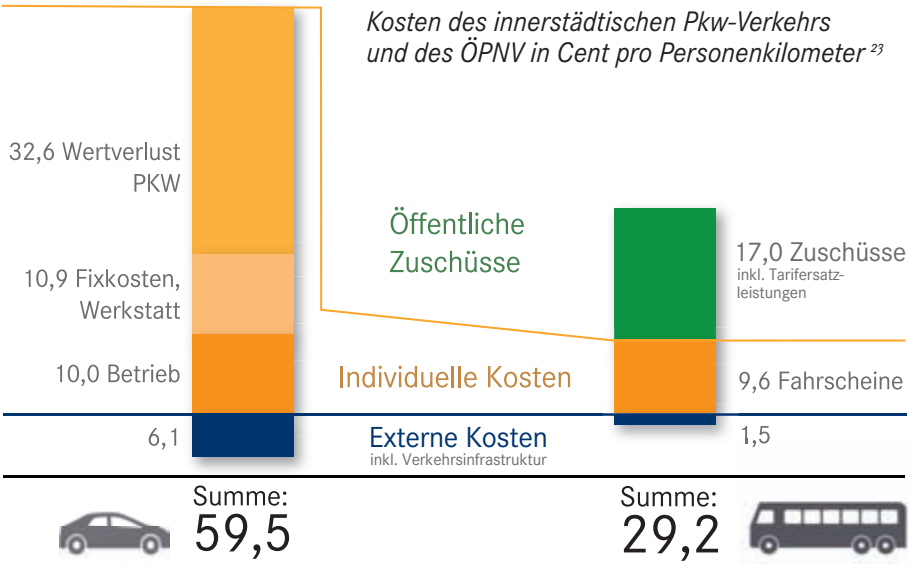
Die oben beschriebenen Maßnahmen haben ihren Preis. Es dürfen dabei jedoch die langfristig sehr viel höheren Kosten des motorisierten Individualverkehrs auch durch Umwelt- und Klimaschäden nicht vergessen werden. Im Vergleich dazu sind jegliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und ebenso des Fuß- und Fahrradverkehrs nicht nur deutlich billiger, sondern auch noch sehr viel besser angelegtes Geld als die vorherrschende Subventionierung des Straßen- und Flugverkehrs. Investitionen in den ÖV lohnen sich volkswirtschaftlich: Der gesamtwirtschaftliche Nutzen von ÖV-Investitionen ist mit dem 2,9 bis 4,4-fachen im Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln sehr hoch.[20]



Der ÖV trägt überdies heute einen großen Anteil seiner Gesamtkosten über die Einnahmen selbst, während der Autoverkehr größere Teile seiner Gesamtkosten auslagert – und nur deshalb für die Nutzerinnen und Nutzer individuell oft billiger ist.[21]

[20] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Köln, 2009.
[21] Udo Becker: Öffentlicher Verkehr und Umwelt: Grundsätzliche Zusammenhänge und Folgerungen. In: Michael Rodi (Hrsg.). Die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs: Privatisierung, Wettbewerb, öffentliche Verkehrs- und Umweltinteressen. Berlin: Lexxion, 2009, Seite 125-136.

Daher müssen neben der in Kapitel 4 beschriebenen Finanzierung durch die Nutznießer auch Bund, Länder und Kommunen die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur des ÖV sicherstellen – insbesondere in Anbetracht der notwendigen Angebotsverbesserungen. Voraussetzung dafür sind entsprechende Einnahmen für die Kommunen, damit sie das auch finanzieren können. Diese ließen sich beispielsweise durch eine Weiterentwicklung der Gewerbesteuer hin zu einer Gemeindewirtschaftssteuer sowie eine generelle Erhöhung des kommunalen Anteils an den Gesamtsteuereinnahmen erreichen. An die Stelle des bisherigen unübersichtlichen Systems mit einer Vielzahl unterschiedlicher Instrumente[22] sollte dabei ein einfaches und transparentes Finanzierungssystem treten, das gleichzeitig viel Verwaltungsaufwand einsparen könnte. Das Ziel muss darin bestehen, dass Bund und Länder für eine finanzielle Ausstattung der kommunalen Aufgabenträger sorgen, die diese in die Lage versetzt, flächendeckend einen attraktiven ÖV zu organisieren und anzubieten. Ein Element des Finanzierungssystems sollte darüber hinaus sein, dass Unternehmen ähnlich wie in Frankreich an der Finanzierung des ÖV mitbeteiligt werden (»versement transport«), da sie von einer entsprechenden ÖV-Infrastruktur profitieren würden.



[22] Regionalisierungsmittel, Entflechtungsmittel, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Eisenbahnkreuzungsgesetz.
[23] Erläuterungen zur Datengrundlage unter http://gleft.de/Qe

8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) muss einhergehen mit einer Demokratisierung der Unternehmen, die Leistungen des ÖV erbringen. Neben der Stärkung der innerbetrieblichen Mitbestimmung und der Zahlung von Tariflöhnen ist es wichtig, dass die Menschen vor Ort bei der Gestaltung der Leistungen des ÖV mitentscheiden können. Der Erfolg des ÖV hängt in hohem Maße davon ab, ob er die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer erfüllt. Aus diesem Grund sollten alle Beteiligten ein verbindliches Mitspracherecht bei entsprechenden Entscheidungen bekommen. Insbesondere kommunale Verkehrsunternehmen müssen ungeachtet der Frage, ob sie in öffentlichrechtlicher oder privater Rechtsform betrieben werden, in demokratisch legitimierte Strukturen eingebettet sein, damit die Bürgerinnen und Bürger Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben können. Voraussetzung hierfür wäre die Schaffung größtmöglicher Transparenz unternehmerischer Entscheidungsabläufe. Bei privaten Unternehmen ist die innerbetriebliche Mitbestimmung eine wichtige Bedingung für die Einhaltung sozialer und tariflicher Standards. Darüber hinaus müssen durch entsprechende Änderungen im Gesellschaftsrecht auf Bundesebene auch für private Unternehmen die Voraussetzung für ein größtmögliches Maß an Transparenz und demokratischer Kontrolle geschaffen werden. Hierbei können auch Nahverkehrsbeiräte eine wichtige Rolle spielen. Voraussetzung ist allerdings, dass ihnen ein echtes Mitspracherecht eingeräumt wird. Langfristig sollte die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Leistungen des ÖV grundsätzlich von Unternehmen erbracht werden, die in öffentlich-rechtlicher Rechtsform betrieben werden. Auf diesem Weg soll dauerhaft sichergestellt werden, dass sich die Unternehmenspolitik in erster Linie an den Belangen des Gemeinwohls orientiert und somit auch der besonderen sozialen und ökologischen Bedeutung des ÖV Rechnung getragen wird.

Publikationen der Fraktion DIE LINKE zu Mobilität

Vollständige Liste und Download unter
http://www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet.

Nulltarif im öffentlichen Verkehr
Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität (Broschüre, 56 Seiten)

Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete (Broschüre, 31 Seiten)

Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten (Broschüre, 36 Seiten)

Aktualisierte Fassung von »Sozialticket kommt in Fahrt. Informationen über Initiativen und bestehende Sozialtickets« (Broschüre, 54 Seiten)

Verkehrspolitische Zirkulare

Seit Anfang 2010 veröffentlichen die drei Bundestagsabgeordneten der LINKEN Sabine Leidig, Herbert Behrens und Thomas Lutze ein »Verkehrspolitisches Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen in und außerhalb der Partei DIE LINKE. Die letzten Ausgaben:

Nr. 8 Themen u.a.: 20 Jahre Bahnreform, Nacht-/Autozüge, Stuttgart 21, neue Bahnstrecken, Bahnlärm, fahrscheinloser ÖPNV, Infrastruktur-Finanzierung, BVWP, Maut, selbstfahrende Autos, Uber, Autolobby, WSV, Flugverkehr, Degrowth-Konferenz (75 Seiten)

Nr. 7 Schwerpunkt Flugverkehr (78 Seiten)

Nr. 6 Themen u.a.: Verkehrswachstum, EU-Verkehrspolitik, IRP, Fernbusliberalisierung, Bürgerbeteiligung, Fußverkehr, Fluglärm, Luftverkehrssteuer, Stuttgart 21, Inselbahnhof Lindau, Ortsumfahrungen, Straßenbaulobby, Elektroautos, WSV und Sportboote (88 Seiten)

Nr. 5 Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn. Sonderheft mit Texten und Debattenbeiträgen von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn (67 Seiten)

Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen Ein alternativer Verkehrsplan (54 Seiten)

Nulltarif und Sozialticket: Internetportal von »SoliMob«

Auf der Homepage des Netzwerks Solidarische Mobilität (SoliMob) unter www.solimob.de findet sich eine Umfangreiche Zusammenstellung an Hintergrundinfos, Studien, Artikeln, Auflistungen realisierter Projekte sowie von Initiativen zum Nulltarif/fahrscheinfreien ÖPNV und zum Sozialticket. Dort wurde auch die umfangreiche Arbeit der Bundestagsfraktion DIE LINKE zur Vernetzung und Unterstützung der Sozialticket-Initiativen dokumentiert und weitergeführt. Zur Einleitung heißt es dort:

»Mobilität ist eine Grundbedingung dafür, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wenn ich mir keine Fahrkarte leisten kann, oder wenn der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) so ausgedünnt ist, dass ich nicht vom Fleck komme, dann ist es nur schwer möglich, mich mit anderen zu treffen, an Veranstaltungen teilzunehmen oder ganz alltägliche Dinge zu tun.

In zahlreichen Städten und Regionen engagieren sich Menschen deshalb für die Einführung und sinnvolle Gestaltung von Sozialtickets. Das Sozialticket ist eine Ermäßigung auf Zeitkarten oder Einzelfahrscheine, die nach sozialen Kriterien gewährt wird.

Der fahrscheinlose ÖPNV oder »Nulltarif« ist ein »radikalerer« Schritt, um Mobilität ohne Bedürftigkeitsprüfung für alle zu ermöglichen und gleichzeitig möglichst viel Verkehr vom Auto auf den ÖPNV zu verlagern und damit die Lebensqualität in unseren Städte zu steigern sowie Umwelt und Klima zu schützen.

Auf den Unterseiten findet ihr vielfältige Informationen zu diesem Thema: Auflistungen von bestehenden Projekten und Modellen sowie Initiativen, Studien, Positionen und Hintergrundinformationen, außerdem Tipps, um selber aktiv zu werden und Kontakte zu den einzelnen Initiativen.

Wir würden uns freuen, wenn diese Informationen zur weiteren Vernetzung und Motivierung im Kampf für ein Sozialticket bzw. für den Nulltarif beitragen würden. Damit diese Seiten wirklich gut werden und immer aktuell bleiben, freuen wir uns über Hinweise auf neue Initiativen, Informationen, Aktionen und Ergebnisse. Mailt dies bitte an info@solimob.de.«

◄ www.nachhaltig-links.de

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

nachhaltig-links.de: Ein Forum, das vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, Sozial- und Umweltpolitik, Nachhaltigkeit und Fairness. Wir wollen informieren und debattieren. Über Klima- und Lebenswandel. Über Futtertröge und grüne Wiesen. Über Mobilität für alle und Gegenwehr zum (Flug-) Verkehr. Über Strom aus der Steckdose und Kohle aus der Lausitz. Über Wachstumskritik und sozial-ökologischen Umbau. Wir informieren aus den Parlamenten über Positionen und Initiativen. Und wir blicken auf die Straße, schauen über Schultern und legen unsere Finger in Wunden. .

Das Portal wird getragen von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag. Autorinnen und Autoren sind Aktive in und bei der Partei DIE LINKE, von Initiativen und Verbänden.

Unsere wichtigsten Anträge zum Verkehr

Vollständige Übersicht mit Downloads und weiterführenden Informationen unter www.nachhaltig-links.de/index.php/parlamentarisches

Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs (Drs. 18/4186)

Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären (Drs. 18/3647)

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern (Drs. 18/2494)

Entschließungsantrag zur Verkehrslärmschutzverordnung (Drs. 18/1876)

Nachtruhe am Flughafen Berlin Brandenburg (Drs. 18/971)

Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland (Drs. 18/806)

Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG neu und verantwortungsvoll besetzen (Drs. 18/592)

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Drs. 17/13229)

Eine ausreichende Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs gewährleisten (Drs. 17/12376)

Europäisches Notfall- und Havariemanagement wirksam und verbindlich weiterentwickeln (Drs. 17/11324)

Wirksame Anreize für klimafreundliche Firmenwagen (Drs. 17/9149)

Kundenfreundliche Bahn für alle (Drs. 17/8605)

Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Drs. 17/8129)

Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche (Drs. 17/7487)

Pendlerpauschale in sozial gerechtes Pendlergeld umwandeln (Drs. 17/5818)

Schutz vor Schienenverkehrslärm im Rheintal und andernorts (Drs. 17/5036)

Die Bahn am Wohl der Allgemeinheit orientieren (Drs. 17/4433)

www.linksfraktion.de