

Sind ein ÖPNV-Nulltarif und eine ökologische Verkehrswende finanzierbar?

Anfang Februar 2018 überraschten 3 Minister der amtierenden schwarz-roten Koalition die Öffentlichkeit mit einem Vorschlag zur Einführung eines Nulltarifs für Busse und Bahnen des Nahverkehrs. Sie wollten damit die hohen Stickoxid-Werte in den Städten senken und so Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und hohe Strafzahlungen an die EU vermeiden. Als Pilotprojekt propagierten sie die Einführung des Nulltarifs in 5 Städten in Westdeutschland: Bonn, Mannheim, Essen, Reutlingen und das kleine Herrenberg. Wie dieser Vorstoß zu bewerten ist, ob ein ÖPNV-Nulltarif bezahlbar ist und was eine ökologische Verkehrswende kosten würde, wird in den folgenden 10 Fragen und Antworten diskutiert.

Wie fiel die Reaktion der politischen Kräfte auf den Nulltarifvorschlag aus?

Die Vertreter vieler Kommunen reagierten mit Skepsis. Der Chef des Verkehrsclubs VCD, Phillip Kosak, erklärte in einem TAZ-Interview: „Wenn man die Preise auf null setzte, wären die Busse und Bahnen heillos überfüllt. So geht das nicht“ [1]. In das gleiche Horn stießen die meisten Grünen. Hessens grüner Verkehrsminister nannte den Vorstoß „unglaublich“. Unklar sei, wo das Geld für die Maßnahme herkommen solle. Betont aggressiv gebärdete sich Frankfurts grüne Umweltdezernentin, Rosemarie Heilig. Sie sagte, sie sei „total sauer“ über den Nulltarif-Vorschlag aus Berlin. Das sei reine „Augenwischerei“. Sie befürwortete stattdessen die Einführung einer blauen Plakette und die Nachrüstung der schmutzigen Diesel. [2] Auch der Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Jürgen Fenske, lehnte den Nulltarif ab. Das sei „eine ganz schlechte Idee, denn wer soll das denn finanzieren?“ [3].

Sollten linke und ökologische Kräfte angesichts dieser Kritik trotzdem die Einführung eines Nulltarifs unterstützen?

Die Antwort ist einfach: Die globale Erwärmung muss schnellstmöglich gebremst werden. Andernfalls droht der Menschheit eine Katastrophe. Dazu muss auch der Kohlendioxid-Ausstoß des Verkehrs, der heute in Deutschland bei rund 20 Prozent liegt, in wenigen Jahrzehnten auf null gebracht werden. Damit einher gehen muss eine deutliche Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs. Ein Ersatz der heutigen Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge kann daher keine Lösung sein. Nötig ist eine Abwendung vom Individualverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Einführung des Nulltarifs ist ein Teil dieser notwendigen ökologische Verkehrswende.

Wie ist der Nulltarifvorschlag der Bundesregierung zu bewerten?

Natürlich wollen die 3 Bundesminister kein System öffentlicher Verkehrsmittel, sondern sie wollen mit den Nulltarif-Pilotprojekten nur Zeit für die deutsche Autoindustrie schinden, um so mögliche Fahrverbote für Diesel-Pkw zu vermeiden. Und sie wollen auch das Risiko einer hohen Strafzahlung an die EU mindern, wegen jahrelangen Verstoßes gegen die europäischen Luftreinhaltungsrichtlinien. Wenn dann einige Jahre mit Pilotprojekten vergangen sind und viele der dreckigen Diesel nicht mehr auf der Straße sind, werden sie das Thema Nulltarif möglichst schnell beerdigen wollen. Die taktisch richtige Antwort auf diese zynische Strategie wäre es aber, den Nulltarifvorschlag positiv aufzunehmen, gleichzeitig die Halbheiten der 3 bürgerlichen Minister zu kritisieren und eine gesicherte Finanzierung zu fordern. Parallel dazu müsste man den Ausbau des ÖPNV propagieren. Leider wollen viele Grüne nicht so weit gehen, weil sie längst ihren Frieden mit dem Kapitalismus geschlossen haben und in ihren Träumen maximal noch Flotten von Elektroautos auftauchen.

Und wie reagierte die Linkspartei? Es gab leider nur wenige Stellungnahmen. Aber die hessische Linke fordert in ihrem Landtagswahlkampf 2018 die Einführung des Nulltarifs, wobei sie dies bisher allerdings nur als fernes Ziel beschreibt. Der Vorschlag der Bundesregierung zeigt aber, wie schnell aus scheinbar fernen Utopien unmittelbare Nahziele werden können. Deswegen sollte auch die bundesweite Linke den Nulltarif zu einer zentralen politischen Forderung machen.

Wie sehen die bisherigen Erfahrungen mit der Einführung des Nulltarifs im öffentlichen Personenverkehr aus?

Es gibt 3 Beispiele, die immer wieder genannt werden: Templin in der Uckermark, das belgische Hasselt und die estnische Hauptstadt Tallinn. Templin ist ein kleiner Kurort von 16.000 Einwohnern und liegt 80 km nördlich von Berlin. Von 1997 bis 2003 war der öffentliche Nahverkehr in der Kleinstadt kostenlos. Die Stadt wollte im historischen Kern den Verkehr beruhigen und führte deswegen für den örtlichen Busverkehr den Nulltarif ein. Die Folgen waren erstaunlich: Innerhalb eines Jahres explodierten die Fahrgastzahlen von 41.000 auf 350.000. Im Jahr 2001 wurden bereits 615.000 Fahrgäste gezählt. Der Bürgermeister Schoeneich erzählte den Journalisten der Süddeutschen Zeitung: Der Autoverkehr ging zurück, der Feinstaub war unter Kontrolle. Doch die kleine Stadt konnte die Kosten nicht mehr stemmen und 2003 kam es zu einem vorzeitigen Ende des Experiments [4].

Das belgische Hasselt, eine Stadt mit 80.000 Einwohnern, hielt deutlich länger durch. 16 Jahre waren die Busse des öffentlichen Nahverkehrs für alle Einwohner kostenlos. In der Folge stieg die Zahl der täglichen Bus-Fahrgäste von 1000 auf 12.600. Der Autoverkehr ging deutlich zurück, so dass die Stadt auf einen neuen Stadtring für Autos und Lkws verzichten konnte. Trotz des Erfolges kam 2013 das Aus, weil die Stadt auf sich allein gestellt die Kosten nicht mehr aufbringen konnte. Heute fährt nur noch kostenlos, wer jünger als 19 oder älter als 65 Jahre ist [4]. In der estnischen Hauptstadt Tallinn gilt seit 2013 der Nulltarif. Das ist aufgrund des estnischen Steuersystems rentabel, denn die Stadt erhält für jeden Einwohner 1000 Euro von der Einkommenssteuer zugewiesen. Da sich aufgrund des Nulltarifs 28.000 Bürgerinnen neu nach Tallinn umgemeldet haben, macht die Stadt nun sogar ein Plus [3]. Es ergibt sich als Schlußfolgerung, dass ein Nulltarifprojekt für arme, kleine Gemeinden ohne zusätzliche staatliche Unterstützung auf Dauer nur schwer zu stemmen ist. Dies ist nur möglich, wenn es zu einer Umwidmung staatlicher Finanzflüsse kommt.

Wie hoch würden die Kosten für die bundesweite Einführung des Nulltarifs im ÖPNV liegen?

Der VDV nennt für seine Mitgliedsverbände (Deutsche Bahn, kommunale und regionale Verkehrsverbände) 12,24 Mrd. Euro Einnahmen aus Fahrkartenerlösen

für das Jahr 2016 [3]. Dazu kommen Zuwendungen von Bund, Ländern und Kommunen sowie Einnahmen aus Werbung und Vermietung. Eine steigende Nachfrage würde laut VDV weitere 5 Mrd. Euro an Zuschüssen erfordern. Das wären dann etwa 17 Mrd. Euro, die man den Verkehrsträgern als Ersatzleistung bei der Einführung eines Nulltarifs zukommen lassen müsste. In einer Kleinstadt wie Tübingen könnte alles noch einfacher sein. Der grüne Oberbürgermeister Boris Palmer berechnete, dass der Kommune bei der Einführung des Nulltarifs 9 Millionen Fahrgeldeinnahmen pro Jahr erstattet werden müssten. Für den Ausbau der ÖPNV-Kapazitäten beziffert er zusätzliche 6 Millionen Euro an Mehrkosten [4]. Er schätzt dies als finanzierbar ein, wobei er vornehmlich an eine Bürgerumlage und eine Erhöhung der Gewerbesteuer denkt.

Der Transport zu den Arbeitsplätzen verursacht einen wesentlichen Teil des täglichen Verkehrsproblems. Könnte man Unternehmer an der Finanzierung der Nahverkehrskosten beteiligen?

Dafür gibt es tatsächlich mehrere Beispiele, allerdings nicht in Deutschland. So beteiligen sich die Unternehmen in Wien bereits seit 1970 mit einer sog. „Dienstgeberabgabe“ an den Kosten des Nahverkehrs. Aktuell beträgt sie wöchentlich 2 Euro pro MitarbeiterIn. Und in der französischen Stadt Aubagne, einem 45.000-Einwohnerort in der Nähe von Marseille, wird der kostenlose ÖPNV seit 2009 komplett über eine Arbeitgeberabgabe von 1,05 Prozent des Bruttolohns finanziert [3].

Könnte man einen Teil der umweltschädlichen Subventionen zur Finanzierung des Nulltarifs beim öffentlichen Personenverkehr nutzen ?

Das Umweltbundesamt gibt seit mehreren Jahren eine Übersicht der umweltschädlichen Subventionen heraus [5]. Im Verkehrsbereich lagen sie 2012 bei 28,6 Mrd. Euro [6]. Besonders krass ist die Subvention des schmutzigen Dieserverkehrs mit 18,4 Cent pro Liter Sprit. Das summiert sich jedes Jahr auf Vergünstigungen von rund 7,5 Milliarden Euro. Unverständlich ist auch die Steuerbefreiung des Flugbenzins sowie die Mehrwertsteuerbefreiung für

internationale Flüge. Damit wird das mit besonderen Treibhausschäden verbundene Fliegen bspw. gegenüber dem Eisenbahnverkehr künstlich bevorteilt. Allein in 2012 machten diese Subventionen rund 12 Milliarden Euro aus [6]. Eine weitere hohe Vergünstigung wird mit der Pendlerpauschale gewährt. Sie liegt pro Jahr bei rund 5 Milliarden Euro [5] und trägt erheblich zur Zersiedelung der Landschaften und zur Ausweitung des Autoverkehrs bei. Sie sollte zukünftig zumindest nicht mehr aus der Gießkanne sondern sozial gestaffelt nach dem Einkommen gewährt werden. Eine weitere umweltschädliche Subvention ist das Steuerprivileg für privat genutzte Dienstwagen, meist große Limousinen, was sich der Staat pro Jahr 3,1 Milliarden Euro kosten lässt [5]. Allein eine Umwidmung dieser Beträge könnte ausreichen, um einen bundesweiten Nulltarif problemlos zu ermöglichen.

Wäre der ökologische Umbau des Verkehrssystems und der Nulltarif des ÖPV durch eine höhere Steuergerechtigkeit finanzierbar?

Die bürgerliche Klasse sorgt durch ihren Einfluss auf die Politiker dafür, dass die Reichen immer weniger zum Steueraufkommen beitragen. So müssen Erben von Betrieben und Kapitalgesellschaften kaum noch Erbschafts- und Schenkungssteuer bezahlen. Allein 2016 entstanden dadurch dem Staat Steuermindereinnahmen von 7,9 Mrd. Euro. Das ist umso ungerechter als Lohnabhängige kaum Möglichkeiten haben, ihrer Steuerlast zu entkommen. Neben diesen maßgeschneiderten Gesetzen für die Reichen gibt es weitere Steuerschlupflöcher für die großen Konzerne in diesem Land. Dazu gehören Apple, Starbucks, Amazon oder Google, die in Deutschland faktisch steuerfrei operieren. Sie erreichen dies, indem sie trickreich und völlig legal ihre Gewinne in Ländern mit Niedrigsteuern ausweisen. Das geht einfach dadurch, dass die ausländische Mutterfirma ihre deutsche Tochter mit Waren zu überhöhten Preisen beliefert oder indem deutsche Niederlassungen hohe Lizenzgebühren an ausländische Scheinfirmen überweisen müssen. Der Chef der Steuergewerkschaft, Thomas Eigenthaler, schätzte, dass dadurch dem deutschen Staat pro Jahr Einnahmen von 50-60 Mrd. Euro entgehen [7]. Oben drauf kommt dann noch die illegale Steuerhinterziehung, die Eigenthaler ebenfalls mit 50-60 Mrd. Euro jährlich beziffert. Das müsste nicht sein, wenn die

bürgerlichen Politiker ernsthafte Maßnahmen unternehmen würden, um die Steuern einzutreiben. Offensichtlich fehlt ihnen hierfür aber der Beißreflex. So beklagt der Chef der Steuergewerkschaft, dass in den Finanzämtern 20% des notwendigen Personals fehlen würde [7]. Ein Schelm, wer da Kumpanei zwischen der Politik und dem großen Geld vermutet.

Würde die flächendeckende Einführung des Nulltarifs ausreichen, um eine Abkehr vom Autoindividualverkehr zu bewirken?

Nein, aber es wäre der Einstieg in eine andere Entwicklung. Der ÖPNV müsste dann unter dem Andrang der wachsenden Nutzerzahlen massiv ausgebaut werden. Die Einführung des Nulltarifs darf nicht allein stehen. Es sind zusätzliche flankierende Maßnahmen nötig, um die Autos aus den Städten zu bekommen. Dazu gehören höhere Parkgebühren, was z.B. in Templin nie passierte. Dort war Parken auch in der Zeit des Nulltarifs immer kostenfrei. Es müssten auch Anstrengungen unternommen werden, um autofreie Straßen und Stadtviertel zu erreichen. Die Vision müsste sein, dass Kinder in den Städten wieder auf begrünten Straßen spielen können, ohne dass sie in Lebensgefahr schweben. Die BewohnerInnen würden dies sogar vielfach begrüßen. Aber sie stellen sich die Frage: Wohin dann mit unseren Autos? Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, dass sie auf neuen Parkplätzen abgestellt werden, die auf den völlig überdimensionierten mehrspurigen städtischen Zufahrtsstraßen entwickelt werden könnten. Kostenfreie eng getaktete Buslinien könnten die Wohngebiete und diese Parkplätze verbinden und so eine politische Akzeptanz schaffen.

Wie stark müsste der ÖPV ausgebaut werden, um den größten Teil des heutigen Autoindividualverkehrs zu ersetzen?

Heute legen die PKW pro Jahr in Deutschland 947 Mrd. Personenkilometer zurück. Das sind 85% des gesamten Personenverkehrsaufkommens zu Lande. Wenn man die Pkw-Verkehrsstrecken komplett auf den ÖPV umlegen und dabei eine mittlere Auslastung von 50 % erreichen will, dann müsste das heutige öffentliche Personenverkehrssystem um den Faktor 3,5 ausgebaut werden [8]. Das könnte erreicht werden durch eine höhere Taktrate auf bestehenden ÖPNV-Strecken sowie durch den Aufbau neuer Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien.

Dazu müsste ein Sammeltaxensystem auf dem Land eingerichtet werden, das dafür sorgt, dass Menschen zu den Einkaufszentren kommen oder Jugendliche am Wochenende in Treffs und Diskotheken gebracht und auch wieder sicher abgeholt werden.

Wie könnte eine ökologische Verkehrswende gestartet werden? Wie hoch wären die Kosten dafür und wie lange würde der Umbau dauern?

Nach dem Krieg wurden in rund 90 deutschen Städten die noch vorhandenen Straßenbahnlinien zerstört, um Platz für den Autoverkehr zu schaffen. Der Einstieg in eine ökologische Verkehrswende sollte zunächst hier ansetzen und diese vergangenen Fehler rückgängig machen. Aber die Ziele sollten weiterreichen. Ein Start könnte der Aufbau von 200 neuen Straßenbahnlinien in Deutschland sein. Dazu könnte man noch einmal 200 neue Seilbahn-Systeme in Städten und Ballungsgebieten entwickeln. Der Kosten- und Zeitplan für ein derartiges Projekt wäre überschaubar. So liegt der Preis für den Aufbau einer komplett neuen Straßenbahnlinie heute bei rund 200 Millionen Euro. Dazu kämen noch die Kosten für rund ein Dutzend Straßenbahnen, die pro Linie erforderlich sind. Sie können mit rund 40 Millionen Euro angesetzt werden. Die Realisierung von der Planung bis zur Inbetriebnahme ließe sich innerhalb von 5 Jahren realisieren. Das sind Preise und Zeiten, die beispielsweise für die neue Citybahn in Wiesbaden [9] oder die neue Straßenbahnlinie 2 in Ulm anfallen [10]. Eine überschlägige Rechnung ergibt, dass die Kosten für 200 neue Straßenbahnlinien in Deutschland bei etwa 50 Milliarden Euro liegen.

Urbane Seilbahnen wären für Deutschland ein neues Transportmittel. Ihr Einsatz wird aber mittlerweile in vielen Ländern diskutiert [11,12]. Man sollte sie auch hierzulande einsetzen. Sie können mit großen Kabinen und einer dichten Folge zehntausende Personen pro Tag transportieren und sind sehr geräuscharm. Der Aufbau einer neuen urbanen Seilbahnlinie erfordert nur 20 % der Kosten einer Straßenbahnlinie [13]. 200 zusätzliche neue Seilbahnen in Deutschland würde damit nur etwa 10 Milliarden Euro kosten.

Zusammengenommen würde das Projekt für den Einstieg in eine ökologische

Verkehrswende dann aus 200 Straßenbahn- und 200 Seilbahnlinien bestehen. Die Gesamtkosten lägen bei nur 60 Milliarden Euro. Der Aufbau könnte bei einer ehrgeizigen Herangehensweise in 15 Jahren realisiert werden. Wenn man bedenkt, dass für die Subventionierung des umweltschädlichen Diesel allein in den letzten 11 Jahren 74 Milliarden Euro verausgabt wurden, wird klar, welche katastrophal falsche Verkehrspolitik heute in Deutschland betrieben wird.

Klaus Meier

- [1] TAZ, 15.2.2018
- [2] Frankfurter Rundschau, Nulltarif in der Kritik, 15.2.18
- [3] Brand eines Wirtschaftsmagazin, Freie Fahrt für alle 15.2.2018
- [4] Süddeutsche Zeitung, Freie Fahrt für alle, 15.2.2018
- [5] Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, aktualisierte Ausgabe 2016, Dessau-Roßlau, 2016
- [6] Umweltschädliche Subventionen, www.umweltbundesamt.de, 23.2.2017
- [7] TAZ, 8.3. 2014: Im Land der Trickser
- [8] Ökосоzialismus 45: Analyse + Perspektiven, Die Krise des Individualverkehrs: Öffentliche Verkehrsmittel – eine machbare Alternative, www.oekosozialismus.net
- [9] Hessenschau.de: So sollen Straßenbahnen durch Wiesbaden fahren, 31.1.2017
- [10] www.linie-2-ulm.de: Das Projekt Linie 2
- [11] Frieder Kremer: Innovation Seilbahn, Potentiale für den urbanen Personennahverkehr und Positionen der beteiligten Akteure. Universitätsverlag der TU Berlin 2015.
- [12] Max Reichenbach, Maïke Puhe: Praxis urbaner Seilbahnen, Karlsruher Institut für Technologie, Juli 2016.
- [13] Aus dem Stau in die Schwebе, vdi nachrichten, 29.9.2017

Die Schriftenreihe „Ökосоzialismus: Analyse + Perspektiven“ erscheint in loser Folge. Sie wird gemeinsam herausgegeben von dem **Netzwerk Ökосоzialismus** in Kooperation mit der „**Sozialistischen Zeitung**“ (**SOZ**) sowie dem **Linken Forum Frankfurt (LFF)**. Die Schriftenreihe versteht sich als Diskussionsbeitrag in der breiten Linken zu ökologischen Fragen und zur Entwicklung ökосоzialistischer Positionen. Einzelne Beiträge stehen nicht notwendigerweise für die Gesamtheit der Herausgeber. Die Schriften sind im Netz zu finden unter www.sozone.de und www.oekosozialismus.net

Kontakt, Bestellung und Mitarbeit :

Klaus Meier, MeierKlaus13@yahoo.de