

Fahren zum Nulltarif – warum nicht?

Vom Nahverkehr in Wien, Berlin und auf dem Lande.
Interview mit dem Verkehrsplaner Wulf-Holger Arndt

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem 72-Stunden-Ticket für nur 17 Euro kreuz und quer durch Wien: Das Experiment wagten wir im Mai und fuhren sehr gut damit.

Herr Dr. Arndt, stimmt diese private Beobachtung mit Ihrem wissenschaftlichen Blick auf den Wiener Nahverkehr überein?

Das kann ich aus wissenschaftlicher Sicht nur bestätigen, aber auch aus angenehmen privaten Erfahrungen mit dem Nahverkehr in Wien. Allein der günstige Ticketpreis hat mich damals überrascht.

Seit in der österreichischen Hauptstadt das 365-Euro-Jahresticket eingeführt wurde, stiegen die Wiener massenhaft um auf öffentliche Verkehrsmittel. War es nur der günstigere Preis, der sie zum Umdenken bewegte?

Nein, das war ein Gesamtpaket an Maßnahmen. Der öffentliche Nahverkehr wurde massiv ausgebaut und verdichtet, so daß wichtige Punkte der Stadt besser erreichbar wurden. Auch die Verbindungsqualität zwischen diesen Punkten ist sehr gut. Und dazu die attraktiven Tarife. Das brachte dem öffentlichen Nahverkehr in Wien einen richtigen Schub.

Fast noch wichtiger ist: Es führte zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, wie wir Verkehrsplaner es nennen. Allein den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken, reicht nicht.

Was meinen Sie damit genau?

Die Stadt Wien hat eine viel intensivere Parkraumbewirtschaftung, als wir sie etwa aus Berlin kennen, auch wenn in letzter Zeit hier ein paar Anstrengungen unternommen wurden. Die Parkgebühren stiegen in Wien stark an, und diese Einnahmen kommen der Finanzierung des ÖPNV zugute. Auch die Zahl der Parkplätze verringerte man um etwa 2 Prozent peu-à-peu jedes Jahr an vielen Stellen in der Stadt, so daß es wenig spürbar und eher zu verschmerzen war.

Wäre das Wiener Modell denn auf die deutsche Hauptstadt übertragbar? Wo



Foto: privat

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt ist Leiter des Forschungsbereiches „Mobilität und Raum“ am Zentrum für Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin. Er studierte Verkehrsplanung in St. Petersburg, Dresden und Berlin. Als Diplom-Verkehrsingenieur forscht er zu Fragen der nachhaltigen Mobilität

sehen Sie die Stellschrauben, den Nahverkehr hier attraktiver zu machen?

Wie stark man den öffentlichen Nahverkehr fördern möchte, ist ganz klar eine politische Entscheidung. Und wenn die Preise nicht bezahlbar sind, dann ist es eine politische Entscheidung gewesen, daß sie nicht bezahlbar sind.

In Europa ist der Nahverkehr nirgendwo kostendeckend finanzierbar. Überall wird zugeschossen. Fahrgeldeinnahmen decken die Kosten von Nahverkehrsbetrieben auf unserem Kontinent etwa mit einem Drittel bis zwei Drittel maximal; hinzu kommen Subventionen und weitere Quellen, wie zum Beispiel Werbung.

Die Politik ist also in der Pflicht. Breiten Schichten der Bevölkerung Mobilität zu ermöglichen, ist eine soziale Frage. Viele Menschen haben kein Auto, können es sich überhaupt nicht leisten. Die Zugangsschwelle zu einem sozialen öffentlichen Nahverkehr, also der Preis fürs Ticket, sollte daher niedrig sein.

Und wo soll das Geld dafür herkommen?

Je weniger Leute das Auto nutzen und stattdessen Bahn, Busse, Tram, umso geringere Mobilitätskosten haben wir in der Gesellschaft. Außerdem weniger Unfälle, weniger Emissionen, weniger Lärm. Die freiwerdenden Mittel könnten in den Ausbau des Nahverkehrs gesteckt werden. Das ist die effizientere Weise, sich fortzubewegen.

Denn der motorisierte Individualverkehr deckt seine Kosten noch viel weniger als der öffentliche Nahverkehr. Straßen, Brücken und Tunnel müssen gebaut und ausgebaut, gewartet und instandgesetzt werden. Das ist viel teurer, als zum Beispiel die Kfz-Steuer einbringen.

Ein weiterer Finanzierungsweg wäre, wie gesagt, eine intensivere Parkraumbewirtschaftung.

In anderen Ländern müssen Unternehmen eine Abgabe für den öffentlichen Nahverkehr entrichten. Wäre auch das ein Modell für Berlin und andere deutsche Städte?

Denkbar ist diese sogenannte Nutznießerlösung schon. Allerdings müssen dafür Entscheidungen auf Bundesebene getroffen werden. In Frankreich beispielsweise bezahlen Unternehmen einen bestimmten Prozentsatz der Lohnsumme an die Kommune für die Verkehrsbindung, die die Mitarbeiter zur Arbeit und wieder nach Hause bringt. Sie finanzieren damit den Ausbau des ÖPNV.

Auch vom hiesigen Studententicket könnten wir lernen: Jeder bezahlt pauschal eine bestimmte Summe und kann den Nahverkehr frei nutzen. Mit einem Satz von 40 bis 50 Euro im Monat für alle über 18 Jahre wäre das in der Hauptstadt finanzierbar, ergab eine Untersuchung. So ein „Nulltarif“ ohne Fahrschein funktioniert schon in Luxemburg, auch in einzelnen Städten, wie zum Beispiel Tallinn.

In Wien sollen zwanzig Jahre nötig gewesen sein, die Infrastruktur für einen vorbildlichen öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Wie soll Berlin da Anschluß finden, denkt man an Randbezirke, wo



Foto: Kerstin Große

Blick aus dem Riesenrad im Prater auf die „lebenswerteste Stadt der Welt“. Diesen Titel errang Wien 2022 und in früheren Jahren. Ein vorbildlicher öffentlicher Nahverkehr war ein wichtiges Kriterium für die Auszeichnung – neben Wohn- und Umweltqualität, Gesundheitsversorgung, Bildung und Kultur

kaum was fährt, oder an notorisch unpünktliche Busse und Bahnen?

So schlecht ist das Berliner ÖPNV-Netz nun auch nicht. Wir haben immerhin einen 24-Stunden-Verkehr. Das ist nicht in jeder Großstadt so. Allerdings hat das Netz Lücken. Zum Beispiel in West-Moabit, wo früher vier Buslinien fuhren, jetzt nur noch eine. In dem Gebiet um die Kaiserin-Augusta-Allee in Moabit gibt es keinen Nahverkehr – das ist unzureichend.

Wenn die BVG (Berliner Verkehrsbetriebe – d. Red.) an einer Stelle den Takt verdichtet, muß sie an anderer Stelle etwas wegnehmen. Sonst reicht das Budget nicht. Das ist falsch. Für ein ÖPNV-Netz muß es klare Qualitätskriterien geben. Zur nächsten Haltestelle sollte man nicht länger als 10 Minuten Fußweg brauchen, maximal 300 Meter, so steht es auch im Nahverkehrsplan Berlin; in den Außenbezirken mitunter etwas weiter. Und auch nachts sollte alle halbe Stunde Bus oder Bahn fahren. Wenn der Anspruch klar ist, muß man sich überlegen, wie bekommen wir das finanziert? – So machen sie es in Wien.

Das 9-Euro-Ticket hat in Deutschland dazu geführt, die Öffentlichen mehr zu nutzen. Manchmal gab es auch Chaos.

Wie könnte künftig ein vernünftiges, ähnlich günstiges Nahverkehrs-Angebot aussehen?

Das 9-Euro-Ticket war ein Erfolg. Manche Kollegen und ich hätten mehr Chaos erwartet. Wir haben auch gesehen, daß Grenzen ausgereizt wurden, da haben die Eisenbahnergewerkschaften recht. Wenn man künftig ein günstiges Angebot machen will, muß das Nahverkehrsangebot ausgebaut und einfacher zugänglich werden.

Ins Auto steigt man ein, dreht den Schlüssel rum und fährt los, beinahe von Tür zu Tür – das ist mit ÖPNV so nicht möglich. Was man aber nutzerfreundlicher gestalten kann, sind die Tarife, der Zugang, die Taktichte.

Nun gibt es verschiedene Ideen und Vorschläge. Ich halte ein fahrscheinloses Bürger-ticket, das über eine allgemeine Abgabe finanziert wird, für sinnvoll, weil bequem und einfach sowie gerecht, denn die Kosten für das Straßennetz werden u. a. über allgemeine Steuern bezahlt.

Wie auf dem Abstellgleis müssen sich bei dieser Diskussion allerdings die Bewohner von Dörfern auf dem weiten Lande fühlen. Oft fährt dort kaum noch ein Bus oder eine Bahn. Für Geringverdiener ist das Auto auch keine Alterna-

tive, erst recht bei den aktuellen Spritpreisen. Wie soll man dort in Zukunft von A nach B kommen?

Es ist eine gesellschaftliche Aufgabe, auch im ländlichen Raum Mobilität zu sichern.

So versuchen einige Kreise, einen flexiblen, nachfragegesteuerten ÖPNV anzubieten. Im Odenwald gibt es beispielsweise ein abgestuftes System mit regulärem Linienbetrieb. Wer in seinem Dorf keine Haltestelle hat, kann per Telefon oder Internet anfragen, ob es eine Mitfahrmöglichkeit per Rufbus gibt. Den muß man eine halbe Stunde vorher bestellen. Sollte das nicht möglich sein, wird weiter geschaut, ob zum Beispiel ein ambulanter Pflegedienst unterwegs ist und jemanden mitnehmen kann. Sollte auch dieser Versuch fehlschlagen, gibt es einen Taxigutschein, der nur ein oder zwei Euro mehr als ein ÖPNV-Ticket kostet.

Auch auf dem Lande leben viele Menschen, die sich gar kein Auto leisten oder wegen körperlicher Einschränkungen keins fahren können. Natürlich muß es für sie Angebote geben, dort eben nachfragegesteuert.

Für alle Räume, ländliche und städtische, gibt es eine Lösung – und Finanzierungsmöglichkeiten. Man muß es nur wollen. Mit Wulf-Holger Arndt sprach Kerstin Große