

VCD Position

ÖPNV zum Nulltarif

ÖPNV zum Nulltarif

Einleitung

Der VCD steht einer für die Fahrgäste generell kostenfreien Nutzung von Bussen und Bahnen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kritisch gegenüber.

Der VCD lehnt einen ausschließlich aus Steuermitteln finanzierten ÖPNV ab. Wird auf die Einnahmen aus Fahrgelderlösen verzichtet, kommt auf die kommunalen Haushalte eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung zu. Zusätzliches Geld für den in vielen Deutschen Städten bereits gut genutzten ÖPNV sollte zunächst Angebotsverbesserungen finanzieren.

Die Finanzierung des ÖPNV über eine kommunale Nahverkehrsabgabe erscheint sinnvoll.

Sie kann in Anbetracht der in die Krise geratenen klassischen ÖPNV-Finanzierung in Deutschland eine sinnvolle Ergänzung der Finanzierungsinstrumente sein.

Allenfalls bei einem schlechten ÖPNV-Angebot in vor allem Klein- und Mittelstädten kann ein rein steuerfinanzierter ÖPNV als Anschubhilfe dienen. Ebenso kann ein kostenloser ÖPNV als „Schnupper-Angebot“ helfen, mit der Nutzung des ÖPNV vertraut zu machen und Hemmschwellen sowie Vorurteile abzubauen.

Die auch für den VCD wichtige öffentliche Daseinsvorsorge mit Verkehrsleistungen für alle, auch diejenigen, die ökonomisch schlechter gestellt sind, kann und sollte über eine Förderung von Sozialtickets erfolgen.

Begründung

Kostenwahrheit – auch für den ÖPNV

Die Kosten, die ein Verkehrsträger verursacht, müssen diesem angelastet werden. Auch der öffentliche Verkehr ist motorisierter Verkehr. Er hat negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen. Deswegen sollte er nicht unentgeltlich angeboten werden.

Ohne Fahrscheine und ohne Fahrtkosten wechseln nachweislich überproportional viele Menschen zum ÖPNV, die vorher zu Fuß gegangen sind oder ihr Fahrrad benutzt haben. Das wäre aus ökologischer Sicht eine unerwünschte Verschlechterung.

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes ist entscheidend – nicht der Preis

Der ÖPNV ist umweltfreundlicher als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Deswegen sind Anreize zum

Umsteigen vom eigenen Auto in Busse und Bahnen wünschenswert. Ein dauerhafter Umstieg vom MIV in den ÖPNV funktioniert aber nicht in erster Linie über den Preis, sondern vor allem durch ein attraktives Fahrtenangebot mit einem engen Liniennetz, dichtem Takt und überzeugenden Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Verzicht auf Fahrgeldeinnahmen ist teuer

In Kleinstädten sind die auszugleichenden Fahrgeldeinnahmen gering, zumal hier ohnehin oft nur ein geringer Kostenanteil von den Fahrgästen direkt getragen wird. In größeren deutschen Städten wird jedoch ein hoher Anteil der Kosten des ÖPNV durch die Nutzer getragen, so dass ein Verzicht auf diese Einnahmen in diesem Fall zu deutlichen Mehrkosten für die Städte führen würde.

Verlagerungseffekte nur mit ergänzenden Maßnahmen im Stadtbild

Die erfolgreichen Modelle mit Nulltarif basieren wesentlich auf der Rückgewinnung des Straßenraums vom Autoverkehr. Der Nulltarif erscheint hier eher als Ausgleich, um die Einschränkungen für Autofahrer - wie reduzierter Straßenraum und Parkgebühren - auszugleichen.

Zusätzliche Mittel zunächst zum Angebotsausbau verwenden

Mit zusätzlichen Mitteln sollte zunächst das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden. In vielen deutschen Städten sind Kapazitätsausweitungen im ÖPNV dringender erforderlich als zusätzliche Fahrgäste.

Gleichzeitig sollen der gewonnene Straßenraum für andere Nutzungen wie Spielen, Flanieren, Einkaufen zurückgewonnen und die Subventionen für den Autoverkehr, zum Beispiel durch Parkraumbewirtschaftung vermindert werden.

Mehr Informationen zum Thema finden Sie im VCD Hintergrundpapier unter www.vcd.org/Nahverkehr

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi Dutschke-
Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10
mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen

Heidi Tischmann • Referentin für Verkehrspolitik
Fon -36 • heidi.tischmann@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 07/2012