

Kostenloser Öffentlicher Personennahverkehr als tragfähiges Verkehrskonzept

Julia Aichele

Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasium Münster

Facharbeit: Erdkunde Grundkurs

Fachlehrer: Frau Keen

2. Halbjahr Jahrgangsstufe Q1

Schuljahr 2019/20

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	3
2. Situation des ÖPNVs heute	3
2.1. Bedeutung des ÖPNVs	3
2.2. Entwicklung des ÖPNVs in den letzten Jahren	4
3. Kostenloser Nahverkehr	5
3.1. Gründe für die Einführung des kostenlosen Nahverkehrs in Deutschland	5
3.2. Kostenloser Nahverkehr – Ein Erfolgsmodell?	5
3.2.1. Estlands Hauptstadt Tallinn.....	5
3.2.2. Hasselt in Belgien.....	7
3.2.3. Vergleich der beiden Städte.....	8
3.3. Finanzierungsmöglichkeiten des kostenlosen Nahverkehrs in Anlehnung an die Beispielstädte Hasselt und Tallinn	9
4. Attraktivität des ÖPNVs im Vergleich zu dem Individualverkehr	10
4.1. Vorteile des ÖPNVs und deren Ausbau durch eine kostenlose Nutzung	10
4.2. Nachteile des ÖPNVs und deren Ausgleich durch die kostenlose Nutzung	12
5. Schlussfolgerung	14
6. Literaturverzeichnis	17
6.1. Abbildungsverzeichnis	17
5.2. Internetquellen	17
5.3. Bücher	18
6. Anhang	19
6.1. Internetquellen	19
6.2. Experteninterview per Mail mit Dr. Schulze Pellengahr	48
7. Erklärung	49

1. Vorwort

Momentan ist der kostenlose Nahverkehr in aller Munde. Seit Luxemburg ihn am 1. März landesweit eingeführt hat, ist große Aufmerksamkeit auf dieses Konzept gelenkt worden. Auch in Deutschland ist der kostenfreie öffentliche Personennahverkehr, kurz ÖPNV, groß umstritten. Die deutsche Stadt Templin in Brandenburg hat das Konzept des kostenlosen Nahverkehrs bereits eingeführt gehabt, musste es aber aus Kostengründen wieder abschaffen.

Meine Hauptuntersuchungsfrage in Bezug auf den kostenlosen Nahverkehr lautet, ob dieses Modell ein tragfähiges und umsetzbares Konzept ist, das sowohl, ökonomisch, sozial, als auch ökologisch sinnvoll ist.

Dazu wird Ihnen zunächst ein kurzer Überblick über die Bedeutung des ÖPNVs heute, sowie die Entwicklung desselbigen innerhalb der letzten Jahre gegeben. Im Anschluss werde ich mich mit den Gründen beschäftigen, weshalb Deutschland erwägt, den Nahverkehr kostenlos zu machen. Anschließend lernen Sie zwei Beispielstädte kennen, die den kostenlosen Nahverkehr bereits eingeführt haben, und anhand derer Probleme, sowie mutmaßliche Entwicklungen festgemacht werden können. Da die Finanzierung ein wichtiger Punkt beim kostenlosen Nahverkehr ist, wird den Möglichkeiten dieser ein eigenes Unterkapitel gewidmet. Zum Schluss folgen noch die Vorteile, sowie die Nachteile des ÖPNVs gegenüber dem Nahverkehr, und deren Verbesserung und Ausweitung mithilfe der Anbietung zum Nulltarif.

Anhand der, bis dahin erarbeiteten Informationen, sowie meiner eigenen Umfrage, die ich mit insgesamt 30 Befragten durchgeführt habe, werde ich schließlich ein Urteil fällen, ob der kostenfreie ÖPNV ein tragfähiges, umsetzbares und vor allem sinnvolles Konzept ist.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen meiner Arbeit!

2. Situation des ÖPNVs heute

2.1. Bedeutung des ÖPNVs

Angesichts der demographischen Entwicklung werden die öffentlichen Verkehrsmittel immer wichtiger und notwendiger. Die Anbindung an den ÖPNV ist besonders für einige Pendler wichtig, um möglichst ohne einen Stau zur Arbeit zu gelangen¹. Auch für Schülerinnen und Schüler, die noch keinen Führerschein besitzen und Studierende, die sich kein eigenes Auto leisten können, sind öffentliche Verkehrsmittel essenziell, um mobil sein zu können².

Zudem ist der ÖPNV ein Beschäftigungssektor. Fast 400 000 Arbeitnehmer finden bei den Verkehrsunternehmen eine fest gesicherte Stelle.

¹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019

² vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 5

Angesichts des Klimawandels gewinnen die öffentlichen Transportmittel auch durch ihren ökologischen Vorteil an Bedeutung. Die CO₂-Emissionen pro Fahrgast nehmen deutlich ab, wenn man statt mit dem Auto, mit dem Bus oder der Bahn fährt. Insgesamt werden mit den 30 Millionen Fahrgästen, die der ÖPNV täglich bedient, 20 Millionen PKW-Fahrten vermieden³. Zwar gibt es seit einiger Zeit Elektroautos, die den Ruf haben klimaneutral zu sein, da sie im Verkehr kein CO₂ ausstoßen, jedoch werden sie mit Strom betrieben, der zumeist nicht mit Windrädern oder Wasserkraftwerken, sondern klimaschädlichen Gas- und Kohlekraftwerken erzeugt wird. Auch die Herstellung eines Elektroautos ist sehr umweltunfreundlich⁴. So gesehen, ist der ÖPNV hier die ökologischere Alternative.

Gesamtbetrachtend kann man also sagen, dass der öffentliche Personennahverkehr sowohl ökologisch als auch sozial und ökonomisch zunehmend an Bedeutung gewinnt, weswegen es essenziell ist, diesen Bereich zu fördern.

2.2. Entwicklung des ÖPNVs in den letzten Jahren

Wie im vorangegangenen Kapitel schon beschrieben nimmt der ÖPNV eine immer größere Rolle im Verkehr ein⁵. In den Jahren von 2005 bis 2012 konnte der öffentliche Nahverkehr ein Wachstum von über 20% verzeichnen, was unter anderem auf die Umorientierung einiger Pendler von dem Individualverkehr auf Transportmittel wie Busse und Bahn zurückzuführen ist⁶. Dennoch waren im Jahr 2012 immer noch zwei Drittel der Pendler mit dem Auto unterwegs und auch den Motorverkehr machte zu 80% das Auto aus, obwohl durch die Steigerung der Preise für Sprit, diese Art der Fortbewegung wesentlich teurer wurde⁷.

Trotzdem wurde der ÖPNV häufiger genutzt. Während 2015 noch 11,2 Milliarden Fahrten verzeichnet werden konnten, belief es sich 2018 bereits auf knapp 400 Millionen mehr, was einem Plus von etwa 3,5 Prozent entspricht⁸. Von den 2018 gemessenen Fahrten per ÖPNV waren die Linienbusse mit einem Anteil von 72 Prozent das meistgenutzte Transportmittel⁹.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2019 war ein leichter Rückgang der Anzahl der Fahrgäste, die den ÖPNV nutzten mit minus 0,8 Prozent auf etwa 2,7 Milliarden Fahrgästen zu beobachten, jedoch erreichten die Fahrtanzahlen mit 5,8 Milliarden bereits über die Hälfte der Gesamtfahrten aus dem Vorjahr und machte somit eine insgesamt eher positive Entwicklung¹⁰.

³ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019

⁴ vgl. Schrader, Christopher, 2017

⁵ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 25

⁶ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 27

⁷ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 13 /S. 16

⁸ vgl. Statistisches Bundesamt, 2019, Pressemitteilung Nr. N017

⁹ vgl. Statistisches Bundesamt, 2019 Pressemitteilung Nr.41

¹⁰ vgl. Statistisches Bundesamt, 2019, Pressemitteilung Nr. 361

Diese gesamt betrachtet steigende Nutzung des ÖPNVs lässt sich vermutlich in erster Linie auf den Städtewachstum und die damit einhergehenden vermehrten Staus zurückzuführen, denen Menschen mit einem Transport per öffentlichen Verkehrsmitteln versuchen zu entgehen.

3. Kostenloser Öffentlicher Personennahverkehr

3.1. Gründe für die Einführung des kostenlosen ÖPNVs in Deutschland

Seit die deutsche Stadt Templin den kostenlosen Nahverkehr 2003 aus Finanzgründen wieder abschaffte, hat keine deutsche Stadt den Schritt mehr gewagt. Dennoch bleibt angesichts des Klimawandels die Frage bestehen, wie man den Verkehr umweltfreundlicher gestalten kann. Zwar verbraucht laut der Bundesregierung mittlerweile jedes Fahrzeug weniger Energie, jedoch wächst der Verkehr insgesamt stark an. Die Prognose für die nächsten Jahre sieht auch ein weiteres Wachstum in diesem Bereich vor¹¹. Um die CO₂-Emissionen also tatsächlich zu senken, muss der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel geschafft werden. Zusätzlicher Druck kommt von der EU. Deutschland droht eine Klage des Europäischen Gerichtshofes, sollte die Bundesregierung nicht ein Konzept zur Verbesserung der Luftqualität in den deutschen Städten vorlegen.¹² Aus einem Brief der Umweltministerin Barbara Hendricks, dem Verkehrsminister und dem Kanzleramtchef an den Umweltkommissar Karmeno geht infolgedessen hervor, dass die Bundesregierung mit dem Gedanken spielt den ÖPNV zu einem Nulltarif einzuführen¹³. Im Zuge dessen startet die Bundesregierung Verkehrsprojekte in fünf deutschen Städten, die mit insgesamt 130 Millionen Euro gefördert werden, mit dem Ziel, unter anderem den Nahverkehr kostenlos anbieten zu können¹⁴. Von dem kostenfreien ÖPNV erhofft sich die Bundesregierung, dass Menschen, die zuvor das Auto genutzt haben, nun auf Bus und Bahn umsteigen. Dies hätte nicht nur zur Folge, dass die CO₂-Emissionen sinken würden, sondern würde außerdem noch den Stau und das Verkehrschaos auf den Straßen verringern¹⁵.

3.2. Kostenloser ÖPNV – Ein Erfolgsmodell?

3.2.1. Estlands Hauptstadt Tallinn

Die estnische Hauptstadt Tallinn hat den kostenlosen Nahverkehr im Jahr 2012 im Anschluss an ein Volksreferendum eingeführt, bei dem rund 75% für die Einführung des Modells stimmten¹⁶. Viele Bewohner der Hauptstadt litten zu dieser Zeit unter der Finanzkrise, wodurch die Ticketpreise kaum noch zu bezahlen waren. Aus diesem Grund entschied die Regierung, die

¹¹ vgl. Bundesregierung, 2019, S. 215/216

¹² vgl. Augstein, Rudolf (Hrsg.), 2018

¹³ vgl. Tagesschau, 2019

¹⁴ vgl. Bundesregierung, 2019, S. 218

¹⁵ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 26

¹⁶ vgl. Dörmfelder, Andreas, 2018

Bürger durch den kostenlosen Nahverkehr zu entlasten und nebenbei noch die Zahl der Autos auf den Straßen zu vermindern und somit die Luftqualität zu verbessern¹⁷. Da 70% der Kosten, die für den ÖPNV anfielen, bereits durch öffentliche Mittel gedeckt wurden, war der Schritt zu einer 100%-igen Subventionierung nicht mehr allzu groß. So wurden in Tallinn Chipkarten eingeführt, die die Bürger online registrieren lassen können, sodass der gesamte Nahverkehr in der Stadt kostenfrei nutzbar ist. Besucher und Touristen von außerhalb müssen vorher Geld auf die Chipkarte laden, um öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu können¹⁸. Mit nur drei Euro für ein Tagesticket ist der Preis jedoch im Vergleich zu Deutschland verschwindend gering.¹⁹

Durch die Umstellung auf den kostenfreien ÖPNV fehlt der Stadt Tallinn rund 12 Millionen Euro jährlich, was sie mit Steuereinnahmen ausgleicht. Bereits im Jahr 2013 zogen 11000 Esten nach Tallinn, mit der Aussicht auf den, für Bürgerinnen und Bürger, kostenfreien Nahverkehr. Diese zusätzlichen Steuereinnahmen von damals rund 11 Millionen Euro ermöglichten die kostenintensive Umsetzung des Modells. Zwischen 2012 und 2018 sind insgesamt etwa 29 000 Esten in die Hauptstadt gezogen, weswegen der kostenlose Nahverkehr nun auch weiterhin vollständig finanziert werden kann²⁰. Eine weitere Einnahmequelle stellen die Parkgebühren dar, die sechs Euro pro Stunde betragen. Dieser, für estnische Verhältnisse hohe, Preis sorgte dafür, dass der Autoverkehr im Zentrum und in der Altstadt um einiges reduziert wurde. Bewohner der Stadt haben somit jedoch in schlecht angebundenen Stadtteilen wie Kopli die Wahl zwischen Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die manchmal sechs Mal so lang in die Innenstadt dauern, wie Fahrten mit dem Auto, und hohen Parkgebühren²¹. Dies mag unter anderem der Grund sein, weswegen der ÖPNV, trotz des Wegfallens des Kostenaspektes für die Nutzer, zwischen 2013 und 2018 nur ein Plus von zehn Prozent verzeichnen konnte²².

Des Weiteren macht sich Tallinn mit dem Konzept des kostenlosen ÖPNVs auch nicht beliebt bei den Nachbarstädten, da viel deren Einwohner in Tallinn arbeiten und sich dort als Bürger registrieren lassen, um den Nahverkehr kostenlos nutzen zu können. Den umliegenden Städten gehen so wertvolle Steuerzahler verloren und sie bleiben auf Schulden und sozialen Problemen, deren Lösungen nicht finanziert werden können, sitzen²³.

Trotzdem hat sich das Modell des kostenlosen Nahverkehrs in Tallinn insgesamt gut bewährt, weswegen elf der fünfzehn estnischen Regionen im Juli 2018 den kostenfreien ÖPNV

¹⁷ vgl. Heine, Franziska 2018

¹⁸ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

¹⁹ vgl. Schmiester, Carsten, 2018

²⁰ vgl. Dörmfelder, Andreas, 2018

²¹ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

²² vgl. Schmiester, Carsten, 2018

²³ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

einführten, mit dem Ziel Landflucht zu verhindern und Umweltverschmutzung zu vermindern. Zwar gilt die Kostenbefreiung vorerst nur für Überlandbusse und nicht für die Bahn, dennoch ist der landesweite weitgehend kostenlose Nahverkehr ein Fortschritt²⁴.

3.2.2. Hasselt in Belgien

Die belgische Stadt Hasselt führte den kostenlosen Nahverkehr bereits 1997 ein. Der Hauptgrund dafür war der wachsende Verkehr innerhalb der Stadt, dem die vorhandenen Verkehrsstrukturen nicht mehr gerecht werden konnten. Als Alternative für eine dritte Ringautobahn, die als Lösung für die Verkehrsengpässe um den Stadtkern herum gebaut werden sollte, führte der 1994 gewählte Bürgermeister Steve Stevaert unter anderem den kostenlosen Nahverkehr ein, obwohl die flämische Stadt Hasselt bereits stark verschuldet war²⁵. Da jedoch durch die Attraktivität, die der kostenlose Nahverkehr der Stadt verlieh, vermehrt Menschen die Stadt besuchten, konnte das verlorene Geld durch Steuern aus den höheren Umsätzen der angesiedelten Läden indirekt wiedereingeholt werden²⁶.

Der Bürgermeister der Stadt machte jedoch nicht nur den Nahverkehr kostenlos, sondern sorgte auch dafür, dass die Busse im 15 Minuten Takt fahren, sodass die knapp 80 000 Einwohner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso schnell wie mit dem Auto in die Innenstadt gelangten²⁷. Auch die Verwandlung einer der beiden Ringstraßen in einen grünen Ring, der nur noch von Bussen und Fahrrädern befahren werden durfte, trug zu der Attraktivität des Nahverkehrs maßgeblich bei. Dieses System führte zu einer enormen Mehrnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Bereits innerhalb der ersten 12 Monate stieg die Zahl der beförderten Personen von 340000 auf 2,7 Millionen. Jeder sechste der neu gewonnen Fahrgäste hatte zuvor das Auto genutzt, was eine Entlastung des sonstigen Verkehrs bewirkte²⁸. Auch weitere positive Folgen, wie beispielsweise die zunehmend ruhigere Innenstadt mit geselliger Atmosphäre oder neue Arbeitsplätze, waren zu beobachten²⁹.

Doch obwohl der kostenlose Nahverkehr in Hasselt „wirklich ein Erfolgsmodell³⁰“ war, wurde das System 2014 aufgrund von Finanzproblemen abgeschafft.

Das Modell wurde zuvor zu Teilen von der Stadt selbst finanziert, unter anderem durch die Einnahmen von Parkgebühren, aber zum anderen Teil auch von dem Land Flandern³¹. Diese

²⁴ vgl. Kiselev, Dmitry, 2018

²⁵ vgl. Wehrmann, Elisabeth, 1997

²⁶ vgl. Gwinner, Regine & Mohrhardt, Michaela, 2005

²⁷ vgl. Koienczny, Olivia, 2018

²⁸ vgl. Gwinner, Regine & Mohrhardt, Michaela, 2005

²⁹ vgl. Wehrmann, Elisabeth, 1997

³⁰ Koienczny, Olivia 2018

³¹ vgl. Gwinner, Regine & Mohrhardt, Michaela, 2005

finanziellen Mittel des Landes wurden 2012 nach den Gemeindewahlen eingestellt, sodass Hasselt allein auf den Kosten sitzen blieb. Da diese nicht von der Stadt gestemmt werden konnten, führte Hasselt 2014 ein neues System ein, dass es Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren, sowie älteren Menschen über 65 Jahren erlaubt, kostenlos den Nahverkehr zu nutzen, während alle anderen für die Fahrt zahlen müssen. Dies hat laut Experten die Wirkung, dass die Nutzung des ÖPNVs in Hasselt seither wieder zurückgeht, da viele Menschen wieder auf das Auto zurückgreifen³².

3.2.3. Vergleich der beiden Städte

Beide Städte, sowohl Hasselt als auch die fünffach größere Stadt Tallinn, waren bereits vor der Einführung des kostenlosen Nahverkehrs attraktive Städte, mit Tourismus und vielen Arbeitsplätzen. Nach der Einführung des Modells hat sich in beiden Städten die Bewohneranzahl deutlich erhöht. Jedoch ist nicht nachweisbar, dass dies wirklich auf den kostenfreien ÖPNV zurückzuführen ist und nicht lediglich auf den normalen Städtewachstum, wie er in so vielen anderen Städten zu beobachten ist.

Auffallend ist außerdem, dass beide Städte das Modell nicht aufgrund des ökologischen Faktors eingeführt haben. Im Falle von Tallinn beruhte dies auf sozialen Gründen und in Hasselt in erster Linie auf dem ökonomischen Punkt des stockenden Verkehrs, und erst in zweiter Reihe auf dem ökologischen Punkt. Während in Tallinn die Zahlen der Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel zwar stiegen, aber nicht drastisch, wurde der öffentliche Nahverkehr in Hasselt jedoch deutlich häufiger genutzt als zuvor. Diese Steigerung kann zum einen auf den zeitlichen Aspekt zurückzuführen werden. Als Hasselt den kostenlosen ÖPNV einführte, begannen die Menschen langsam ein ökologisches Gespür zu entwickeln. Zugleich verlor das Auto mit der Zeit seine Bedeutung als Statussymbol³³, weswegen besonders in diesen Jahren der Umstieg auf den kostenlosen Nahverkehr höher gewesen sein könnte. Zu der Zeit als Tallinn den ÖPNV kostenfrei machte, fuhren vermutlich bereits all diejenigen, die das Auto nicht benötigten, mit dem Bus oder der Bahn. Hier war es schwieriger einen Anreiz für all diejenigen zu schaffen, die normalerweise das Auto nutzten, stattdessen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Gleichzeitig ist zu sagen, dass das Projekt in Hasselt insgesamt knapp 16 Jahre lief, während das Modell des kostenlosen Nahverkehrs in Tallinn erst seit 8 Jahren in Betrieb ist. Außerdem war der ÖPNV in Tallinn für viele Gruppen, wie Schüler, Studenten oder Rentner, auch

³² vgl. Koienczny, Olivia, 2018

³³ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S. 17, Abb.3.4

zuvor schon ziemlich günstig³⁴, weswegen eine Mehrnutzung dieser Altersgruppen unwahrscheinlich ist.

Während Hasselt den Nahverkehr sowohl für Bürger als auch für Touristen und Pendler kostenlos machte, behält Tallinn dieses Privileg allein für seine Bürger vor. Einerseits führt das zu einem größeren Städtewachstum durch den Reiz der Stadt und somit mehr Steuerzahlern, aber andererseits führt dies zu Konflikten mit Nachbarstädten und Gemeinde, sowie finanziellen Problemen derer, weswegen diese Einnahmequelle kritisch zu betrachten ist.

Betrachtet man die Umsetzung der beiden Städte, so ist außerdem auffallend, dass sowohl in Hasselt, als auch Tallinn parallel zu der Einführung des kostenfreien ÖPNVs andere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNVs, wie engere Taktung getroffen wurden, weswegen erneut nicht klar ist, ob die Mehrnutzung auf den Kostenaspekt oder die anderen Maßnahmen zurückzuführen ist.

Das Problem in Hasselt waren letztendlich die Finanzen und auch in Tallinn könnte es dazu kommen, wenn man die geringe Laufdauer des Projektes bedenkt und gleichzeitig den Verlust der Attraktivität der Stadt bei einer bundesweiten Einführung, beachtet.

3.3. Finanzierungsmöglichkeiten des kostenlosen ÖPNVs in Anlehnung an die Beispielstädte Hasselt und Tallinn

Wie an dem Beispiel von Hasselt beschrieben, kostet der kostenlose Nahverkehr eine Menge. Zwar wird der ÖPNV zumeist schon vorher durch den Staat, die Länder und die jeweilige Stadt mitfinanziert, jedoch fällt durch den kostenlosen Nahverkehr eine wichtige Einnahmequelle, nämlich die Ticketverkäufe, weg. In Städten, wie beispielsweise Tallinn in denen der Nahverkehr bereits zu einem großen Teil subventioniert wird, ist der Schritt zum komplett kostenfreien Nahverkehr kein großer mehr³⁵. Deutschland hätte jedoch nach Angaben des Deutschen Städte- und Gemeindebunds pro Jahr mit etwa 13 Milliarden Euro Einnahmeausfällen bundesweit zu rechnen, die durch andere Finanzierungsquellen ersetzt werden müssten. Bezieht man es beispielsweise auf Hamburg, so würden hier jährlich Einnahmeausfälle von 830 Millionen Euro entstehen, die voraussichtlich durch die Steuerzahler beglichen werden müssten³⁶. Somit wäre der vermeintlich kostenfreie ÖPNV in Wirklichkeit gar nicht kostenlos. Sowohl in diesem Fall als auch in dem von Städten, die bereits stark verschuldet sind, müssen andere Möglichkeiten zur Finanzierung her.

³⁴ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

³⁵ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

³⁶ vgl. Tagesschau, 2019

Eine Maßnahme, die ein wenig Einnahmen bringt, wäre eine Erhöhung der Parkgebühren. Am Beispiel von Tallinn zeigt sich, dass dies einerseits eine gute Einnahmequelle sein kann, andererseits aber auch Anreiz gibt, vermehrt den ÖPNV zu nutzen³⁷. Problematisch kann es hier jedoch werden, wenn zu viele Leute auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, sodass die Parkgebühren schlussendlich niedrig ausfallen. Außerdem belastet diese Maßnahme besonders Pendler, die aufgrund schlechter Anbindungen, kaum eine Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Auto haben³⁸.

Auch durch Zuwanderung, die bei dem attraktiven Angebot des kostenlosen ÖPNVs durchaus zu erwarten ist, wird über Steuereinnahmen mehr Geld in die Stadtkasse gespült³⁹. Des Weiteren bietet das System einen großen Reiz für Touristen die Stadt zu besuchen, insofern der Nahverkehr auch für diese kostenlos ist, was für die Geschäften vermehrte Einnahmen und so höhere Steuerabgaben bedeutet⁴⁰.

Abschließend kann man sagen, dass die Finanzierung des kostenlosen ÖPNVs durchaus möglich ist, wenn die Stadt selbst einen Überschuss an Steuereinnahmen hat, vom Staat, beziehungsweise dem Land mitfinanziert wird, oder die Stadt durch den kostenlosen Nahverkehr wirtschaftlich aufblüht, sodass die Steuereinnahmen höher ausfallen. Zwar kann die Finanzierung zu Beginn durch hohe Parkgebühren und andere Maßnahmen, die vor allem Autofahrer belasten, bewerkstelligt werden, jedoch ist damit zu rechnen, dass diese Einnahmen irgendwann geringer ausfallen, beziehungsweise nicht mehr der Nachfrage gerecht werden. Aus diesem Grund bleibt die Finanzierung des kostenlosen Nahverkehrs weiterhin ein Problemfaktor, der von Stadt zu Stadt unterschiedlich schwer wiegt.

4. Attraktivität des ÖPNVs im Vergleich zu dem Individualverkehr

4.1. Vorteile des ÖPNVs und deren Ausbau durch eine kostenlose Nutzung

Der ÖPNV wird täglich von etwa 30 Millionen Menschen in Deutschland genutzt. Und das aus gutem Grund, denn die Fahrt mit dem Bus oder der Bahn bringt viele Vorteile mit sich. Eine Studie zum Thema Mobilität ergab, dass 17% der älteren Menschen auf dem Land keinen eigenen PKW besitzen⁴¹. Der ÖPNV bietet ihnen und allen Menschen, die keine eigene Fahrerlaubnis besitzen, eine Möglichkeit am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben und mobil zu sein. Auch Menschen, die körperlich eingeschränkt sind, können sich so ohne eigenes Auto oder

³⁷ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

³⁸ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

³⁹ vgl. Dörnfelder, Andreas, 2018

⁴⁰ vgl. Gwinner, Regine & Mohrhardt, Michaela, 2005

⁴¹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019

ständige Hilfe fortbewegen. Zusätzlich kostet die Mobilität für Menschen, die einen Schwerbehindertenausweis besitzen, im Gegensatz zu der Beförderung in einem PKW, nichts⁴². Doch auch für jeden anderen Menschen ist der öffentliche Nahverkehr günstiger, als mit dem PKW zu fahren. Zwar kostet ein Ticket mehr als die Fahrt mit dem Auto, weswegen viele Menschen den Preis für öffentliche Verkehrsmittel für zu hoch empfinden (Abb.1), aber es fallen keine Kosten zur Anschaffung, Unterhaltung und Instandhaltung eines Fahrzeuges, sowie die Kosten für einen Führerschein, an⁴³. Macht man den Nahverkehr nun kostenlos, wirkt sich dieser Kostenvorteil noch stärker aus als vorher, weswegen eine Mehrnutzung erwartet werden kann. Laut meiner Umfrage, die insgesamt 30 Befragte im mittleren Alter aus der Gemeinde Havixbeck und Umgebung ausgefüllt haben, würden 13 Befragte bei der Einführung des kostenlosen ÖPNVs die öffentlichen Verkehrsmittel auf jeden Fall häufiger nutzen, und weitere 12 Teilnehmer würden dies mit großer Wahrscheinlichkeit tun (Abb.2).

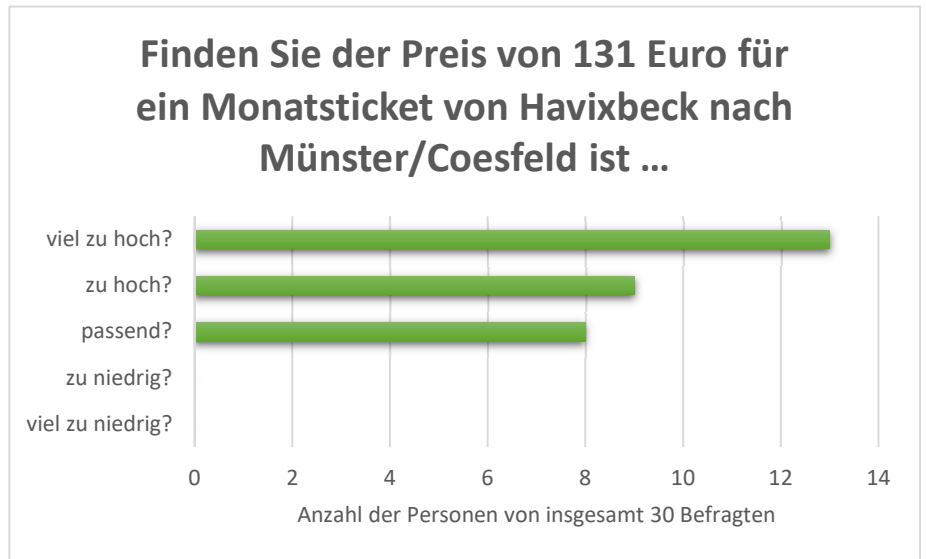


Abbildung 1

Abbildung 2

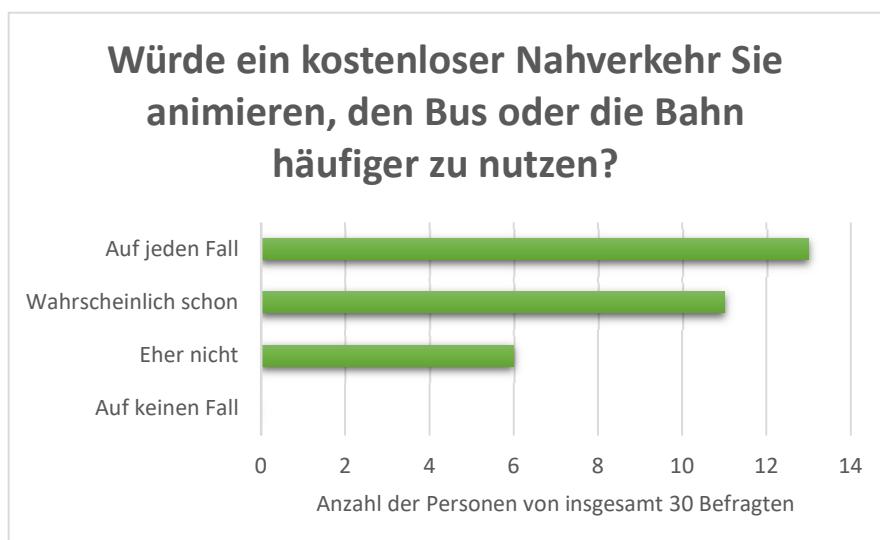


Abbildung 2

Der Einzelne gewinnt bei dem Umstieg auf den ÖPNV außerdem an Zeit dazu, da man sich hier nicht auf den Verkehr konzentrieren muss, sondern anderen Tätigkeiten nachgehen kann⁴⁴.

Die Gefahr in einen Unfall verwickelt zu werden, ist bei einer Fahrt per ÖPNV außerdem deutlich geringer als bei

⁴² vgl. Madel, Andreas, 2020

⁴³ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S.5

⁴⁴ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S.5

einer mit dem Auto, da man die öffentlichen Verkehrsmittel auch gefahrlos nutzen kann, wenn man beispielsweise getrunken hat⁴⁵. Der kostenlose Nahverkehr hätte hier vermutlich den Effekt, dass Menschen, die bei Beeinträchtigung der eigenen Fahrleistung normalerweise noch Auto fahren würden, nun auf den Nahverkehr umsteigen. Insgesamt wäre eine höhere Verkehrssicherheit geleistet.

4.2. Nachteile des ÖPNVs und deren Ausgleich durch die kostenlose Nutzung

Doch auch wenn der Nahverkehr viele Vorteile bietet, gibt es ebenso viele Nachteile. Beispielsweise gilt der Kostenvorteil des Nahverkehrs zwar für die meisten, viele Pendler und Bewohner von ländlichen Gebieten, sind jedoch trotzdem auf einen PKW angewiesen, um überall hinzukommen, da nicht alle Orte mit Bus und Bahn angefahren werden. Mithilfe des kostenlosen ÖPNVs könnte dieses Problem vermindert werden. Zwar wäre das Halten eines PKWs immer noch notwendig, sodass jährlich aufgrund der Versicherung, der Steuern und der Wartung mindestens 1250 Euro anfallen⁴⁶, aber da die Fahrt in die Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln kostenlos wäre, während für die mit dem PKW weitere Benzinkosten anfallen würden, wäre der ÖPNV auch für Pendler und Leute, die eher ländlich wohnen finanziell attraktiver. Diese

Haltung spiegelt sich auch in meiner Umfrage wieder, bei der zwar knapp 77 % angaben, sie würden auch bei der Einführung des kostenfreien ÖPNVs nicht oder eher nicht auf alle Autos verzichten (Abb.3), andererseits jedoch 83% der Befragten aussagten, sie würden durch einen kostenfreien Nahverkehr dazu animiert auf einen PKW im Haushalt zu verzichten, wenn mindestens ein weiterer zur Verfügung steht (Abb.4).

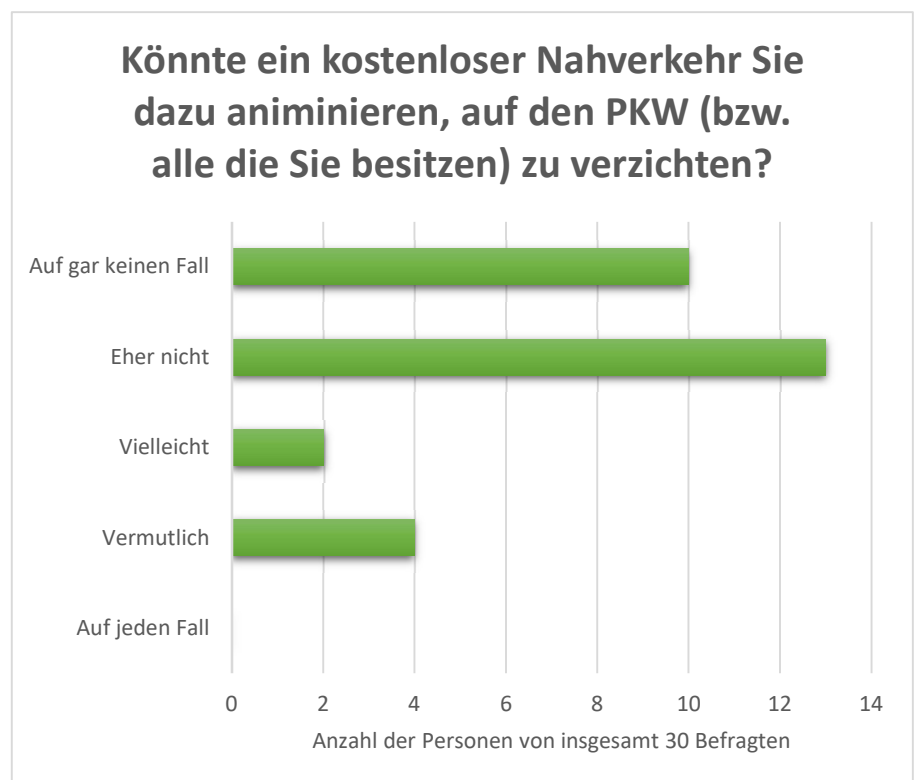


Abbildung 3

⁴⁵ vgl. Madel, Andreas, 2020

⁴⁶ vgl. Krejci, Jakub, 2018

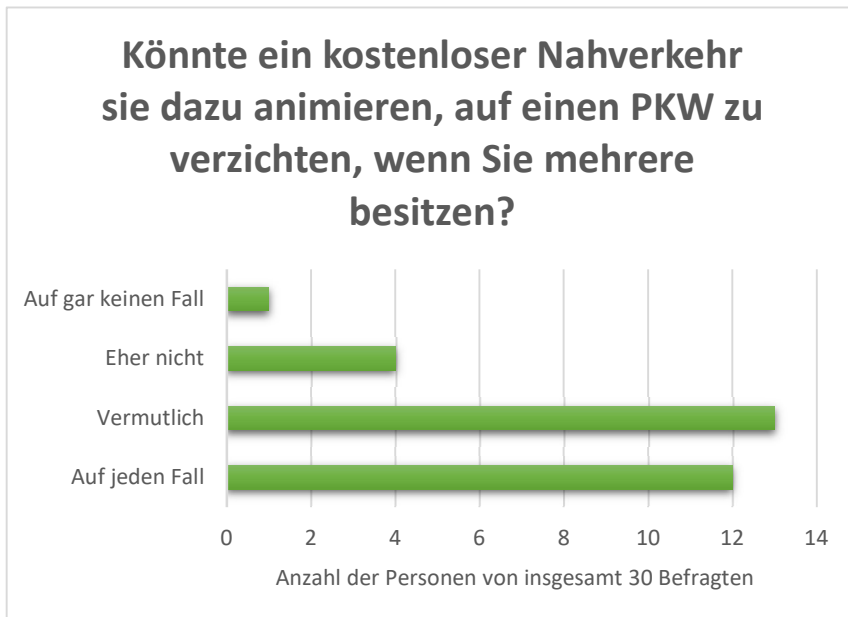


Abbildung 5

men, der direkt vor der Haustür steht (Abb.5). Dieser Aspekt, dass man selbst entscheiden kann wann, wie und von wo bis wo man sich fortbewegt, ist für viele Personen ein Grund sich für das Auto zu entscheiden⁴⁸. Laut dem Experten Martin Randelhoff ist das Angebot von öffent-

lichen Verkehrsmitteln, im Sinne von Regelmäßigkeit und Erreichbarkeit, viel wichtiger und ausschlaggebender als der Preis⁴⁹. Dies spiegelt sich auch in meiner Umfrage wider, bei der über die Hälfte der Befragten angab, dass sie den ÖPNV aufgrund der Unregelmäßigkeit nicht häufig nutzen. Dagegen sagten aber auch knapp

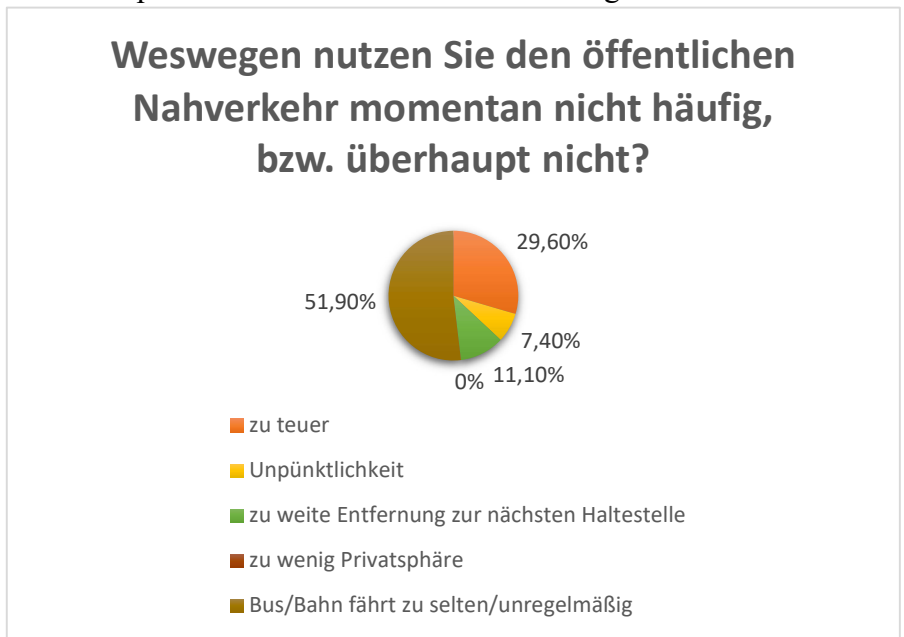


Abbildung 4

30% aus, dass der zu hohe Preis der Grund sei, weswegen sie den ÖPNV selten oder nie nutzen (Abb.5). Es ist außerdem zu vermuten, dass, wenn mehr Leute den ÖPNV aufgrund des finanziellen Vorteils nutzen, auch die Taktungen verengt werden, wie es beispielsweise in Tallinn und Hasselt der Fall war⁵⁰.

⁴⁷ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian Hauner, 2015, S.5

⁴⁸ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S.3

⁴⁹ vgl. Röhlig, Marc, 2018

⁵⁰ vgl. Koienczny, Olivia, 2018

Einen weiteren wichtigen Kritikpunkt stellen die Pünktlichkeit und die Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel dar. Besonders zu Stoßzeiten kann es vorkommen, dass die Busse und die Bahn große Verspätung haben, beziehungsweise überfüllt sind⁵¹. Wird der Nahverkehr kostenlos gemacht, verschlimmert sich dieses Problem enorm. Besonders zu Stoßzeiten würden erheblich mehr Fahrzeuge benötigt, was jedoch nicht unbedingt von jedem Busunternehmen, sowohl vom Personal als auch von der Busanzahl her, nicht bewerkstelligt werden kann⁵². Hier würde sich der kostenlose Nahverkehr, zumindest im Alleingang, erst einmal negativ in größere Unpünktlich- und Unbequemlichkeit äußern. Eine Lösung dieses Problems könnte zumindest zu Teilen in einem Ausbau von Busspuren liegen. Damit würde die Wahrscheinlichkeit, dass der Bus in den stockenden Verkehr gerät vermindert werden. Zugleich würde mit dem Vorfahrtsrecht der Busse ein Anreiz für die Autofahrer gegeben sein, auf den ÖPNV umzusteigen. Ein weiterer Punkt, weswegen viele Leute das Auto wählen, ist die fehlende Privatsphäre bei Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln⁵³. Gerade bei längeren Fahrten, kann man im Auto Ruhe genießen, während der Nahverkehr von vielen anderen Menschen genutzt werden. Das Problem der fehlenden Privatsphäre wird auch immer bestehen bleiben, da es das Ziel des öffentlichen Nahverkehrs ist, möglichst viele Personen mit einem Fahrzeug zu transportieren. Jedoch habe ich entgegen einiger Quellen bei meiner Umfrage festgestellt, dass die fehlende Privatsphäre für die Befragten kein Grund war, den ÖPNV nicht zu nutzen, sondern vielmehr die bereits aufgezählten Kritikpunkte (Abb.5). Dieses Ergebnis kann aber auch schlichtweg auf die geringe Anzahl an Personen, die befragt worden sind, zurückzuführen sein.

5. Schlussfolgerung

Die Frage, ob der kostenlose ÖPNV ein tragfähiges Konzept ist, dessen Umsetzung, sowohl sozial, ökonomisch, als auch ökologisch sinnvoll, steht immer noch im Raum und ist auch nicht eindeutig zu beantworten. Trotzdem zeigt sich eine Tendenz.

Wie in Tallinn und Hasselt beobachtet, ist mit einer höheren Quote an Leuten, die den öffentlichen Nahverkehr nutzen, zu rechnen. Jedoch ist zu beachten, dass diese nicht unbedingt von dem Auto auf den ÖPNV, sondern auch vom Fahrrad oder dem Zu-Fuß-Gehen umsteigen. Das ökologische Ziel ist es jedoch, die CO₂-Emissionen zu reduzieren, indem der Nahverkehr attraktiver gemacht wird. Am Beispiel von Tallinn zeigt sich, dass der Anteil der Autofahrer zwar zurückgeht, dies aber eher auf andere Maßnahmen, wie erhöhte Parkgebühren, zurückzuführen

⁵¹ vgl. Edelmetalle, Klaus Joseph

⁵² vgl. Experteninterview per Mail mit Dr. Schulze Pellengahr (s. Anhang)

⁵³ vgl. Henkel, Sven & Tomczak, Thorsten & Henkel, Stefanie & Christian, Hauner, 2015, S.4

ist als auf den kostenlosen Nahverkehr⁵⁴. Dem gegenüber stehen die Ergebnisse meiner Umfrage, nach der viele Menschen bereit wären, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, wenn die Kosten dafür wegfallen würden.

Sozial schneidet das Modell des kostenlosen Nahverkehrs sehr gut ab. Besonders ärmere Bürger haben so die Möglichkeit kostenfrei ins Zentrum zu gelangen. Die Unterhaltung und der Betrieb eines PKWs ist zwar ohnehin schon teurer als Bus- und Bahnfahrten, trotzdem sind die Preise in Deutschland im internationalen Vergleich sehr hoch. Aus diesem Grund wäre es sozial wünschens – und erstrebenswert die Preise zu stark zu senken, beziehungsweise ganz auf sie zu verzichten.

Ökonomisch hingegen kommt es auf die jeweilige Stadt an. Insgesamt kann man sagen, dass ein kostenloser Nahverkehr in einer größeren Stadt, die weit mehr Einwohner umfasst als Tallinn, schwer zu bewerkstelligen ist, da die Infrastruktur einen starken Ausbau des ÖPNVs nicht immer möglich macht, und zusätzliches Personal, sowie Busse und Bahn, weitere Kosten, abgesehen von den wegfallenden Ticketeinnahmen, heraufbeschwören würden. Doch auch in kleineren Städten ist die Frage, ob das Modell auf Dauer finanzierbar ist. Ähnlich wie in Hasselt ist davon auszugehen, dass das Geld früher oder später aus den verschiedensten Gründen nicht mehr aufzubringen ist. Zwar haben Städte, die ohnehin schon einen Steuerüberschuss haben, das nötige Geld um den Nahverkehr eventuell sogar ohne staatliche Unterstützung oder weitere Einnahmequellen zu finanzieren, aber auch hier wird kein Gewinn, sondern ein Verlust an Geld gemacht.

Zusammenfassend ist also zu sagen, dass der kostenlose ÖPNV zwar in der Theorie durchaus, ein sowohl ökologisch als auch sozial positives Modell ist, sich in der Anwendung aber zeigt, dass es lediglich soziale Vorteile und eventuell ökologische Vorteile, deren Tragweite im Vorhinein jedoch nicht abschätzbar ist. Aus diesem Grund kann man den ÖPNV, vor allem aufgrund des ökonomischen Faktors, allgemein zwar als Zwischenlösung betrachten, die den Nahverkehr sowohl für Autofahrer, als auch – wie es nicht zu vermeiden ist – für Fußgänger und Radfahrer attraktiver macht, aber als Dauerlösung aufgrund der Kosten nicht tragbar ist, wie sich am Beispiel der belgischen Stadt Hasselt gezeigt hat.

Eine Ausnahme bilden hier Städte, die finanziell sehr gut dastehen und aus ökologischen oder sozialen Gründen den kostenlosen Nahverkehr einführen möchten.

Jedoch muss auch hier berücksichtigt werden, dass die Effektivität des Modells variiert, je nachdem, mit welcher Intention man es einführt. Führt man es so wie Tallinn mit dem Ziel, die

⁵⁴ vgl. Schulz, Benedikt, 2018

Bevölkerung finanziell zu entlasten, ein, so erfüllt es definitiv seinen Zweck. Eine Einführung mit dem Ziel die CO₂-Emissionen in großem Maße zu senken, ist jedoch nicht zwangsweise effektiv. Hier ist es wichtig, das Angebot zum Nulltarif mit anderen Maßnahmen, wie einer Taktverengung, zu kombinieren, um den Nahverkehr wirklich attraktiv für Autofahrer zu machen. Des Weiteren kann es sinnvoll sein, nicht nur mit „Pull-Effekten“, sondern auch mit „Push-Effekten“ zu arbeiten⁵⁵, womit Maßnahmen wie höhere Parkgebühren gemeint sind, die die Autofahrer belasten. Um jedoch viele Pendler dazu zu bringen, auf den Nahverkehr umzusteigen, müssen andere Städte und Gemeinde im Umfeld bei diesem System mitziehen, da in Deutschland viele Busse und Bahne unter einem Verkehrsunternehmen fahren, das ein Verbund von zwei Kommunen ist. Hier muss also auch auf die technische Umsetzung geachtet werden⁵⁶. Setzt man also eine Senkung der CO₂-Emissionen als Ziel, müssen viele Dinge bedacht werden, die sich in einer Facharbeit nicht alle aufzeigen lassen, weswegen um ein absolut fundiertes Urteil fällen zu können, ob eine Einführung sinnvoll ist, weitere Forschungen betrieben werden müssen.

Jedoch lässt sich aus den gesammelten Informationen im Rahmen meiner Facharbeit abschließend sagen, dass der kostenlose Nahverkehr tendenziell kein tragfähiges und umsetzbares Modell ist, da es schwierig zu finanzieren ist. Dennoch kann man sagen, dass der Ansatz, die Preise zu senken, eine Idee ist, die auf jeden Fall weiterverfolgt werden sollte, weil die Kosten einer der Hauptgründe sind, weswegen viele Menschen den ÖPNV nicht nutzen.

⁵⁵ Röhlig, Marc, 2018

⁵⁶ Doll, Nikolaus & Vetter, Phillipp, 2018

6. Literaturverzeichnis

6.1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: eigene Erhebung

Abbildung 2: eigene Erhebung

Abbildung 3: eigene Erhebung

Abbildung 4: eigene Erhebung

Abbildung 5: eigene Erhebung

6.2. Internetquellen

1. Augstein, Rudolf (Hrsg.): Bundesregierung erwägt kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, im der Spiegel, 13.02.2019, 15:59
Online unter: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/stickoxide-bundesregierung-erwaegt-kostenlosen-oeffentlichen-nahverkehr-a-1193251.html> (Stand 25.02.20)
2. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gut angebunden mit Bus und Bahn – öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), 22.08.2019
Online unter: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Oeffentlicher-Personenverkehr-Kompakt/oeffentlicher-personenverkehr-kompakt.html> (Stand: 07.02.2020)
3. Doll, Nikolaus & Vetter, Phillipp: Absurde Idee vom kostenlosen ÖPNV ist krachend gescheitert, die „Welt“, 26.02.2018
Online unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/article173985167/Kostenloser-OEPNV-Gleich-mehrere-Gruende-lassen-die-Idee-krachend-scheitern.html> (Stand: 19.02.20)
4. Dörnfelder, Andreas: Wie gut läuft kostenloser Nahverkehr in Estland im Handelsblatt, 13.02.2018
Online unter: <https://orange.handelsblatt.com/artikel/39732> (Stand 25.02.20)
5. Edelmetalle, Klaus Joseph: Nachteile des öffentlichen Personennahverkehr?
Online unter: <http://www.vvsblog.de/bus-bahn-nachteil.html> (Stand 25.02.20)
6. Gwinner, Regine & Mohrhardt Michaela: Mehr Mut zum Erfolg, in das fairkehr Magazin, Nr. 2/2005, 2005
Online unter: https://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/archiv/2005/fair_0205/politik/mut.htm (Stand: 03.03.20)
7. Heine, Franziska: ÖPNV: So funktioniert der kostenlose Nahverkehr in Tallinn, in rp online, 15.02.2018
Online unter: https://rp-online.de/nrw/panorama/oepnv-so-funktioniert-der-kostenlose-nahverkehr-in-tallinn_aid-19631071 (Stand 25.02.20)
8. Kiselev Dmitry: Kostenloser Nahverkehr in Estland, 01.08.2018
Online unter: <https://de.sputniknews.com/wirtschaft/20180801321798028-nahverkehr-kostenlos-estland/> (Stand 25.02.20)
9. Konieczny, Olivia: In diesen Städten ist der Gratis-Nahverkehr gescheitert, In rp online, 14.02.2018
Online unter: https://rp-online.de/panorama/kostenloser-nahverkehr-in-diesen-staedten-ist-er-gescheitert_aid-18945303 (Stand: 03.03.20)
10. Kise, Jakub: Was kostet ein Auto im Monat?, 23.08.2018
Online unter: <https://financer.com/de/was-kostet-ein-auto-im-monat/> (Stand: 06.03.20)

11. Madel, Andreas: Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel, 25.02.20
Online unter: <https://www.mobil-bleiben.de/mobil-unterwegs/mobil-mit-bus-und-bahn/vorteile-oeffentlicher-verkehrsmittel/> (Stand: 25.02.20)
12. Röhlig, Marc: Wie sinnvoll ist kostenloser Nahverkehr für alle?, In bento – Das junge Magazin vom Spiegel, 14.02.2019, 17:02
Online unter: <https://www.bento.de/trip/nahverkehr-ist-der-kostenlose-oepnv-in-deutschland-moeglich-a-00000000-0003-0001-0000-000002100246> (Stand: 19.02.20)
13. Schmiester, Carsten: Kostenloser Nahverkehr – Freie Fahrt ist in Tallinn nichts Neues, 15.02.2018
Online unter: https://www.deutschlandfunk.de/kostenloser-nahverkehr-freie-fahrt-ist-in-tallinn-nichts.795.de.html?dram:article_id=410830 (Stand 25.02.20)
14. Schrader, Christopher: Ein kritischer Blick, in Spektrum, 04.11.2017
Online unter: <https://www.spektrum.de/news/wie-ist-die-umweltbilanz-von-elektroautos/1514423> (Stand 26.02.20)
15. Schulz, Benedikt: Kostenloser ÖPNV und die Stadt verdient daran, In die Zeit online, 02.03.2018
Online unter: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland/komplettansicht> (Stand 25.02.20)
16. Statistisches Bundesamt: Bahntickets im Nahverkehr: Preise seit 2015 um 14% gestiegen, Pressemitteilung Nr. N 017, 27.12.2019
Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N017_p001.html (Stand: 07.02.2020)
17. Statistisches Bundesamt: Nah- und Fernverkehr mit Bus und Bahn: 0,1% mehr Fahrgäste im 1.Halbjahr 2019, Pressemitteilung Nr.361, 18.09.2019
Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_361_461.html (Stand: 07.02.2020)
18. Statistisches Bundesamt: Nahverkehr mit Bus und Bahn: Täglich 240 Mal rund um die Erde, Pressemitteilung Nr. 41, 08.10.2019
Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2019/PD19_41_p002.html (Stand: 07.02.20)
19. Tagesschau: Kostenloser Nahverkehr – Wer soll das bezahlen?, 12.03.2019, 15:26
Online unter: <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-kostenlos-101.html> (Stand: 19.02.20)
20. Wehrmann, Elisabeth: Stadt ohne Fahrschein, In der Zeit, Ausgabe Nr.48/1997, 21.11.1997
Online unter: https://www.zeit.de/1997/48/Stadt_ohne_Fahrschein/komplettansicht (Stand: 03.03.20)

6.3. Bücher

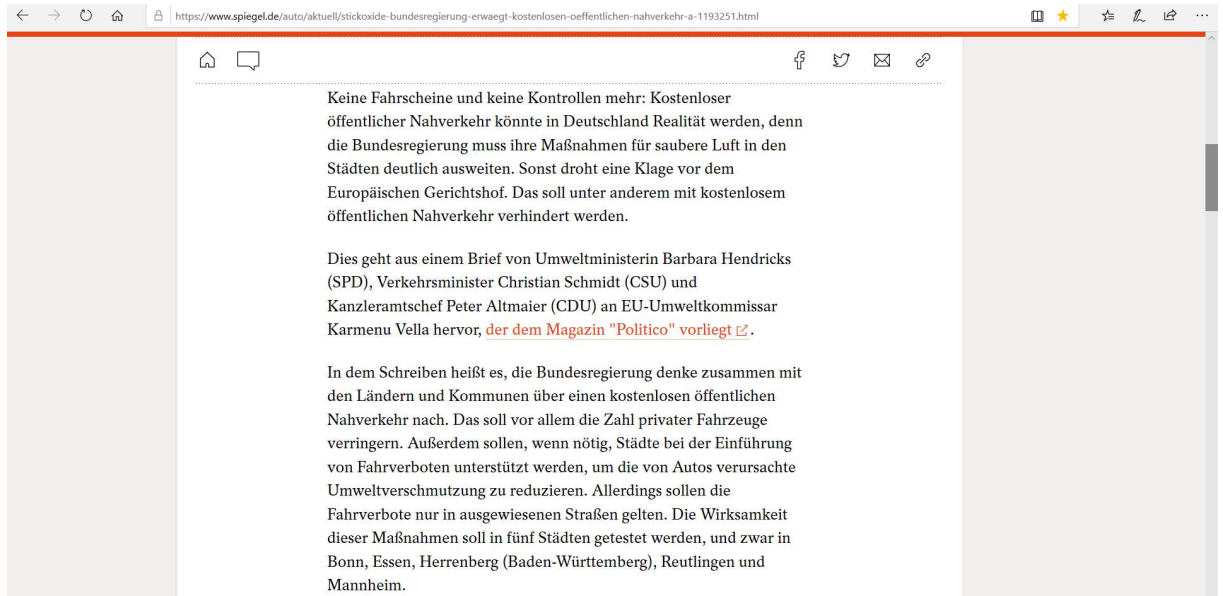
1. Henkel Sven, Tomczak Thorsten, Henkel Stefanie, Christian Hauner: Mobilität aus Kundensicht – Wie Kunden ihren Mobilitätsbedarf decken und über das Mobilitätsangebot denken, Wiesbaden, Springer Gabler, 2015

7. Anhang

7.1. Internetquellen

1. Augstein, Rudolf (Hrsg.): Bundesregierung erwägt kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, im der Spiegel, 13.02.2019, 15:59

Online unter: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/stickoxide-bundesregierung-erwaegt-kostenlosen-oeffentlichen-nahverkehr-a-1193251.html> (Stand 25.02.20)



2. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gut angebunden mit Bus und Bahn – öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), 22.08.2019
 Online unter: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Oeffentlicher-Personenverkehr-Kompakt/oeffentlicher-personenverkehr-kompakt.html> (Stand: 07.02.2020)



22.08.2019
 Mobilität



Im Grünen wohnen, in der Innenstadt arbeiten und das Auto bleibt in der Garage: Das ist für viele Menschen ein Traum. Bei der Anbindung des ländlichen Raumes an die Zentren und der Sicherung der Mobilität in der Fläche spielt der öffentliche Personennahverkehr eine wichtige Rolle. In Ballungsräumen ist der ÖPNV für unsere tägliche Mobilität unverzichtbar. Um für Sie auch in Zukunft ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zu gewährleisten, unterstützt der Bund die Länder und Kommunen bei dessen Finanzierung und fördert zahlreiche Attraktivität von Bussen und Bahnen ist für sie nicht nur der Fahrzeugkomfort. Auch die Verbindungsqualität sowie der Komfort der Fahrplanauskunft und des Ticketerwerbs sind ihnen besonders wichtig. Die öffentlichen Verkehrsmittel in Deutschland garantieren Mobilität und schaffen Unabhängigkeit vom eigenen Auto und von Mitfahrmöglichkeiten. Die Qualität des ÖPNV beeinflusst unsere Entscheidungen darüber, wo wir arbeiten, wo wir wohnen und wo wir einkaufen. Er trägt zu mehr Sicherheit im Verkehr, einer besseren Umwelt und einer bezahlbaren Mobilität bei – und wirkt sich damit positiv auf unsere Lebensqualität aus.



Auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird die Notwendigkeit eines qualitativ hochwertigen, kundenfreundlichen ÖPNV deutlich: In ländlichen Regionen verfügen laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ immerhin etwa 17 Prozent der Bevölkerung nur gelegentlich oder gar nicht über einen Pkw. In der Regel zählen insbesondere auch ältere Menschen zu dieser Gruppe.

Barrierefreiheit

Mobilitätschancen bestimmen entscheidend die gesellschaftliche Teilhabe und damit die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Dies gilt insbesondere auch für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen. Für viele behinderte Menschen, die innovative Entwicklungen.



„Die Qualität des ÖPNV ist ein Gradmesser für die Lebensqualität in unseren Städten und auf dem Land. Der ÖPNV muss attraktiv, sicher, verlässlich und bezahlbar sein.“



Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bedeutung des ÖPNV

Gesellschaftliche Bedeutung

Um im Alltag flexibel von A nach B zu kommen, ist der ÖPNV von großer Bedeutung. Täglich nutzen mehr als 30 Millionen Fahrgäste den ÖPNV. Entscheidend für die

über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, ist die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs mit Eisenbahnen, Omnibussen und Straßenbahnen eine wichtige Grundlage, um am öffentlichen Leben teilnehmen zu können.

Der Verkehrsbereich nimmt daher im „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze“ einen bedeutenden Raum ein. Mit dem BGG sind im ÖPNV, im Eisenbahn- und Luftverkehr und im Straßenbau im Rahmen der eng bemessenen Zuständigkeiten des Bundes wichtige Gesetze geändert worden. So enthalten

- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und
- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

jeweils unterschiedliche Regelungen, die auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit abzielen. Dabei wurden die Beteiligungsrechte behinderter Menschen gestärkt. Die Bundesregierung versteht das Prinzip der Barrierefreiheit als Qualitätsgewinn für alle Nutzerinnen und Nutzer. Ältere Menschen, aber auch Kinder und Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck haben in der Regel dieselben Nutzungsschwierigkeiten wie behinderte Menschen. Die Barrierefreiheit ist damit ein wichtiges Qualitätsmerkmal im öffentlichen Personenverkehr. Die Entwicklung der vergangenen Jahre und unsere älter werdende Gesellschaft machen deutlich, dass die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit heute notwendiger Bestandteil unserer Verkehrspolitik ist.

Alle Fragen der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden im [Handbuch](#) „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ beantwortet.

Ökologische Bedeutung

Immer mehr Staus auf den Straßen sowie Lärm und Luftverschmutzung durch Autos zerren an unseren Nerven und belasten uns jeden Tag. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die Vorteile des ÖPNV klar: Es können deutlich mehr Menschen pro Fahrzeug mitfahren, und es muss weniger Fläche asphaltiert werden. Der spezifische Energieverbrauch und die spezifische Schadstoffemission pro Fahrgast sind außerdem deutlich geringer als beim MIV. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr ist eine attraktive und umweltschonende Alternative für viele Wege, die sonst häufig mit dem Auto zurückgelegt werden. Rein rechnerisch werden durch die 30 Millionen Fahrgäste des ÖPNV täglich rund 20 Millionen Pkw-Fahrten vermieden.

Energieeffizienz

Der ÖPNV ist eine energieeffiziente und klimafreundliche Verkehrsart. Damit jedoch der Verkehrssektor seine eigenen Ziele erreicht sowie angemessen zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung insgesamt beiträgt, ist auch der ÖPNV aufgefordert, seine Energieeffizienz weiter zu erhöhen und seine Treibhausgasemissionen zu reduzieren. In einer Studie hat das BMVI untersuchen lassen, wie dies erreicht werden kann sowie wie die Treibhausgasemissionen des ÖPNV überhaupt einheitlich ermittelt werden können.

Wirtschaftliche Bedeutung

Der ÖPNV hat auch eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Er trägt dazu bei, dass täglich Millionen von Pendlerinnen und Pendlern staufrei – und damit ohne zusätzlichen Zeit- und Energieaufwand – an ihre Zielorte gelangen. Darüber hinaus sind die Verkehrsunternehmen und -verbände auch ein bedeutender Beschäftigungsfaktor. In Deutschland gibt es rund 75 Verkehrsverbände und allein im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind etwa 450 ÖPNV-Unternehmen organisiert. Berechnungen zufolge resultieren direkt sowie indirekt knapp 400.000 dauerhaft gesicherte Arbeitsplätze aus den ÖPNV-Leistungen.

Hintergrund

Hintergrund

Hintergrund

Hintergrund

Finanzierung des ÖPNV

Bund investiert Rekordsummen

Hintergrund

Wer mit S-Bahn oder Bus fährt, kauft ein Ticket. Doch die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf reichen nicht aus, um den öffentlichen Nahverkehr kostendeckend zu betreiben: Tatsächlich kommt etwas weniger als die Hälfte der in Deutschland für den ÖPNV aufgewendeten Mittel aus Einnahmen, die Sie für Fahrscheine zahlen. Deshalb beteiligt sich die öffentliche Hand an der Finanzierung. Für die Planung, Organisation und Finanzierung des Stadt- und Regionalverkehrs sind zwar in erster Linie die Länder und Kommunen zuständig. Der Bund unterstützt die Länder jedoch mit derzeit insgesamt über neun Milliarden Euro jährlich, damit diese weiterhin ein attraktives ÖPNV-Angebot gewährleisten können. Die Bundesmittel kommen insbesondere dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zugute, das sind S-Bahnen, Regionalbahnen, Regional-Express- und Interregio-Express-Züge. Der Bund trägt mit seiner Förderung dazu bei, dass sich die Qualität des ÖPNV in Deutschland insgesamt auf einem hohen Niveau befindet.

- Obwohl Angelegenheit der Länder, werden ihnen im Jahr 2019 aus dem Steueraufkommen des Bundes mehr als 8,6 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des ÖPNV und SPNV zur Verfügung gestellt. Die Regionalisierungsmittel werden bis 2031 jährlich mit 1,8 % dynamisiert.
- Darüber hinaus erhalten die Länder aus dem Haushalt des Bundes Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden in Höhe von ca. 1,336 Milliarden Euro jährlich (bis Ende 2019) nach dem Entflechtungsgesetz und weitere Zahlungen von 332,6 Millionen Euro jährlich nach Maßgabe des sogenannten „Bundesprogramms“ gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Das Bundesprogramm soll laut Koalitionsvertrag bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro erhöht werden.
- Darüber hinaus unterstützt der Bund den ÖPNV durch Steuervergünstigungen (z. B. Umsatzsteuerermäßigung) sowie Ausgleichsleistungen (z. B. für die Beförderung Schwerbehinderter).

ÖPNV-Förderung des Bundes

3. Doll, Nikolaus & Vetter, Phillip: Absurde Idee vom kostenlosen ÖPNV ist krachend gescheitert, die „Welt“, 26.02.2018
Online unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/article173985167/Kostenloser-OEPNV-Gleich-mehrere-Gruende-lassen-die-Idee-krachend-scheitern.html> (Stand: 19.02.20)

The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.welt.de/wirtschaft/article173985167/Kostenloser-OEPNV-Gleich-mehrere-Gruende-lassen-die-Idee-krachend-scheitern.html>. The page header features the 'WELT' logo and navigation links for 'Abonnement', 'Ticker', 'Suche', and 'Anmelden'. The main content area contains the following text:

weniger Verkehr bringen. Denn der wird vor allem durch Pendler oder Berufsfahrer ausgelöst.

Und das führt zu Problem Nummer zwei: Es ist rein technisch kaum möglich, kostenlosen ÖPNV in einzelnen Kommunen anzubieten. Beispiel Essen: Dort fahren Busse und Bahnen unter dem Label der „Ruhrbahn“. Die ist aber ein Verbund der Stadt mit der Nachbarstadt Mülheim. Das ÖPNV-System beider Städte lässt sich nicht trennen und daher keine Möglichkeit zu, die Essener kostenlos fahren zu lassen, die Mülheimer aber zur Kasse zu bitten.

Alternativ könnte man die Gratisnutzung von Verkehrsmitteln in Teilen ganzer Verkehrsverbände anbieten. Aber das ist wiederum teuer, und man bietet damit den vielen Pendlern keinen Anreiz. Erneut Beispiel Essen: In die Stadt an der Ruhr pendeln täglich 110.000 ein und 90.000 raus. Die hätten von Gratis-ÖPNV in der Stadt Essen gar nichts und würden daher auch nicht umsteigen.

Städte haben noch andere Pläne

Damit wurde bei dem Gipfeltreffen das Thema Gratis-ÖPNV beendet. Doch die Zeit drängt, wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität durchzusetzen.

On the right side of the page, there are two advertisements. The top one is for 'Zuckermessungen mit FreeStyle Libre 2' by Abbott, featuring a yellow background and a blue 'JETZT INFORMIEREN' button. The bottom one is for 'Spotify Premium. Gratis.' with a blue background and a 'JETZT PREMIUM GANZ' button. A social media sharing sidebar on the left shows icons for WhatsApp, Facebook, Twitter, Email, and Print, with a '76' comment count.

4. Dörnfelder, Andreas: Wie gut läuft kostenloser Nahverkehr in Estland im Handelsblatt, 13.02.2018
 Online unter: <https://orange.handelsblatt.com/artikel/39732> (Stand 25.02.20)

orange
by Handelsblatt

HOME PODCAST ARTIKEL ÜBER UNS NEWSLETTER KONTAKT

Artikel durchsuchen

13. Februar 2018

Wie gut läuft kostenloser Nahverkehr in Estland?

#nahverkehr @max

Die Bundesregierung überlegt, öffentlichen Nahverkehr kostenlos zu machen. In Tallinn, der Hauptstadt von Estland, ist Bus- und Bahnfahren seit fünf Jahren frei. Was bringt das?

Wer in Berlin einen Monat lang mit Bus und Bahn durch die Stadt fahren will, zahlt **mehr als 80 Euro**. Viel Geld also, das einige dazu bringt, **schwarz zu fahren** – oder ins eigene Auto zu steigen. Zum Schaden für die Gemeinschaft. Mit einer einzigen Änderung könnte das Geschichte werden: kostenloser Nahverkehr. Eine Schnapsidee, **von der höchstens noch die Piratenpartei träumt?** Nicht mehr seit diesem Dienstag!

Kostenloser Nahverkehr: Wäre das in Deutschland möglich?

„Die Bundesregierung will angesichts einer drohenden Klage der EU-Kommission ihre Maßnahmen für eine saubere Luft in deutschen Städten deutlich ausweiten“, meldet die Nachrichtenagentur dpa. Und jetzt wird's spannend: Der Bund erwäge kostenlose Bus- und Bahntickets. „Das geht aus einem Brief von Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) und Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella hervor.“ *Das Magazin „Politico“* hatte als erstes berichtet.

+++ Außerdem bei Orange: Warum fahren Leute ohne Ticket Bus und Bahn? Hier beichten drei Schwarzfahrer +++

In dem Schreiben heißt es, die Bundesregierung denke zusammen mit Bundesländern und Städten über einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr nach, um die Zahl privater Autos zu verringern.

Erfahrungen mit kostenlosem Nahverkehr gibt es in Brandenburg. 1998 ließ die Gemeinde Templin seine rund 16.000 Einwohner die Busse probeweise umsonst nutzen – in den folgenden Jahren stieg das Passagieraufkommen um fast das Zehnfache, das war zu viel für die Stadt. 2013 wurde das Projekt eingestellt. In Deutschland gibt es **nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** aktuell keinen kostenlosen Nahverkehr mehr.

Folgen des kostenlosen Nahverkehrs: mehr Busse und Bahn wegen „enormem Zuwachs der Fahrgäste“

„Wir sehen das auch sehr kritisch“, sagte eine VDV-Sprecherin am Dienstag der Deutschen Presse-Agentur. Mit rund zwölf Milliarden Euro jährlich finanzierten sich die Verkehrsbetriebe etwa zur Hälfte aus dem Ticketverkauf. „Das müsste am Ende der Steuerzahler finanzieren.“ Weitere Milliarden wären nötig für neue Busse, Bahnen und Personal. Denn: „Wir hätten bei einem kostenlosen Angebot einen enormen Fahrgastzuwachs.“

Feedback

Büroartikel
kauft man bei
Viking

Ihre Vorteile:
30-tägiges Rückgaberecht
3-Jahre Garantie
Frachtkostenfrei ab 49€ (exkl. MwSt.)
Kompetenter Kundenservice

Auszeichnungen:

Jetzt kaufen

Viking

Ihre Vorteile:
30-tägiges Rückgaberecht
3-Jahre Garantie
Frachtkostenfrei ab 49€ (exkl. MwSt.)
Kompetenter Kundenservice

Auszeichnungen:

In Estlands Hauptstadt Tallinn ist der Nahverkehr seit Anfang 2013 für Anwohner kostenlos. In einem Referendum stimmten die Bürger dafür. Wer in der Hauptstadt des kleinen Landes im Baltikum gemeldet ist, muss sich nur eine Chipkarte für zwei Euro ausstellen lassen, und kann so viel mit Bus und Bahn fahren, wie er möchte. All you can ÖPNV.



Erklärvideo: So funktioniert der kostenlose Nahverkehr in Tallinn.

Nachdem in einer Volksbefragung im Jahr 2012 gut 75 Prozent der Wähler für den kostenlosen Nahverkehr gestimmt hatten, stellte der damalige Bürgermeister Edgar Savisaar die Stadt schnell auf die neuen Fahrgäste um. Er ließ mehrere Fahrstreifen in der Innenstadt zu Busspuren umbauen. Ampeln springen für Bus und Bahn seitdem besonders schnell auf Grün. Dann der wichtigste Punkt: die Geldfrage.

Das Geld für den kostenlosen Nahverkehr in Tallinn kamen aus Steuereinnahmen

Tallinn finanzierte den Ausbau des Transportsystem aus den neuen Steuereinnahmen von jenen Menschen, die zuvor aus dem Umland in die Stadt pendelten – und mit Aussicht auf den kostenlosen Nahverkehr nach Tallinn zogen. 11.000 Esten ließen sich allein 2013 von der Aussicht auf kostenlose Bus- und Bahntickets in das Stadtgebiet locken. Das schreibt der Verkehrswissenschaftler [Oded Cats](#) in seiner [Studie über die Folgen von kostenlosem Nahverkehr](#).

Die Einwohnerzahl Tallinns stieg von 416.000 im Jahr 2012 auf 431.000 im Mai 2014. Derzeit hat die estnische Hauptstadt [nach Angaben der Stadtverwaltung](#) sogar mehr als 445.000 Einwohner.

Wer in Tallinn wohnt, zahlt im Schnitt jedes Jahr 1.000 Euro Steuern an die Stadt. Also flossen allein im ersten Jahr der Einführung des kostenlosen Nahverkehrstickets elf Millionen Euro in die Stadtkasse. Mit diesem Geld konnte die Stadt den Ausfall von jährlich etwa zwölf Millionen Euro nahezu wegstecken, welche die Bürger zuvor für öffentliche Verkehrsmittel bezahlt hatten.

Kostenloser Nahverkehr in Belgien und den USA scheiterte

Als Tourist musst du in Tallinn allerdings weiter [für Bus und Bahn zahlen](#), denn die Regel gilt nur für Einwohner. Mit dieser Mischung wurde der Nahverkehr für Tallinn ziemlich lukrativ. [Die Stadtverwaltung berichtet](#), dass die Tallinner Transportgesellschaft im Jahr 2016 einen Gewinn von 13,7 Millionen Euro machte. 2013, also im Jahr der Einführung, schrieb das Unternehmen einen Verlust von 1,8 Millionen Euro.

Tallinn ist also ein Erfolg. Allerdings waren schon viele Städte vorher mit einem kostenlosen Nahverkehr vor die Wand gefahren. Die Stadt Hasselt in Belgien [gab das Projekt nach 16 Jahren wieder auf](#) – die Zahl der Fahrgäste war in den Gratis-Bussen auf das 13-fache gestiegen, die Kosten wurden unbezahlbar.

Auch die US-Städte Seattle und Portland stellten ihre Gratisfahrten wieder ein. Seattle hatte Finanzierungsprobleme. In Portland kamen die Busse zu langsam voran, weil viele Gäste nur kurze Strecken fahren wollten und jede Haltestelle angefahren werden musste.

Autofahren muss teurer werden, damit mehr Menschen Bus und Bahn fahren

In Tallinn läuft das Projekt weiter. Und scheint die Einwohner tatsächlich zum Umsteigen zu bewegen. Ein Jahr nach Einführung des kostenlosen Nahverkehrs würden 14 Prozent mehr Menschen mit Bus und Bahn fahren, [schreibt Verkehrsforscher Oded Cats in seiner Studie](#). Vor allem Einwohner mit geringerem Einkommen würde das Projekt besser von A nach B bringen. Ein ungesunder Nebeneffekt sei allerdings, dass nun mehr Menschen ÖPNV führen, statt zu Fuß zu gehen.

+++ Hier bekommst du Orange kostenlos per Whatsapp! +++

Grundsätzlich zeigten Studien zu kostenlosem Nahverkehr, dass Menschen eher vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen, wenn die Nutzung des Autos teurer wird – anstatt, dass der Preis für das Nahverkehrsticket sinkt. Deshalb empfiehlt Oded Cats, neben dem kostenlosen

Feedback

Feedback

Feedback

Büroartikel
kauft man bei
Viking

Ihre Vorteile:
30-tägiges Rückgaberecht
3 Jahre Garantie
Frachtkostenfrei ab 49€ (exkl. MwSt.)
Kompetenter Kundenservice

Auszeichnungen:

Jetzt kaufen

Büroartikel
kauft man bei
Viking

Ihre Vorteile:
30-tägiges Rückgaberecht
3 Jahre Garantie
Frachtkostenfrei ab 49€ (exkl. MwSt.)
Kompetenter Kundenservice

Auszeichnungen:

Jetzt kaufen

Büroartikel
kauft man bei
Viking

Büroartikel
kauft man bei
Viking

Ihre Vorteile:
30-tägiges Rückgaberecht
3 Jahre Garantie
Frachtkostenfrei ab 49€ (exkl. MwSt.)
Kompetenter Kundenservice

Auszeichnungen:

Jetzt kaufen

Nahverkehr das Autofahren teurer zu machen – etwa mit höheren Parkgebühren oder Steuern auf Pkws.

Das jetzt auch noch vorzuschlagen, würde dann in Deutschland vermutlich aber endgültig als Schnapsidee abgetan werden.



5. Edelmetalle, Klaus Joseph: Nachteile des öffentlichen Personennahverkehr?
Online unter: <http://www.vvsblog.de/bus-bahn-nachteil.html> (Stand 25.02.20)

The screenshot shows a web browser window with the address bar displaying www.vvsblog.de/bus-bahn-nachteil.html. The page content is as follows:

Startseite
Bus & Bahn Vorteil
Bus & Bahn Nachteil
Zukunft des ÖPNV

Nachteile des öffentlichen Personennahverkehr?

Der öffentliche Personennahverkehr ist für die Gesellschaft im Ganzen ein wichtiges Instrument zur Bewältigung der täglichen Transportanforderungen. Gleichwohl gibt es wie in allen Bereichen des Lebens auch hier Menschen, die im ÖPNV Nachteile für sich sehen.

Nachteile für Benutzer

Wer von heute auf morgen von seinem Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigt, wird sich daran gewöhnen müssen, mehr oder weniger weit zur nächsten Haltestelle laufen zu müssen. Manchmal, vor allem nachts und am Wochenende, muss man längere Zeit auf einen Bus oder eine S-Bahn warten. Die Bahnhöfe und Haltestellen machen oft einen wenig einladenden Eindruck und sind manchmal von streitsuchenden Zeitgenossen bevölkert. Es ist jeder immer wieder mit Verspätungen zu rechnen, die die ungeliebte Wartezeit verlängern. Schichtarbeiter und Diskothekenbesucher haben spät in der Nacht oft keine Verbindungen mehr. Die Busse und Züge sind oft verschmutzt und in den Stoßzeiten hoffnungslos überfüllt. Auch ansonsten wird das Interieur eher als spartanisch bezeichnet, vor allem im direkten Vergleich zum eigenen Pkw. Der Preis wird bei Einzelfahrten, vor allem auf kurzen Strecken, als zu hoch angesehen. Große Einkäufe lassen sich mit Bahn und Bus schwer oder gar nicht realisieren. Doch der Hauptkritikpunkt der Benutzer ist, dass man mit dem ÖPNV nicht überall hinkommt.

Nachteile für Industrie und Gewerbe

Die verbreitete Nutzung des ÖPNV bringt langfristig Ausgabenverlagerungen der Benutzer mit sich. Davon betroffen sein könnte langfristig die Autoindustrie. Weniger Menschen sehen einen Sinn darin, sich einen Pkw zuzulegen, nur um ihn dann in der Garage abzustellen. Kurz- und mittelfristig würden Tankstellenpächter und ihre Lieferanten einen Rückgang der Treibstoffverkäufe feststellen und dies sicher als Nachteil für sich empfinden. Weniger Fahrzeuge bedeuten auch verringerte Steuereinnahmen aus diesem Sektor. Dass diese durch die stark gestiegenen Einnahmen der Verkehrsbetriebe mehr als ausgeglichen werden, ist ein anderes Thema und soll hier nicht weiter erörtert werden.

Fazit

Das alte Sprichwort, des einen Freud ist des anderen Leid, bewahrheitet sich auch in diesem Thema. Es sollten daher die Vor- und Nachteile gegeneinander aufgerechnet werden, so damit ein gesellschaftlicher Gesamtnutzen dabei herauskommt. Bei allen oben erwähnten Nachteilen darf der überaus große Nutzen des ÖPNV für die Umwelt nicht vergessen werden.

Impressum | Haftungsausschluss

6. Gwinner, Regine & Mohrhardt Michaela: Mehr Mut zum Erfolg, in das fairkehr Magazin, Nr. 2/2005, 2005

Online unter: https://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/archiv/2005/fair_0205/politik/mut.htm (Stand: 03.03.20)

← → ↻ 🏠 https://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/archiv/2005/fair_0205/politik/mut.htm 🏠 ☆ 🗑️ 📄 📄 ⋮

Milliarden den größten Teil zur Nahverkehrsfinanzierung bei.

Kostenlos Busfahren

Die belgische Stadt Hasselt revolutionierte vor acht Jahren ihr Verkehrssystem: Der Autoverkehr wurde eingedämmt und das Bussystem ausgebaut. Öffentlichkeitswirksamer Höhepunkt des Ganzen: Alle Busse sind kostenlos.

Nur wenige europäische Städte bringen es aufgrund ihres Verkehrskonzepts zu internationaler Berühmtheit. Die belgische Stadt Hasselt ist eine davon. Nachdem der neugewählte Bürgermeister Steve Stevaert 1997 von einem Tag auf den anderen den öffentlichen Verkehr zur kostenlosen Benutzung freigab, kamen Hunderte Journalisten, Fachleute, Wissenschaftler und Besucher in die Stadt, um das Wunder mit eigenen Augen zu sehen.

Das Verkehrskonzept, mit dem Stevaert seine Wahl gewann, war allerdings wesentlich komplexer und nicht nur auf den kostenfreien ÖPNV konzentriert. Hasselt ist kein verschlafenes Provinzstädtchen, sondern Verwaltungs-, Handels-, Bildungs- und Dienstleistungszentrum der flämischen Region Limburg. Die 68000 Einwohner-Stadt war dem ständig anwachsenden Pkw-Verkehr nicht mehr gewachsen. Die Alternativen: mehr Straßen und noch mehr Verkehr oder ein umfassendes Verkehrskonzept, das die Lebensqualität der Stadt wieder herstellt. Durch die anstehende Bürgermeisterwahl konnte das Volk entscheiden – und stimmte für Umwelt und Lebensqualität. Stevaert investierte das Stadtvermögen nicht wie geplant in den Ausbau der Straßen, sondern in ein gestaffeltes Bussystem, das im 5, 10 oder 30 Minutentakt das Zentrum, den Ring um die Innenstadt und die Wohngebiete anschließt. Er argumentierte, dass es die Stadt günstiger komme, wenn mehr Bus und weniger Auto gefahren wird.

Lebenswerte Stadt

Die vierspurige Ringstraße, die ursprünglich für den Autoverkehr ausgebaut werden sollte, ließ Stevaert mit 400 Bäumen bepflanzen und zum fußgänger- und radfahrerfreundlichen „Grünen Boulevard“ umgestalten. 800 Parkplätze im Stadtgebiet wurden abgeschafft. Wer trotzdem parken möchte, muss zahlen: 1 Euro kostet die erste Stunde, danach werden 10 Euro für den halben Tag fällig. Diese Parkeneinnahmen investiert die Stadt direkt in den öffentlichen Verkehr.

Das System hat sich bewährt: Die Einkaufsstraßen sind autofrei, die Innenstadt ist verkehrsberuhigt und seit Anfang 2005 wird mit Temporeduktionen und Baumaßnahmen der Aspekt der Verkehrssicherheit noch einmal besonders in Angriff genommen.

Das neue Bussystem war ein voller Erfolg. Nach der Umstellung im Jahr 1996 stieg die Zahl der Fahrgäste innerhalb von 12 Monaten von 340000 auf 2,7 Millionen. Etwa jeder sechste Fahrgast war vom Auto auf den Bus umgestiegen.

Und die Finanzen?

Während der Pilotphase 1997 bis 2000 teilten sich die Stadt Hasselt und das Land Flandern die Kosten für das Bussystem. Die Stadt erstattete dem regionalen Verkehrsanbieter die Einnahmeausfälle durch die kostenlose Nutzung, ca. 800000 Euro. Trotz der Fahrgastzuwächse blieb dies ein vernachlässigbarer Posten im kommunalen Haushalt: Weniger als 1 Prozent der städtischen Gesamtausgaben gingen an den Verkehrsanbieter.

Die Kosten des Verkehrsanbieters stiegen durch den Ausbau der Linien und die Zunahme der täglichen Fahrten von 1,2 auf 3,2 Millionen Euro pro Jahr.

Das Verkehrskonzept hat dazu geführt, dass mehr Menschen in die Stadt kommen – bis zu 30 Prozent. Die Umsätze der Läden sind seit der Umgestaltung gestiegen. Selbst der Einzelhandelsverband ist zufrieden.

Hasselt liegt in der belgischen Provinz Limburg im Dreiländereck Niederlande/ Belgien/Deutschland nahe bei Aachen. Die ganze Region ist ein Paradies für Radfahrer: Hervorragend gepflegte Radwege, eine Beschilderung, der man blind folgen kann, und viele Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten zeigen, dass Radfahrer hier gern gesehene Gäste sind. Wer Hasselt und Umgebung kennen lernen möchte, findet unter www.toerismelimborg.be viele Reiseinformationen und Routentipps.

7. Heine, Franziska: ÖPNV: So funktioniert der kostenlose Nahverkehr in Tallinn, in rp online, 15.02.2018

Online unter: https://rp-online.de/nrw/panorama/oepnv-so-funktioniert-der-kostenlose-nahverkehr-in-tallinn_aid-19631071 (Stand 25.02.20)

RP ONLINE NRW POLITIK SPORT PANORAMA KULTUR WIRTSCHAFT DIGITAL LEBEN MENÜ Q e

NRW / Panorama / ÖPNV: So funktioniert der kostenlose Nahverkehr in Tallinn

Estland Vorbild auch für NRW? 12 Kommentare

Warum kostenfreier Nahverkehr in Tallinn so gut funktioniert

15. Februar 2018 um 14:38 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Düsseldorf/Tallinn. Was in Bonn und Essen demnächst ausprobiert werden könnte, funktioniert in der estnischen Hauptstadt Tallinn seit fast fünf Jahren: Anwohner können dort Bus und Bahn fahren, ohne zu bezahlen. Warum klappt das dort so gut?

Teilen Tweeten Weiterleiten Drucken

Von Franziska Heine

Während bei den Verkehrsverbänden in NRW die Ticketpreise nahezu jährlich steigen, müssen sich Pendler in der estnischen Hauptstadt über so etwas nicht ärgern. In Tallinn können seit 2013 alle registrierten Bewohner gratis Busse und Bahnen nutzen. Touristen müssen weiter bezahlen. Ein Modell, das sich trotz finanzieller Bedenken am Anfang als erfolgreich erwiesen hat.

Die Stadtverwaltung setzte damals auf einen Anreiz. Im Gespräch mit unserer Redaktion erklärt Allan Alaküla, warum das funktioniert hat. Alaküla arbeitet in der Stadtverwaltung und repräsentiert Tallinn bei der EU. Er ist ein Verfechter des Gratis-Nahverkehrs.

Herr Alaküla, hierzulande streitet man hauptsächlich darüber, wie man kostenfreien Nahverkehr in ausgewählten Städten finanzieren soll. In Tallinn haben Sie damit aber keine Probleme - im Gegenteil. Warum?

Allan Alaküla Das hängt damit zusammen, dass wir unser Modell durch Steuern finanzieren. Seit 2013 sind die angemeldeten Einwohner auf über 445.000 gestiegen. Durch diese neuen Einwohner haben wir jetzt höhere Steuereinnahmen, die nahezu vollständig die anfallenden Kosten für den freien Nahverkehr decken.

In Deutschland wird der Nahverkehr auch subventioniert. Hier wird er trotzdem immer teurer.

Allaküla Gratis Bus und Bahn zu nutzen, ist ein Anreiz für Zugezogene, sich in Tallinn als Bewohner zu registrieren und somit dort Steuern zu zahlen. Die Summe, die uns im städtischen Haushalt durch die Umstellung fehlte, konnten wir fast doppelt ausgleichen. Zwölf Millionen fehlten, mittlerweile haben wir 22 Millionen Euro mehr an Steuereinnahmen.

Welche Verkehrsmittel sind gratis?

Allaküla Frei sind nur die Bus- und Bahnlinien innerhalb des Stadtgebiets, die auch vorher öffentlich subventioniert wurden. Intercity-Busse und -Züge kosten weiterhin Geld. Ab Juli 2018 sollen zusätzlich die Regionalbusse gratis zu nutzen sein - für alle. Das erhöht den Druck für die Stadt, Touristen auch in Tallinn kostenfrei fahren zu lassen. Um für Touristen attraktiver zu werden, wäre das wünschenswert.

Warum wurde der kostenfreie Nahverkehr in Tallinn eingeführt?

Allaküla Die Stadtverwaltung hat sich aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen dafür entschieden. 2012 gab es eine Befragung, in der sich drei Viertel der Bewohner Tallinns dafür ausgesprochen haben. Damals litten viele Esten unter der Finanzkrise, für viele wurde es ein Problem, die Ticketpreise zu bezahlen. Tallinn wird dadurch sozialer, es gibt mehr öffentlichen Raum, und gleichzeitig gibt es weniger Autos, dadurch weniger Lärm und Luftverschmutzung in der Stadt. Das macht attraktiv. Dazu kam, dass der Nahverkehr ohnehin zu einem sehr hohen Anteil bereits öffentlich subventioniert war - der nächste Schritt war dann die vollständige Kostenfreiheit.

Wenn die Stadt nun mehr Einwohner zählt, dann bedeutet das doch auch, dass man die Kapazitäten erweitern muss - und das kostet auch Geld.

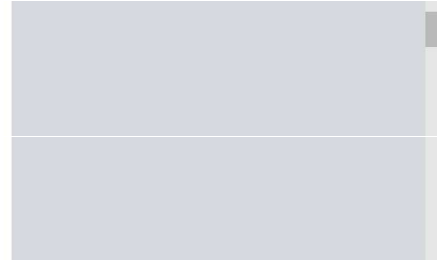
Allaküla Das ist richtig. Aber so viel ist das nicht. Wir mussten die Kapazitäten nur um rund zehn Prozent aufstocken. Das meiste Geld investieren wir in bessere Qualität, dass die Busse sauberer werden und komfortabler. Wir fahren mit erheblich höherer Auslastung. Die Busse und Bahnen sind voll, aber nicht überfüllt. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht lohnt sich das viel eher, als mit halbleeren Fahrzeugen zu fahren.

In Deutschland würde das Tallinn-Modell nicht ohne Weiteres funktionieren. Nur wenige Steuern zahlen Bürger an die Kommunen. Was würden Sie deutschen Städten empfehlen, die über einen kostenfreien Nahverkehr nachdenken?

Alaküla Es gibt viele Modelle, die sich anbieten und eventuell funktionieren könnten. Es kommt immer auf die Ziele an, die man damit erreichen möchte. Ich sehe ein, dass unser Finanzierungsmodell für deutsche Städte nicht 1:1 übertragbar ist. Wenn das Ziel weniger Luftverschmutzung ist, könnte man den Nahverkehr stundenweise für Pendler kostenfrei anbieten. Oder nur an bestimmten Tagen.

Sehen Sie Grenzen bei der Auslastung in Ihrem System?

Alaküla Solange wir mehr Steuerzahler gewinnen, sehe ich grundsätzlich erst einmal keine Grenzen. Wird der Nahverkehr auch in anderen Regionen kostenfrei, könnte das dazu führen, dass mehr Menschen wieder aufs Land ziehen. Das wird sich aber ausbalancieren.



8. Kiselev Dmitry: Kostenloser Nahverkehr in Estland, 01.08.2018
 Online unter: <https://de.sputniknews.com/wirtschaft/20180801321798028-nahverkehr-kostenlos-estland/> (Stand 25.02.20)

Kostenloser Nahverkehr in Estland

WIRTSCHAFT 17:18 01.08.2018 Zum Kurzlink 5 62 5

Abonnieren Google News

Als erstes Land in der EU hat Estland im Juli kostenfreien Nahverkehr eingeführt. Was als Pilotprojekt in der Hauptstadt Tallinn begann, wurde nun fast auf das gesamte Land ausgeweitet.

In elf von 15 Regionen des kleinen baltischen Landes kann man seit Juli 2018 gratis mit dem Bus fahren. Vier Landkreise möchten vorerst nicht an dem Projekt teilnehmen. Das Ziel der Regierung sei es, die Landflucht zu stoppen und den Umweltschutz zu stärken, wie Wirtschafts- und Infrastrukturministerin Kadri Simson der Nachrichtenagentur AFP sagte.

Das estnische Parlament hatte 2017 beschlossen, den Verbrauch fossiler Kraftstoffe und damit auch die Nutzung konventioneller Autos bis 2030 auf dem Niveau von 2012 zu halten. Durch die kostenlosen Busse sollen die Esten ermutigt werden, ihre Autos zu Hause zu lassen oder ganz abzuschaffen.

Die Regierung verspricht sich von diesem Konzept auch eine größere Mobilität der ärmeren Bevölkerung. So könnten die Menschen einfacher in andere Orte fahren, um sich für Jobs zu bewerben.

In der estnischen Hauptstadt Tallinn kann man bereits seit 2013 Bahnen und Busse kostenlos nutzen. Dies hat laut dem Chef der Tallinner Verkehrsbetriebe, Enno Tamm, zu nachweislich weniger Autos auf den Straßen und besserer Luft in der Stadt geführt. Die Nutzung des Nahverkehrs stieg um 14 Prozent.

Das Konzept der kostenlosen Busse wurde nun ab 1. Juli auf fast das gesamte Land ausgeweitet. Allerdings gilt die Kostenbefreiung vorerst nur für Überlandbusse und noch nicht für die Bahn. Auch ist der Nahverkehr in anderen Städten außerhalb Tallinns nach wie vor kostenpflichtig. Für Ausländer wird die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs auch in Tallin kostenpflichtig bleiben. Für die Überlandbusse gilt ab sofort auch für Gäste und Besucher des Landes freie Fahrt.

Die Esten sind damit weiter als jedes andere Land der Welt. Nirgendwo gibt es ein weitestgehend kostenloses, landesweites öffentliches Verkehrsnetz, wie es die Esten jetzt zum Teil realisiert haben.

NACHRICHTEN

AKTUELL MEISTGELESEN EXKLUSIV

13:11 Tirol bestätigt zwei Corona-Infektionsfälle

13:02 Letzter Marschall der Sowjetunion ist tot

13:33 Fahrer in Vollmarsen war nicht alkoholisiert - Staatsanwaltschaft

12:24 Kleiner Ausflug in die Moskauer Vogelwelt

12:22 Anwalt der US-Regierung bezeichnet Assange als „gewöhnlichen“ Kriminellen

Alle Nachrichten

Kostenloser Nahverkehr für alle? Sputnik macht den Faktencheck - Video

Wintermärchen: Die zauberhafteste Tramstrecke Russlands

Patientenverfügung als PDF

YAFILIO

Patientenverfügung:
Rechtssichere Vorlage als PDF

EMPFEHLUNGEN

Empfohlen

9. Konieczny, Olivia: In diesen Städten ist der Gratis-Nahverkehr gescheitert, In rp online, 14.02.2018
 Online unter: https://rp-online.de/panorama/kostenloser-nahverkehr-in-diesen-staedten-ist-er-gescheitert_aid-18945303 (Stand: 03.03.20)

RP ONLINE NRW POLITIK SPORT PANORAMA KULTUR WIRTSCHAFT DIGITAL LEBEN MENÜ Q e

Brandenburg oder Hasselt in Belgien wurde der Nahverkehr zum Nulltarif wieder abgeschafft. Woran hat es gelegen? Ein Überblick.

Teilen Tweeten Weiterleiten Drucken

Von Olivia Konieczny

Bus und Bahn fahren für lau? Einfach einsteigen, aussteigen, umsteigen so oft man will? Das klingt gut und könnte Autofahrer dazu anregen, ihren Wagen öfter mal stehen zu lassen. Doch die Pläne zu einem kostenfreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland, mit denen die Bundesregierung hohe Geldstrafen der EU verhindern und die Luft in vielen deutschen Städten verbessern will, sind nicht neu. Mehrere Städte haben den Nahverkehr zum Nulltarif bereits getestet - mit unterschiedlichen Ergebnissen:

In Belgien war es die Stadt Hasselt, die schon vor 20 Jahren das Busfahren für ihre rund 80.000 Einwohner kostenlos machte. "Dabei setzte man auf drei Säulen", erläutert Habib El Ouakil, für Mobilität verantwortlicher Ratsherr der Stadt, unserer Redaktion: Das Busfahren sollte gratis sein, die Busse sollten häufiger fahren, sodass die Menschen maximal 15 Minuten warten müssen, und die Bushaltestellen sollten nicht weiter als 500 Meter voneinander entfernt liegen. "Wenn man bloß auf kostenloses Fahren setzt, funktioniert das nicht, dann schafft man es nicht, die Menschen zu überzeugen", sagt El Ouakil.

Umsonst war das Busfahren seit 1997 für alle Einwohner, sie mussten dem Busfahrer beim Einsteigen den Personalausweis vorzeigen. Die Resonanz sei sehr gut gewesen, die Menschen hätten das Angebot gerne genutzt, sagt El Ouakil: "Das war wirklich ein Erfolgsmodell."

Neue Patientenverfügung 2020
Aktuell und BGH-Konform. Dringender Aktualisierungsbedarf für alte Patientenverfügungen!

Gescheitert sei es nur am Geld: Die Gratis-Busse wurden zum Teil von der Stadt selbst finanziert; weitere Gelder kamen von der flämischen Region. Nach den Gemeindewahlen im Jahr 2012 sei die Finanzierung jedoch gekappt worden. "Hasselt musste fortan für die kompletten Kosten aufkommen, das konnten wir nicht stemmen." 2014 wurde das kostenlose Busfahren eingestellt.

Gratis-ÖPNV "Die größte Herausforderung ist der Pendlerverkehr"

Maßnahmen für bessere Luft in Städten Bund will Nahverkehr zum Nulltarif

Maßnahmen für bessere Luft Bund erwägt kostenlosen Nahverkehr in Bonn und Essen

Zwar versucht die Stadt, das Busfahren attraktiv zu halten: So zahlten Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre sowie Menschen ab 65 weiterhin nichts. "Aber wir sehen seither, dass die Passagierzahlen stark sinken, um bis zu 10 Prozent pro Jahr", beklagt El Ouakil. "Der Bus ist keine Alternative mehr, die Leute nehmen wieder ihr Auto."

10. Krejci, Jakob: Was kostet ein Auto im Monat?, 23.08.2018

Online unter: <https://financer.com/de/was-kostet-ein-auto-im-monat/> (Stand: 06.03.20)

The screenshot shows the website **financer.com** with the following content:

- KFZ-Versicherung**
 - Text: Die KFZ-Versicherung gehört zu den größten Ausgaben eines jeden Autobesitzers und ist im europäischen Vergleich sehr hoch angesetzt. Die Höhe der KFZ-Versicherung ist von folgenden Faktoren abhängig.
 - Icons: Typklasse, Baujahr, Motorleistung, Hubraum, Zulassungsbezirk, Gefahrene Kilometer pro Jahr, Schadenfreiheitsrabatt (je länger Sie unfallfrei fahren, desto höher der Rabatt), Versicherungsschutz (Haftpflicht – Teilkasko – Vollkasko), Selbstbehalt beim Versicherungsfall.
 - Text: Unseren Berechnungen nach, zahlt man beim VW Golf VII mit den bereits erwähnten Spezifikationen, abhängig vom Versicherungsschutz, 750,- EUR (Haftpflicht), 900,- EUR (Teilkasko) oder 1.400,- EUR (Vollkasko) im Jahr. Für die Berechnung der Kosten für die KFZ-Versicherung können Sie einen der vielen Online-KFZ-Versicherungsrechner nutzen.
- KFZ-Steuer**
 - Text: Die KFZ-Steuer wird eingenommen, um die Infrastruktur zu erneuern und gleichzeitig die Umweltbelastung durch Autos zu bestrafen. Die Höhe der KFZ-Steuer ist vom Schadstoffausstoß, Alter sowie der Größe des Hubraums abhängig. Für die Berechnung der KFZ-Steuer können Sie den **KFZ-Steuer-Rechner** des Bundesministeriums nutzen.
 - Text: Je höher die Umweltbelastung durch die Nutzung des Fahrzeuges, desto höher die KFZ-Steuer pro Jahr. Die KFZ-Steuer für unseren VW Golf beträgt 152,- EUR im Jahr.
 - MONATLICHE KOSTEN FÜR DIE KFZ-STEUER: 13,- EUR**
- Wartungskosten**
 - Text: Wartungskosten sind auf jeden Fall Ausgaben, die man den monatlichen Kosten für ein Auto hinzurechnen sollte. Der Wagen muss regelmäßig gewartet werden, um den Zustand möglichst in guter Form zu halten. Abhängig vom Fahrstil und den gefahrenen Kilometern pro Jahr müssen alle Systeme kontrolliert und Flüssigkeiten ausgetauscht werden.
 - Text: Der Austausch von Bremsen, Auspuff, Reifen, Zündkerzen trifft mit der Zeit ein jedes Auto. Bei Problemen mit der Elektronik müssen die Autobesitzer meist tief in die Tasche greifen. Weitere Schäden durch Hagel, Kratzer am Lack bzw. durch Diebstahl werden nicht von jeder Versicherung übernommen.
 - Text: Es ist daher sehr schwer, einen pauschalen Wert für die Wartungsarbeiten zu nennen. Bei Gebrauchtwagen sind die Kosten für die Wartung meist höher. Wenn man davon ausgeht, dass sich die Wartungskosten beim VW Golf innerhalb einer Nutzungsdauer von 10 Jahren bei 3.500,- EUR bewegen, sind das umgerechnet auf ein Jahr 350,- EUR.
 - Text: Je länger man das Auto nutzt, desto höher natürlich auch die Wartungskosten. Um die Berechnung jedoch nicht zu verkomplizieren, rechnen wir mit monatlichen Wartungskosten von 29,16 EUR.

On the right side, there is a section **Beliebte Beiträge** with several article thumbnails and titles, such as "Die 6 teuersten Kreditkarten der Welt", "Auto im Ausland kaufen – zahlt es sich überhaupt aus?", "Sparsum leben hilft nicht nur Geld zu sparen", "Ist es sicher, Bargeld zu Hause aufzubewahren?", "Was kostet ein Auto im Monat?", "Schützt die Rückkaufgarantie Ihre P2P-Investition wirklich?", "Immobilien-Investment & Vermieten über Airbnb", "Ausgaben erfassen und mit Freunden teilen: 3 Apps im Test", "Lohnt sich eine Kreditkarte?", "Humankapital – 10 Ideen wie Sie in sich", "Die 6 teuersten Kreditkarten der Welt", "Auto im Ausland kaufen – zahlt es sich überhaupt aus?", "Sparsum leben hilft nicht nur Geld zu sparen", "Ist es sicher, Bargeld zu Hause aufzubewahren?", and "Was kostet ein Auto im Monat?".

11. Madel, Andreas: Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel, 25.02.20

Online unter: <https://www.mobil-bleiben.de/mobil-unterwegs/mobil-mit-bus-und-bahn/vorteile-oeffentlicher-verkehrsmittel/> (Stand: 25.02.20)

The screenshot shows a web browser displaying the website 'www.mobil-bleiben.de'. The main article is titled 'Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel'. The page layout includes a navigation menu on the left, a main content area with text and a large image of a signpost, and a right sidebar with various promotional banners and information boxes.

Seiten

- Home
- Mobil im Aller
- Mobil unterwegs
 - Mobil zu Fuß
 - Mobil mit dem Fahrrad
 - Mobil mit dem Auto

Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel

Teilen: [t](#) [f](#) [in](#) [e](#)

Deutschland gehört zu den Ländern, deren öffentlicher Nahverkehr hervorragend ausgebaut ist. Und er ist unersetzlich geworden. Kaum vorstellbar, wie es vor allem in den Großstädten aussähe, wenn alle Fahrgäste plötzlich auf das eigene Auto umsteigen würden. Das Chaos wäre vorprogrammiert. Schon jetzt sind kilometerlange Staus und Parkplatzprobleme während der Hauptverkehrszeiten unvermeidlich.

E-Book Mobil bleiben mit dem Auto

Mobil bleiben mit Bus & Bahn

Treppenlift kaufen

3 Angebote zum Vergleich

Treppenlift Angebote

Telefon: 0800 724 4312

kostenfrei, Mo-So, 8-19 Uhr

- ✓ DIREKT VOM HERSTELLER
- ✓ TOP PREIS
- ✓ BUNDESWEIT

Fördermittel nutzen

Fördermittel

Schlagwörter

Alltagshilfen
Badehilfen
Barrierefrei
Elektromobil
Hilfsmittel
Hörgerät
Lebensgestaltung
Mobil
Auto
Mobil Bus
Bahn
mobile Dienste
Mobil Fahrrad
Mobil im

Vorteil: Kostenpunkt

Wie alles im Leben, hat auch Mobilität ihren Preis. Zwar gibt es Zukunftsmodelle, die für einen kostenlosen ÖPNV plädieren, doch es sieht derzeit nicht danach aus, als ob sich dieser Plan in absehbarer Zukunft flächendeckend durchsetzen würde. Viele überzeugte AutofahrerInnen behaupten, dass sie mit dem Pkw billiger unterwegs sind als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei begehen sie häufig den Fehler, nur die Spritkosten zu berechnen. Experten geben zu bedenken, dass auch der Wertverlust des Autos sowie Kosten für Versicherung, Steuern, Wartung und Reparaturen mit einkalkuliert werden müssen. So gesehen, kostet ein Kleinwagen monatlich um die 300 Euro. Bei einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse kommen sogar mindestens 800 Euro monatlich auf den Autofahrer zu, wenn er etwa 20.000 Kilometer jährlich zurücklegt. Die Fahrkarte ist da deutlich billiger.

Vor allem für Menschen, die in ihrer Bewegungsfähigkeit stark beeinträchtigt sind, ist der ÖPNV sehr viel günstiger als das eigene Auto. Schwerbehinderte haben nämlich Anspruch auf kostenlose Beförderung. Voraussetzung ist allerdings, das im Schwerbehindertenausweis eines der folgenden Merkmalen aufgeführt ist:

- G (Gehbehindert)
- aG (außergewöhnlich gehbehindert)
- H (Hilfflos)
- Gl (Gehörlos)
- Bl (Blind)

Wer darüber hinaus das Merkmal B vorweisen kann, darf auch eine Begleitperson umsonst mitnehmen.

Vorteil: Zeit

Auch die Zeit, die man für die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln veranschlagen muss, wird häufig falsch eingeschätzt. Trotz Verspätungen und Wartezeiten kommt man mit Bus und Bahn häufig schneller ans Ziel als mit dem eigenen Auto. Denn damit steht man häufig im Stau. Während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist es möglich, ein Buch oder die Zeitungen zu lesen, E-Mails zu schreiben oder mit

dem Laptop zu arbeiten. Die Zeit ist also sinnvoll genutzt. Natürlich kann man auch abschalten, aus dem Fenster sehen und sich in meditative Entspannung versetzen. Im Auto ist das alles nicht möglich.

Vorteil: Sicherheit

Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln erregen großes Aufsehen. Dennoch ist die Fahrt mit Bus und Bahn sehr viel sicherer als mit dem eigenen Pkw. Sie müssen sich nicht überlegen, ob und wieviel Sie trinken dürfen, ohne dass Ihre Fahrtüchtigkeit darunter leidet. Und wenn Sie nach einem Ausflug oder einer Feier todmüde nach Hause fahren, müssen Sie nicht Ihre letzte Kraft zusammenraffen, um konzentriert durch die Nacht zu kutschieren. Wenn Sie öffentlich fahren, kommen Sie mit hoher Wahrscheinlichkeit heil zu Hause an.

Park and Ride

Für manche ist das autofreie Leben eine echte Option. In der Praxis hat sich jedoch eine gesunde Mischung zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln bewährt. Auch die Verkehrsplanung hat dies längst erkannt und mit „Park+Ride“ (P+R) ein System des „gebrochenen“ Verkehrs geschaffen. Dieses Angebot richtet sich vor allem an Verkehrsteilnehmer im Einzugsgebiet der Großstädte. Die AutofahrerInnen fahren mit Ihrem Pkw zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels, stellen ihr Fahrzeug auf dem P+R-Parkplatz ab und setzen die Fahrt mit dem ÖPNV fort. Das entlastet den innerstädtischen Verkehr enorm.

Seit Einführung des P+R-Systems ist die Nachfrage enorm gestiegen, so dass viele P+R-Anlagen inzwischen ausgebaut werden müssen. Nicht nur Berufspendler profitieren von diesem Angebot, sondern auch Leute, die zum Einkaufen in die Stadt fahren oder dort Kultur und Freizeit genießen wollen. Auch Ortsfremde, denen der Großstadtverkehr zu viel Stress bereitet, wissen P+R zu schätzen.

Fazit

Auto oder ÖPNV? Beide haben Ihre Vor- und Nachteile und es lohnt sich, diese im Einzelfall gegeneinander abzuwägen. Die Kombination aus eigenem Pkw und ÖPNV ist eine sinnvolle Alternative, vor allem im ländlichen Raum, dessen öffentlicher Nahverkehr schlecht ausgebaut ist. Die Fahrt von der eigenen Haustür bis zur nächsten Haltestelle legt man bequem im eigenen Auto zurück und kommt dennoch in den Genuss der Vorteile, die öffentliche Verkehrsmittel bieten:

- Sie kommen stressfreier an Ihr Ziel, weil Sie sich nicht selbst im Nahkampf mit anderen Verkehrsteilnehmern erproben müssen.
- Vor allem auf längeren Fahrten können Sie die Zeit sinnvoll nutzen, indem Sie zum Beispiel ein schönes Buch lesen.
- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schont nicht nur Ihre Nerven, sondern auch die Umwelt.
- Öffentliche Verkehrsmittel sind sicher und häufig sogar...
- ... billiger und schneller als das eigene Auto

Tipp: Gerade ältere Menschen sollten den sozialen Aspekt öffentlicher Verkehrsmittel nicht unterschätzen. Nutzen Sie in Bus, Bahn, Tram usw. die Gelegenheit, neue Menschen kennenzulernen. Ergreifen Sie die Initiative: Lächeln Sie andere an und beginnen Sie ein Gespräch.

Weitere Informationen: Link zum Verkehrsclub Deutschland

Alter Mobil Reisen Mobil zu Fuß Mobil zu Hause News Notrufsystem Treppenlift Umsetzflächen Wohnkonzepte

BELIEBTE LETZTE KOMMENTARE



Hilfsmittel für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen

13. Januar 2020



Tipps für Autofahrer

15. Februar 2016



Klimaschonende Mobilität

15. Februar 2016



Tipps für Bus- und Bahnfahrer

15. Februar 2016



Was muss ich bei einem barrierefreien Umbau beachten?

21. Juli 2016

12. Röhlig, Marc: Wie sinnvoll ist kostenloser Nahverkehr für alle?, In bento – Das junge Magazin vom Spiegel, 14.02.2019, 17:02
 Online unter: <https://www.bento.de/trip/nahverkehr-ist-der-kostenlose-oepnv-in-deutschland-moeglich-a-00000000-0003-0001-0000-000002100246> (Stand: 19.02.20)

The screenshot shows the Bento website interface. At the top, the logo 'bento' is visible, along with the tagline 'Das junge Magazin vom SPIEGEL' and social media icons for Facebook, Instagram, and Twitter. A navigation menu includes 'Gerechtigkeit', 'Uni und Arbeit', 'Gefühle', 'Freizeit', 'Podcast', and 'Mehr >'. The article title is '- wie geht es besser?'. The main text discusses the challenges of free public transport in Germany, mentioning that it is a nation of drivers and that free offers are not enough to attract people. A quote from Randelhoff states: '„Eine Verbesserung im Verkehr gibt es nicht, ohne jemandem wehzutun.“'. The article is divided into sections, with the first section discussing the need for a better network and the second section titled '4. Warum wird der freie ÖPNV nicht längst überall eingeführt?'. The second section discusses the high costs and lack of attractiveness of free public transport, mentioning that costs are too high and the offer remains unattractive. It also mentions that the costs are too high and the offer remains unattractive. The article is divided into sections, with the first section discussing the need for a better network and the second section titled '4. Warum wird der freie ÖPNV nicht längst überall eingeführt?'. The second section discusses the high costs and lack of attractiveness of free public transport, mentioning that costs are too high and the offer remains unattractive. It also mentions that the costs are too high and the offer remains unattractive.

13. Schmiester, Carsten: Kostenloser Nahverkehr – Freie Fahrt ist in Tallinn nichts Neues, 15.02.2018

Online unter: https://www.deutschlandfunk.de/kostenloser-nahverkehr-freie-fahrt-ist-in-tallinn-nichts.795.de.html?dram:article_id=410830 (Stand 25.02.20)

The screenshot shows a web browser window with the URL https://www.deutschlandfunk.de/kostenloser-nahverkehr-freie-fahrt-ist-in-tallinn-nichts.795.de.html?dram:article_id=410830. The page header includes the Deutschlandfunk logo and a timestamp 'Seit 11:35 Uhr Umwelt und Verb...'. The main article title is 'Freie Fahrt ist in Tallinn nichts Neues' with the sub-header 'Kostenloser Nahverkehr'. The text discusses Tallinn as the first European capital to introduce free public transport in 2013, highlighting benefits like improved air quality and reduced traffic. It mentions Carsten Schmiester as the author and includes a quote: '„Wir gewinnen mehr als wir verlieren. Erstens haben die Bürger jetzt mehr Alternativen, was die Mobilität in der Stadt angeht. Zweitens gibt es Umweltvorteile, zum Beispiel die verbesserte Luftqualität. Drittens hat sich der Verkehrsfluss verbessert, und die Anzahl der Autos auf der Straße ist um rund zehn Prozent gesunken.“'. A sidebar on the left offers sharing options (E-Mail, Teilen, Tweet, Pocket, Drucken, Podcast). A sidebar on the right features a 'MEHR ZUM THEMA' section with related links: 'Kostenloser Nahverkehr', 'Verkehrsverlagerung kann man nicht von heute auf morgen erreichen', 'Kostenloser öffentlicher Nahverkehr? „Mit weiteren Maßnahmen verknüpfen“', and 'Vision Nahverkehr Ideen gegen die Blechlawine'. The main text continues with a quote from Merilin Grauberg: '„Seit der öffentliche Nahverkehr hier kostenlos ist, fahren deutlich mehr Leute mit dem Bus. Sicherheitsprobleme habe ich nicht bemerkt. Da hatte es ja anfangs Bedenken gegeben.“'. Other sections include 'Passagierzahlen nur geringfügig gestiegen' and '2018 wird die Unterstützung für den öffentlichen Nahverkehr in ganz Estland 34,8 Millionen Euro betragen...'. The article concludes with a note that free transport will be available for all from summer, with a 24-hour card costing only three euros.

14. Schrader, Christopher: Ein kritischer Blick, in Spektrum, 04.11.2017

Online unter: <https://www.spektrum.de/news/wie-ist-die-umweltbilanz-von-elektroautos/1514423> (Stand 26.02.20)

The screenshot shows a web browser displaying the article 'Ein kritischer Blick' by Christopher Schrader on the website Spektrum.de. The browser's address bar shows the URL: https://www.spektrum.de/news/wie-ist-die-umweltbilanz-von-elektroautos/1514423. The page header includes the Spektrum.de logo and navigation links for various categories like ASTRONOMIE, BIOLOGIE, CHEMIE, ERDE/UMWELT, IT/TECH, KULTUR, MATHEMATIK, MEDIZIN, PHYSIK, and PSYCHOLOGIE/HIRNFORSCHUNG. The article title is 'Ein kritischer Blick' under the sub-header 'ÖKOBILANZ'. The author is Christopher Schrader. The article text discusses the environmental impact of electric cars, questioning the 'green' image of EVs and pointing out that power plants and factories still emit CO2. A pink sub-header reads 'Keine seriös aufgestellte Ökobilanz wiederholt die politische Fiktion, Elektrogefährte seien klimaneutral'. Below the text is an advertisement for 'Ampler Bikes' featuring a red and black e-bike. The article continues with text about the energy requirements for EV production.

Hintergrund
04.11.2017
Lesedauer ca. 14
Minuten
Drucken
Teilen

Suche

Spektrum.de

MAGAZINE | ARCHIV | ABO/SHOP | SERVICE | LOGIN

ASTRONOMIE | BIOLOGIE | CHEMIE | ERDE/UMWELT | IT/TECH | KULTUR | MATHEMATIK | MEDIZIN | PHYSIK | PSYCHOLOGIE/HIRNFORSCHUNG

Startseite » IT/Tech » Wie ist die Umweltbilanz von Elektroautos?

ÖKOBILANZ

Ein kritischer Blick

Sind E-Autos ein großer ökologischer Fortschritt? Oder verschärfen sie das Klimaproblem nur? Unser Autor hat sich auf eine ausführliche Spurensuche begeben - und erklärt, wieso das Thema zu komplex ist für einfache Antworten.

von Christopher Schrader

Das Elektroauto hat ein Imageproblem – sein Ruf ist zu gut. Wer einen der Stromer lenkt oder auf der Straße vorbeizischen sieht, denkt oft: Geht doch, Autofahren völlig ohne Emissionen. Auch der Gesetzgeber stuft die Fahrzeuge als komplett sauber ein, darum stoßen rein elektrisch angetriebene Autos laut Kraftfahrtbundesamt kein Kohlendioxid aus. Das perfekte Umweltmobil, oder nicht?

Das ist natürlich Quatsch. Emissionen entstehen auch bei der Elektromobilität. Zwar haben die Autos von Tesla, Mitsubishi oder Renault, die Elektro-Smarts, e-Golfs und i3-BMWs keinen Auspuff. Aber die Kohle- und Gaskraftwerke, die in Deutschland immer noch den meisten Strom erzeugen, haben Schornsteine. Die Klimawirkung dieser Meiler wird von den Windrädern und Solarparks im Stromnetz nur gemindert, nicht aufgehoben.

Keine seriös aufgestellte Ökobilanz wiederholt die politische Fiktion, Elektrogefährte seien klimaneutral

Und auch die Fabriken, in denen die Autos gebaut werden, verbrauchen Energie. Was dort ausgestoßen wird, muss den Fahrzeugen zugerechnet werden. "Mobilität mit dem Auto gibt es niemals zum ökologischen Nulltarif", sagt Eckard Helmers von der Hochschule Trier, der sich dort mit der Ökobilanz der Stromer beschäftigt. "Wenn Sie ein Gefährt von mindestens 800 Kilogramm Masse im Straßenverkehr bewegen wollen, führt das natürlich zu einem relevanten CO₂-Impact."

Keine seriös aufgestellte Ökobilanz für Batteriemobile wiederholt daher die politische Fiktion, die Gefährte seien klimaneutral. Im besten Fall sind ihre rechnerischen Emissionen, umgerechnet auf den Kilometer Fahrstrecke, geringer als die Treibhausgase, die ein Vergleichsfahrzeug produziert, wenn es Benzin, Diesel oder Erdgas verbrennt.

WETTERLESEN NACH DIESER ANZEIGE

Ampler Bikes
Leichte E-Bikes für moderne Pendler

Weitere Infos

Dafür erfordert jedoch der Bau eines Elektroautos, besonders die Herstellung seiner Batterie, einen Aufwand, der bei keinem konventionellen Wagen anfällt. Es hat also dem Klima schon mehr geschadet als der Diesel oder Benziner daneben, wenn beide mit null Kilometern auf dem Tacho beim Händler stehen. Die interessante Frage ist daher, ob Elektroautos über ihren gesamten Lebenszyklus gerechnet einen ökologischen Vorteil gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bieten.

15. Schulz, Benedikt: Kostenloser ÖPNV und die Stadt verdient daran, In die Zeit online, 02.03.2018

Online unter: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland/komplettansicht> (Stand 25.02.20)

The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland/komplettansicht>. The page features the 'die Zeit' logo and navigation links like 'ZURÜCK ZUR STARTSEITE' and 'ANMELDEN / REGISTRIEREN'. The article title is 'Kostenloser ÖPNV – und die Stadt verdient daran' under the sub-header 'Nahverkehr'. The author is 'Benedikt Schulz, Tallinn' and the date is '2. März 2018, 20:03 Uhr / 356 Kommentare'. The text discusses the free public transport in Tallinn, Estonia, and how it has attracted attention from German journalists. It mentions that in Tallinn, the public transport is punctual and modern, unlike in Germany where it is often delayed and overcrowded. The article also notes that in Tallinn, one needs a chip card (Ühiskaart) to use the transport, which can be registered online. The article concludes by questioning why German politicians are now looking at Tallinn's model.

Nahverkehr

Kostenloser ÖPNV – und die Stadt verdient daran

Deutschland diskutiert über die Gratisnutzung von Bus und Tram, in Estlands Hauptstadt gibt es das seit fünf Jahren. Kann man von Tallinn lernen?

Von **Benedikt Schulz**, Tallinn

2. März 2018, 20:03 Uhr / 356 Kommentare

Allan Alaküla steht in der Eingangshalle der Tallinner Stadtverwaltung und beendet gerade ein Telefongespräch. "Raten Sie mal, wer das war!", sagt er lächelnd und hält sein Handy hoch: schon wieder ein deutscher Journalist. Solche Anfragen kommen gerade mehrmals am Tag rein. Alaküla ist eine Art Botschafter der Stadt für den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr. Den hat die estnische Hauptstadt vor mehr als fünf Jahren eingeführt.

Seitdem erklärt Alaküla regelmäßig Journalistinnen und Journalisten weltweit das Modell in Tallinn. Seit ein paar Wochen vor allem den deutschen. "Dieser plötzliche Ansturm aus Deutschland kam aus dem Nichts", sagt er. "Bis jetzt haben die Deutschen die Idee ja praktisch ignoriert, zumindest was die großen Parteien angeht."

Es ist kalt in Tallinn, selbst für estnische Verhältnisse. Seit Jahren gab es in der Stadt nicht mehr so viel Schnee im Februar wie in diesem Jahr. In deutschen Kommunen müsste man bei so einem Wetter wohl mit verspäteten Bussen und Bahnen rechnen oder gar mit ausfallenden. In Tallinn hingegen fährt der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) so pünktlich und zuverlässig, als ob nichts wäre. Die Trams, Trolleys und Busse sind modern, sauber – und keineswegs überfüllt. Und das, obwohl die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste nichts bezahlt.

Wer in Tallinn Bus oder Tram fahren will, muss beim Betreten eine Chipfahrkarte, die Ühiskaart, an einen Entwerter halten. Auswärtige müssen vorher Geld auf die Karte laden – wer hingegen in Tallinn gemeldet ist, kann seine oder ihre Ühiskaart online registrieren lassen und hat damit ein in der ganzen Stadt gültiges Ticket. Anders als in anderen Städten, die mit dem Gratis-Nahverkehr experimentiert haben, funktioniert das Modell in der estnischen Hauptstadt bislang. Kein Massenandrang, keine überforderte Verkehrsinfrastruktur, keine explodierenden Kosten. Der estnische Staat gibt nichts dazu, nur für die Instandsetzung des Straßenbahnnetzes gab es Geld von der EU. Kein Wunder, dass deutsche Politiker jetzt nach Tallinn schauen: Wie kriegen die das hin?

Gratisfahrten aus sozialen Gründen

2013 habe man den Nahverkehr vor allem aus sozialen Gründen kostenlos gemacht, weniger wegen der Luftverschmutzung, sagt Alaküla. In der Finanzkrise konnten sich viele Menschen in Tallinn die Tickets nicht mehr leisten – und das, obwohl der ÖPNV bereits zu mehr als 70 Prozent öffentlich subventioniert wurde. "Wenn wir schon so viel Geld ausgeben und die Menschen es sich trotzdem nicht leisten können, dann ist das doch eine gewaltige Verschwendung von öffentlichen Mitteln."

Ein Argument, das deutsche Politiker interessieren dürfte, auch hier zahlt der Staat ja beträchtlich mit. Allerdings sind die Fahrgastzahlen in Tallinn seit Einführung der Gratisfahrten nicht exorbitant gestiegen: um etwa 14 Prozent im Vergleich zu vorher, der Wert bleibt seither relativ stabil. Der geringe Anstieg liegt vor allem daran, dass Bus und Bahn schon vorher für Teile der Bevölkerung kostenlos oder sehr billig waren, für Rentner, Schüler und Studierende.

Hinzu kommt: Tallinn ist eine vergleichsweise kleine Stadt mit knapp 430.000 Einwohnern. Lässt sich das Modell auf deutsche Großstädte übertragen? "Natürlich kann man aus den Erfahrungen anderer lernen, aber es hängt in erster Linie von einer Grundfrage ab: Was wollen Sie bewirken?", sagt Oded Cats. Er ist Verkehrswissenschaftler an der TU Delft in den Niederlanden und hat das Tallinner Modell untersucht. "Das Ziel, die Mobilität von Arbeitslosen und Niedriglöhnern zu erhöhen, wurde in Tallinn erreicht." Tatsächlich ist die soziale Durchmischung in den Trams und Bussen hoch.

Aber: "Das Ziel, Autofahrern öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft zu machen, erreichen sie damit nicht", schränkt Cats ein. Die Zahl der Autofahrer, die wegen des kostenlosen Nahverkehrs umgestiegen sei, sei marginal. Es führen einfach mehr Menschen mit Bus und Tram, die vorher zu Fuß gegangen seien. Und im Hinblick auf die Diskussion in Deutschland fügt der Verkehrsforscher hinzu: "Einen wirklichen Effekt auf die Menge an Schadstoffen, die von Autos ausgestoßen werden, gibt es auch in Tallinn nicht."

Den Verkehr im Zentrum reduziert – aber nicht wegen des Gratis-ÖPNV

"Dass die Menschen Auto fahren, liegt nicht an teuren Bahntickets", erklärt Cats. "Mit dem Auto kommen sie besser ans Ziel. Wenn die Leute wirklich umsteigen sollen, gibt es nur zwei effektive Mittel: das Autofahren teurer machen oder das Bahn- und Busfahren besser. Nur umsonst reicht nicht." Tatsächlich hat es Tallinn geschafft, in Zentrum und Altstadt den Autoverkehr zu reduzieren – nicht wegen des Gratis-ÖPNV, sondern weil man die Parkgebühren drastisch erhöht hat.

"Wir Autofahrer müssen für dieses Projekt zahlen", ärgert sich indes Kira Evve, eine junge Estin Anfang 30. Tallinn verlangt für das Parken in der Altstadt pro Stunde sechs Euro. Das ist, gemessen an den niedrigen Durchschnittslöhnen in Estland, viel Geld. Evve wohnt in Kopli, einem Stadtteil im äußersten Nordwesten von Tallinn, arbeitet aber wie die meisten Menschen im Stadtzentrum. Einen Bus gebe es, doch weil der an jeder Ecke halt mache, benötige sie rund eine Stunde zur Arbeit. "Mit meinem Auto brauche ich zehn Minuten." Öffentliche Verkehrsmittel benutzt sie nur am Wochenende, wenn sie in die Altstadt fährt.

Inzwischen baut die Stadt Park&Ride-Plätze am Rande des Stadtzentrums, auch das Liniennetz soll größer werden. Aber Kira sagt, Grund für diese Maßnahmen sei nicht der gestiegene Bedarf durch den kostenlosen Nahverkehr, sondern dass die estnische Hauptstadt wachse.

Mit hohen Parkgebühren lassen sich die ausbleibenden Ticketeinnahmen allerdings nicht kompensieren. "Der Einnahmeverlust ist groß, wenn Sie den Nahverkehr umsonst machen, auch in Tallinn", sagt Oded Cats. "Sie brauchen eine weitere Einkommensquelle, sonst bekommen Sie Probleme." Tallinns Lösung ist die Einkommensteuer. Allan Alaküla von der Stadtverwaltung rechnet vor: Man habe durch den

Ausfall der Ticketeinnahmen mit Mehrkosten von zwölf Millionen Euro pro Jahr gerechnet. Um den kostenlosen ÖPNV nutzen zu können, muss man in der Stadt als Bürger gemeldet sein. Seit der Einführung des Gratisverkehrs ist die Einwohnerzahl deutlich gestiegen, um rund 34.000. Damit zahlen mehr Menschen ihre Steuern in der Hauptstadt – ein jährliches Plus von 20 Millionen Euro, "sehr konservativ geschätzt", wie Alaküla sagt.

Nachbargemeinden sind verärgert

Unter dem Strich verdient Tallinn also sogar am kostenlosen Nahverkehr. Auch die Tatsache, dass dieser insgesamt reibungslos läuft, lässt sich damit erklären, meint Verkehrsforscher Cats. "Ohne diese besondere finanzpolitische Situation würde das in Tallinn nicht funktionieren." Allerdings auf Kosten der Nachbarstädte, beklagen sich diese. Unlauterer Wettbewerb sei das. Oder gar: Tallinn knöpfe den Nachbarkommunen Geld ab, das diese unter anderem für Schulen und Kindergärten benötigten.

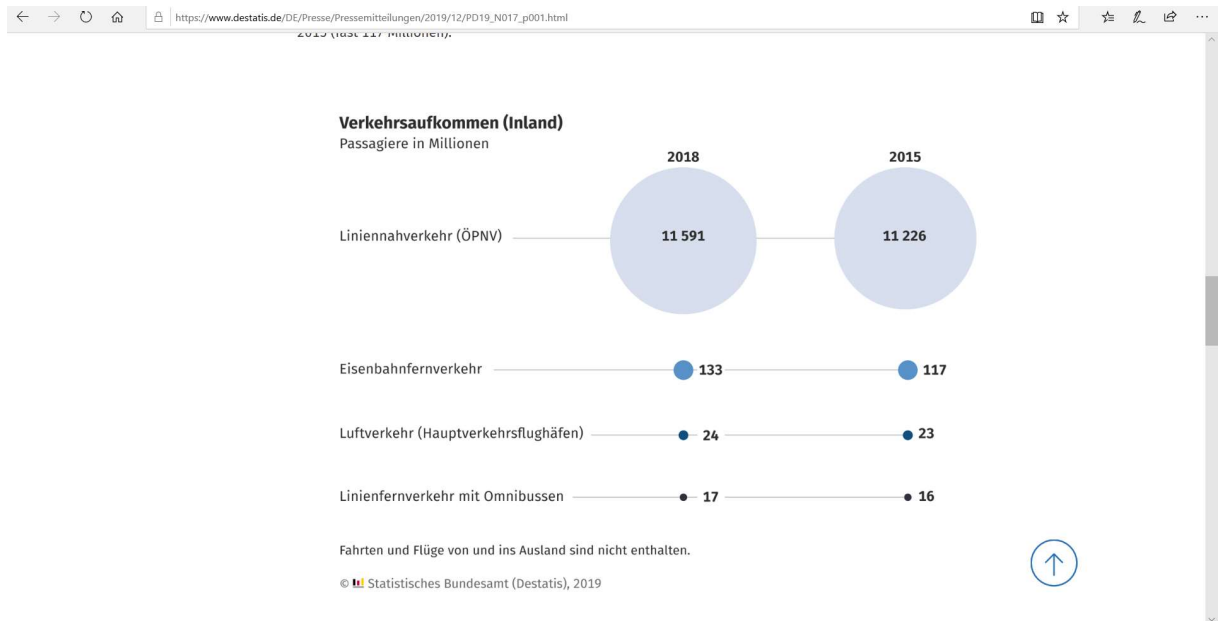
Das sind harte Vorwürfe. Erhoben werden sie unter anderem von Valdur Vacht von der Stadtverwaltung der Gemeinde Keila, etwa 25 Kilometer westlich von Tallinn mit rund 11.000 Einwohnern. Zwar zögen vor allem junge Familien nach Keila, sagt Vacht, "trotzdem gehen die Einwohnerzahlen insgesamt zurück, seit Bahnfahrten in Tallinn kostenlos ist." Dabei gibt es auch in Keila seit einigen Jahren kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, nicht nur für die Einwohner der Stadt. "Weil das billiger ist, als den Verkauf von Tickets zu organisieren", sagt Stadtvertreter Vacht. Aber: "Wir sind ein kleines Land und die meisten Jobs gibt es halt in Tallinn."

Das restliche Estland leidet darunter, dass der wirtschaftliche Aufschwung der ehemaligen Sowjetrepublik vor allem in Tallinn stattfindet. Dass nun auch noch Menschen in Keila leben, aber in Tallinn gemeldet sind, nur um dort umsonst Bus und Bahn nutzen zu können, ärgert Valdur Vacht. In der Stadt schätzt man, dass rund zehn Prozent der Einwohner von Keila so tricksen. "Damit entgehen uns pro Jahr Steuereinnahmen in Höhe von rund einer Million Euro", sagt Vacht.

Vor Kurzem hat seine Stadt deshalb sogar ein Rückkaufprogramm gestartet: Jeder, der sich wieder als Bürger von Keila einträgt, erhält einmalig 100 Euro von der Stadt. Ein Erfolg sei das gewesen, rund 200 Einwohner habe man so zurückgewonnen.

Doch dieses Problem gehört wohl bald der Vergangenheit an. Denn die Planungen in Estland gehen längst über die Stadtgrenzen hinaus. Ab Juli werden die staatlich subventionierten überregionalen Buslinien ebenfalls kostenlos. Für alle, auch für Ausländer. Allan Alaküla ist überzeugt: Estland wird das erste Land der Welt mit kostenlosem öffentlichen Verkehr sein.

16. Statistisches Bundesamt: Bahntickets im Nahverkehr: Preise seit 2015 um 14% gestiegen, Pressemitteilung Nr. N 017, 27.12.2019
 Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N017_p001.html (Stand: 07.02.2020)



	2018	2017	2016	2015	Veränderung 2018 gegenüber 2015
	Personenkilometer in Millionen				in %
Eisenbahnfernverkehr	37 837	35 637	34 656	32 006	+18,2
Linienfernverkehr mit Omnibussen	4 483	4 647	4 941	4 485	0,0
Liniennahverkehr (ÖPNV)	111 307	109 854	109 993	109 766	+1,4
Luftverkehr (Hauptverkehrsflughäfen)	10 289	10 361	10 453	10 134	+1,5

Methodische Hinweise:

- Um die Leistung im Personenverkehr zu bestimmen, berechnet die Verkehrsstatistik die sogenannten Personenkilometer (Pkm). Dafür werden die zurückgelegten Kilometer mit der Zahl der Reisenden multipliziert. Fahrten zum Beispiel in einem Bus 30 Personen über eine Entfernung von 20 km zwischen den Orten A und B, so wird eine Beförderungsleistung von 600 Pkm nachgewiesen.
- Beim innerdeutschen Verkehr werden generell die Beförderungen innerhalb Deutschlands nachgewiesen, bei denen also Start- und Ziel in Deutschland liegen. Verkehre von und ins Ausland sind hier nicht enthalten.

17. Statistisches Bundesamt: Nah- und Fernverkehr mit Bus und Bahn: 0,1% mehr Fahrgäste im 1.Halbjahr 2019, Pressemitteilung Nr.361, 18.09.2019
 Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_361_461.html (Stand: 07.02.2020)

← → ↻ 🏠 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/09/PD19_361_461.html    

Beförderungen im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen im 1. Halbjahr 2019
(vorläufige Ergebnisse)

Verkehrsart	Fahrgäste		Beförderungsleistung	
	Millionen	Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 2018 in %	Millionen Personenkilometer	Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 2018 in %
Linienverkehr insgesamt	5 840	0,1	77 663	0,2
davon:				
Nahverkehr	5 757	0,1	53 696	-0,3
Verkehrsmittelfahrten ¹				
mit Eisenbahnen ²	1 375	2,3	27 119	0,2
mit Straßenbahnen ³	2 069	-0,3	8 864	-0,1
mit Bussen	2 676	-0,8	17 713	-1,0
Fernverkehr	83	0,9	23 967	2,5
mit Eisenbahnen	72	1,7	21 105	2,5

18. Statistisches Bundesamt: Nahverkehr mit Bus und Bahn: Täglich 240 Mal rund um die Erde,
Pressemitteilung Nr. 41, 08.10.2019
Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2019/PD19_41_p002.html (Stand: 07.02.20)



Seite teilen 

Pressemitteilung Nr. 41 vom 8. Oktober 2019

WIESBADEN – Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland nutzten im Jahr 2018 Bus und Bahn für fast 11,6 Milliarden Fahrten. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) weiter mitteilt, legten die Linienbusse, Straßenbahnen sowie Eisenbahnen und S-Bahnen dabei zusammen mehr als 3,5 Milliarden Kilometer zurück. Dies entspricht im Tagesdurchschnitt einer Fahrleistung von 9,6 Millionen Kilometern oder 240 Erdumrundungen.

72 % der Fahrleistungen im ÖPNV erbrachten im Jahr 2018 die Linienbusse. Danach folgten die Eisenbahnen und S-Bahnen mit 19 % sowie die Straßenbahnen mit 8,8 %.



19. Tagesschau: Kostenloser Nahverkehr – Wer soll das bezahlen?, 12.03.2019, 15:26
Online unter: <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-kostenlos-101.html> (Stand: 19.02.20)

The screenshot shows a web browser window displaying a news article from Tagesschau. The article title is "Kostenloser Nahverkehr: Wer soll das bezahlen?". The article text discusses the challenges of implementing free public transport, mentioning Hamburg as a city that could afford it. It also covers criticism from the Green party and the offer from Berlin to Brussels. A sidebar on the right contains an audio player, an archive section, and a "TOP 5" list of related news items.

Kostenloser Nahverkehr
Wer soll das bezahlen?
Stand: 12.03.2019 15:26 Uhr

Kostenloser Nahverkehr - eigentlich eine schöne Vorstellung. Doch Kritiker bemängeln die schwierige Umsetzung und die hohen Kosten: Allein Hamburg könnte für das Geld jedes Jahr eine neue Elbphilharmonie bauen.

Der Vorstoß der Bundesregierung, kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in deutschen Städten einzuführen, stößt auf viel Kritik. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund verwies vor allem auf die Kostenfrage. "Die Kommunen und Verkehrsbetriebe können es jedenfalls nicht bezahlen", sagte Hauptgeschäftsführer Gerd Landsberg der "Rhein-Neckar-Zeitung". Insgesamt nähmen die Verkehrsbetriebe in Deutschland rund 13 Milliarden Euro pro Jahr durch Ticketverkäufe ein. Das Geld würde auch benötigt, um das Angebot weiter auszubauen und attraktiver zu machen.

Nahverkehr attraktiver machen

Ähnlich äußerte sich auch der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner. Heute seien Zugausfälle, Verspätungen und übervolle Züge zu Stoßzeiten die Regel. "Das ermuntert niemanden, das Auto stehen zu lassen, selbst wenn die Fahrt mit dem Nahverkehr nichts kostet", sagte Kirchner dem "Handelsblatt". Nötig sei dagegen ein attraktiverer Nahverkehr. Für ein leistungsfähiges Angebot, beispielsweise mit Platzreservierung und Serviceleistungen im Zug, würden Fahrgäste auch bezahlen.

Allein für Hamburg kommt die Verkehrsbehörde auf Einnahmeausfälle von gut 830 Millionen Euro, sollten Busse und Bahnen des HVV nichts mehr kosten. Diese Mittel müssten zusätzlich vom Steuerzahler aufgebracht werden, sagte ein Sprecher: "Das ist in etwa eine Elbphilharmonie pro Jahr."

Kritik von Grünen

Auch die Politik sparte nicht mit Kritik. Die Grünen warfen der Bundesregierung Aktionismus vor. Fraktionsvize Oliver Krischer sagte, die große Koalition sei beim öffentlichen Verkehr in den Städten seit Jahren weitgehend untätig. "Nun in einem Brief an Brüssel mit Vorschlägen zu kommen - die im Koalitionsvertrag nicht mal erwähnt sind - ist unglaubwürdig."

Mehr zum Thema

- Kostenloser Nahverkehr gegen Luftverschmutzung?
- Streit um Feinstaub: Eine Frist für Hendricks

Ein kostenloser ÖPNV sei interessant, löse aber nicht das akute Problem schmutziger Luft. "Um wirklich etwas gegen dreckige Luft zu tun, brauchen wir die blaue Plakette und Verpflichtung zur Nachrüstung von manipulierten Fahrzeugen auf Kosten der Hersteller. Doch dem verweigert sich die Bundesregierung seit Jahren", sagte Krischer. Sein Parteikollege Arndt Klocke verwies zudem auf die Probleme in ländlichen Regionen. Der Ausbau dort würde Jahrzehnte dauern und hohe Summen kosten - der Vorstoß sei daher eine "Nebelkerze".

Angebot von Berlin an Brüssel

Die Bundesregierung erwägt zur Verbesserung der Luftqualität, Länder und Kommunen bei einem möglichen kostenlosen ÖPNV finanziell zu fördern. Damit soll die Zahl privater Fahrzeuge auf den Straßen verringert werden. Das geht aus einem Brief von Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD), Verkehrsminister Christian Schmidt (CSU) und Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella hervor.

Deutschland droht eine Klage aus Brüssel, weil seit Jahren in vielen Städten Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden nicht eingehalten werden. Daneben drohen in Deutschland gerichtlich erzwungene Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge.

AUDIO
Kommentar zum kostenlosen Nahverkehr: Schön, aber nachrangig, Alex Krämer, ARD Berlin, 14.02.18 16:55 Uhr | audio

AUS DEM ARCHIV

- Hendricks bei der EU: Nur Versprechen reichen nicht mehr, 30.01.2018
- EU verklagt Deutschland wegen hoher Nitrat-Belastung, 07.11.2016
- VW-Abgasskandal: EU klagt gegen Deutschland, 08.12.2016
- Stickoxid-Belastung: Dicke Luft in deutschen Städten, 12.03.2019

TOP 5

- Grundrente: Wer profitiert, was wird es kosten?
- Kommentar: Türkei verspielt ihre letzte Glaubwürdigkeit
- Verfassungsschutz erklärt Uniter zum Prüffall
- 13.02.2018
- Lange kündigt "ernsthafte Kandidatur" um SPD-Vorsitz an, 13.02.2018
- Rechte Trollfabrik: Infokrieg mit allen Mitteln, 13.02.2018
- Spannungen um Zypern: Erdogan warnt vor "Fehlschlüssen", 13.02.2018
- Rheinmetall treibt Panzerdeal mit Türkei voran, 13.02.2018
- Satellitenmessungen: Meeresspiegel steigt schneller als gedacht, 13.02.2018
- Türkische Kriegsschiffe blockieren Gasbohrungen im Mittelmeer, 12.02.2018

Alle Meldungen vom 14.02.2018 zeigen
Alle Meldungen vom 12.02.2018 zeigen

20. Wehrmann, Elisabeth: Stadt ohne Fahrschein, In der Zeit, Ausgabe Nr.48/1997, 21.11.1997
Online unter: https://www.zeit.de/1997/48/Stadt_ohne_Fahrschein/komplettansicht
(Stand: 03.03.2020)

← → ↻ 🏠 🔒 https://www.zeit.de/1997/48/Stadt_ohne_Fahrschein/komplettansicht 📄 ☆ ⚙️ 🔍 📄 📄


Politik Gesellschaft Wirtschaft Kultur • Wissen Digital Campus • Arbeit Entdecken Sport ZEITmagazin Podcasts mehr • **Z+**

Stadt ohne Fahrschein

Das belgische Hasselt probt die Transportrevolution: Weil es an Geld fehlt, fahren die Busse jetzt umsonst

Von **Elisabeth Wehrmann**

21. November 1997 / Quelle: DIE ZEIT, 48/1997



Die Meldung kam aus der flämischen Stadt Hasselt und sorgte selbst im Nachbarland Holland für Aufsehen. Was sie da in der Zeitung lasen, verblüffte die niederländischen Nachbarn so sehr, daß sie, allein oder in Gruppen, spontan nach Belgien reisten, um sich mit eigenen Augen zu überzeugen.

Inzwischen haben auch Japaner, Deutsche und Franzosen nachgeschaut und festgestellt: Es stimmt!

In Hasselt kann keiner mehr schwarzfahren. Im 15-Minuten-Takt fahren Busse durch die Stadt und um die Stadt, und kein Mensch braucht einen Fahrschein.

Als die fremde Besucherin mit den üblichen Reflexen nach dem Geldbeutel greift, lächeln die Fahrgäste ringsum. Die öffentlichen Verkehrsmittel von Hasselt sind für alle kostenlos, denn hier, im "kommerziellen Herzen" der flämischen Provinz Limburg, ist die kleine Transportrevolution ausgebrochen.

Und locker überrollt sie alle Warnungen von Experten, die behaupten, durch Gratisbusse, durch kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, lasse sich kein einziges Problem unserer unwirtlichen Städte lösen.

Unter den Busfahrern und Trambahnkondukteuren, die auf den verstopften Straßen von Antwerpen und Lüttich oder auf der Autobahn von Amsterdam nach Schiphol mit halb oder ganz leeren Wagen weiterhin im Stau stehen, ist die "Hasselter Lösung" längst ein geflügeltes Wort. In den Kreisen von Milieuaktivisten, Literaten und Intellektuellen, die sich in Belgien um eine "Neue politische Kultur" bemühen, gilt der Bürgermeister von Hasselt inzwischen als ein genialer Querdenker, der vormacht, wie man erstarrte Verhältnisse wieder in Bewegung bringt.

Hundertfünfzig Jahre lang hatten in den ehrwürdigen Hallen des alten Rathauses von Hasselt nur Christdemokraten regiert. Als die Stadt 1994 kurz vor dem finanziellen Ruin stand, übernahm in der Stunde der Not ein linker Sozialdemokrat mit grünen Gedanken das Amt. Steve Stevaert, der ahnungslosen Besuchern vernüftig erklart, er sei nicht der Sohn des Bürgermeisters, sondern der Bürgermeister selbst, sieht aus wie 28, ist tatsächlich 43 Jahre alt und wirkt seit dem 3. Januar 1995 als der große Inspirator in diesem belgischen Lehrstück über das, was alles laufen kann, wenn nichts mehr geht.

Als Stevaert sich entschloß, die neue Stadt- und Straßenpolitik auf die Schiene zu setzen, vermuteten seine Kritiker im flämischen Parlament, er sei entweder kommunistisch oder verrückt geworden. Es sei doch wohl der helle Wahnsinn, wurde ihm vorgehalten, wenn die am höchsten verschuldete Stadt von Flandern die Fahrpreise für öffentliche Verkehrsmittel nicht nur nicht erhöhe, sondern gleich ganz abschaffe. "Weil wir kein Geld hatten, fährt der Bus jetzt umsonst", sagt Stevaert, "das mag paradox klingen, aber es funktioniert."

Der Bürgermeister lacht, und sein Kabinettschef Ronald Hoebers holt die letzte Statistik aus der Schublade. Seit Einführung der neuen Mobilität

ANZEIGE

im Juli dieses Jahres hat sich die Zahl der Busbenutzer in der Stadt um 857 Prozent erhöht. "Wobei man nicht vergessen darf", sagt Hoebers in aller Bescheidenheit, "daß der Gratisbus zwar Schlagzeilen macht, aber sozusagen nur die Kirsche auf dem ganzen Kuchen ist."

Bei seinem Amtsantritt setzte Stevaert sich und seiner großen Koalition aus Sozialdemokraten, Liberalen, Grünen und Abgeordneten der Volksunion drei Prioritäten: Er wollte zum ersten die Finanzen sanieren, zum zweiten eine gesunde ökologische, zum dritten eine gute soziale Politik machen. Seine Parole "Hasselt für die Menschen" möchte er als eine Ermunterung zur Mentalitätsveränderung auf allen Ebenen verstanden wissen. Die Schuldenberge wurden mit Erfolg umgeschichtet. Stevaert sagt: "Jeden Franken, den wir nun sparen, teilen wir auf in zwei halbe: den einen halben für Schuldentilgung, den anderen für neue Projekte."

Das Gratisbusprojekt entstand als kleine Alternative zu einem ursprünglich geplanten dritten Straßerring um den alten Stadtkern, der die hoffnungslos verstopften beiden anderen Ringe entlasten sollte. Weil die Milliarden Franken für den dritten Ring sowieso nicht da waren und die neue Ringautobahn ohnehin Stadt und Umwelt zu zerstören drohte, nahm Stevaert alle soziale Phantasie zusammen und wagte die große Alternative. Nicht nur verhandelte er mit der staatlichen flämischen Busgesellschaft De Lijn über die neue kostenlose Mobilität, er beschloß auch, den inneren Ring von vier auf zwei Spuren zu reduzieren und in einen grünen Boulevard zurückzuverwandeln. So wie auf den Ramblas von Barcelona wird sich demnächst auch auf Hasselts grünem Ring Platz finden für Busse und Fahrräder, für Bäume und Flaneure, während Autofahrer auf der Durchreise den zweiten Ring benutzen oder die (vom eingesparten Geld angelegten) kostenlosen und bewachten Parkplätze benutzen und anschließend in den Bus umsteigen können. Nicht unwichtig: Es entstehen neue Arbeitsplätze für langfristige Arbeitslose, die Autos und Fahrräder bewachen werden.

Hasselt zählt zwar nur 68 000 Einwohner, ist aber dennoch das Handels- und Bildungszentrum der Region. Aus den umliegenden, zur Stadt gehörenden Dörfern strömen zusätzlich täglich 37 000 Jugendliche in die Schulen und Hochschulen im Dienstleistungsbereich steht die Stadt, die nach der Einwohnergröße den 21. Platz unter den belgischen Städten einnimmt, an fünfter Stelle. "Es geht also darum", erklärt Stevaert, "die Interessen des Mittelstands zu fördern und gleichzeitig sozial und ökologisch verantwortungsbewußt zu handeln."

Wie macht man das? Mit einer "Stimulierungskampagne" fürs Radfahren zum Beispiel. Für die gibt es einen lustigen Titel, "Met belgerinkel naar de winkel" ("Mit Klingelgeläute zum Einkaufen heute"), und ein simpel überzeugendes Argument: Um ein Brot zu kaufen, muß der Bürger von Hasselt durchschnittlich zwei Kilometer hin und zwei Kilometer zurück fahren. Mit dem Auto würde er dafür umgerechnet fünfzig Franken an Nebenkosten los. Mit dem Fahrrad spart er die ein und kriegt also, wenn er met belgerinkel naar de winkel radelt, das zweite Brot sozusagen umsonst.

"Mit bloßen Klagen über Ozonlöcher lockt man keinen Hund mehr hinterm Ofen hervor", sagt Stevaert, "wir müssen die Visionen für alle Bürger konkret machen."

Für jedes neugeborene Kind wird in der Stadt Hasselt ein Baum gepflanzt.

Dafür gibt es dreimal im Jahr ein Fest, eine große Pflanzaktion, zu der Kinder, Eltern und Großeltern kommen. Alle sechzehn Jahre alten Schülerinnen und Schüler werden eingeladen, in den Sommerferien gegen Bezahlung für die Stadt zu arbeiten. Auch das funktioniert - mit Langzeitwirkung: "Wer als Jugendlicher ein paar Wochen lang Hundedreck wegräumt, wird sich als Erwachsener zweimal überlegen, wohin er seinen Hund scheißen läßt."

Eine jugendliche Feuerwehrtruppe existiert bereits, an dem Projekt "Ein Tag bei der Polizei" wird gearbeitet. Das seien alles Maßnahmen, die wenig kosten, aber das soziale Gefüge in der Gemeinde festigen und zu einer Atmosphäre beitragen, in der Menschen miteinander und mit der Umwelt leben lernen, findet der Bürgermeister. "Weil ich nicht so schlau bin wie all die Ideologen und Theoretiker, muß ich es einfach sagen und machen", erklärt er, ohne mit der Wimper zu zucken.

Daß die rechtsextreme Opposition vom Vlaams Blok in Antwerpen die populäre Idee des Gratisbusprojekts von Hasselt aufgegriffen hat und auf eigenwillige Weise in einem eigenen Mobilitätsplan abkupfern und umbiegen will, konstatiert der Bürgermeister gelassen: "Die wollen nur 'das eigene Volk' umsonst fahren lassen, während Gastarbeiter, Wallonen, Asylsuchende und Touristen bezahlen sollen. Der übliche rassistische Schwachsinn."

In Hasselt funktioniert die mobile Alternative, weil sie in soziale Kontexte eingebunden ist. So zeitigt das Projekt auch ganz überraschende Folgen: Die Zahl der Besucher in den Krankenhäusern hat enorm zugenommen, seit alte Leute sich nicht mehr um unlesbare Fahrpläne kümmern müssen. Die Innenstadt ist ruhiger und für kaufflustige Kunden "geselliger" geworden. "Wir sind alle begeistert", sagt die alte Dame an der Bushaltestelle, "ich könnte unseren Bürgermeister dafür küssen."

Der zieht noch schnell das Fazit, bevor er auf sein Fahrrad steigt und zur Dienstreise in die umliegenden Dörfer aufbricht. "Wir investieren 38 Millionen Franken, ein Prozent des städtischen Budgets, in den kostenlosen Verkehr", sagt Steve Stevaert, "und siehe, wir ernten einen gigantischen Gewinn für Mensch und Milieu."

[STARTSEITE >](#)

7.2. Experteninterview per Mail mit Dr. Schulze Pellengahr

Internet www.kreis-coesfeld.de
Datum 24.02.2020

WN-Artikel vom 20.11.2019
hier: Ihre E-Mail vom 20.11.2019

Sehr geehrte Frau Aichele,

vielen Dank für Ihre v.g. Nachricht und Ihr Interesse an Bus und Bahn im Münsterland! Und vielen Dank, dass Sie Bus und Bahn schon als Stammkundin nutzen! Es tut mir leid, dass ich mich erst heute bei Ihnen melden kann. Wir haben Ihre Hinweise dem Zweckverband SPNV Münsterland, Fachbereich Bus (ZVM Bus) vorgelegt, der für den Kreis Coesfeld den Busverkehr organisiert.

Die Fahrkartenpreise im Münsterland werden von den Partnern in der Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe festgelegt. In der Tarifgemeinschaft sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für Bus und Bahn Mitglied. Sie haben unterschiedliche Interessen. Da die Fahrkartenpreise einstimmig festgelegt werden müssen, sind die Abstimmungsprozesse oft schwierig und für Fahrgäste oft nicht nachvollziehbar. Das Erreichen des Ziels der politischen Vertreterinnen und Vertreter, Vergünstigungen für die Bevölkerung zu verhandeln, scheitert leider auch an komplizierten rechtlichen Rahmenbedingungen.

In dem von Ihnen angesprochenen Zeitungsartikel werden Vergünstigungen für Fahrgäste beschrieben, die in den Nebenverkehrszeiten reisen können. Es ist leider zusätzlich so, dass die Kapazitäten von Bus und Bahn in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht ohne weiteres erweitert werden können: Es ist z.B. so, dass Bahnsteige zu kurz sind und ein zusätzlicher Zugteil nicht angehängt werden kann, zusätzliche Zugfahrten nicht bestellt werden können, weil die Strecke nur einleisig ist, weil Fahrpersonal für zusätzliche Busse fehlt oder Betreiber eigenwirtschaftlich beantragter Buslinien keine zusätzlichen Fahrten anbieten wollen.


Konten der Kreiskasse Coesfeld:			Sie erreichen uns ...	
Sparkasse Westmünsterland	VR-Bank Westmünsterland eG	Postbank Dortmund	Mo - Do	8.30 - 12.00 Uhr
Kto. Nr. 55 001 370	Kto. Nr. 5 114 960 600	Kto. Nr. 1 929 460	und	14.00 - 16.00 Uhr
BLZ 401 545 30	BLZ 428 613 87	BLZ 440 100 48	Fr	8.30 - 12.00 Uhr

Es ist daher zurzeit nur möglich, zusätzliche Fahrgäste für die Nebenverkehrszeiten zu werben. Und auch nur dann, wenn der Kreis die Einnahmefälle vollständig übernimmt. Das ist für die politischen Vertreterinnen und Vertreter unbefriedigend, aber kurzfristig nicht zu ändern.

In Planung ist für die Zukunft die Änderung des räumlichen Geltungsbereiches für Zeitkarten und ein e-Tarif für Gelegenheitskunden, mit dem nach Luftlinie abgerechnet werden kann. Vielleicht haben Sie dann die Möglichkeit, für dasselbe Geld in einem größeren Raum unterwegs zu sein.

Ich hoffe, dass es für den Einen oder Anderen vielleicht akzeptabler wird, mit dem vergünstigten 9 Uhr Abo morgens eine Fahrgemeinschaft zu nutzen, am Nachmittag flexibel nach Hause fahren und am Wochenende mit Partnerin oder Partner einen interessanten Ausflug machen zu können. Ich bin gespannt auf die Erfahrungen aus dem Projekt.

Bei weiteren Nachfragen können Sie sich gerne auch unmittelbar mit dem ZVM Bus in Münster in Verbindung setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Schulze Pellengahr

8. Erklärung

Ich erkläre, dass ich die Facharbeit selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Insbesondere versichere ich, dass ich alle wörtlichen und sinngemäßen Übernahmen aus anderen Werken als solche kenntlich gemacht habe.
