



# Mobilität für alle

Forderungen für einen  
attraktiven öffentlichen Verkehr  
3. Auflage

**DIE LINKE.**  
IM BUNDESTAG

Bildnachweis S. 2.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>1. Problembeschreibung</b>	<b>4</b>
<b>2. Angebotsverbesserungen</b>	<b>8</b>
<b>3. Verkehr im ländlichen Raum</b>	<b>10</b>
<b>4. Nulltarif? Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht umsonst!</b>	<b>11</b>
<b>5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif«</b>	<b>16</b>
<b>6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt«</b>	<b>19</b>
<b>7. Finanzierung durch die öffentliche Hand</b>	<b>21</b>
<b>8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung</b>	<b>23</b>
<b>Unsere wichtigsten Anträge zum Verkehr</b>	<b>26</b>

# **DIE LINKE.**

**I M B U N D E S T A G**

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128  
E-Mail: [fraktion@linksfraktion.de](mailto:fraktion@linksfraktion.de)  
V.i.S.d.P.: Heike Hänsel, Jan Korte

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

3. überarbeitete Auflage, Stand: März 2017

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

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken  
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen  
Initiativen finden Sie unter: [www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)**

170315

# Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

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



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

Wir wollen die »ÖPNV-Flatrate« einführen: solidarisch finanziert und fahrscheinlos. Das wäre gerecht, denn wenn weniger Autos fahren, wird nicht nur die Umwelt entlastet, sondern auch die Lebensqualität für viele Menschen deutlich besser. Es bedeutet mehr Luft, Raum und Sicherheit fürs Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. Wir setzen uns dafür ein, dass die ÖPNV-Finanzierung durch den Bund garantiert und verbessert wird. Zudem sollten Nutznießer des ÖPNV wie Handel, Arbeitgeber und Immobilieneigentümer an den Kosten beteiligt werden. Und es gilt für die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten: Gute Arbeit mit guten Löhnen gehört zum guten öffentlichen Verkehr.

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

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



Sabine Leidig

MdB, verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE

# I. Problembeschreibung

Die durch den existierenden Verkehr erzeugten Probleme sind hinlänglich bekannt:

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

Der öffentliche Verkehr (ÖV) – dieser ist hier immer ohne das mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsmittel Flugzeug gemeint – hat gegenüber dem Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) den entscheidenden Vorteil, dass er bezogen auf die zurückgelegte Strecke jedes Fahrgasts sehr viel weniger Energie und Fläche verbraucht sowie deutlich geringere Schäden verursacht. Dies spiegelt sich in den externen Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Busse) wider, die bezogen auf die Verkehrsleistung nur ein Viertel derer von Pkw betragen (Siehe Grafik auf S. 21).<sup>1</sup> Außerdem kann der ÖV, sofern er elektrisch betrieben wird, schon heute technisch aus rein erneuerbaren Energien versorgt werden, was teilweise (Beispiel Hamburger S-Bahn) sogar bereits geschieht. Außerdem lässt sich der ÖV hervorragend mit anderen schonenden Verkehren wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren im Sinne des Umweltverbundes kombinieren.

Der ÖV könnte zudem auch eine wichtige soziale Funktion erfüllen, indem er allen Menschen inklusive Minderjährigen, Alten und Behinderten einen Zugang zu Mobilität ermöglicht. Anders als der motorisierte Individualverkehr erfordert er auch keine privaten Investitionen und ist damit für alle erschwinglich. Leider erfüllt der ÖV diese Funktion als Grundversorgung mit Mobilität für alle Menschen bislang nur unzureichend: Zum einen sind die Preise vielfach für weniger wohlhabende Menschen zu hoch. So stiegen die Preise im gesamten ÖV allein von 2011 bis 2015 um knapp 12%, im ÖPNV um 15,3%, während die Verbraucherpreise insgesamt nur um 4,8% stiegen.<sup>2</sup> Im Nahverkehr waren die Preisanstiege zudem sehr unterschiedlich und an vielen Orten sind die Tickets inzwischen so

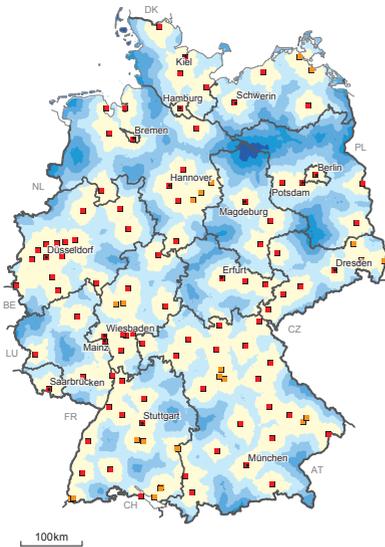
---

<sup>1</sup> Externe Kosten sind ökologische und soziale Folgekosten, die nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit bzw. Dritten getragen werden. Dazu gehören beim Verkehr die Kosten des Klimawandels, der Umweltverschmutzung, Gesundheitsschäden durch Lärm und Abgase sowie Unfallfolgekosten u.v.a.m.

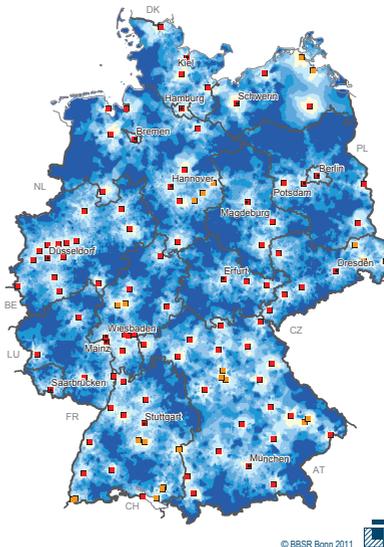
<sup>2</sup> Berechnet nach Zahlen aus der VDV-Statistik 2015 S. 28 (fahrgastbezogene Einnahmen der Verkehrsbetriebe inkl. Surrogate für die Beförderung von Schülern, Studenten, anderen Auszubildenden und Schwerbehinderten sowie Ausgleichszahlungen für Durchtarifierungsverluste u.ä.) bereinigt um den Anstieg der Fahrgäste (S. 26); Inflationsrate nach [www.destatis.de](http://www.destatis.de).

## Erreichbarkeit von Oberzentren<sup>3</sup>

Motorisierter Individualverkehr



Öffentlicher Verkehr



Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum 2010 in Minuten

Fahrzeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Oberzentrum in Min. (ermittelt am 6. Okt. 2009 zwischen 6.30 und 8.30 Uhr)

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, HaCon Ing.GmbH

Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2008

teuer, dass Menschen von einer angemessenen Mobilität ausgeschlossen werden.

Zum anderen ist auch die Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖV in vielen Regionen mangelhaft: ein Resultat von Stilllegungen, Takt-Ausdünnungen und des Abbaus zahlreicher Verbindungen. Die Grafik oben auf der Seite illustriert dies durch einen Vergleich der Erreichbarkeit von Oberzentren (Städte mit wichtigen Infrastrukturanlagen wie Fachkliniken, Spezialgeschäften, Fach- und Hochschulen, Regionalbehörden etc.) mit dem Auto und mit dem ÖV: Nur in und nahe bei großen Städten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV zufriedenstellend. In ländlichen Gebieten ist der ÖV für viele Menschen kaum eine Alternative zum Auto. Dies ist vor allem eine Folge politischen Handelns, besonders der Verkehrsinvestitionen

<sup>3</sup> Grafik aus: Raumordnungsbericht 2011, hrsg. v. Bundesinstitut Bau-, Stadt- und Raumordnung, S. 8f.

der letzten Jahrzehnte, die zum überwiegenden Teil in den Straßenbau flossen und den ÖV vernachlässigten.

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

- Die Finanzierung bricht zunehmend weg, da viele Kommunen pleite sind und wegen der »Schuldenbremse« zusätzlich in ihren Finanzierungsmöglichkeiten geschwächt sind. Nach langer Verzögerung durch die Bundesregierung steigen die Regionalisierungs- und GVFG-Mittel zwar, aber der jährliche Bedarf liegt trotzdem noch mindestens 300 bzw. 170 Mio. Euro darüber – Tendenz steigend, weil eine zu geringe Dynamisierung vorgesehen ist.<sup>4</sup>
- Aufgrund der jahrelangen Unterfinanzierung hat sich ein Reinvestitionsbedarf von rund 4 Mrd. Euro für den öffentlichen Nahverkehr angesammelt.<sup>5</sup> Auch dieser wird sich weiter erhöhen. Wenn nicht gegengesteuert wird, sind Taktausdünnungen und Streckenstilllegungen zu erwarten.
- In einigen Regionen – insbesondere in Ostdeutschland – gibt es einen starken Bevölkerungsschwund und eine Zunahme des Durchschnittsalters.
- Die Nachfrage nach dem ÖV stieg in den letzten Jahren stetig.<sup>6</sup> Diese Steigerung zieht jedoch gleichzeitig die Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in den ÖV nach sich, die viele Verkehrsbetriebe derzeit jedoch nicht leisten können.

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

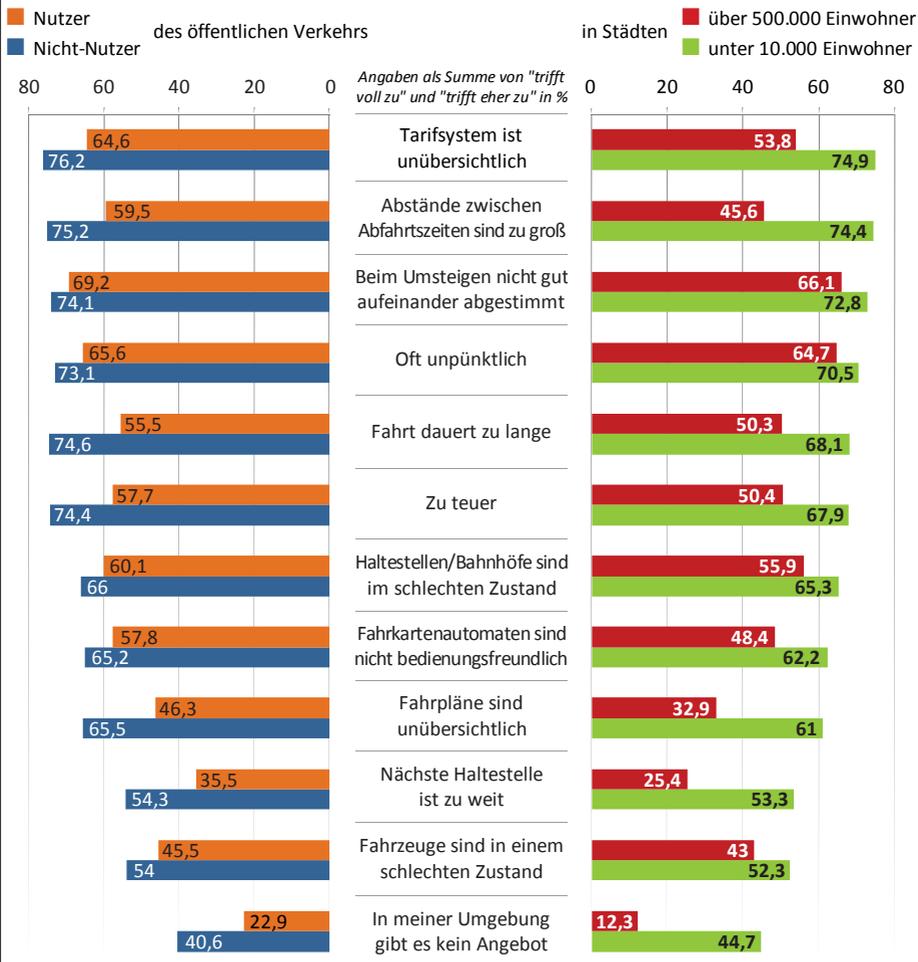
---

<sup>4</sup> Die Bundesländer hatten bereits 2014 mit Hilfe zweier unabhängiger Gutachten einen Bedarf von 8,5 Milliarden Euro pro Jahr an Regionalisierungsmitteln und eine jährliche Dynamisierung von 2 Prozent nachgewiesen. Beschlossen wurden 2016 dann 8,2 Mio. mit einer Dynamisierung von 1,8%. Für die GVFG-Mittel fordert die Linksfraktion im Einklang mit dem VDV mindestens 500 Mio. Euro, statt 333 Mio., die im Mai 2017 im Bundestag beschlossen werden sollen.

<sup>5</sup> Der VDV hat dazu einerseits eine Hochrechnung von Zahlen aus 2007 (4 Mrd. Euro) sowie die Rückmeldungen von 150 seiner Mitgliedsunternehmen, deren aufsummierte Investitionsvorhaben im Zeitraum 2016-18 6,1 Mrd. Euro betragen (Email vom VDV vom 3.3. 2017).

<sup>6</sup> Die kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV von 1998 bis 2015 um 27%, entspricht durchschnittlich 1,4% pro Jahr (Verkehr in Zahlen 2016/17). Hinzu kommen die Menschen, die zwar den ÖPNV nutzen wollen, dies aufgrund des mangelnden Angebots aber nicht können.

## Hemmnisse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs



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

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

## 2. Angebotsverbesserungen

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

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

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

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

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

Um den ÖV zusätzlich auch mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Sinne des »Umweltverbundes« besser zu vernetzen, sollte die Kombination mit dem Fahrrad weiter vereinfacht werden. Dazu gehören sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen (beispielsweise Fahrradparkhäuser), Entleihmöglichkeiten von Mietfahrrädern sowie eine Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln.<sup>7</sup> Die Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sollten direkt und sicher sein, und an Umsteigepunkten sollten Umwege vermieden werden.

---

<sup>7</sup> Siehe hierzu die ausführliche Broschüre der Linksfraktion: »Radfahren für alle. Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs«.

### 3. Verkehr im ländlichen Raum

Der ländliche Raum muss für alle dort lebenden Menschen eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur bieten, die eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Altersgruppen ermöglicht. Denn öffentliche Mobilität ist Bestandteil der Daseinsvorsorge. Und Mobilität im ländlichen Raum muss grundsätzlich auch ohne eigenes Auto möglich sein. Menschen, die bewusst auf ein Auto verzichten, sich keines leisten oder fahren können, müssen eine Möglichkeit für eigenständige Mobilität haben.

Mobilität und Versorgung im ländlichen Raum kostet Geld, das die Gesellschaft aufzubringen hat. Die Landkreise müssen finanziell in die Lage versetzt werden, diese Lebensbedürfnisse zu gewährleisten (siehe Kapitel 7). Eine reine Nachfrageorientierung führt zu einem Teufelskreis nach unten, da ein schlechtes Angebot immer weniger Fahrgäste anzieht. Daher muss der ÖPNV mit einem attraktiven Angebot in Vorleistung gehen.

Das bedeutet:

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

Zudem muss auch eine Nahversorgung mit alltäglichen Gütern gewährleistet sein. Hierzu könnte der öffentliche Verkehr beitragen, indem er in dünn besiedelten Regionen auch Haushalts- und Lebensmittel transportieren und gegebenenfalls zum Kauf anbieten (wie zurzeit in der Uckermark erprobt<sup>9</sup>). Auch könnten über Kombibussysteme und Kooperationen zwischen kleinen Läden und Cafés, Paketdienstleistern und dem Verkehrsunternehmen Transportdienstleistungen sowie Kulturgüter wie beispielsweise Zeitungen, CDs und Leihbücher an jedem Wohnort angeboten werden.

<sup>8</sup> Allianz pro Schiene: 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr. Berlin: Allianz pro Schiene, 2010.

<sup>9</sup> Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, [www.kombibus.de](http://www.kombibus.de) am 31. Juli 2013.

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

Mit der Broschüre »Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr. Eine Offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität« hat die Linksfraktion 2015 umfangreich begründet, aus welchen Gründen und mit welchen begleitenden Maßnahmen ein fahrscheinloser Nahverkehr sinnvoll wäre.<sup>10</sup> Darin werden auch verschiedene Finanzierungsmodelle vorgestellt und ein exemplarischer Weg »in drei Phasen zum Nulltarif« vorgeschlagen. Dies wird in diesem Kapitel zusammengefasst.

Bei der Diskussion zum fahrscheinlosen ÖPNV müssen neben Erfordernissen der sozialen Frage und der ökologischen Krise vor allem die Lebensqualität aller Menschen in den Blick genommen werden. Eine sozial-ökologische Verkehrswende kann nur mit vielen Puzzlesteinen gelingen. Zentral ist der Ausbau des ÖPNV mit einer Mobilitätsgarantie und seine Vorrangstellung durch Busspuren und Grünschalungen. Mehr Linien, bessere Umsteigemöglichkeiten und Verknüpfung mit dem Fernverkehr gehören genauso dazu wie komfortable, barrierefreie und saubere Fahrzeuge und Haltestellen. Daneben muss aber auch die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und die Kombinierbarkeit von Rad und ÖPNV verbessert werden (Fahrradabstellanlagen, Verleihsysteme u.a.), denn eine nennenswerte Verlagerung vom Rad auf den ÖPNV ist nicht Ziel.

Gleichzeitig muss die aktuelle Bevorzugung des Autoverkehrs schrittweise abgebaut werden: Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) müssen umgewidmet, Tempo-30-Zonen, Spielstraßen oder autofreie Innenstädte und Wohnquartiere eingerichtet bzw. ausgeweitet und die direkten und indirekten Subventionen abgebaut werden. Zu letzterem gehören das Dienstwagenprivileg und die Pendlerpauschale, die geringere Dieselsteuer und weitere Finanzinstrumente, die dazu beitragen, dass die externalisierten Kosten des MIV zu Lasten der Allgemeinheit gehen.<sup>11</sup> Kommunale Maßnahmen sind dafür z.B. eine Citymaut, Parkraumbewirtschaftung und Stellplatzsteuer bzw. eine Bodenversiegelungsabgabe.

<sup>10</sup> (Siehe S. 24) In der Diskussion um ein solches Modell tauchen verschiedene Begriffe auf: Wichtig dabei ist, dass der ÖPNV nicht kostenlos ist (er verursacht natürlich Kosten) und – sofern er nicht aus dem normalen Steueraufkommen finanziert wird – auch mit Entgelten verbunden ist, also nicht entgeltfrei ist. Zentral ist, dass der ÖPNV von allen ohne Fahrschein oder anderen Berechtigungsnachweis (wie Zeitkarte oder Personalausweis zum Nachweis über den Wohnsitz) genutzt werden kann. Wir benutzen dafür hier die Begriffe fahrscheinlos, fahrscheinfrei und Nulltarif synonym.

<sup>11</sup> Was die Kommune für den Autoverkehr zahlt (Straßenunterhalt etc.), wird nur zu 14% bis 45% von diesem finanziert, in Düsseldorf stehen den jährlichen Ausgaben von 240 Mio. Euro sogar nur Einnahmen von 27 Mio. Euro (11%) gegenüber, der motorisierte Individualverkehr wird also hier mit 360 Euro pro Einwohner und Jahr subventioniert. aus ICLEI-Studie »Versteckte Kosten des städtischen Autoverkehrs«, Freiburg 2005, Download unter <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr/>.

### **»Schwarzfahren« ist keine Straftat!**

Zusätzlich zum »erhöhten Beförderungsentgelt« noch Geld- oder sogar Freiheitsstrafe: Das ist völlig unverhältnismäßig, kriminalisiert meistens unbescholtene Menschen und verursacht hohe Kosten für die Allgemeinheit. Daher hat die Linksfraktion den Antrag »Entkriminalisieren des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten« ([Drs. 18/7374](#)) eingebracht.

Falschparken, das nur zu oft andere behindert oder sogar gefährdet, wird mit meist nur 10-30 Euro Bußgeld geahndet. Wiederholungstätern droht keine erhöhte Strafe. Das sogenannte Schwarzfahren zieht hingegen 60,- erhöhtes Beförderungsentgelt und zusätzlich im Wiederholungsfall ein Verfahren nach Strafgesetzbuch nach sich. Diese Strafe ist für die Betroffenen völlig unverhältnismäßig, hat keine nennenswerte abschreckende Wirkung, sondern führt im Gegenteil zu gesellschaftlich nicht sinnvollen Effekten. Dazu zählt die Überlastung der Justiz: An manchen Strafgerichten drehen sich bis zu einem Drittel aller Strafprozesse ums »Schwarzfahrens«; entsprechend hoch ist auch der Anteil von Menschen vor allem in Großstadtgefängnissen. Dies bringt auch enorme Kosten für die öffentliche Hand mit sich. Zudem werden Menschen kriminalisiert, denen in keiner Weise »kriminelle Energie« unterstellt werden kann. Die unverhältnismäßige Strafe mit Eintrag ins Strafregister und die damit verbundene Stigmatisierung führen nicht zu »Einsicht«, sondern eher zur Ablehnung des Rechtsstaates. Gründe für das Schwarzfahren sind zumeist Vergesslichkeit, unklare Tarifstruktur oder schlicht fehlendes Geld angesichts steigender Ticketpreise.

Ein Ausgleich für die Schäden, die den Verkehrsbetrieben durch das Schwarzfahren entstehen sowie die Sanktionierung dieses Verhaltens kann allein den Verkehrsbetrieben selbst überlassen werden, in dem diese ein »erhöhtes Beförderungsentgelt« erheben. Dieses sollte auf Verhältnismäßigkeit überprüft werden; wir plädieren für eine Absenkung und Differenzierung nach Tarifgebiet (z.B. die Hälfte der Kosten einer Monatskarte oder das Zehnfache eines Einzelfahrscheins).

Mit all diesen Maßnahmen zusammen könnte eine tatsächlich bedeutsame Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖPNV erfolgen, der für alle Menschen mehr Lebensqualität bringen würde: Weniger Lärm, Abgase und Verkehrsunfälle, mehr Raum zum Spielen für Kinder, für Cafés und Naherholung. Dies würde auch den verbliebenen Autofahrer\_innen zu Gute kommen, die zudem mit weniger Stau und Stress zur Arbeit kämen. Viele könnten auf ein eigenes Auto verzichten und gelegentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch nehmen. Sie sparen dadurch enorme Fixkosten (siehe Grafik auf S. 21).

## **Erfahrungen mit Nulltarif**

Ein fahrscheinloser ÖPNV wurde bereits in den 1970er Jahren in einigen Städten getestet, z.B. in Rom, Bologna und Atlanta. Es kam in der Regel zu einer deutlich stärkeren Nutzung. Heute sind auf [farefreepublictransport.com](http://farefreepublictransport.com) 105 Städte aus 27 Ländern mit Nulltarif-Erfahrung verzeichnet.

In Hasselt war der geplante Bau einer weiteren vierspurigen Ringstraße der Anlass für die Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV. Statt wie heute noch fast überall weiter das Ziel zu verfolgen, den Autoverkehr gut – sprich: flüssig und ohne Störungen – zu organisieren, setzte der Bürgermeister auf Verkehrsverlagerung. Zentral war ein kombiniertes Konzept aus unentgeltlichem ÖPNV und gleichzeitigen Maßnahmen, um die Stadt attraktiver und den Autoverkehr unattraktiver zu machen. Letzteres geschah vor allem durch höhere Gebühren für weniger Parkplätze, Tempolimits und autofreie Einkaufsstraßen. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV haben sich zwischen der Einführung 1996 und 2006 mehr als verzehnfacht bei gleichzeitig deutlichem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Durch den Verzicht auf neue Straßenprojekte war es dabei nicht einmal teuer für die Stadt: rund 600.000 Euro oder 23 Euro pro Familie und Jahr. Zudem kommen heute ca. 30 Prozent mehr Besucherinnen und Besucher in die Stadt, die den Umsatz im Einzelhandel steigen lassen. Für Hasselt hat sich die Einführung des unentgeltlichen ÖPNV mit den beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen also gerechnet. Trotzdem müssen seit Mai 2013 Fahrgäste ab 19 Jahren wieder zahlen – allerdings nur 60 Cent pro Fahrt. Die Begründung: die Finanzierung der notwendigen Investitionen infolge des massiven Nachfragebooms.

In der estnischen Hauptstadt Tallinn wurde der Nahverkehr nach einer Volksabstimmung Anfang 2013 für die Einwohner der Stadt unentgeltlich. Bereits bis Mitte April ging dort der Autoverkehr um 15 Prozent zurück. Problematisch ist das dortige Modell, weil es eben nicht für alle unentgeltlich ist und vor allem das Ziel verfolgt, die Einwohnerzahl zu erhöhen und damit die kommunalen Einnahmen auf Kosten der umliegenden Kommunen zu steigern.

Im südfranzösischen Aubagne und den umliegenden Gemeinden fahren die Busse seit Mai 2009 zum Nulltarif. Auch hier sind die Fahrgastzahlen gestiegen und das Netz wurde ausgebaut. Viele sind vom privaten Auto auf den ÖPNV umgestiegen. Neben den Einsparungen bei Ticketverkauf und Kontrollen sowie im Straßenbau wird der Nulltarif hier vor allem durch eine Nahverkehrsabgabe finanziert. Die »versement transport« wird seit 1999 in allen französischen Kommunen von allen Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten auf die Lohnsumme erhoben und ist nach Einwohnerzahl gestaffelt. Inzwischen gibt es in über 20 französischen Verkehrsverbänden jeglicher politischer Couleur den Nulltarif.

## **Soziale, nachhaltige und krisenfeste Finanzierung**

Die kommunalen Haushalte sind zumeist leer und von Seiten der Länder und des Bundes sind derzeit keine zusätzlichen Mittel für einen Nulltarif zu erwarten. Es gibt aber eine ganze Handvoll Finanzierungsinstrumente, die genutzt oder neu eingeführt werden könnten. Dabei sollten neben den tatsächlichen Nutzer\_innen auch die Nutznießer des ÖPNV herangezogen werden: Handel, Dienstleister und Veranstalter haben großes Interesse, für ihre Kundschaft bequem und günstig erreichbar zu sein. Auch können durch eine gute ÖPNV-Anbindung teure Parkplätze eingespart werden. Letzteres gilt auch für Arbeitgeber, die bei einem guten ÖPNV zudem bei Dienstfahrzeugen und Reisekosten sparen. Für Eigentümer von Grundstücken und Immobilien ist eine gute ÖPNV-Anbindung oft mit Wertzuwächsen und steigenden Mieteinnahmen verbunden. In Kurtaxen oder Hotelübernachtungen kann heute schon ein ÖV-Beitrag integriert werden. Sport- und Musikveranstalter bieten Kombitickets inklusive An- und Abreise. Zudem gibt es Jobtickets; und die Semestertickets sind sogar verpflichtende Zeitkarten für Studierende.

Kriterien bei der Auswahl sollten soziale Ausgewogenheit, Verhältnismäßigkeit sowie die Begrenzung des Verwaltungsaufwandes sein. Die Verhältnismäßigkeit bedeutet, dass die Belastungen verschiedener Gruppen wie Einwohner\_innen, Einzelhandel und Veranstalter\_innen in Relation zu deren Nutzen stehen muss. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, der Gerechtigkeit und sozialen Ausgewogenheit kann es sinnvoll erscheinen, viele verschiedene Instrumente mit den unterschiedlichsten Staffelungen einzuführen (z.B. Kopplung ans Einkommen und die Entfernung zur nächsten Haltestelle) – dies würde dann aber einen hohen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.

Wir schlagen einen Finanzierungsmix aus drei Abgaben vor:

1. **Wiederkehrender ÖPNV-Erschließungsbeitrag** zur Finanzierung der Infrastruktur und der Investitionen. Dieser wird grundstückbezogen erhoben und nach Nutzungsart (Wohnen, Büros, Einzelhandel, Gastronomie, anderes Gewerbe) sowie Ausbaustufe des ÖPNV differenziert.
2. **Beitragsfinanziertes Bürgerticket.** Hier ist der Grundgedanke, von allen Bürgerinnen und Bürgern einer Gemeinde eine Abgabe für den ÖPNV zu erheben und im Gegenzug diesen ein Jahresticket beziehungsweise eine fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Ermäßigungen oder Befreiungen von der Beitragspflicht sollte es für Kinder, Jugendliche und andere Gruppen geben – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, die den ÖPNV gar nicht nutzen können oder auch heute schon nach SGB IX kostenlos fahren.
3. **Eine Gästeabgabe könnte** in Anlehnung an eine Kurtaxe oder als Aufschlag zum Hotelpreis eingeführt werden.

## **Erste Schritte**

Seit Einführung der Semestertickets ist die Nutzung des eigenen Autos unter Studierenden stark zurückgegangen. Derzeit wird in Hessen ein Schülerticket eingeführt, das 365,- Euro kostet und den gesamten Nah- und Regionalverkehr in Hessen abdeckt. Auch Jobtickets sind im Kommen: Für die rund 45.000 hessischen Landesbeschäftigten konnte Ver.di per Tarifabschluss ein kostenloses Jobticket aushandeln (ab 2018).

Auch wenn Schülertickets von den Ländern kostenlos ausgegeben werden sollten, so sind dieses doch Schritte in Richtung Bürgerticket. Und sie zeigen, dass eines der Hauptargumente gegen den Nulltarif ins Leere läuft: »Wer eine Leistung in Anspruch nimmt, muss auch dafür zahlen. Andernfalls führt dies zu einer un gerechtfertigten und unökologischen Mehrbelastung.« Die vielen Zeitkarteninhaber\_innen, die es schon heute gibt, beweisen, dass dies nur in einem sehr geringen Umfang der Fall ist. Preise, die die tatsächlichen Gesamtkosten auf den Kilometer umrechnen, sind beim ÖPNV weder sozial noch ökologisch zielführend. Verantwortungsvolles Handeln wird hingegen durch Transparenz über die tatsächlichen Kosten und wer diese trägt sowie durch Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung gefördert.

Der Nulltarif kann nicht von heute auf morgen eingeführt werden – insbesondere, weil das ÖPNV-System heute meist gar nicht dafür ausgelegt ist. Sinnvoll könnten die folgenden drei Phasen sein: Im ersten Schritt werden die ÖPNV-Tarife inklusive der Zeitkarten deutlich reduziert. Gleichzeitig werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen und es erfolgt eine intensive kommunale Planungsphase mit Bürgerbeteiligung für den ÖPNV-Ausbau. Die Finanzierung erfolgt beispielsweise über Gewerbe- und Grundsteuer oder bereits über einen wiederkehrenden ÖPNV-Erschließungsbeitrag und bringt auch die Mittel ein, um im zweiten Schritt den ÖPNV deutlich auszubauen. Erst im dritten Schritt würde der Nulltarif folgen mit Einführung eines Bürgertickets und einer Gästeabgabe – einhergehend mit dem weiteren Ausbau des ÖPNV und der Zurückdrängung des MIV aus den Wohngebieten.

## **Fazit**

Der Nulltarif im ÖPNV wäre ein großer Schritt zur Verwirklichung des Rechts auf Mobilität sowie zur Erreichung ökologischer Ziele. Er muss von Angebotsverbesserungen des ÖPNV und hemmenden Maßnahmen für den MIV begleitet werden und auf einer sozial ausgewogenen und belastbaren Finanzierung aufbauen. Und es muss sichergestellt sein, dass es tatsächlich zu großen positiven Effekte der Verkehrsverlagerung und damit zu einer verbesserten Lebensqualität für alle kommt. Etliche Details wären noch zu klären und für einige Finanzierungsmodelle müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Der erklärte Wille zur Einführung und der Einstieg in die konkrete Planung könnte aber ein starker Impulsgeber für eine Trendumkehr im Verkehr sein.

## **5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif«**

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

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

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

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



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

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



Zugangsbarriere Nr. 1: komplizierte Tarifstruktur und verwirrende Automaten.

Foto: Wikipedia/Flominator

## 6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt«

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

Ein solcher ITF ist in der Schweiz bereits erfolgreich realisiert. Hier hat man im Rahmen des Projekts »Bahn 2000« nur dort Strecken neu- und ausgebaut, wo es für die Verbesserung des ITF notwendig war.<sup>12</sup> Es wurden keine milliardenteuren Neubaustrecken mit fraglichem Nutzen für den Bahnverkehr gebaut wie in Deutschland. Viele Maßnahmen für eine moderate Beschleunigung konnten in der Schweiz nach der Maßgabe »Elektronik vor Beton« auch durch Verbesserungen an der Signaltechnik oder durch geringfügige Ausbaumaßnahmen wesentlich günstiger realisiert werden. So wurde mit relativ geringen Kosten und ohne Hochgeschwindigkeitsstrecken eine höhere Netzgeschwindigkeit erreicht, das heißt, die Fahrtzeiten zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten konnten deutlich sinken. Tituliert als »Deutschlandtakt« wird ein solcher ITF auch bereits von zahlreichen Initiativen für Deutschland gefordert, und eine Studie aus dem Jahr 2015<sup>13</sup> hat gezeigt, dass ein solcher auch in Deutschland umsetzbar wäre. In Deutschland wären anders als in der Schweiz Hochgeschwindigkeitsstrecken in das System eingebunden. Diese machen jedoch nur auf großen Entfernungen – insbesondere auch zur Ersetzung des überflüssigen Inlandsflugverkehrs – und nicht überall Sinn. Weitere Neubaumaßnahmen sollten außerdem immer genau daraufhin geprüft werden, wie sie in das Gesamtsystem passen und den ITF als Ganzes verbessern. Das Denken in Netzen ist wichtiger als in Höchstgeschwindigkeiten. Zurzeit werden oftmals die wenigen durch hohe Geschwindigkeiten gewonnenen Minuten beim Umsteigen durch fehlende Anschlüsse wieder zunichte gemacht. Der Güterverkehr lässt sich überdies über entsprechende »Slots« hervorragend in das System einbinden.

<sup>12</sup> Christian Kräuchi & Ueli Stöckli (Hrsg.): Mehr Zug für die Schweiz. Zürich, AS Verlag 2004.

<sup>13</sup> Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr. Berlin, Arge IGES Institut GmbH, 2015.

## InterRegio wieder einführen

Um ein zusätzliches Zugangebot insbesondere auch abseits der Metropolen zu schaffen und die kontraproduktive Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr zu überwinden, sollte das Netz der InterRegio-Züge wieder eingeführt werden. Diese waren bis Ende der 1990er Jahre die erfolgreichsten Züge der Bahn im Fernverkehr und banden insbesondere auch viele kleinere Städte an den Bahnverkehr an. Viele dieser Städte haben seit der Abbestellung und der Verlagerung vieler Verbindungen in den öffentlich bezuschussten Nahverkehr, wodurch die DB AG den scheinbaren Bilanzgewinn erhöht, keinen Fernverkehrsanschluss mehr.<sup>14</sup> Es gibt bereits konkrete und direkt umsetzbare Konzept für die Linienführung eines zukünftigen InterRegio-Netzes unter anderem mit innovativen Konzepten der Zugteilung (»Flügelung«), um die Linien auch an den Enden besser auszulasten.<sup>15</sup> Wir fordern deren Umsetzung, um die Versorgung des ganzen Landes mit einem attraktiven Bahnverkehr zu ermöglichen.



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

<sup>14</sup> Recherche von Felix Berschin für Report Mainz. Mainz: SWR, 27. März 2012.  
<http://www.swr.de/report/presse/-/id=1197424/nid=1197424/did=9497998/cuo7h7/>.

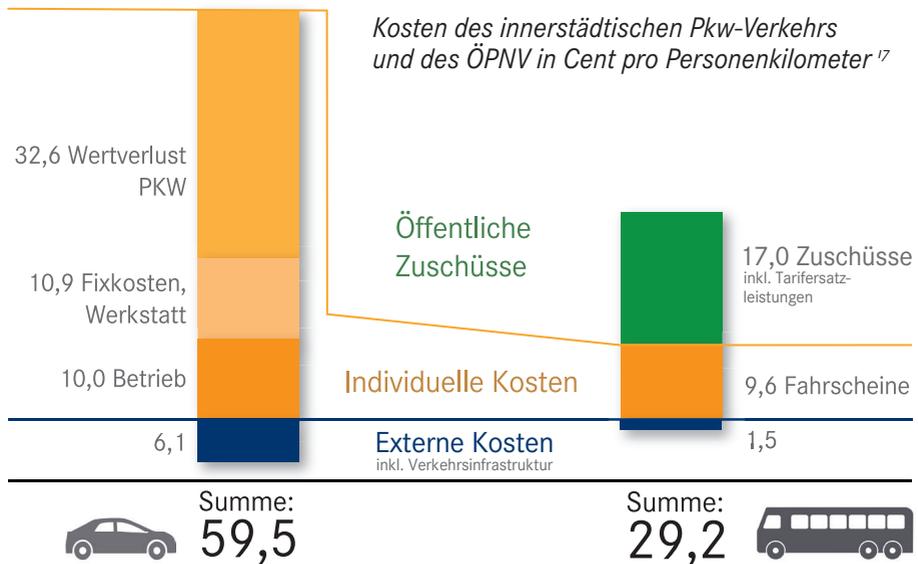
<sup>15</sup> Karl-Dieter Bodack: Für eine Angebotsoffensive im Schienenverkehr - Erwartungen und Erreichtes der Bahnreform. In: Bernhard Knierim und Winfried Wolf (Hrsg.). Alternativer Geschäftsbericht 2010 der Deutschen Bahn AG. Michendorf: Lunapark21 GmbH, 2011, Seite 57-64.

# 7. Finanzierung durch die öffentliche Hand

Die oben beschriebenen Maßnahmen haben ihren Preis. Es dürfen dabei jedoch die langfristig sehr viel höheren Kosten des motorisierten Individualverkehrs auch durch Umwelt- und Klimaschäden nicht vergessen werden. Im Vergleich dazu sind jegliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und ebenso des Fuß- und Fahrradverkehrs nicht nur deutlich billiger, sondern auch noch sehr viel besser angelegtes Geld als die vorherrschende Subventionierung des Straßen- und Flugverkehrs. Investitionen in den ÖV lohnen sich volkswirtschaftlich: Der gesamtwirtschaftliche Nutzen von ÖV-Investitionen ist mit dem 2,9 bis 4,4-fachen im Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln sehr hoch.<sup>16</sup>

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

Tatsächlich werden bei den Fahrtkosten mit Pkw auch meist der Wertverlust sowie Fixkosten wie Steuern, Versicherung, Werkstatt und TÜV vergessen (siehe Grafik). Wegen der sozialen und ökologischen Funktion des ÖV müssen neben der in



<sup>16</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Köln, 2009.

<sup>17</sup> Erläuterungen zur Datengrundlage unter <http://gleft.de/Qe>.

Kapitel 4 beschriebenen Finanzierung durch die Nutznießer auch Bund, Länder und Kommunen die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur des ÖV sicherstellen – insbesondere in Anbetracht der notwendigen Angebotsverbesserungen. Voraussetzung dafür sind entsprechende Einnahmen für die Kommunen, damit sie das auch finanzieren können. Diese ließen sich beispielsweise durch eine Weiterentwicklung der Gewerbesteuer hin zu einer Gemeindegewerbesteuer sowie eine generelle Erhöhung des kommunalen Anteils an den Gesamtsteuereinnahmen erreichen. An die Stelle des bisherigen unübersichtlichen Systems mit einer Vielzahl unterschiedlicher Instrumente<sup>18</sup> sollte dabei ein einfaches und transparentes Finanzierungssystem treten, das gleichzeitig viel Verwaltungsaufwand einsparen könnte. Das Ziel muss darin bestehen, dass Bund und Länder für eine finanzielle Ausstattung der kommunalen Aufgabenträger sorgen, die diese in die Lage versetzt, flächendeckend einen attraktiven ÖV zu organisieren und anzubieten.

Durch Einsparungen bei unsinnigen Großprojekten wie Stuttgart 21 und Fehmarnbelt-Tunnel, Autobahnaus- und -neubauten sowie anderen Straßenneubauten könnten im Verkehrsetat des Bundes Milliarden eingespart werden. Damit könnte ein Verkehrswendefond aufgelegt werden, um damit in den Kommunen und Regionen sinnvolle Alternativen zu finanzieren. Verkehrsberuhigungen, Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der ÖV würden dazu gehören.

Ein Element des Finanzierungssystems sollte darüber hinaus sein, dass Unternehmen ähnlich wie in Frankreich an der Finanzierung des ÖV mitbeteiligt werden (»versement transport«), da sie von einer entsprechenden ÖV-Infrastruktur profitieren.

---

<sup>18</sup> Unter anderem Regionalisierungsmittel, Entflechtungsmittel, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Eisenbahnkreuzungsgesetz.

## **8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung**

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

# Publikationen der Fraktion DIE LINKE zu Mobilität

Vollständige Liste und Download unter <http://gleft.de/QL>.



**Bahn für alle**  
Die Bahn der Zukunft –  
Grundsatzpapier zur Bahnpolitik  
(Broschüre, *erscheint im Mai 2017*)



**Radfahren für alle**  
Vorschläge zur Förderung  
des Radverkehrs  
(Broschüre, *erscheint im Mai 2017*)



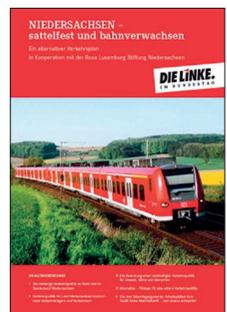
**Nulltarif im öffentlichen Verkehr**  
Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität  
(Broschüre, 56 Seiten)

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



Niedersachsen – sattelfest und bahnerwachsen  
Ein alternativer Verkehrsplan

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



# Verkehrspolitische Zirkulare

Seit Anfang 2010 veröffentlicht die Bundestagsfraktion DIE LINKE ein »Verkehrspolitisches Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen. Die letzten Ausgaben:



**Heft 10** erschien im Frühjahr 2017  
 Verkehrswende/Fahrradförderung auf Bundesebene/Bahnprivatisierung/Stuttgart 21/Nachtzüge/Preissystem/Bundesverkehrswegeplan 2030 – Straße – Schiene – Wasserwege/Reformkommission Großprojekte/Autobahn-Gesellschaft/Ortsumfahrungen/Pkw-Maut/Selbst fahrende Autos/Abgas-Skandal/Seeschifffahrt/Flugverkehr/Konferenz Genug für alle



**Heft 9** erschien im Frühjahr 2016  
 Dieselgate/Bundesfernstraßengesellschaft/Bundesverkehrswegeplan/Fehmarnbelt-Querung/Elektro-Mobilität/Schienen-Fernverkehr/Güterverkehr/Preissystem/Stuttgart 21/Schwarzfahren entkriminalisieren/Rotterdam-Hafen/Reeder/Luftverkehrsgesetz/Kabinenluft/Privatisierungen in Griechenland



**Heft 8** Themen u.a.: 20 Jahre Bahnreform, Nacht-/Autozüge, Stuttgart 21, neue Bahnstrecken, Bahnlärm, fahrscheinloser ÖPNV, Infrastruktur-Finanzierung, BVWP, Maut, selbst-fahrende Autos, Uber, Autolobby, WSV, Flugverkehr, Degrowth-Konferenz

## Heft 7 Schwerpunkt Flugverkehr



**Heft 6** Themen u.a.: Verkehrswachstum, EU-Verkehrspolitik, IRP, Fernbusliberalisierung, Bürgerbeteiligung, Fußverkehr, Fluglärm, Luftverkehrssteuer, Stuttgart 21, Inselbahnhof Lindau, Ortsumfahrungen, Straßenbaulobby, Elektroautos, WSV und Sportboote

**Heft 5** Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn. Sonderheft mit Texten und Debattenbeiträgen von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn



# Unsere wichtigsten Anträge zum Verkehr

Vollständige und aktuelle Übersicht mit Downloads und weiterführenden Informationen unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/parlamentarisches](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/parlamentarisches)

## **Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen**

*(Drs. 18/11165 vom 15.02.2017)*, dazu auch **Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen**

*(Drs. 18/6547 vom 04.11.2015)*

## **Gesetzentwurf für ein Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz**

*(Drs. 18/11012 vom 25.01.2017)*, dazu auch schon

### **Keine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland**

*(Drs. 18/806 vom 02.04.2014)*

## **Offenlegung von Gutachten zur Deutschen Bahn AG**

*(Drs. 18/11011 vom 26.01.2017)*

## **Änderungsanträge zum Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

*(Drs. 18/10536)* bzw. zum **Fernstraßenausbaugesetzes**

*(Drs. 18/10534, beide vom 30.11.2016)*

## **Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21**

*(Drs. 18/10060 vom 20.10.2016)*,

dazu auch schon **Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären**

*(Drs. 18/3647 vom 05.01.2015)*

## **Drohende Streckenstilllegungen verhindern –**

**Keine Kürzungen bei Regionalisierungsmitteln in Ostdeutschland**

*(Drs. 18/8392 vom 11.05.2016; dazu auch Drs. 18/8074 vom 13.4.2016)*

## **Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses (Abgasskandal)**

*(Drs. 18/8273 vom 28.04.2016)* dazu auch schon:

**Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen**

*(Drs. 18/6325 vom 14.10.2015)*

**Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen –  
Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen**  
*(Drs. 18/8075 vom 13.04.2016)*

**Die Nachtzüge retten – klimaverträglichen Fernreiseverkehr  
auch in Zukunft ermöglichen**  
*(Drs. 18/7904 vom 17.03.2016)*

**Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein –  
Polizei und Justiz entlasten**  
*(Drs. 18/7374 vom 27.01.2016)*

**Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs**  
*(Drs. 18/4186 vom 04.03.2015)*

**Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr**  
*(Drs. 18/3746 vom 15.01.2015)*

**Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG neu und verantwortungsvoll  
besetzen**  
*(Drs.18/592 vom 19.02.2014)*

# ◀ [www.nachhaltig-links.de](http://www.nachhaltig-links.de)

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

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

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



[www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)