

Kostenlose Nutzung des ÖPNV? Zum Vorstoß der Bundesregierung

Eine kostenlose Nutzung des ÖPNV ist nicht sinnvoll. Dagegen sprechen folgende Gründe:

1. konzeptionell

:: Die Nutzung eines Pkw kostet pro Kilometer erheblich mehr als die Nutzung des ÖPNV. Somit ist die Zielgruppe, die den ÖPNV nicht nutzt, nicht so entscheidend preissensibel, dass sie ihn nutzen würde, wenn er kostenlos oder billiger wäre. Die klassische Zielgruppe, die den ÖPNV heute nicht nutzt, ist – von ihrem gesellschaftlichen Hintergrund her – auch mit einem kostenlos erscheinenden ÖPNV grundsätzlich eher nicht als Kundschaft zu gewinnen.

:: Der ÖPNV steht nicht vor der Aufgabenstellung, dass er zu wenig Fahrgäste hätte, sondern dass die Fahrgastzahlen seit Jahren beständig steigen – ohne dass dies in der Bundespolitik bisher nennenswerte Beachtung gefunden hätte. Die Grundaufgabe der Bundespolitik wäre es, für die Verkehrsunternehmen im ÖPNV verlässliche und langfristige finanzielle Rahmenbedingungen zu schaffen, um den **B e s t a n d** der Netze, Anlagen und Fahrzeugparke zu sichern und damit auch das **b e s t e h e n d e** Verkehrsangebot zu erhalten.

:: Ein Mehrverkehr – so wünschenswert er grundsätzlich wäre – bringt hohe Sprung- und Mehrkosten für die Betreiber des ÖPNV mit sich. Es fielen also zum bestehenden Aufwand weitere Kosten an. Wenn die Politik den Mehrverkehr wünscht, so nützte es wenig, wenn sie erklärte, wie sie den Entfall der bestehenden Einnahmen ausgleichen möchte. Sie muss vor allem darlegen, wo die **z u s ä t z l i c h e n** Mittel für die Erweiterung des Angebotes herkommen sollen, unabhängig von der Frage, ob die bestehenden Markteinnahmen der Betreiber durch staatliche Umverteilung ersetzt werden sollen.

:: Der Steuerzahler wünscht, dass die Verkehrsunternehmen sich möglichst wenig über Zuschüsse finanzieren und möglichst stark über Einnahmen, die sie am Markt erzielen. Dass die Verkehrsunternehmen dies seit Jahrzehnten sehr erfolgreich tun, zeigen die betriebswirtschaftlichen Zahlen, die Markt Elastizität im Verhältnis von neuen und verbesserten Ticketangeboten, Preisniveau und Nachfrage und die erfolgreichen Marketingaktivitäten. Diese sehr gut eingespielten Instrumente fielen durch einen Nulltarif völlig weg.

2. praktisch

:: Die Belastung des ÖPNV zu den Spitzenzeiten würde stark zunehmen. Die nachfrageregulierende Wirkung ausgewogener Ticketangebote würde wegfallen. Der ÖPNV müsste wesentlich mehr teure Spitzenkapazität bereitstellen, ohne dass dies den Betreibern preislich angemessen ausgeglichen wird. Die Beförderungs- und Betriebsqualität würde durch die Überbelastung sinken. Der ÖPNV würde insgesamt weniger kalkulierbar und weniger attraktiv. Für etliche Zielgruppen würde der Anreiz zunehmen, nicht mehr den ÖPNV zu nutzen.

:: Der Bedarf an Kapazität im ÖPNV würde nicht nur an den Verästelungen der Netze wachsen, sondern vor allem dort, wo die Grenzen heute schon oft erreicht sind: an den Verdichtungsabschnitten der zentralen Bestandteile der Netze. Dort wäre die Verstärkung zwar besonders nötig, aber dort ist sie auch besonders aufwändig, weil die bestehende Infrastruktur nicht mehr ausreicht, sondern neue zusätzliche parallele Entlastungsstrecken geschaffen werden müssen. Dies kann zwangsläufig nur erfolgen, indem der Autoverkehr bisher von ihm genutzte Flächen abgeben muss und der ÖPNV klaren Vorrang erhält. Denn unterirdische Verkehrsbauten sind für die Nutzer wenig attraktiv, sie sind nicht mehr bezahlbar, ihr langfristiger Unterhalt oder auch bereits aktueller Unterhalt ist für viele Verkehrsunternehmen nicht mehr tragbar.

In den letzten Jahren ist die Entwicklung jedoch – besonders beim Busverkehr – rückläufig, was Vorrang vor dem Autoverkehr und eigene Infrastruktur angeht. Die Politik müsste demnach an zahllosen konkreten Entscheidungen im Stadtverkehr zeigen, dass sie die Förderung des ÖPNV wirklich vornehmen möchte.

:: Busverkehre sind im Massenverkehr der Verdichtungsräume weitaus weniger leistungsfähig und flexibel als die Schiene. Sie erfordern pro Fahrgast wesentlich mehr Betriebskosten, sind also teurer als der Bahnverkehr. Mit Busverkehren können Schienenstrecken nicht entlastet werden. Umgekehrt ist dies hingegen möglich. Wenn die nötigen Kapazitäten für einen kostenlos erscheinenden ÖPNV bereitgestellt werden sollten, ginge dies also nur über einen wesentlich stärkeren Ausbau der Schiene, sei es in den Städten, aber auch entlang der Verkehrsachsen weit hinaus ins flache Land. Die Entwicklung dazu ist zwar im Gange, aber durch das Engagement einzelner Kommunen und Länder – nicht aufgrund einer Haltung der Bundespolitik.

3. finanziell

:: Der Erfolg der Verkehrsunternehmen beruht heute im Wesentlichen darauf, dass sie sich zum wesentlichen oder überwiegenden Teil über Markteinnahmen finanzieren, also über relativ verlässlich und langfristig kalkulierbare Einnahmen. Dies spielt auch für die mittelfristige Planung der Investitionen und für die Kreditwürdigkeit eine maßgebliche Rolle. Wer die Markteinnahmen durch Zuweisungen und Umlagen aus staatlichen Finanzmitteln ersetzen wollte, nimmt den Verkehrsunternehmen die Verlässlichkeit.

:: Eine pauschale, am zurückliegende Status quo orientierte staatliche Finanzzuweisung für das operative Geschäft eines Unternehmens bedeutet, dass das Unternehmen für das Engagement und den Markterfolg seiner Mitarbeiter keine entsprechende finanzielle Rückkopplung mehr erhält und der erzielte Mehrwert nicht mehr dem Unternehmen zugutekommt. Die mittelfristige rückwirkend erfolgende Teilanpassung kleiner Bestandteile staatlicher Umlagen ist dafür kein Ersatz und wirkt nicht mehr stimulierend, weil der zeitliche Versatz zu groß und zur falschen Zeit Wirkung zeigt.

:: Alle Erfahrung mit staatlichen Zuweisungen zeigt, dass diese pauschaliert, verrechnet, gekappt, in zu geringem Gegenwert und mit zu großer zeitlicher Verzögerung die Nutzer erreichen. Dies beeinflusst nicht zuletzt die Solvenz der Verkehrsbetriebe, die jeden Monat Gehälter zahlen und mit den vom Markt zu erwartenden Einnahmen bereits heute kassenmäßig sehr genau rechnen müssen. Die eingetretene Insolvenz einzelner öffentlicher Verkehrsbetriebe gibt insofern zu bedenken.

:: Die Verkehrsbetriebe unternehmen große Anstrengungen, um Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Dies ist bei der guten Allgemeinkonjunktur nicht nur im Ballungsraum bereits recht schwierig. Welche Ausstrahlung soll von einem Unternehmen ausgehen, das am Markt operieren muss, aber vollständig auf staatliche Finanzierung angewiesen ist? Es stellt sich die relativ einfache Frage, ob jene, die einen ÖPNV zum Nulltarif anstreben, auch dort Mitarbeiter sein wollten.

:: Die pauschalierende Wirkung staatlicher Abgeltungen erschwert gezielte Zukunftsinvestitionen, also Mehrausgaben an einzelnen Stellen des Haushaltes, sehr. Die Problematik, die sich daraus ergibt, ist hinreichend bekannt: Es entstehen Unterhaltsrückstände. Notwendige Ausgaben werden zunächst durch Einsparungen bei Sauberkeit und Service ausgeglichen. Die nächste Kompensation findet bei den Sozialleistungen der Mitarbeiter statt, die übernächste an deren Gehalt. Man muss die Folgen dieses Einstiegs in den Abstieg nicht weiter ausführen.

:: Ein möglicher Nulltarif führt zur Diskussion um die Gesamtkosten des ÖPNV. Die Politik müsste dabei ab jetzt in den Vordergrund stellen, dass die Betriebe im ÖPNV – als einzige Verkehrsträger - einer Gesamtkostenrechnung unterliegen, bis hin zur Straßenbenutzungsgebühr, die viele Straßenbahnbetriebe zahlen müssen, Omnibusbetriebe übrigens nicht. Die Diskussion kann somit nicht geführt werden, ohne dass die Subventionen und Defizite des allgemeinen Straßenverkehrs, der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt in gleichem Maße dargelegt und gewürdigt werden.

Somit ist die Gelegenheit eröffnet, grundsätzliche Benachteiligungen des ÖPNV – insbesondere der Schiene -, die durch die politischen Rahmenbedingungen seitens des Bundes stattfinden, offensiv zu diskutieren und auf ihre Änderung zu drängen. Bei einer gleichrangigen finanziellen Behandlung aller Verkehrsträger würden die Kostenrechnungen für den ÖPNV im Vergleich weitaus weniger Defizit aufweisen, andere Verkehrsträger hingegen mehr.

4. gesellschaftlich

:: Es muss klar werden, dass Mobilität, sobald sie mit Fahrzeugen stattfindet, eine wertvolle und kostbare Leistung bildet, die nicht selbstverständlich ist und die die Allgemeinheit viel Geld kostet – angefangen beim Autoverkehr -, für das jemand aufkommen muss. Ein Nulltarif im ÖPNV würde dieser wichtigen Zielsetzung völlig zuwider laufen: Was kostenlos ist, wird nicht wertgeschätzt.

:: Eine kostenlose Nutzung des ÖPNV würde dazu führen, dass bestimmte Zielgruppen gerade deshalb dann weiterhin nicht den ÖPNV nutzen, weil er für jedermann kostenlos ist.

:: Ein kostenloser ÖPNV bedeutet die Sozialisierung der Mobilität. Dies wirft die Frage auf, weshalb grundlegendere parallele Bedürfnisse wie die Gewährung von Nahrung, Kleidung, Versorgung mit Strom und Wasser oder Wohnraum nicht ebenfalls zum Nulltarif erfolgen. Alle diese Grundbedürfnisse sind nicht anderweitig ersetzbar – Mobilität in gewissem geringem Umfang (Fuß- und Fahrradverkehr) schon.

Fazit

Die Anregung von Mitgliedern der Bundesregierung nach kostenlosem ÖPNV geht an den aktuellen Aufgabenstellungen der Betriebe im ÖPNV vorbei. Die Anregenden müssten mit Wesen und Belangen des ÖPNV zunächst einmal vertraut sein, bevor ein Vorschlag angeregt wird, der weder inhaltlich noch konzeptionell zielführend ist.

Die Anregung nach dem Nulltarif mag gut gemeint sein, aber sie ist das Gegenteil von gut. Sie erscheint eher als eine Art Verzweiflungstat – die Kehrseite der Tatsache, dass der ÖPNV und insbesondere der leistungsfähige und attraktive Schienenverkehr bei der Bundespolitik seit Jahrzehnten überwiegend nur eine Nebenrolle spielt und die Bundesregierung kein verkehrspolitisches Konzept hat.

Weitere Neubaustrecken – etwa wie das Netz der Bottwartalbahn – sind nur erreichbar, wenn der Bund die Bestandsfinanzierung des ÖPNV kalkulierbar und dynamisch sicherstellt und zusätzlich für die Finanzierung von Neubauten eine bessere Ausgangslage schafft.

c/o Hans-Joachim Knupfer
Annette-Kolb-Straße 4 | 71229 Leonberg
Tel. Büro 07 11 / 78 85-23 91 | Tel. privat 0 71 52 / 35 15 30
www.bottwartalbahn.de

bottwartal
 **bahn**