

Kostenloser ÖPNV - Vision oder Utopie?

Protokoll der LAG-Sitzung vom 14.2.2014

Ort: Abgeordnetenhaus von Berlin

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Moderation: Martin Kasztantowicz

Protokoll: Theresa Theune, Martin Kasztantowicz

Referenten:

Dr. Matthias Stoffregen (Bereichsleiter Tarif und Marketing beim VBB)

Matthias Oomen (Journalist, ehem. Pressesprecher ProBahn e.V.)

Stefan Kohte (VCD Berlin).

Agenda:

19:00 bis 20:00 Uhr Begrüßung, Vorstellung, Impulsreferate, Nachfragen

20:00 bis 21:00 Uhr Diskussion

Impulsreferate – ausgewählte Stichpunkte:

Kai Gondlach

- 1,1 Mrd € Schaden jährlich durch Unfälle alleine in Berlin
- Erfahrungen in Lübben (98 bis 2002): ÖPNV + 400% nach Einführung des kostenlosen ÖPNVs, allserdings ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau, daher nicht vergleichbar mit Berlin
- in Tallinn reduzierte der kostenlose ÖPNV die CO2 Emissionen um 48 Tonnen/Jahr
- Hasselt ist reiche Kommune, trotzdem war Finanzierung unmöglich, daher wieder aufgegeben
- Templin: seit 3-4 Jahren kostenlos, über Kurtaxe finanziert, jetzt nur noch eine Bus-Linie, anfangs drei
- Beitragsfinanzierung z.B. über Nahverkehrsabgabe scheint vielversprechender als „Kurtaxe“
- Bis zu 10 % der Kosten sind Vertriebsausgaben, die evtl. wegfallen könnten?
- Viele Städte debattieren zur Zeit über dieses Thema aber es gibt noch keine positive Entscheidung

Stefan Kohte

- Steuer- oder beitragsfinanziert – das ist bei ticketfreiem ÖV die zentrale Frage
- Templin: 300 % Fahrgast-Zunahme, allerdings fahren nun frühere Radler und Fußgänger öfter mit dem Bus. Die Verlagerung vom Fahrrad- und Fußverkehr zum Bus stellt eine unerwünschte Fehlsteuerung dar.
- Die Fahrscheineinnahmen hatten zuvor nur 11 % der Betriebskosten gedeckt, daher war der Wegfall der Fahrscheineinnahmen für die Kommune zu verkraften
- Erfahrung: Autofahrer steigen nicht spürbar um - Angebote in Häufigkeit und Randzeiten etc. bleiben ein Problem.

- Hasselt: 33% induzierter Neuverkehr, auch hier trotz starker Push & Pull Bemühungen vor allem Umstieg der Fußgänger + Radler, weniger MIVler.
- Tallinn verbuchte 3 % Fahrgastzuwachs, davon 1,2 % aufgrund des ticketlosen Angebots, der Rest aufgrund anderer Impulse.
- Kostendeckungsgrad in Tallinn zuvor 30 %, etwa 40,- € Fahrgeldeinnahme pro Kopf und Jahr
- In Berlin beträgt die Fahrgeldeinnahme etwa 250 – 280 € pro Kopf und pro Jahr. Damit liegt der Kostendeckungsgrad bei 70 bis 80%. Bei kleineren Städten ist er in der Regel niedriger.
- Ein beitragsfinanziertes Modelle probiert Aubagne in Frankreich: eine städtische Abgabe auf die Bruttolohnmasse erzielte 2,2, Mio € und erreicht damit fast eine Kostendeckung des ÖPNVs
- Bei der französischen „versement transport“-Steuer geht es darum, dass Unternehmen für die Kosten der Infrastruktur und des Betriebs des ÖPNV in ihrer Region mit aufkommen. Gibt es auch in Paris. Bislang fehlen funktionierende Modelle. Der Weg Richtung Beitragsfinanzierung ist wünschenswert, aber wir sind erst am Anfang.
- Tübingen denkt über 150,- € Nahverkehrsabgabe pro Jahr und Einwohner nach
- Frage: Wieso eigentlich sollte der ÖPNV dem Radler gegenüber bevorzugt werden? Bekommen Radler auch alle fünf Jahre ein neues Rad?
- Soziale Fragen: wäre eine soziale Staffelung zugunsten Armer, Kinderreicher ? sinnvoll?

Dr. Stoffregen

- Der VBB ist der größte Verkehrsbetrieb Deutschlands, gemessen an Fläche und Fahrgastzahlen
- in Berlin & Brandenburg sind insgesamt 2,3, Mrd € im System ÖV, dabei Infrastrukturinvestitionen unberücksichtigt
- Mittelherkunft: 46% aus Ticketverkauf, der Rest ist in irgendeiner Form bereits steuerfinanziert: Erfahrungen in Lübben (98 bis 2002): ÖPNV + 400% nach Einführung des kostenlosen ÖPNVs
- Hasselt ist reiche Kommune, trotzdem war Finanzierung auf Dauer unmöglich, daher wieder aufgegeben
- Stadtverkehr Templin: ab 1997, später über Kurtaxe bzw. Kurkarte finanziert, heute nur noch eine Bus-Linie, zu Beginn drei
- Teilweise Beitragsfinanzierung z.B. über Nahverkehrsabgabe oder andere Finanzmittel kann sinnvoll sein
- Spanne der Vertriebskosten liegt ca. zwischen 1,5% und bis zu 20%, je nach Tarifprodukt.
- Sehr viele Städte debattieren zur Zeit, aber es gibt bislang nirgendwo positive Entscheidung
- Tallinn: ÖPNV-Angebot wurde um 9,6 % erhöht, die durchschnittliche Wegelänge ist gesunken (Fußgänger sind eingestiegen) Reduktion des MIV kann nicht festgestellt werden. Größter Effekt durch Einführung von Busspuren, dadurch ist ÖPNV attraktiver.
- In Tallinn wendet sich das Angebot an Tallinner Bürger. Zweck: Werbung um Menschen aus dem Umland, damit sie in die Stadt umziehen. Durch den Finanzausgleich innerhalb Estlands hat Tallin ein dickes Plus gemacht.
- Gleichzeitig bedeutet das aber, man muss sich auch weiterhin in Tallinn einchecken, die Vertriebsinfrastruktur kostet also weiterhin.
- In Berlin liegen die Vertriebskosten bei Abos bei 2 %.

- In Templin enthält die Jahreskurkarte für 50,- € mittlerweile nur noch eine letzte Buslinie (früher wenigstens drei)
- Hasselt war vor zwei Jahren ein Erfolgsmodell, es ist die zweit-wohlhabendste Gemeinde Belgiens. Es gab viele flankierende Maßnahmen wie z.B. Busspuren. Die Busgesellschaft gehört der Region Flandern. Der Kostenausgleich über die Stadt zusätzlich zur der alleinigen Bezuschussung durch die Region war günstig für das Verkehrsunternehmen.
- Spannendere Frage: welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gibt es überhaupt?
- Tübingen: diskutiert zur Zeit, hat bereits guten Modal Split und die Stadtratsmehrheit ist aufgeschlossen. Vor einem Jahr wurden dort noch fünf Modelle diskutiert; ursprüngliche. Idee: City-Maut; ist aber rechtl. schwierig und nicht auf Landesebene zu realisieren.
- Ginge ÖPNV auch billiger? Um welchen Preis? Muß ein gutes Produkt nicht auch was kosten? Sind sonst Fehlallokationen zu befürchten?
- Ein Nachteil der Beitragsfinanzierung: man ist öffentlichen (schwankenden) Haushalts-Knappheiten ausgeliefert. Busse fallen schnell dann auch mal schnell weg.

Matthias Oomen:

- Präenstiert einige Zahlen und Anmerkungen....
- Im Jahr 2000 kostete ein 7-Tage Ticket der BVG 40 DM (heute 28,80 €, + 2,9 % pro Jahr)
- Tallinn: das System ist unbefriedigend, Unpünktlichkeit ist morgens nicht tolerabel, d.h. andere Maßnahmen (Infrastruktur-Ausbau?) müssten nun folgen.
- These: Kostenlose Fahrten, aber nur drei mal pro Tag in dreckigen Bussen etc., nutzen wenig.
- Wie läßt sich die Auslastung steuern? Und Übernutzung vermeiden?
- In Berlin gibt es heute in der U-Bahn in Spitzenzeiten schon keinen Sitzplatz, d.h. Investitionen müssten auf jeden Fall folgen - und finanziert werden!
- Die Vertriebskosten bei einem kostenlosen ÖPNV sinken nicht auf Null.

Diskussion – ausgewählte Stichpunkte:

- Eigentlich müssten nur 270 € über zusätzliche Einnahmen finanziert werden, der Rest wird ja heute schon öffentlich bezahlt. (Vito)
- Berlin ist ein prima Experimentierfeld. Im Blick behalten: Ziel muss Multimodalität sein.
- Mobilitätskarte sollte von der BVG endlich mal angesprochen werden. (Kommentar von Dr. Stoffregen: ist schon in Arbeit s.u.)
- Steigende Mieten vertreiben die Leute nach außen, bei ebenfalls steigenden Mobilitätskosten wird gesellschaftliche Teilhabe schwierig bis unmöglich sein;
- Könnten die Werbeeinnahmen durch mehr Publikum auch steigen?
- Es gibt einen LDK-Beschluß nach dem der Radtransport kostenlos sein sollte
- In einem ersten Schritt müsste das Tarifsysteem übersichtlicher werden.
- Ist Mobilität Bestandteil öffentlicher Daseinsfürsorge?
- Heute fahren bereits 150.000 Studierende alleine in Berlin beitragsfinanziert über Semestertickets.
- Statt: „Wie können wir einen kostenlosen ÖPNV rechtfertigen?“ muß die Frage lauten: „Wie erreichen wir eine Reduktion des MIV?“ Dann ist kostenloser ÖPNV EIN mögliches Instrument. Wichtigerer Umstiegsimpuls sind aber Qualität und Attraktivität des ÖPNV-Angebots - und natürlich auch der Radwege.
- Vor allem: Umsteigen vom MIV dauert und erfordert Geduld!

Stefan Gelbhaar:

- Fahrpreis ist zu hoch. Da sind wir uns einig.
- Debatte hätte vor der LDK geführt werden müssen, nicht hinterher.
- Wie schaffen wir es, mehr Stadtraum zu räumen?
- Tallin, Hasselt ist weder als Pro noch als Kontra zu werten, Sie sind schlicht zu klein.
- Mögl. Einsparungen müssen analysiert werden (zum Beispiel auch weniger Strafvollzug wegen Schwarzfahren, sicher 2-stelliger Mio-Betrag
- Die genannten 270 Mio € sind eine spannende Zahl. Das sollte analysiert werden.
- Wie kommt man zu mehr Multimodalität? Wie sind die Übergänge zu gestalten?
- Was macht man mit Touristen, PendlerInnen?

Matthias Oomen:

- Vertriebskosten fallen nur dann weg, wenn auch Auswärtige nichts bezahlen müssen.
- Wenn man aus ökologischen Gründen Fahrgaststeigerungen will, muss man auch Bequemlichkeit analog zum Auto bieten.
- Fahrgaststeigerungen können nur zu Lasten der Pünktlichkeit und / oder der Bequemlichkeit abgewickelt werden; irgendwann braucht man aber einfach mehr Infrastruktur.
- „Kostenloser“ ÖV, kann auch zur Zersiedlung führen, Leute nehmen dann längere Wege in Kauf.

Dr. Stoffregen:

- Schätzungen der Veränderung / Zunahme der Transportleistungen sind unmöglich, vermutlich sind es am ehesten Radler und Fußler, die umsteigen. „Echte“ Autofahrer („heavy user“) bekommt man auch mit ticketfreien ÖPNV nicht in den Bus.
- Gehen Fahrgäste mit der Infrastruktur schlechter um, wenn es umsonst ist?
- Werbeeinnahmen sind nur wenig steigerbar, es sind kaum Gewinne zu erzielen.

Stefan Kohte:

- Wenn man Pendler und Touristen nicht „beschenken“ möchte, braucht man weiterhin „Kontrolle“, also weiterhin „Vertriebskosten“. BVG und S-Bahn bekommen z. Zt. 10 % aufwandsunabhängig für Vertrieb; Daher haben sie auch jetzt schon ein Interesse, die VK zu senken. Die realen Vertriebskosten dürften bei etwa 6 %, maximal bei 10% liegen, das sind bei 800 – 850 Mio € Umsatz in Berlin AB zwischen 50 und 80 Mio Euro jährlich
- Die oben genannten Städte sind mit Berlin nicht vergleichbar, aber die dort aufgetauchten Probleme müssten wir uns genau ansehen.
- Für den VCD ist eine Querfinanzierung des ÖPNVs das politische Ziel. Das ist aber zur Zeit kaum durchsetzbar.
- Bekommen wir politische Mehrheiten, wenn jeder 300,- €? im Jahr zahlen muß. Wohl kaum.
- Könnten die in Berlin zugelassenen Fahrzeughalter beispielsweise 600,- € pro Auto und Jahr aufbringen? Dann werden die Leute sich in Potsdam anmelden um 600,- € zu sparen. Wie kann es gehen? Wo ist der Ansatzpunkt?
- Unerwartete Probleme: in Templin haben die Jugendlichen im Bus gefeiert. Wäre das auch hier mit Obdachlosen zu befürchten? Das löst weder das Obdachlosenproblem noch sind die Fahrgäste begeistert.
- Heute gibt es nur 600.000 – 700.000 Zeitkartenbesitzer in Berlin bei 3.4 Mio Einwohnern. Diese Zahl müßte gesteigert werden, wenn man politische Mehrheiten für beitragsfinanzierten ÖPNV gewinnen will.
- Könnte ein umlagenfinanziertes Schülerticket / Oberstufenticket helfen, politische Mehrheiten vorzubereiten?

Kai Gondlach:

- Eine Studie wäre nötig!. Was hält das Netz aus? Könnten die Gefäße vergrößert werden? Um die Diskussion auf die nächste Ebene zu ziehen, sind konkrete Zahlen absolut notwendig.
- Kann man Lohnsummen der Betriebe „besteuern“ im Sinne einer Nahverkehrsabgabe?
- Auseinandersetzung/Diskussion mit Brandenburg ist zentral. Inzellösung Berlin scheint schwierig.
- Umweltschutz verlangt mehr Leute in Bussen und Bahnen. Mehr Busse bringen auch wesentlich mehr Abgase. (Strom-Busse? T.) Fördert kostenloser ÖPNV die Zersiedlung?
- !! Kostenloser ÖPNV ist nicht für jedes Problem die Lösung. (Verkehrspolitik, Klimawandel, Sozialpolitik) (Wenn man nur einen Hammer hat, sieht man überall nur Nägel.)
- Verfassungsrechtliche Bedenken gegenüber ticketfreiem ÖPNV klären.

Theresa Theune:

- Als vorsichtiger Übergang in ticketfreien ÖV könnte man z.B mit der U25 beginnen?
- Denkbar wäre auch die Aussparung des morgendlichen Verkehrs-Peaks? Wer morgens zwischen halb sieben und neun fährt, muss zahlen? (Vertriebskosten steigen)

Harald Moritz:

- Zur Zeit müssten Strecken erst mal instand gesetzt werden, von Zuwachs der Infrastruktur kann keine Rede sein. Die Idee ist zwar sympathisch, aber sehr unrealistisch. Zur Zeit geht es darum, wenigstens moderate Zuwächse zu ermöglichen.

Kai Gondlach:

- Geht es um Ökologie? Ist es denn wirklich ökologisch, alle umsonst fahren zu lassen Oder anders gefragt: Wie schafft man es, dass durch eine Stärkung des ÖPNV trotzdem Radfahrer und Fußgänger nicht komplett in den ÖPNV wechseln?

Martin Kasztantowicz:

- Free Public Transit, Portland, Oregon: 1975-2012: Wurde nach 37 Jahren aus Kostengründen eingestellt. Busse kamen wegen vieler Kurzstreckenfahrergäste langsamer voran, Passagiere fuhren ohne Ticket in die Außenbezirke weiter, unerwünschte Mitfahrer und Drogendealer wurden angelockt und die Servicequalität sank erheblich
- Free Ride Area, Seattle, WA 1973-2012: Wurde nach 39 Jahren aus Kostengründen eingestellt, zu viele Betrunkene im Bus, das Angebot wurde nicht mehr angenommen
- Free Fare Zone, Salt Lake City, Utah: Nur 8 Haltestellen in Downtown, noch in Betrieb. Kostenlos nur für Einsteigen und Verlassen innerhalb der Zone
- Free Fare Zone, Pittsburgh, Ohio: Gilt in einem Teil des U-Nah und Busnetzes, wurde kürzlich noch ausgeweitet. Finanziert durch Spenden des Football-Klubs, einem Parkhausbetreiber und anderer ansässiger Firmen
- Das Ziel des Berliner Senats, den Nutzer-Finanzierungsanteil des ÖPNV immer mehr zu steigern, ist falsch. Besser wäre eine verbindliche Zielvorgabe für die prozentuale Aufteilung der Kosten auf die Nutzer, öffentliche Hand und indirekte Nutznießer (Gewerbetreibende, Lieferverkehr, Institutionen, MIV etc.)

Dr. Stoffregen:

- Eine Mobilitätskarte ist in Arbeit;
- Fahrinfo Apps integrieren bereits andere Angebote
- Ticketpreise sind in Berlin sehr übersichtlich, Waben in Brandenburg eher nicht
- Ticketpreise sind seit der Einführung des VBB-Tarifs 1999 praktisch auf demselben Niveau wie die Inflation gestiegen.
- VBB ist günstiger als die meisten anderen Verbände in Deutschland.
- Anliegerfinanzierung muss betrachtet werden, ebenfalls Parkraumbewirtschaftung und Citymaut.

Enrico Possin:

- Paradigmenwechsel: Wer ist eigentlich „NUTZER/IN“ des Övs? Sind das nicht z.B. auch die Grundstückseigentümer? Wieso sind die Gewinne der Grundstückseigentümer aufgrund guten ÖV-Anschlusses privat, die Kosten der Infrastruktur aber nicht? Sind nicht alle, die von weniger Lärm und weniger Abgasen/CO2 profitieren, auch „NutzerInnen“?? Und die Autofahrer, die freiere Straßen haben?
- Die Finanzierung von Bibliotheken oder der Straßenbeleuchtung funktioniert auch über öffentliche Mittel, warum nicht auf der ÖPNV?
- Zur Vereinfachung wäre z.B. auch eine Wunschfahrkarte denkbar: zwischen 24 Stunden und x Tagen kann ich es mir zuhause ausdrucken.
- Nachdenken über ein KM-Budget pro Bürger?

Anlage

Weiterführende Links, auf die in der Veranstaltung Bezug genommen wurde:

[Erfahrungen mit dem Nulltarif in Tallin](#) (Martin Randelhoff, Zukunft Mobilität, 2014)

[Is free Public Transport possible?](#) (PP-Präsentation Dr. Matthias Stoffregen in Tallinn, 2012)

[ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen](#) (VCD, 2012)

[Nahverkehrsfinanzierung](#) (VCD)

[Homepage der LAG Mobilität von Bündnis 90/Die Grünen Berlin](#)

(mit der Möglichkeit zum Ein- und Austragen in unsere Emailverteiler)

Unsere Sitzungen sind öffentlich und ausdrücklich nicht nur für Parteimitglieder oder ausgewiesene Fachleute gedacht, eine Anmeldung ist nicht erforderlich