



Alte und neue Fahrzeuge des ÖPNV nebeneinander in Görlitz. Foto: Philip Klug, Treffen der Generationen | Görlitz, CC-BY-NC-ND 2.0

Die Verkehrswende umsetzen und finanzieren

Nulltarif im ÖPNV berührt Grundsatzfragen

Von Jakob Schäfer und Michael Weis | 22. Februar 2020

Nicht nur Initiativen für eine Verkehrswende fordern heute einen Nulltarif im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zu oft allerdings wird zur Finanzierung des Nulltarifs nur an kleine Stellschrauben gedacht. In aller Regel gerät dabei das Grundsätzliche aus dem Blick.

Die Struktur des Verkehrssektors ist völlig umzudrehen. Der ÖPNV muss massiv ausgebaut werden und zwar im Wesentlichen mit der Wiedereinführung und dem Ausbau der Straßenbahnen und der Oberleitungsbusse (Trolley-Busse, Obusse)...

Eine umfassende Verkehrswende ist aus drei grundsätzlichen Erwägungen dringend geboten:

Erstens gebieten es ökologische Gründe: Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem die CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 weiter steigen ? und dies trotz erheblicher technologischer Fortschritte

(etwa in der Motortechnik). Sie machen heute ein gutes Fünftel der Gesamtemissionen klimaschädlicher Gase aus. Wenn der gesamte Lastverkehr und der Luftverkehr mitgerechnet werden, sind es fast ein Viertel der Gesamtemissionen. Der Grund für diese verheerende Entwicklung ist die Beibehaltung (zum Teil sogar die Ausdehnung) des motorisierten Individualverkehrs, selbst ohne die Folgen des SUV-Wahns.

Zweitens ist ein massiver Umstieg auf die Nutzung des ÖPNV auch eine soziale Herausforderung, denn der Autoverkehr ist teuer, sowohl für die privaten Nutzer*innen als auch für die Gemeinschaft.^[1] Ohne ausreichenden ÖPNV (oft in Verbindung mit langen Wegen zur Arbeit oder zu wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge) sind vor allem einkommensschwache Schichten stark eingeschränkt oder gar ausgegrenzt.

Drittens ist eine durchgreifende Verkehrswende unerlässlich, wenn wir ein Recht auf Stadt durchsetzen wollen. Hier geht es nicht nur um die Umgestaltung der Städte in lebenswerte Räume (was bei Fortführung der Autogesellschaft unmöglich zu realisieren ist), sondern letztlich auch darum, der weiteren Zersiedlung der Landschaft Einhalt zu gebieten.^[2]

Vier Bedingungen einer effektiven Verkehrswende

Bei allen etablierten Parteien, einschließlich der Grünen, werden völlig unzureichende ? bis gar keine ? Maßnahmen für eine Verkehrswende diskutiert. Und real umgesetzt wird noch weniger. Eine wirkliche Verkehrswende kann nur gelingen, wenn auf vier Ebenen radikal umgesteuert wird:

a.) Die Struktur des Verkehrssektors ist völlig umzudrehen. Der *ÖPNV muss massiv ausgebaut* werden und zwar im Wesentlichen mit der Wiedereinführung und dem Ausbau der Straßenbahnen und der Oberleitungsbusse (Trolley-Busse, Obusse). Mittelfristig müssen privat genutzte PKW aus den Städten verbannt werden und parallel muss der Fernlastverkehr weitgehend unterbunden und ein Maximum des Güterverkehrs auf die Schiene verlegt werden. Der Flugverkehr ist radikal einzuschränken, auch und gerade mit ordnungspolitischen Maßnahmen.

b.) Um den grundsätzlichen Vorteil des schienengebundenen Verkehrs (sechsmal geringerer Rollwiderstand) und der Trolley-Busse optimal zu nutzen muss parallel dazu der Ausbau der Stromgewinnung aus *erneuerbaren Energien* massiv vorangetrieben werden.

c.) Der zwischenstädtische Personenverkehr muss erheblich verbilligt und der ÖPNV muss für die Nutzer*innen grundsätzlich kostenfrei sein. „*ÖPNV für lau!*“ muss die Devise lauten.

d.) Mit durchgreifenden Maßnahmen für eine ökologische Infrastruktur muss ein Maximum an *Verkehrsvermeidung* durchgesetzt werden. Nur so kann den ständig längeren Wegen entgegengewirkt werden, also der „Entvölkerung“ der Innenstädte durch Wohnraumverknappung und Mietwucher mit der Folge wachsender Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen. Hinzu kommt der Abbau von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (wohnnaher Krankenhäuser, Kinderhorte, ambulanzärztliche Versorgung, Schwimmbäder etc.) in den Städten und deren Umland. Besonders außerhalb der Städte werden

dadurch die Wege immer länger und zwingen viele Menschen zur Nutzung des PKW und fördern die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs.

Eine Prinzipienfrage

Immer wieder wird die Frage nach der Finanzierbarkeit eines ÖPNV zum Nulltarif gestellt, wobei auch von den Befürwortern zuweilen nur an den kleinen Stellschrauben gedreht wird. Diese sind zumeist auch sehr sinnvoll, aber von vornherein sollte ein Punkt völlig klar sein: Eine Verkehrswende ist nur dann umsetzbar, wenn sie nicht auf Kosten der Masse der Bevölkerung angegangen wird. Zum einen, weil nur dann die Menschen mitziehen werden, vor allem aber, weil aus prinzipiellen Gründen das Geld dort geholt werden muss, wo es in Hülle und Fülle vorhanden ist, beim Kapital und bei den Reichen.

Wenn es um diese Grundsatzfrage geht, wird oft auf das Beispiel Frankreich verwiesen, wo der ÖPNV nach der Einführung der Verkehrsabgabe der Unternehmen (im ersten Ansatz schon in den 1990er Jahren, substantieller dann ab 2010) wenigstens zum Teil von den Unternehmen mitfinanziert wird. Diese Verkehrsabgabe („versement transport“) ist der Grundstock dafür, dass in einigen Städten (Aubagne, Dunkerque, Strasbourg) die Nutzung des innerstädtischen ÖPNV verbilligt oder auch teilweise kostenlos ist.

Die Unzulänglichkeiten dieses Systems sind allerdings erheblich.

Erstens richtet sich die Abgabe der Unternehmen (sie gilt für Unternehmen ab 9 Beschäftigten) nach der Lohnsumme (zwischen 0,55 und 2,6 %). Wenn also ein Unternehmen Beschäftigte entlässt (oder deren Löhne senkt), sinkt die Nahverkehrsabgabe, selbst dann, wenn im gleichen Zeitraum die Gewinne des Unternehmens steigen. Von vornherein wäre also der Umsatz die bessere Bemessungsgrundlage.

Zweitens sind die auf diese Weise erzielten Einnahmen (mit den heutigen Sätzen) bei weitem nicht ausreichend, um den ÖPNV massiv auszubauen. In vielen Städten Frankreichs wurde die Verkehrsabgabe nur genutzt, um das Defizit im Stadtsäckel zu reduzieren. Weiterhin gibt es in vielen Gemeinden (nicht nur auf dem Land) und auch bei der Bahn kundenfeindliche Kostensenkungsmaßnahmen: Abschaffung von Haltestellen, Stilllegung der „teuersten Linien“ (im Busbetrieb wie bei der Bahn!) und auf vielen Strecken sind auch die Fahrpreise gestiegen.

Kleinere Verbesserungen sollen nicht verschwiegen werden: So hat die Stadt Strasbourg die Park&Ride-Plätze ausgebaut. Wer sich dort eine Karte für den ÖPNV (4,10 €) kauft, kann den ganzen Tag damit fahren und bis zu 7 Personen mitnehmen. Die Stadt finanziert dies und den nicht unbeträchtlichen Ausbau des Tram-Systems (6 Straßenbahnlinien, nachdem sie 1960 abgeschafft worden waren) mit einer Verkehrsabgabe von 2 Prozent der Lohnsumme der Betriebe in der Stadt. Auch Wien ist weiter als fast alle Städte der BRD: Ein Tagesticket kostet dort 1 €.

Klar ist aber: Für eine wirkliche Verkehrswende reicht das vorne und hinten nicht. Es braucht deutlich höhere Abgaben als die bisherigen 2 % der Lohnsumme und es darf nicht nur von den in der Stadt und dem unmittelbaren Umland angesiedelten Betrieben erhoben werden, sondern von allen Betrieben, und zwar

gemessen am Umsatz, nicht an der Lohnsumme. Außerdem geht es nicht nur um eine andere Besteuerung des Kapitals, sondern auch um die der Reichen, also ab einem bestimmten Jahreseinkommen und ab einem bestimmten Vermögen. Warum etwa sollen Coupon-Schneider bei der Finanzierung der Verkehrswende nicht herangezogen werden?

Weitgehende Selbstfinanzierung

Unabhängig von diesen prinzipiellen Fragen wollen wir es aber nicht unterlassen, auf die weitgehende Selbstfinanzierung des Nulltarifs hinzuweisen. Sie reicht zwar nicht für den Ausbau des ÖPNV, leistet aber einen erheblichen Anteil dazu, den Nulltarif sofort umzusetzen.

Es lassen sich alleine durch ein Ende des bisherigen Modells der Förderung der fossilen Verkehrswirtschaft rund 30 Milliarden Euro pro Jahr in den Öffentlichen Verkehr verlagern.

Der ÖPNV kostet pro Jahr in Deutschland etwa 25 Milliarden Euro. Davon werden zurzeit etwa 50 Prozent über die Fahrgelderlöse getragen. Bleiben also noch 12,5 Milliarden Euro.[3]

Dieser Betrag lässt sich durch einfache Maßnahmen gegenfinanzieren, sofern eine ökologische Verkehrswende angestrebt wird. Hier einige Beispiele.

- Beendigung des Dieselsteuerprivilegs: zusätzliche Einnahmen von rund 7,35 Milliarden Euro pro Jahr;
- Beendigung der Steuerbegünstigung für Dienstwagen: zusätzliche Einnahmen von mindestens 3,1 Milliarden Euro pro Jahr;
- Beendigung der Kerosinsteuerbefreiung für den Luftverkehr: zusätzliche Einnahmen von rund 7,08 Milliarden Euro pro Jahr;
- Beendigung der Mehrwertsteuerbefreiung für den grenzüberschreitenden Luftverkehr: zusätzliche Einnahmen von 4,76 Milliarden Euro pro Jahr;
- Stopp des fortgesetzten Ausbaus des Autobahn- und Fernstraßennetzes und Beschränkung auf das Instandhalten: eingesparte Investitionsmittel von mindestens 7,2 Milliarden Euro pro Jahr;
- Stopp von Ausbau und Subventionierung der Flughäfen mit öffentlichen Mitteln: eingesparte Investitionsmittel in Milliardenhöhe.

Es lassen sich alleine durch ein Ende des bisherigen Modells der Förderung der fossilen Verkehrswirtschaft rund 30 Milliarden Euro pro Jahr in den Öffentlichen Verkehr verlagern. Wobei hier noch nicht einmal die externen Kosten des Autoverkehrs berücksichtigt sind wie etwa für Unfälle und die Auswirkungen auf den Klimawandel usw. (s. die genannte Studie der TU Dresden). Ebenso wenig berücksichtigt sind die Ersparnisse durch den Entfall des Fahrscheinverkaufs, der Fahrscheinkontrollen und der Strafverfolgung von „Schwarzfahrer*innen“.

Weitere Finanzierungswege (dies gilt für den gesamten Bahnverkehr) könnten durch eine zielgerichtete und sinnvollere Verwendung der Eigenmittel der Bahn eröffnet werden. Statt in den Ausbau des ÖP(N)V zu investieren, werden damit widersinnige Megaprojekte wie Stuttgart 21, die Verlegung des zentralen Bahnhofs HH-Altona und der Abriss des funktionstüchtigen HBF-Gebäudes in München und der (unterirdische) Bau

der zweiten Stammstrecke finanziert. Vor allem in Stuttgart werden damit Bahnhofskapazitäten reduziert und Eisenbahn abgebaut. Allein diese drei Projekte kosten 20-25 Mrd. Euro, also das Fünffache des jährlichen Investitionsvolumens der DB.

Hinzu kommen die verschleuderten Immobilienwerte in Milliardenhöhe und das Verramschen der Eisenbahnerwohnungen zum Wohle der Immobilienkonzerne. In diese Politik (des Ab- statt Aufbaus der Kapazitäten) passt der jüngste Vorschlag von Bahnvorstand Lutz, zur Schönung der Bilanzen Güterwaggons und Loks im Wert von einer Mrd. € zu verhökern, um sie anschließend „zurückzumieten“.

Gar nicht zu reden davon, dass sich die öffentliche Hand vorsätzlich und mutwillig alljährlich von ihr zu erhebender Einnahmen in Milliardenhöhe begibt, indem sie unter maßgeblicher Mitwirkung und Deckung durch sozialdemokratische Philister Steuerbetrug durch Cum-Ex-Geschäfte ermöglicht bzw. halbherzig oder nur unter Druck ahndet, wirksamere Maßnahmen gegen Geldwäsche und Steuerflucht auf europäischer Ebene verzögert oder per Veto gänzlich verhindert, Steueroasen begünstigt bzw. durch das Dumping von Gewerbesteuereinnahmen interne Steueroasen schafft etc. pp.[4]

All diese Berechnungen sind bekannt, aber die im Dienst des Kapitals agierenden Regierungen werden auch weiterhin alles tun, um die Autogesellschaft fortzuführen, die vor allem dem ganzen fossilen Sektor (vor allem der Autoindustrie) satte Gewinne sichert. Eine Wende kann nur mit breitester Mobilisierung von unten (und mit Unruhe in den Betrieben) durchgesetzt werden. Letztlich stellt sich im Zusammenhang mit der notwendigen Konversion (etwa der Autoproduktion) auch die Eigentumsfrage.

[1] Laut einer Studie der TU Dresden betragen die externen Kosten (die also nicht vom Halter bezahlt werden) für jedes Auto 2100 €, jährlich! Die Studie findet sich unter: https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_DE.pdf

[2] Mehr zum Thema Recht auf Stadt: <https://intersoz.org/welche-urbanitaet-wollen-wir-fuer-welches-recht-auf-stadt-sollten-wir-kaempfen/>

[3] Wir stützen uns hier auf Carsten Sommer im Interview mit ZDF-heute vom 14.2.2018. Sommer ist Leiter des Fachgebietes Verkehrsplanung und Verkehrssystem an der Universität Kassel. Seine Arbeitsfelder sind unter anderem der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Zusammenhänge von demografischem Wandel und Verkehr. Er ist zudem Mitglied in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

[4] Die Zeit schreibt zu den Cum-Ex-Geschäften: „In den Jahren zwischen 2005 und 2011 ist durch solche Geschäfte nach Schätzungen des Mannheimer Steuerprofessors Christoph Spengel ein Gesamtschaden für den deutschen Fiskus von mindestens 7,2 Milliarden Euro entstanden.“ Sozialdemokratische Granden wie Scholz und Tschentscher wirkten im Fall der Warburg Bank mit, die Ansprüche des Staates auf Rückerstattung verjähren zu lassen. <https://www.zeit.de/2020/08/m-m-warburg-privatbank-cum-ex-ansprueche-staat>

Dieser Beitrag wurde publiziert am Samstag den 22. Februar 2020 in der Kategorie: **Allgemein.**