

So erreichen Sie uns:

Tel.: 0 62 21 - 519 56 00
Fax: 0 62 21 - 519 956 00

E-Mail: stadtreaktion@rnz.de

HINTERGRUND

> Umwelt-/Mobilitätsabgabe für den ÖPNV: Die Idee ist nicht ganz neu, in Frankreich gibt es schon die sogenannte Nahverkehrsabgabe, wobei ortsansässige Unternehmen eine Mobilitätspauschale pro Mitarbeiter und Einkommen zahlen müssen. In der belgischen Stadt Hasselt wurde 1996 der Personennahverkehr auf Nulltarif umgesetzt. Seit 2013 wird im estnischen Tallinn kein Fahrschein mehr für den städtischen Linienbus benötigt. Im US-amerikanischen Portland sind im Innenstadtbereich Nahverkehrsmittel kostenlos, in Seattle ist der ÖPNV zu bestimmten Zeiten gratis. Aber auch die brandenburgischen Städte Lübben und Templin haben sich am kostenlosen ÖPNV versucht. In Berlin will die Piratenpartei einen fahrscheinfreien ÖPNV einführen. Dieser soll durch eine Steuer für alle Berliner und durch eine City-Tax für Touristen finanziert werden.

Überall muss die Querfinanzierung also aus anderen Quellen kommen. Dies können zum Beispiel Umschichtungen des kommunalen Haushaltes, hohe Parkgebühren für Pkw oder eine spezielle Abgabe oder City-Maut sein.

Befürworter freuen sich unter anderem über mehr Lebensqualität in den Städten und mehr Teilhabechancen für alle in Sachen Mobilität. Kritiker bemängeln dahingegen etwa, dass die erhoffte Zunahme der Fahrgastzahlen besonders auch von der Qualität des ÖPNV, dessen Zuverlässigkeit und Taktfrequenz abhängt. Investitionen hierfür seien unabdingbar. Befürchtet wird auch, dass die notwendigen großen Fahrgastzuwächse vor allem zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs erzielt würden. bms

Nie wieder einen Fahrschein kaufen?

Der Nahverkehrsstrategie Oliver Wittig stellt ein Finanzierungsmodell für ÖPNV zur Diskussion – 15 Euro monatlich für jeden Bürger?

Von Maria Stumpf

Der Ausgangspunkt: Klimawandel, steigender Autoverkehr in den Städten, knappe fossile Rohstoffe. Die Idee: Barrieren, die gegen eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sprechen, müssen abgebaut werden. Möglicher Lösungsansatz: Die Nutzung des ÖPNV wird fahrscheinlos, Bürger einer Stadt zahlen eine monatliche „Umweltabgabe“. Dieses neue Finanzierungsmodell war Thema bei einer Veranstaltung des Heidelberger Fahrgastbeirates zusammen mit der Volkshochschule (VHS).

Also kostenloser öffentlicher Nahverkehr für alle? Als Referent stellte der Mannheimer Rechtsanwalt und ehemalige Prokurist sowie Leiter der Abteilung Recht und Strategie der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Oliver Wittig, das Modell vor, an die hundert Gäste waren der Einladung in die VHS gefolgt. „Dieser Systemwechsel würde ökonomische und ökologische Vorteile bringen.“ Wenngleich Wittig mehr als einmal betonte, dass er „nur von einem Denkanstoß“ rede. Anschaulich verdeutlichte er die zunehmende Problematik der Finanzierbarkeit des ÖPNV, weil dort – auch wegen eines großen Investitionsstaus – immer mehr Kosten und weniger öffentliche Zuschüsse zu erwarten seien. Deutlich arbeitete Wittig die ökologischen Aspekte des ÖPNV heraus. „Wir müssen Mobilität nachhaltig gestalten. Und zwar für alle Bürger der Gesellschaft“, betonte er im Blick auf Lärmbelastung und Ausstoß des Klimakillers Kohlendioxid, Ressourcenverbrauch und Infrastrukturkosten durch den Autoverkehr.

Wittigs Vorschlag klang zunächst einfach: Etwa 15 Euro soll jeder Heidelberger ab Schulalter als „Umweltabgabe“ zahlen. „Das ist immer noch günstiger als Schüler- oder Studententickets.“ Die Nutzung des ÖPNV sei dann in Heidelberg kostenlos, Fahrkartensystemen oder Kontrolleure brauche man nicht mehr. Die Regelungshoheit soll bei der



Lieber eine monatliche Abgabe für alle Heidelberger als Fahrschein oder Dauerkarten – das fordert der Mannheimer Oliver Wittig. Foto: Hoppe

Stadt als Kommunalaufgabe liegen, eventuell komme eine Kofinanzierung durch neu ansiedelnde Firmen hinzu. Aus der Abgabe könne auch zusätzliches Geld für die Infrastruktur, für Fußgänger und Radfahrer generiert werden.

Wittig favorisierte dieses Modell gegenüber einer „City-Maut“. Diese sei mit Anfangsinvestitionen verbunden, und auch die Systemkosten seien dauerhaft hoch. „Die Stadt Bologna nimmt durch City-Maut rund 28 Millionen Euro pro Jahr ein. Bei der Umwelt- oder Mobilitätsabgabe wäre es etwa das Doppelte – und der Aufwand wäre geringer.“

Die Abgabe („keine Steuer“) morgen in einer Stadt einfach einzuführen, ginge natürlich nicht, so Wittig. Grundsätzlich plädierte er auch für ein gemeinsames Vorgehen der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. „Eine Insellösung für Heidelberg wäre auch machbar, aber nicht optimal.“ Juristisch müssten für die Städte die Voraussetzungen auf gesetzgeberischer Ebene geklärt werden.

„Als durchaus aparte Idee“ akzeptierten viele Gäste die Anregungen Wittigs. Sie hinterfragten aber auch die Sachlage der vielen Pendler, die Folgen für Behinderte, Hartz-IV-Empfänger, Rentner

oder Besucher der Stadt. „Zahlt der Mannheimer dann nichts bei uns?“ Auch die Finanzierung stand zum Thema. „15 Euro reichen nicht“, bezweifelte ein Mann. „Und wie funktioniert das mit den Fahrkarten, wenn der Bus auf einer Rundfahrt die Stadtgrenze verlässt?“

„Für Einzelthemen kann man Lösungen finden. Man muss grob erst mal entscheiden, ob man mit der Idee einer Mobilitätsabgabe leben kann“, so Oliver Wittig. „Meine Idee ist nur, dass die überflüssigen Autofahrten mit dem ÖPNV ersetzt werden. Es gibt Menschen, die brauchen ihr Auto“, fügte er hinzu.