Bernhard Knierim, wiss. Mitarbeiter Sabine Leidig, MdB, Tel. 030-227-73770

Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent Fraktion DIE LINKE 23.3.2018

Hintergrundpapier zum Antrag:

**Der Nulltarif im ÖPNV**

Unser Antrag 19/1359 „Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr schrittweise einführen“ stellt ein Konzept für die schrittweise Umsetzung eines Nulltarif im ÖPNV mit ausführlicher Begründung dar. Mit diesem würde eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr in Gang kommen, die wir aus folgenden Gründen propagieren:

1. Lebensqualität in der Stadt (Luftqualität, Lärm, Platz)
2. Klimaschutz
3. Zugänglichkeit für alle Menschen unabhängig vom Einkommen

**Warum nicht kostenlos?**

Wir bezeichnen das Konzept bewusst nicht als *kostenlos*, weil ein guter ÖPNV immer Geld kostet – mit der wachsenden Nachfrage und der gewünschten Qualitätssteigerung sogar noch deutlich mehr als heute. Diese Kosten sollen allerdings nicht individuell, sondern kollektiv getragen werden – so wie auch die (deutlich höheren) Kosten des Straßenverkehrs zu großen Teilen von der Gesellschaft getragen werden. Nur die Benutzung des ÖPNV wäre kostenfrei, was das Wort *Nulltarif* deutlich besser ausdrückt.

**Warum steuerfinanziert?**

Bisher haben wir in unseren Konzepten (insbes. der [Broschüre „Plan B konkret: Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr“](https://www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/150521-plan-b-a5-mobil-web.pdf)) für ein *Bürgerticket* plädiert, d.h. für eine Finanzierung durch eine allgemeine Abgabe. Mit dem vorliegenden Antrag treten wir hingegen für eine Steuerfinanzierung ein, für die im Gegenzug umweltschädliche Steuererleichterungen (Dieselsteuerprivileg, Reform der Dienstwagenbesteuerung, Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge) abgebaut werden. Dieser Strategiewechsel hat den Grund, dass durch den Brief der 3 Minister an die EU-Kommission vom Februar das Thema Nulltarif im ÖPNV durch die Bundesregierung selbst auf die Agenda gesetzt worden ist. Auch wenn die Regierung inzwischen wieder zurückrudert, gibt es dadurch jetzt die Möglichkeit zur Umsetzung auf Bundesebene.  
Zusätzlich sollen unserem Konzept zufolge auch die Unternehmen ab 10 Beschäftigten durch eine entsprechende Abgabe in die Finanzierung einbezogen werden.

**Schrittweise Einführung**

Ein wichtiges Argument gegen den Nulltarif ist die stark wachsende Nachfrage, die eine Ausweitung des Verkehrs (neue Linien, mehr Fahrzeuge und Personal) notwendig mache. Das ist nicht falsch und ja auch durchaus gewollt – wenn auch nicht als zusätzlicher Verkehr, sondern durch Verlagerung vom Autoverkehr. Um den Verkehrsbetrieben die Angebotsausweitung mit der steigenden Nachfrage zu ermöglichen, plädieren wir für eine schrittweise Einführung: Im ersten Schritt sollen die Ticketpreise (in 20 Modellstädten bei Gegenfinanzierung durch den Bund) um die Hälfte gesenkt werden, und nur bestimmte Personengruppen (Minderjährige, Schüler\_innen, Auszubildende, Studierende und Empfänger\_innen von Grundsicherung) fahren komplett umsonst. Erst einige Jahre später, nachdem das Angebot ausgeweitet worden ist, soll dann der Nulltarif für alle eingeführt werden.

**Wo wollen wir die erste Stufe einführen? Warum nicht bei uns?**

Die öffentliche Debatte um den Nulltarif nahm im Februar 2018 erheblich an Fahrt auf, weil die Bundesregierung dies in einem Brief an die EU-Kommission in Erwägung zog. Er steht damit in einem direkten Zusammenhang mit dem Thema Luftreinhaltung, wo Deutschland eventuell bald wegen anhaltender Überschreitung der Luftreinhaltegrenzwerte verklagt wird und empfindliche Strafen drohen. Um das abzuwehren fordern wir zum einen die Nachrüstung aller Diesel-Pkw ab Euro Klasse 4 (siehe dazu unser Antrag 19/1360). Weil aber selbst das eventuell nicht ausreicht fordern wir die sofortige Halbierung der Fahrpreise in den 20 belastetsten Städten, bei denen die Einhaltung der Grenzwerte nur mit drastischen Maßnahmen möglich ist. Halle a.d.S. ist als einzige Ostdeutsche Stadt (neben Ost-Berlin) mit dabei, weil wir diesen Modellversuch auch im Osten Deutschlands ausprobieren wollen. Welche 20 Städte das sind ist noch nicht klar, weil die Daten für das Jahr 2017 noch nicht für alle Städte ausgewertet sind, endgültig sind die Daten erst Mitte des Jahres ausgewertet. Klar ist aber, dass die 12 Städte mit den höchsten sichere Überschreitungen (s. Umweltbundesamt, Link im Antrag) dabei sind (absteigend nach Höhe der Belastung): München, Stuttgart, Köln, Reutlingen, Hamburg, Düsseldorf, Kiel, Heilbronn, Darmstadt, Ludwigsburg, Dortmund, Wiesbaden. Zudem sind Berlin und Halle für uns „gesetzt“.

**Flankierende Maßnahmen**

Ein weiteres Argument gegen den Nulltarif ist die Verlagerung vom Fuß- und Fahrradverkehr auf den ÖPNV, die neben der gewünschten Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖPNV stattfindet. Dies lässt sich nicht komplett verhindern, aber um den Effekt gering zu halten, plädieren wir als begleitende Maßnahmen für deutliche Verbesserungen für den Fuß- und Fahrradverkehr (Forderungen 5 und 6 im Antrag), die diese noch umweltfreundlicheren Verkehrsarten gleichzeitig attraktiver machen sollen.

**Gescheiterte Städte?**

Immer wieder heißt es, der Nulltarif im ÖPNV sei ja schon in mehreren Städten ausprobiert worden und gescheitert. Richtig daran ist, dass Templin, Lübben oder Hasselt (Belgien) den Nulltarif in ihren Busnetzen nach einigen Jahren wieder relativiert haben, weil sie die steigenden Ausgaben aufgrund der wachsenden Nachfrage nicht mehr decken konnten. Das zeigt, dass die Nachfrage tatsächlich wie erwartet stark angestiegen ist, dass aber eine ausreichende Finanzierung auf anderem Wege entscheidend ist. Für diese legen wir mit dem Antrag ein Konzept vor. An den Orten mit einer entsprechenden Gegenfinanzierung (insbes. viele Kommunen in Frankreich) ist der Nulltarif auch langfristig erfolgreich und stabil.