

Thinktank Project 010109

[WWW.PYRRHUS.DE](http://WWW.PYRRHUS.DE)

Free ÖPNV  
V. 1.0



PYRRHUS:DE

Free ÖPNV

[WWW.PYRRHUS.DE](http://WWW.PYRRHUS.DE)

Thinktank-Projekt 010109

Autor:

Frank Szemkus, im April 2009



# Einleitung

In der folgenden Ausarbeitung wird ausschließlich der Busverkehr eingegangen, die Betrachtungen können prinzipiell aber auch auf den übrigen ÖPNV ausgeweitet werden.

Nur der massenhafte Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel führt zu einer messbaren Reduktion des Treibhausgases CO<sub>2</sub>. Das Auto genießt jedoch einen gesellschaftlichen Status und garantiert die Unabhängigkeit des individuellen Reisens. Mit dem Auto werden tägliche Fahrten zur Arbeitsstätte, dienstliche Fahrten, Fahrten zum Einkaufen oder die Urlaubsreise unternommen. Kaum jemand kann oder will auf das Auto dauerhaft verzichten.

Allerdings verursacht das Auto für seinen Besitzer laufende Kosten in Form von Tankrechnungen, Mautgebühren, Reparaturen, Sicherheitsinspektionen. Daran gemessen ist die Beförderung durch öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) wesentlich günstiger und mit sehr viel weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden als entsprechende Einzelpersonenfahrten mit dem Auto. Weiterhin ist die Möglichkeit gegeben, bereits im Bus z.B. vom Job abzuschalten und sich nach Hause fahren zu lassen.

Diese Fakten sind natürlich seit langem bekannt, aber trotzdem fährt nur ein kleiner Teil der Bevölkerung regelmäßig und ein noch kleinerer Teil aus Überzeugung mit dem Bus. Warum?

Allerdings gibt es weitere gewichtige Gründe, die viele vom regelmäßigen Busfahren abhalten. Hier eine kleine Auflistung:

- Mit Bussen ist man i.a. viel länger unterwegs als mit dem Auto
- Die Busse verkehren nicht häufig genug; insbesondere in ländlichen Gebieten
- Es treten Belästigungen durch andere Fahrgäste auf - bis hin zur Nötigung
- Zu Ballungszeiten sind die Busse überbesetzt. Es wird unbeschreiblich eng.
- Eingeschränkte bzw. keine Fahrzeiten Abends / Nachts / Wochenende / Feiertage
- Man kann sich schnell in überfüllten und schlecht belüfteten Bussen mit Krankheitskeimen infizieren
- Es gibt keine garantierten Sitzplätze
- Das Liniennetz ist nicht dicht genug; insbesondere in ländlichen Gebieten
- Bei längeren Fahrten muss i.a. öfter umgestiegen werden
- Teilweise erhebliche Lärmbelästigung durch Musicplayer, Handies, Lautes Unterhalten usw.

Es gibt sicherlich noch mehr Gründe, auf die Beförderung durch den ÖPNV zu verzichten. Allerdings sollte jedem klar sein, dass durch jeden gefahrenen Kilometer mit dem Auto weiteres CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre gelangt und zur globalen Erderwärmung beiträgt. Darüberhinaus trägt die intensive Nutzung des PKWs zur um sich greifenden Raum- und Flächenverbauung und Landschaftsversiegelung bei.

Wir werden zukünftig nicht umhin kommen, echte Alternativen zum Individualverkehr zu entwickeln, die von einem Großteil der Bevölkerung akzeptiert und genutzt werden.



# Lösungsvorschlag

Viele Menschen würden auf den ÖPNV sofort umsteigen, wenn die Kritikpunkte umfassend gelöst würden und der ÖPNV attraktive Dienstleistungen entwickelt. Analysiert man die o.g. Schwächen, so erhält man die folgenden Defizite des busfahrens

- Benachteiligung des ländlichen Raumes
- Ungenügendes Streckennetz
- Ungenügende Fahrtzeiten
- Fehlender Individualschutz / Individualbetreuung
- Ungenügende Ausstattung
- Fehlende Dienstleistungen und Services

Wenn es gelänge, dass Menschen sich anstatt mit ihrem Auto mit ihrem ÖPNV-Netz identifizieren, wäre man der Lösung des Problems ein beträchtliches Stück näher gekommen. Dieser Punkt wird erreicht, wenn es jedermann ermöglicht wird, einen Bus jederzeit und überall nutzen zu können. Weiterhin muss der Bus in diesem Ansatz nicht nur als simples Beförderungsmittel gesehen sondern auch in seiner sozialen Funktion erheblich aufgewertet werden. Das Beförderungsmittel muss der Mobilität und den sozialen Erfordernissen unserer Gesellschaft Rechnung tragen. Jederzeit und überall. Durch entsprechend ausgestattete öffentliche Beförderungssysteme und Streckennetze ließe sich z.B. mobil einkaufen (etwa Kioskartikel), mobil informieren (Info-Terminals) oder am eigenen Net/Notebook in abgetrennten Bereichen ungestört (mobil) arbeiten.

Die grundlegende Beseitigung der o.g. Defizite und die Erhöhung der Akzeptanz ist nur mit erheblichem Kostenaufwand durchzuführen, der jedoch mit den derzeit verwendeten Finanzierungsmodellen zu übersteuerten Transporttarifen führen wird und damit nicht durchsetzungsfähig ist.

Der hier beschriebene Lösungsansatz besteht darin, eine Kopfpauschale auf jeden erwerbstätigen Einwohner zu erheben, welche vorsteuerlich vom Gehalt abgezogen werden kann. Diese ÖPNV-Kopfpauschale hätte eine Höhe von anfangs etwa monatlich 30 EUR. Bei 40 Mio. Erwerbstätigen stünden dem ÖPNV monatlich etwa 1.2 Mrd Euro zur Verfügung – mehr als das 10-fache der bisherigen monatlichen Einnahmen.

Dies ist weniger als in den deutschen Städten eine Monatsfahrkarte kostet. Diese Kopfpauschale könnte über die Jahre auf etwa 15-20 EUR reduziert werden ; allerdings mit gleichzeitiger Reduktion der Pendlerpauschale auf 0; d.h. bis zu deren Abschaffung. Die Differenz muss durch die Einnahmen der Pendlerpauschale wieder ausgeglichen bzw. sogar übertroffen werden.

**Im Gegenzug kann jedermann das öffentliche Transportsystem ohne Lösen einer Fahrkarte nutzen. Die Länge der genutzten Strecke spielt dabei keine Rolle.**

Ähnliche Maßnahmen sind bereits z.B. für den ÖPNV Nürnberg 2008 diskutiert worden (ÖPNV-Flat).

Bundesweit würden monatlich dem Aufbau des Free-ÖPNV etwa 1,2 Mrd. Euro zur Verfügung stehen.

Die zusätzlichen Einnahmen sind für folgende Investitionen und Zahlungen zu nutzen:

- Investitionen in das Streckennetz
- Investitionen in die Services der öffentlichen Transportsysteme; hierzu sind z.B. WLAN-Internetanbindung und die Ausweisung von Gewerbeflächen im Bus, Betreuungsangebote usw. zu verstehen.



- Investitionen in die CO2-neutrale Antriebstechnologie (etwa Umstieg auf Elektro / Hybrid / Wasserstoff / Brennstoffzellen- Aggregate)
- Angemessene Gehälter von ÖPNV-Bediensteten
- Aus-/Weiterbildung im ÖPNV

Die Investitionen werden erhebliche Anreize auf Industrie und Forschung ausüben und den Free-ÖPNV zu einem zukunftsfähigen Hightech-Business aufwerten.

Die Umsetzung des Konzepts kann auf kommunaler Ebene beginnen und wird von dort ausgeweitet. In der Endphase könnten auch andere CO2-sparende erdgebundene Transportsysteme (Schiene, Wasser) eingebunden werden.