

Antrag der Fraktion DIE LINKE**Jetzt in den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr einsteigen – Bundesratsinitiative für Modellprojekte starten!**

Als Konsequenz aus der anhaltenden Überschreitung der Luftreinhaltegrenzwerte in den Städten erwägt die Bundesregierung derzeit, in fünf Testkommunen (Bonn, Mannheim, Reutlingen, Essen, Herrenberg) zeitweise einen für die Nutzerinnen und Nutzer kostenlosen öffentlichen Nahverkehr einzuführen, und diese Kommunen dabei finanziell zu unterstützen. Die Idee des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stößt dabei auf eine breite Resonanz. Laut Umfragen würden in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern fast zwei Drittel der Kfz-Besitzer ihr Auto seltener nutzen oder ganz darauf verzichten, wenn es einen kostenlosen ÖPNV gäbe. Vor allem bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist kostenlose, öffentlich finanzierte Mobilität eine breit getragene Forderung.

Ein für die Nutzerinnen und Nutzer kostenloser ÖPNV kann ein zentraler Beitrag sein, um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern und die Klimaziele zu erreichen. Der Straßenverkehr macht noch immer rund 19,0 Prozent der CO₂-Emissionen im Land Bremen aus, während der Schienenverkehr nur für 1,5 Prozent der Emissionen verantwortlich ist (Deputationsvorlage vom 14. Februar 2017, Werte ohne Stahlindustrie). Der Stadtentwicklung würden dadurch ganz neue Möglichkeiten eröffnet, Raum zurückzugewinnen und zu gestalten.

Für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist ein kostenloser ÖPNV der entscheidende Anreiz zum Umsteigen. Der motorisierte Individualverkehr („das Auto“) wird vom Staat bislang hochsubventioniert. Nach einer Studie des Verkehrsclub Deutschland (VCD) aus dem Jahr 2005 lagen die öffentlichen Subventionen für den Autoverkehr im Städte-Durchschnitt bei circa 150 Euro pro Jahr und Einwohner. In Bremen dürfte der Betrag heute deutlich höher sein als der öffentliche Zuschuss für den ÖPNV. Nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nehmen die Nahverkehrsbetriebe derzeit rund zwölf Milliarden Euro jährlich aus dem Ticketverkauf ein. Allein für den Steuernachlass für Dieselkraftstoff gibt die öffentliche Hand dagegen 9,5 Milliarden Euro pro Jahr aus. Die Streichung der Dieselsubvention würde den kostenlosen ÖPNV bereits zu einem guten Teil gegenfinanzieren.

Statt eines bislang völlig unklaren Bundesprogramms für ausgewählte Teststädte muss dafür ein konsistentes, langfristiges Förderprogramm des Bundes aufgelegt werden, für das sich alle Kommunen mit Modellprojekten bewerben können. So könnte auch Bremen zum Zug kommen.

Da die bestehende ÖPNV-Infrastruktur eine starke Steigerung der Fahrgastbeförderungen, wie sie von einem sofortigen kostenfreien ÖPNV zu erwarten und auch zu wünschen wäre, nicht aus dem Stand verkraften kann, sollten die Modellprojekte allgemeine Preissenkungen mit ausgewählten Elementen von Kostenfreiheit (zum Beispiel für die Innenstadt, für Fahrten innerhalb des Stadtteils, für Kinder, Jugendliche und Senioren und so weiter) verbinden und letztlich in ein gemeinsames Infrastrukturprojekt von Bund, Ländern und Kommunen münden, das den kommunalen ÖPNV entsprechend ausbaut und für den kostenlosen Betrieb fit macht. Zu vermeiden ist auch, dass Kommunen

finanziell dafür belohnt werden, dass ihr ÖPNV aktuell teuer ist, oder dass im Sinne von Mitnahmeeffekten vernachlässigte ÖPNV-Infrastruktur aus den Fördermitteln saniert wird. Daher sollte verankert werden, dass die Bundesförderung für die Modellprojekte vollständig in die Senkung der Ticketpreise fließen muss.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich für eine Bundesratsinitiative einzusetzen für ein Förderprogramm des Bundes „Modellprojekte für den Einstieg in den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr“ mit der Maßgabe:

1. Alle Kommunen beziehungsweise Verkehrsverbunde können sich um eine Förderung bewerben. Kommunen, in denen die Grenzwerte für die Luftreinhaltung im letzten Jahr überschritten wurden, werden vorrangig gefördert.
2. Die Fördermittel des Bundes müssen vollständig in die Senkung der Ticketpreise fließen. Der kommunale Modellzeitraum soll mindestens ein Jahr und bis zu fünf Jahre betragen.
3. Das von der jeweiligen Kommune zur Förderung beantragte Modell muss neben einer allgemeinen Ticketpreissenkung zwingend einzelne Elemente eines für die Nutzerinnen und Nutzer vollständig kostenlosen ÖPNV enthalten (zum Beispiel freie Kurzstrecke, freier Innenstadtverkehr, freie Fahrtzeitenblöcke, freie ÖPNV-Nutzung für Kinder, Jugendliche und Senioren oder Ähnliches).
4. Die Kommunen werten ihr Modellprojekt begleitend aus, insbesondere hinsichtlich Bürgerinnen/Bürger-Zufriedenheit, veränderte ÖPNV-Auslastung und Auswirkungen auf den Pendlerverkehr, und stellen ihre Daten für eine zentrale, vergleichende Auswertung zur Verfügung.
5. Die gemeinsame, begleitende Auswertung der Modellprojekte soll in eine Abschätzung münden, welchen Beitrag ein kostenloser ÖPNV zur Luftreinhaltung und zum Erreichen der Klimaziele leisten kann; welche infrastrukturellen Investitionen dafür erforderlich sind; wie diese zwischen Bund, Ländern und Kommunen geteilt werden können, auch unter Einbeziehung einer langfristigen Umlenkung öffentlicher Subventionen für den Autoverkehr; und wie die Betriebskosten eines kostenlosen ÖPNV von Bund, Ländern und Kommunen getragen werden können, auch unter Einbeziehung der Option einer Gewerbeabgabe seitens der pendlerintensiven Betriebe.

Nelson Janßen, Kristina Vogt
und Fraktion DIE LINKE