



CLAUDIA KEMFERT

## Kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Nur ein Baustein von vielen

Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin. Der Beitrag gibt die Meinung der Autorin wieder.

Die Politik tut alles, so scheint es manchmal, um die Autokonzerne weiter zu schonen und die notwendige Verkehrswende auf den Sankt Nimmerleinstag zu verschieben. Die EU hatte Deutschland ein letztes Ultimatum gestellt, die Feinstaubproblematik in den Städten in den Griff zu bekommen. Unabhängig vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts: An Fahrverboten für Dieselfahrzeuge geht kein Weg vorbei, wenn die Politik nicht schnell handelt.

Anstelle endlich die erforderlichen Maßnahmen einzuführen, also die Autokonzerne zur Nachrüstung zu zwingen, die blaue Plakette für Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6 und eine E-Autoquote für Neufahrzeuge einzuführen, die Dieselsteuer anzuheben und umweltfreundliche Technologien zu fördern, steht der Vorschlag im Raum, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kostenlos zu machen. Mit einem Brief der Bundesumweltministerin, des Kanzleramtschefs und des Verkehrsministers an den EU-Umweltkommissar versucht Deutschland, die EU zu beschwichtigen. Sie schlagen vor, mit Hilfe eines unentgeltlichen Nahverkehrs in einigen Modellregionen die Luftqualität in den Innenstädten zu verbessern – ohne Dieselfahrverbote oder anderen Maßnahmen, die die Autokonzerne belasten.

Grundsätzlich ist es eine gute Idee, den ÖPNV günstiger zu machen, davon können vor allem einkommensschwache, ältere Personen oder Schüler und Studenten profitieren. Die bisherigen Erfahrungen mit kostenlosem ÖPNV haben durchaus bestätigt, dass kostenloser Nahverkehr deutlich stärker genutzt wird. Um nicht zu sagen, die Nachfrage explodiert geradezu. Ein Beispiel ist Templin, dort hatte man 1998 Gratis-ÖPNV für alle eingeführt. Die Fahrgastzahlen stiegen innerhalb eines Jahres von 41000 auf 350 000. Im Jahr 2001 waren es schon mehr als eine halbe Million Fahrgäste. Die Betriebskosten stiegen merklich, die Einnahmen zur Deckung der Kosten fehlten. 2003 wurde das Projekt eingestellt.

In Deutschland wird der ÖPNV zu einem guten Anteil durch Nutzergebühren finanziert (in Berlin zum Beispiel zu ca. 60 Prozent). Wenn dieser Anteil wegfallen würde, entstünden erhebliche Finanzierungslücken. Zudem würde der Mittelbedarf steigen, wenn mehr Menschen umsteigen, wobei die Nutzerzahlen bereits seit Jahren zunehmen und der ÖPNV vielerorts schon an der Belastungsgrenze agiert. Kurzfristig würde der kostenlose ÖPNV somit schon deshalb nicht helfen, die umweltschädlichen Emissionen zu senken, weil schlicht Kapazitäten fehlen.

Sinnvoller erscheint das Wiener Beispiel, dort gibt den ÖPNV für einen Euro am Tag (Jahreskarte für 365 Euro). Es gibt somit weiterhin Nutzerbeiträge, die Einnahmen in Wien sind sogar gestiegen. Tübingen hat vorgeschlagen, eine Bürgerabgabe zur Finanzierung des kostenlosen Nahverkehrs einzuführen. Auch dieses Modell hätte den Vorteil, dass ein Deckungsbeitrag erwirtschaftet werden kann.

Es müssten gigantische Summen in die Hand genommen werden, um den ÖPNV vollständig kostenfrei zu machen. Aber es geht in der gesamten Diskussion ja gar nicht um die Stärkung des Nahverkehrs. Vielmehr scheint im Vordergrund zu stehen, um jeden Preis zu vermeiden, dass die Autokonzerne in die Pflicht genommen werden. Es müssen rund neun Millionen Diesel-Pkw nachgerüstet werden, was pro Fahrzeug durchschnittlich 1500 Euro kosten würde. Die Autoindustrie scheut diese Kosten, und die Politik lässt ihr dies weiter durchgehen. Stattdessen werden Strategien erdacht, die über die SteuerzahlerInnen finanziert werden sollen.

Es muss endlich eine nachhaltige Verkehrswende auf den Weg gebracht werden – ohne Rücksicht auf die Interessen der Autolobby. Dazu gehört sicherlich auch ein attraktiver und preiswerter Nahverkehr. Doch dies kann nur ein Baustein von vielen sein. Zuerst muss die Autoindustrie in Vorleistung treten.

[Eine längere Fassung dieses Beitrags ist am 22. Februar 2018 in der taz erschienen.](#)

## IMPRESSUM

---



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

[www.diw.de](http://www.diw.de)

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

85. Jahrgang

### Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Dr. Ferdinand Fichtner; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.;

Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Stefan Liebig;

Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Prof. Johanna Möllerström, Ph.D.; Prof. Karsten

Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Jürgen Schupp; Prof. Dr. C. Katharina Spieß

### Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Mathilde Richter; Dr. Wolf-Peter Schill

### Lektorat

Dr. Katharina Wrohlich; Dr. Johannes Geyer

### Redaktion

Renate Bogdanovic; Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner;

Claudia Cohnen-Beck; Dr. Daniel Kemptner; Sebastian Kollmann;

Matthias Laugwitz; Markus Reiniger; Dr. Alexander Zerrahn

### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

[leserservice@diw.de](mailto:leserservice@diw.de)

Telefon: +49 1806 14 00 50 25

### Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

### Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

### Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

### Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit

Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den

Kundenservice des DIW Berlin zulässig ([kundenservice@diw.de](mailto:kundenservice@diw.de)).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter unter [www.diw.de/newsletter](http://www.diw.de/newsletter)