

Kostenlos und umsonst?

Fahrscheinlos ist kostensenkend und schneller!

Ich stehe am Einstieg zum 240er Bus, Haltestelle Berlin Boxhagener Platz, will nur mal kurz zum ND meinen Artikel abgeben. Acht Einsteiger vor mir, fünf haben zum Glück eine Zeitkarte zum Vorzeigen, 19 Sekunden Kontrollzeit. Danach die italienischen Touristen - 20 Sekunden Tarif-Beratung, und dann zweimal Kurzstrecke verkauft. Jetzt noch die Omi mit dem Rollator, netter Busfahrer, hilft der Frau beim Kleingeld sortieren. So, und jetzt noch ich - auch eine Kurzstrecke. Insgesamt gut 70 Sekunden hat alles gedauert. An der nächsten Haltestelle geht's schneller, aber was will ich damit sagen.

1990 arbeitete ich an einer Planung - als Beitrag zur Bürgerbeteiligung der EXPO 2000 - und traf mich mit dem Pressesprecher der ÜSTRA (Hannoversche Verkehrsbetriebe). Ich fragte nach Kapazitätsproblemen bei den Stadtbahntrassen, und er erzählte mir, dass die Barverkäufe von Fahrscheinen in den Bussen die Standzeit, und damit die Kosten, weit mehr erhöhen als die Fahrkarteneinnahmen erbringen. Dieser Hinweis hat mich nicht mehr losgelassen. Warum Fahrkarten verkaufen, wenn es doch ohne billiger ist und schneller geht.

Würden nicht ein Großteil der Berliner Zeitkarten besitzen, wäre der Busverkehr mit einem noch niedrigeren Kostendeckungsgrad und erhöhten Fahrtzeiten noch unattraktiver. Und der daraus resultierende höhere Fahrzeugeinsatz bei gleichzeitig längerer individueller Fahrtzeit macht den ÖPNV halt auch nicht attraktiver. Konkret heißt das, wären unsere Busse Fahrscheinlos, würden aus z. B. 14 Minuten Fahrtzeit dann nur noch 10 oder 11 Minuten, das bedeutet, bei gleichem Fahrzeugeinsatz 10-20% mehr Beförderungskapazität. Ich würde die Wette eingehen, dass es beim Berliner Busverkehr schon jetzt günstiger wäre - unter Anrechnung aller volkswirtschaftlichen Kosten - die Busse der BVG fahrscheinlos fahren zu lassen.

Jenseits der Frage, die vor allem Grüne und die Verkehrsunternehmen stellen, ob die Bundesregierung nur eine Ablenkungsdebatte vom Thema Stickoxide und Fahrverbote vom Zaun gebrochen hat, ist die Kostendebatte zum fahrscheinlosen ÖPNV unredlich. Es wird mit vielen halbgenauen Zahlen operiert, die möglichen Einsparungen spielen in der Berichterstattung kaum eine Rolle. Der fahrscheinlose ÖPNV ist eine überfällige Debatte über Gesellschaftsgestaltung, individuelle Freiheiten und Klimaschutz.

Bei uns im Landkreis sind gerade mal 18% der Kosten des Busverkehrs durch Fahrkartenverkäufe gedeckt, der Rest sind staatliche Zuschüsse ganz unterschiedlicher Art. Würde man auf das Ticketing verzichten, sinken die Kosten, so dass die gleiche Verkehrsleistung für weniger als 10% mehr Zuschuss - fahrscheinlos - für den Bürger zum »Nulltarif« möglich wäre.

Etwas anders sieht die Kostenbilanz bei U-, S- und Straßenbahnverkehr aus. Dort, und auch in den Ballungsräumen generell, ist der Kostendeckungsgrad deutlich höher, allerdings längst nicht bei den in der Presse kolportierten 40-60%. Betrachtet man nämlich nicht nur die offensichtlichen Kosten des Tickets (Fahrscheinautomaten, Kontrolle, Verwaltung, Druck und Verkaufsprovisionen), sondern auch die gesellschaftlichen Folgekosten bei Verfolgung, Justiz, Knast (ständig sitzen hunderte von Gefangenen in Berliner Gefängnissen, die wegen Beförderungerschleichung - klingt irgendwie nach Kaiserreich - Haftstrafen auf erhebliche

Staatskosten absitzen) und zerstörte Biografien, so sieht die volkswirtschaftliche Bilanz ganz anders aus.

Warum stellen wir uns nicht endlich den Realitäten. Schon jetzt finanziert der Steuerzahler den Hauptteil der ÖPNV-Kosten (und noch mehr für den privaten Kfz-Nutzer). Für ein bisschen mehr der heutigen Kosten wären die Verkehrsleistungen des ÖPNV fahrscheinfrei zu finanzieren. Für 100% der heutigen Kosten, die wir schon jetzt tragen, würden wir 120-130% Verkehrsleistung bestellen können. Bei den Bussen ist auch heute schon diese Kapazitätsreserve vorhanden. Innerhalb weniger Jahre wäre die Busflotte ökologisch runderneuert und abgasfrei mit erheblichen zusätzlichen Kapazitäten am Start. Bei den schienengestützten Verkehrsträgern wird die Umsetzung leider viel länger dauern. Bis wir im Ausbau der Schienenwege an das letzte Jahrtausend anknüpfen können, werden noch einige Jahre vergehen. Und auch bei den Schienenfahrzeugen sind die Produktionskapazitäten so runtergefahren worden, dass es schon jetzt einen teuren Wettkampf um die Kapazitäten gibt.

Denn fahrscheinlos, da gebe ich den Kritikern recht, wird zu deutlich mehr Fahrgästen führen, aber das ist ja auch das Ziel. Es wird auch begleitende Maßnahmen (weniger Parkplätze zu höheren Kosten, dichtere Takte, bessere Umstiege etc.) brauchen, um möglichst viele Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

Was nichts kostet, wird nicht wertgeschätzt, das war das Hauptargument gegen den fahrscheinlosen ÖPNV, als ich Ende der neunziger Jahre selbige Debatte in der Berliner PDS vom Zaun brach. Doch bis heute will es mir nicht einleuchten, warum der Vandalismus im fahrscheinlosen ÖPNV höher sein sollte als derzeit. Ich denke, das ein Ende des Ärgers über die hohen Fahrpreise den Vandalismus eher senken würde, Doch sei es drum, es ist nicht auszudiskutieren. Wir können es nur testen, und es hat eigentlich auch nichts mit der Fahrscheinfrage zu tun.

Deshalb stellt sich mir nicht die Frage, ob es einen fahrscheinlosen ÖPNV geben sollte, sondern nur, wie und wann. Wir sollten die Chance der Debatte nutzen, und dieses wirklich gesellschaftsverändernde Projekt mit erheblichem Gerechtigkeitsfaktor voranbringen. Jetzt braucht es nicht grüne Totredner, sondern Visionäre mit Weitblick.

Freke Over

Fraktionsvorsitzender der LINKEN im Kreistag OPR