

Fragen und Antworten zum solidarisch finanzierten ÖPNV (Öffi-Flatrate)

Einleitung

Wir haben vorgeschlagen, perspektivisch die Fahrscheine abzuschaffen und stattdessen eine sogenannte Öffi-Flatrate in Höhe von ungefähr 30 Euro einzuführen. Das ist ein langfristiges Umstrukturierungsprojekt, für das wir in Berlin und möglichst auch in Brandenburg die finanziellen und infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen müssen.

Dennoch hat unser Vorschlag einer Öffi-Flatrate für viel Aufmerksamkeit, Zustimmung, aber auch Empörung gesorgt. Wir versuchen hier zu erläutern, worum es uns geht und die vielen Fragen von Bürgerinnen und Bürgern zu beantworten.

Die solidarische Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist Teil einer sozial und ökologisch ausgerichteten Umbaustrategie für die städtische Mobilität. Dazu gehört, Rad- und Fußwege auszubauen, Umstiege zu erleichtern, Qualität und Quantität des ÖPNV zu erhöhen und technische wie finanzielle Barrieren der Nutzung zu beseitigen. Wir wollen einen sozialen Umweltverbund im Verkehrsbereich.

Im Bereich des ÖPNV sind dafür schwerpunktmäßig folgende Maßnahmen notwendig:

1. Ausbau des Angebots, besonders in den Randbezirken
2. Mehr Leistungen im Bestand wie Taktverdichtungen am Abend und an den Wochenenden
3. Sauberkeit und Sicherheit erhöhen
4. Barrierefreiheit umfassend herstellen
5. Mobilitätshilfsdienste als integriertes Regangebot ausbauen

Jetzt stellt sich die Frage, wie der Umbau unseres Verkehrssystems finanziert werden kann und wer an den Kosten des Ausbaus und Unterhaltes des Umweltverbundes beteiligt wird.

Bisher sind es überwiegend die direkten Nutzer*Innen (636 Mio. € Fahrgeld in 2014) des öffentlichen Nahverkehrs und die Steuerzahler*innen. Wer sich die verkehrliche Situation Berlins einmal ohne ÖPNV vorstellt, erkennt, dass auch Nichtnutzer*innen des ÖPNV unmittelbare Nutznießer*innen des schon vorhandenen ÖPNV und erst recht eines künftigen Umweltverbundes sind.

Im Rahmen der skizzierte Umbaustrategie kann der Bürgerbeitrag, neben den Steueranteilen und einer Infrastrukturabgabe der Wirtschaft, Teil eines Drei-Säulenmodells des Umweltverbundes werden, in dessen Rahmen auch die Ausbauplanung wie die Angebotsausweitung finanziert werden sollen.

Warum kein reines Steuermodell?

Berlin hat als Bundesland nicht ausreichend Spielraum bei der Steuererhebung. Daher kommt dieser Weg nicht in Betracht. Außerdem erhöht ein individueller Eigenanteil den Anreiz, über einen Wechsel nachzudenken.

Warum sollen alle gleich viel zahlen – das ist doch nicht solidarisch?

Es sollen nicht alle gleich viel zahlen. Bestandteil unseres Vorschlages ist, dass alle bisherigen Ermäßigungen bestehen bleiben sollen. Das hieße, dass Kinder unter sechs Jahren wie bisher nichts zahlen. Schüler würden rund fünf Euro und Hartz-IV-Empfänger rund 18 Euro monatlich zahlen. Damit würde der Preis auch innerhalb dessen liegen, was im Hartz-IV-Regelsatz für Verkehrsausgaben vorgesehen ist. Im Laufe der Debatte werden weitere Lebenslagen berücksichtigt werden müssen. Dazu bekennen wir uns. Eine solche Berücksichtigung war im Grobmodell noch nicht möglich. Leider wurde das in der Presse kaum berichtet. Es wurde auch nicht berichtet, dass die 30 € bisher eine reine Modellrechnung sind und wir selbst klargemacht haben, dass Vieles

noch zu klären ist. Wir haben nicht vor, neue Ungerechtigkeiten zu produzieren.

Warum sollen auch Menschen, die den ÖPNV gar nicht nutzen, die Abgabe zahlen?

Wir finden: Nicht nur die Nutzer*innen des ÖPNV sollen zahlen, sondern auch die Nutznießer*innen. Denn jeder ÖPNV-Nutzer und jede Nutzerin entlasten den Straßenverkehr und dies kommt auch denen zugute, die nicht auf das Fahren mit ihrem eigenen Auto verzichten wollen. Wir wollen den ÖPNV technisch und finanziell barrierefrei machen, da wir die Gewährleistung von Mobilität für eine Voraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe halten. Alle Berlinerinnen und Berliner sollen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können und nicht nur die, die es sich leisten können. Davon sind wir gegenwärtig noch weit entfernt.

Im Übrigen profitieren auch Autofahrerinnen und Autofahrer von einem starken ÖPNV, da der private Autoverkehr reduziert werden kann, wenn es mit Bus und Bahn schneller und bequemer geht. Auch Menschen, die viel mit dem Rad unterwegs sind, profitieren von der Öffi-Flatrate. Sie können mit Kombination von Fahrrad und ÖPNV in der ganzen Stadt mobil sein und sollen zukünftig besser und sicherer ausgebaut Radwege bekommen.

Busse und Bahnen sind doch jetzt schon oft total überfüllt, wie soll das erst werden, wenn noch mehr Menschen mit dem ÖPNV fahren können?

Ein wichtiger Bestandteil unserer Idee des fahrscheinlosen ÖPNV ist eine deutliche Angebotsverbesserung bei Bus und Bahn. Wenn alle Berliner den ÖPNV gemeinsam finanzieren sollen, dann sollen sie alle diesen auch nutzen können – egal ob sie in der City oder am Stadtrand unterwegs sind. Besonders in einigen Außenbezirken sind dafür Taktzeiten und Linien so auszuweiten, dass sie eine echte Alternative zum eigenen Auto akzeptiert werden. Das heißt dann auch: Mehr Busse und Bahnen in der Nacht, am späten Abend und frühen Morgen.

Wenn in Berlin für die Nutzung von Bus und Bahn kein Ticket mehr notwendig ist, erwarten wir, dass deutlich mehr Menschen mit dem ÖPNV fahren werden. Deshalb sagen wir, dass dann auch in neue Fahrzeuge investiert werden muss und mehr Fahrzeuge fahren müssen. Ohne dies wird es nicht gehen.

Warum sollen auch Menschen zahlen, die aufgrund einer Behinderung oder ähnlicher Gründe den ÖPNV gar nicht nutzen können?

Möglicherweise wird es selbst nach einem deutlichen Ausbau des ÖPNV und von Mobilitätsdiensten immer noch Menschen geben, die den ÖPNV z.B. aus gesundheitlichen Gründen nicht nutzen können. Diese und andere Detailfragen wollen wir in der kommenden Diskussion gemeinsam mit den Berlinerinnen und Berlinern diskutieren und Antworten dafür finden.

Warum werden nicht einfach die Ticketpreise gesenkt?

Eine kurzfristige deutliche Senkung der Fahrpreise würde dazu führen, dass die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn große Verluste machen würden und diese mit Steuermitteln ausgeglichen werden müssten.

Diese Mittel ständen dann für notwendige Investitionen in anderen Bereichen (Kita, Schule, Brücken, Straßen etc.) nicht zur Verfügung. Die schrittweise Senkung der Ticketpreise ist allerdings Teil unserer Überlegungen zur Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV (siehe weiter unten).

Wann und wie soll die Öffi-Flatrate eingeführt werden?

Wir wollen die Einführung stufenweise voranbringen. Dafür gibt es mehrere Varianten, die weiter geprüft und diskutiert sowie in eine sinnvolle Abstimmung aufeinander gebracht werden müssen.

1. Ausweitung von Ermäßigungen auf weitere Nutzergruppen bis zum Einbezug aller und schrittweise Einführung des Einwohnerbeitrages
2. Allgemeine fortschreitende Fahrpreisabsenkung bei moderater Einführung einer Infrastrukturabgabe
3. schrittweise Anpassung der Investitionen an steigende Nutzerzahlen usw.

Das wird 5-10 Jahre dauern.

Wer garantiert mir, dass nicht auch der Einwohnerbeitrag jährlich erhöht wird?

Niemand. Wie bisher, werden Sie wählen gehen müssen. Außerdem wollen wir die Mitsprache der

Berliner*Innen bei BVG-Angelegenheiten erhöhen. Wir werden darüber hinaus prüfen, ob es möglich ist gesetzlich zu regeln, den Einwohnerbeitrag politisch willkürlicher Festlegung zu entziehen.

Was ist mit Tourist*innen und Pendler*innen?

Wir streben an, Tourist*innen über eine Einpreisung in die Citytax einen ticketfreien Fahrtanspruch zu ermöglichen. Tagestouristen oder privat Übernachtende sollen weiter Tickets erwerben müssen. Wir möchten Kommunen in Brandenburg dafür gewinnen, den Pendler*innen aus ihren Landkreisen über eine Kostenbeteiligung der Kommunen eine Teilnahme am solidarisch finanzierten ÖPNV zu ermöglichen. Bleibt das Seniorenticket 65+ erhalten?

Die Nutzung des Tarifbereichs C sowie des gesamten VBB-Gebiets, die im Seniorenticket enthalten ist, muss im Rahmen des Verkehrsverbundes bei einem Systemwechsel neu verhandelt werden, um die Vorteile des Seniorentickets 65 + auch in Zukunft zu erhalten.

Quelle: http://archiv.die-linke-berlin.de/politik/positionen/politik_fuer_berlin/die_stadt_entwickeln/solidarisch_finanzierter_oepnv/