



Keupers

kritischer

Kommentar

REGIONAL 7

Oktober 2020

Ein 365-Euro-Jahresticket für Rheinhessen?

Laut Presseberichterstattung in der Allgemeinen Zeitung (AZ) vom 30. September fordert die CDU Rheinhessen vehement die Einführung eines 365-Euro-Tickets für den ÖPNV, welches Rheinhessen weit gültig sein sollte, ja, am besten sogar gültig für das gesamte Rhein-Main-Gebiet bis Frankfurt. Aber nicht nur bei der CDU, sondern auch in weiten Kreisen der Grünen, aber auch bei den Sozialdemokraten, nicht nur in Rheinhessen, werden solche Wünsche, solche Forderungen nach einem 365-Euro-Ticket immer wieder laut erhoben.

Doch warum, so die Menschen rund um Worms, mit einem rheinhessischen 365-Euro-Ticket nicht auch in den Rhein-Neckar-Raum bis nach Ludwigshafen, Mannheim oder Heidelberg? Oder vom Binger-Raum bis Koblenz oder nach Kaiserslautern? Denn auch dorthin fahren Bürgerinnen und Bürger aus Rheinhessen. Und die aus dem Raum Bad Kreuznach, welche nach Mainz fahren wollen, haben kein Verständnis, dass erst ab Gensingen-Horrweiler oder ab Münster-Sarmsheim oder Wöllstein die Jahreskarte nur noch 365 Euro kosten soll, während sie ein Mehrfaches blechen müssen.

So sind die Tarife des ÖPNV im Großteil von Rheinhessen.

Die Tarifgestaltung des ÖPNV in Rheinhessen erfolgt im Wesentlichen durch den Rhein-Nahe-Verkehrsverbund und seiner Tarifwabenstruktur, also nicht nach der gefahrenen Kilometerstrecke. Für eine Einzelfahrt kostet das Queren einer Wabe 1,70 Euro, bei 2 Waben 3,50 Euro, bei 3 Waben 4,75 Euro. Für 5 Waben sind 7,60 Euro fällig und bei 8 Waben, in etwa die längste Fahrtstrecke im Rheinhessischen, 11,40 Euro. Bei einer Monatskarte ist es entsprechend also: 54,20, 73,20, 103,00, 165,00 bzw. 225,60 Euro, und ein Jahresticket kostet das 10fache einer Monatskarte, also 542, 732, 1.030, 1.650 bzw. 2.256 Euro/Jahr. Das heißt, dass ein geplantes rheinhessisches 365-Euro-Ticket den täglichen Fahrer längerer Strecken wesentlich stärker entlasten würde.

Nun ist es laut Statistik so, dass die etwa bundesweit 20 Millionen Berufspendler zu 32% eine Wegstrecke von unter 5 km (ca. 1 Wabe), zu 20% eine Wegstrecke von 5 bis 10 km (ca. 2 bis 3 Waben), zu 28% eine Wegstrecke von 10 bis 25 km (ca. 3 bis 6 Waben), zu 13% eine von 25 bis 50 km (ca. 6 bis 12 Waben), und nur zu etwa 5% eine Wegstrecke von über 50 km (über 12 Waben) zur Arbeitsstelle zurücklegen müssen, einige wenige benötigen 100, oder sogar mehr als 200 km um zum Arbeitsort zu kommen. Damit sind im Durchschnitt etwa 2 x 10 km oder etwa 2 x 3 Waben die Entfernung, die ein Pendler pro Arbeitstag (hin und rück) verkraften muss, wobei tarifmäßig der Raum der Stadt Mainz als 2-fache Wabe zu betrachten ist.

Tarifmäßig haben Wochentickets für alle 7 Tage der Woche, Monatstickets für alle Tage im Monat und Jahrestickets für alle 365 Tage des Jahres Gültigkeit. Das bedeutet, dass der Karteninhaber unabhängig von seinen Arbeitszeiten die tarifmäßigen Vergünstigungen benutzen kann bzw. nutzen sollte. Denn wenn dieses aus irgendwelchen Gründen nicht geschieht, verteuern sich für den Nutzer entsprechend die Kosten der einzelnen Fahrten. Wenn also nur an 255 Tagen im Jahr gearbeitet wird, und wenn man 30 Tage Urlaub berücksichtigt, würde ein Pendler auf dem Weg zur Arbeit ein Jahresticket nur an 225 Tagen nutzen, und damit kostet ihm die einzelne Fahrt bei einer Jahreskarte für 3 Waben mit etwa 4,58 Euro nur ungefähr 4 Prozent weniger als ein Einzelfahrschein, und somit entsteht ihm nur eine Gesamtersparnis von 38,25 Euro im Jahr gegenüber den Einzelfahrten! Bei 5 Waben beträgt die Ersparnis 60 Euro im Jahr!

Bei der Nutzung nur an Arbeitstagen wird das 365 Euro Ticket zum 595 Euro Ticket!

Aber auch das viel gepriesene 365-Euro-Ticket ist bei einer Nutzung nur an den normalen Arbeitstagen und unter Berücksichtigung der Urlaubszeit eigentlich nur ein 595-Euro-Ticket! Für Fahrten durch nur 1 Wabe wird es im Grunde genommen uninteressant, bei 2 Waben ergibt sich eine Ersparnis von 132 Euro im Jahr und bei 3 Waben von 435 Euro. Wie schon zu vor erwähnt, ist also das 365-Euro-Ticket für den reinen Berufspendler bei einer Fahrtstrecke erst von über 2 Waben als richtig interessant anzusehen!

Das 365-Euro-Ticket in Wien ist das Vorbild.

Es ist das „Wiener Modell“, welches im Grunde genommen Pate steht bei der Einführung einer Flatrate für den ÖPNV. Im Jahre 2012 hatte das „365-Euro-Jahresticket“ die dortige rot-grüne Stadtergierung für die Straßenbahn und den Bus eingeführt, in dem sie den Jahrespreis des örtlichen Nahverkehrs von 449 Euro auf 365 Euro senkte, also um 84 Euro oder um knapp 19 Prozent! Die Zahl der Jahreskarteninhaber hat sich seitdem zwar mehr als verdoppelt, so die Wiener Verkehrsbetriebe, denn mehr als 800.000 Menschen benutzen das 365-Euro-Jahresticket, aber reduzierte sich denn auch wie erhofft der örtliche Autoverkehr? „Nein“, so Professor Carsten Sommer und Dominik Biehl von der Universität Kassel, welche 2015 das „Wiener Modell“ und die Folgen der Einführung des 365-Euro-Tickets auf den innerstädtischen Verkehr untersucht haben. Ihr Ergebnis: Der Anteil der Autos im Stadtverkehr hatte sich trotz des „Billigtarifs“, so gut wie überhaupt nicht verändert und blieb in etwa in der Größenordnung wie vor der Einführung der Flatrate.

Die Einführung des günstigen Fahrpreises habe aber vor allem dazu geführt, so das Fazit der Forscher, dass die bisherigen Fahrgäste zur Billigfahrkarte wechselten, weil in Folge der Einführung des Spartarifes sich die Preise der Einzelfahrschein erheblich verteuerten, und dass bisherige Fahrradfahrer und Fußgänger die günstigen Tickets nutzten, um bei schlechterer Witterung auf den städtischen ÖPNV umsteigen zu können. Da die Gesamtfahrgastzahlen in dem untersuchten Zeitabschnitt also nur im einstelligen Prozentbereich stiegen, sei durch das besondere Preisangebot wohl kaum ein nennenswerter Gewinn von Pkw-Nutzern eingetreten, so ihr Resümee. Niemand stieg also vom Auto um auf Bus oder Bahn nur wegen des Preises!

Als erstes Land der Welt hat Luxemburg den kostenlosen Nahverkehr eingeführt.

Etwa 41 Millionen Euro pro Jahr zahlt der Staat dafür. Damit ist Luxemburg das erste Land der Welt, das den kostenlosen Nahverkehr eingeführt hat. Die Kosten für die Gratisfahrten finanziert das reiche, aber kleine Großherzogtum aus Steuermitteln. Eine verhältnismäßig kleine Summe für

ein soziales Projekt mit positiven Auswirkungen für die Umwelt, so die allgemeine Meinung. Doch für Deutschland würde es viel zu teuer. Nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen würde ein kostenfreies Fahren wie in Luxemburg in der Bundesrepublik eine Einnahmelücke von etwa 12,8 Milliarden Euro/Jahr entstehen lassen, was sich erklärt durch den Größenunterschied der beiden Länder. Diesen Betrag müsste der deutsche Staat zuschießen, müsste der Steuerzahler stemmen, also auch der Pendler, -- nahezu aussichtslos!

Damit ist klar, dass 365-Euro-ÖPNV-Jahrestickets für größere Flächegebiete unrealistisch, da sie für die Allgemeinheit viel zu teuer sind, und entsprechende Auswirkungen auf den Pkw-Verkehr, insbesondere wegen der oft fehlenden Verkehrsstruktur des ÖPNV infrage gestellt werden müssen. Auch in der estnischen Hauptstadt Tallinn können Bürger den öffentlichen Nahverkehr bereits seit fünf Jahren kostenfrei nutzen. „Viele Umsteiger vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel habe das aber auch hier nicht gebracht“, kritisieren Experten.

Modelle für 365-Euro-Tickets in Deutschland.

Auch in einigen deutschen (Groß-) Stadtregionen wird seit 2018 die Einführung einer Mobilitäts-Flatrate erprobt, respektive mit entsprechenden Fördergeldern des Bundes übergangsweise praktiziert. So unter anderen in Reutlingen, Bonn, Augsburg (nur Innenstadtbereich), Görlitz und Radolfzell. Also in kleineren städtischen Verkehrsbereichen. Die Endresultate dieser Versuchsprojekte liegen noch nicht vor, und damit auch noch nicht die Beantwortung der Frage, ob diese Finanzaufwendungen das erhoffte Resultat erbrachten hinsichtlich der Veränderungen der privaten Mobilität, weg vom Auto, hin zum ÖPNV.

In anderen Städten oder Regionen gibt es eine solche 365-Euro-Flatrate speziell für Schüler und Auszubildende oder für Seniorinnen und Senioren, was auch Kosten verursacht, aber noch überschaubar ist, da die Differenz zu den üblichen Tarifen für diesen Personenkreis wesentlich geringer ist und die Nutzer sich arg in Grenzen halten.

Generell haben bisher alle Versuche mit einer Mobilitäts-Flatrate viele zum Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, nicht das erhoffte Resultat erbracht, so die Kritik der Experten, sondern das Angebot müsse generell, nicht nur preislich attraktiver werden. Darum, am wichtigsten ist ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur mittels Verbesserung der Linienführungen, eines dichtere Verkehrsfolge und die Zuverlässigkeit von Bahnen und Bussen. „Doch dafür brauchen die Kommunen und die Länder noch sehr, sehr viel Geld in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten, aber nicht weniger, weil entsprechende Mittel in die Preisgestaltung des ÖPNV fließen“, sagt Frank Nagel, ÖPNV-Berater aus Frankfurt.

Resümee zum 365-Euro-Ticket für Rheinhessen.

Wir sollten davon ausgehen, dass im Umland der größeren Städte und Zentren der Regionen, der ÖPNV nur etwa 12 Prozent des Verkehrsbedarfs abdeckt, dagegen der private Autoverkehr über 60 Prozent. In rein ländlichen, dörflichen Bereichen sind es sogar nur 5 Prozent zu 70 Prozent. Das bedeutet, dass in den Bereichen außerhalb der Stadtregionen die private Kfz-Nutzung die bleibende bestimmende Mobilitätsnutzung ist und bleiben wird. Das eigene Fahrzeug ist das jederzeit zur Verfügung stehende Fortbewegungsmittel, welches einem zu jedem Ziel, in kürzester Zeit, ohne Wartezeit, bequem und in der Regel sicher transportiert. Der eigene Pkw ist ein Garant freier Entscheidungen in der Mobilität!

Nur 22 Prozent aller Haushalte besitzen kein Auto, jedoch 21 Prozent aller Haushalte besitzen zwei

und 5 Prozent besitzen drei oder mehr Autos. Das Auto ist, insbesondere für den ländlichen Raum das entscheidende Fortbewegungsmittel und gefühlsmäßig unersetzlich.

Das sieht man zum Beispiel daran, dass ein Landkreis, wie der von Alzey-Worms, viel Geld in die Hand genommen hat, um den öffentlichen Busverkehr so umzustrukturieren, dass jedes Dorf mindestens werktags zwischen 6:00 und 19:00 Uhr alle 2 Stunden, teilweise auch stündlich oder sogar halbstündlich, samstags oder sonntags im geringeren Umfang, angefahren wird. Jedoch leider ist die Frequentierung oft sehr gering, sodass einige der Linienbusse den Tag über nur mit weniger als 10 Prozent ausgelastet sind. Die Bürgerinnen und Bürger nutzen das ÖPNV-Angebot eben nicht! Das liegt nicht am Fahrpreis, ja, noch nicht einmal am mangelhaften Angebot, sondern an der Bequemlichkeit. Ob ein 365-Euro-Jahresticket für Rheinhessen daran was ändern wird? Zweifel sind angebracht.

Die Forderung der CDU nach einem 365-Euro-Ticket ist nicht zu Ende gedacht.

Die vehemente Forderung der CDU Rheinhessen nach einem rheinhessischen 365-Jahres-Ticket muss weiter gedacht werden, zu: „Wie schaffen wir einen fortschrittlichen, modernen ÖPNV in Rheinhessen und wie finanzieren wir so ein Zukunftsprogramm in den nächsten Jahrzehnten.“ Das ist eine Mammutaufgabe für die Politik der Region. Im Stadtverkehr ist es wie in Wien oft nur 500 m weit bis zur nächsten Haltestelle des ÖPNV, und etwa alle 5 bis 10 Minuten fährt ein Bus oder eine Tram. Das zu gewähren ist außerhalb der dicht besiedelten Stadtbezirke so gut wie unmöglich. Nur die Forderung nach einem „365-Euro-Jahresticket“ ist daher nicht konsequent zu Ende gedacht, man könnte auch sagen, ist rein populistisch. Darum liebe CDU, wie wollt ihr das schaffen, besonders unter dem Druck der Corona-Pandemie erzeugten finanziellen Voraussetzungen?

In diesem Sinne,

Wörrstadt, den 23. Oktober 2020,

Heinrich Keuper