



Nachhaltig mobil – für gute Lebensqualität auf dem Land

Neue Wege zu mehr Mobilität mit weniger Verkehr

DIE LINKE.

Abb. 0 [TITELBILD]: Busstop im Nirgendwo. Foto: Andreas Hermsdorf / pixelio.de

Inhalt

Impressum	2
Vorwort	3
Die Vision: Autofrei und trotzdem voll mobil	5
Die Ausgangslage: Wenig Alternativen zum Auto	6
Was möglich ist: Bundes- und Landesmittel für hochwertigen ÖPNV, flexible Angebote in Kommunen	9
Finanzierung	18
Mobilität mit frischem Schwung: Unsere Forderungen nach einem guten Nahverkehr	28



DIE LINKE.

Ingrid Remmers *(V.i.S.d.P.)*

Mitglied des Bundestages
Verkehrspolitische Sprecherin
Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon +49 30 / 227-74300
Telefax +49 30 / 227-70299
ingrid.remmers@bundestag.de
www.ingrid-remmers.info

Wahlkreisbüro Ingrid Remmers, MdB
Wildenbruchstr. 15-17
45888 Gelsenkirchen
Telefon: +49 209-91358855
Telefax: +49 209-91358857
ingrid.remmers.ma06@bundestag.de

Text:

Ingrid Remmers, Bastian Kettner

Korrekturen und redaktionelle Überarbeitung:

Heiko Balsmeyer, Heiner Bäther, Darja Eremenko und Gerrit Schrammen

Layout:

Jonas Selter

1. Auflage, Mai 2020

Vorwort



*Liebe Leser*innen,*

Mobilität im ländlichen Raum ist ein viel zu häufig unterschätztes Thema. Mobil zu sein, heißt nicht nur, von A nach B zu kommen, sondern auch gesellschaftlich teilhaben zu können. Für viele, die auf dem Land leben, sind die Wege zum nächsten Lebensmittelmarkt, zur Arztpraxis oder zur Bank weit. Mangels Alternativen legen die meisten Menschen dort ihre Alltagswege mit dem eigenen Auto zurück. In nicht wenigen Haushalten gibt es neben dem Zweit- sogar einen Drittwagen. Die Annahme, dass jede und jeder auf dem Land ein Auto hätte, führt dazu, dass öffentliche Mobilität in diesen

Regionen allenfalls ein Nischenthema ist. Dass eine angemessene Nahversorgung im Wohnort und eine gute Anbindung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten jedoch der gesamten Bevölkerung nützen, wird oft von eindimensionalen Diskussionen über Straßenaus- und -neubau überlagert.

Wir müssen uns die Frage stellen: Brauchen wir immer mehr Straßen, die am Ende nur zu mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Umwelt- und Klimabelastung führen?

Ich bin davon überzeugt, dass wir dringend umsteuern müssen. Auch ohne eigenes Auto sollen Menschen auf dem Land mobil sein. Um das zu erreichen, sind sowohl Nahversorgungsstrukturen als auch ein massiver Ausbau von öffentlichen Mobilitätsangebote unbedingt notwendig. Damit diese etabliert und finanziert werden können, müssen das aktuelle ÖPNV-Fördersystem vereinfacht und darüber hinaus neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Ich setze mich deshalb für eine finanzielle Beteiligung von Unternehmen an den Kosten für öffentliche Mobilität ein – Beispiele aus Frankreich und aus Österreich zeigen, dass es funktioniert.

Dass Mobilität auf dem Land nicht zwingend vom Besitz eines eigenen Autos abhängt, skizziert diese Broschüre eindrücklich. Mehr noch: Sie erläutert an vie-

len Praxisbeispielen, mit welchen Mitteln und auf welchen Wegen eine Verkehrswende auf dem Land erfolgreich gestaltet werden kann.

Lassen Sie uns diese Wege gemeinsam gehen und die Herausforderungen im Fahrplan für eine soziale und ökologische Mobilität anpacken!

A handwritten signature in blue ink, reading 'Ingrid Remmers'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal flourish extending to the right.

Ihre Ingrid Remmers

Mitglied des Bundestages

Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE.

Die Vision: Autofrei und trotzdem voll mobil

Katja lebt in einem 500-Einwohner-Dorf etwa 40 Kilometer von der nächsten Großstadt, in die sie jeden Tag zu ihrem Arbeitsplatz pendelt, entfernt. Ein Auto besitzt sie nicht, denn dank der Vielzahl an öffentlichen Mobilitätsangeboten vor Ort kann sie bequem von A nach B kommen. So fährt sie jeden Morgen mit einem der am Dorfladen stationierten leihbaren E-Bikes die zwei Kilometer bis zum nächsten Bahnhof, der seit der Reaktivierung der Bahnstrecke wieder stündlich von Regionalbahnen angefahren wird. Dort kann sie das Leihrad wieder zurückgeben und die Zugfahrt entspannt beginnen lassen. Wenn sie mit ihrem privaten Rad fährt, findet sie neben dem Gleiszugang immer einen überdachten Stellplatz. Im Winter nutzt sie den kleinen Zubringerbus, der die umliegenden Dörfer mit dem Bahnhof verbindet und dessen Fahrplan optimal auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge abgestimmt ist.



Abbildung 1: Multimodale Mobilität funktioniert auch auf dem Land (Bild: Mobility).

Ihr 16-jähriger Sohn, der am Wochenende gerne im Multiplexkino der Großstadt Filme schaut, kommt auch noch spätabends unkompliziert vom Bahnhof mit dem Anrufsammeltaxi heim. Das kann er ganz einfach per App buchen. Auch Katjas Mutter, die im gleichen Ort lebt, profitiert sehr von dem guten Mobilitätsangebot. Sie nutzt den mehrfach der Woche verkehrenden barrierefreien Bürgerbus, um in das zehn Kilometer entfernte Dorf zu gelangen, in dem ihre frühere Schulfreundin zu Hause ist. Besonders schätzt sie den Service im Bus, denn wenn sie einmal Geschenke für die Enkelkinder ihrer Schulfreundin mitbringt, ist ihr der Busfahrer schnell zur Hand und trägt die Taschen zu ihrem Sitzplatz.

Um rundherum mobil zu sein, brauchen Katja und ihre Angehörigen noch nicht einmal mehrere Abos pro Person abzuschließen: Die Jahreskarte des Verkehrsverbundes kostet nur einen Euro pro Tag und ermöglicht jeder und jedem einen Zugang zu allen regionalen Mobilitätsangeboten aus einer Hand.

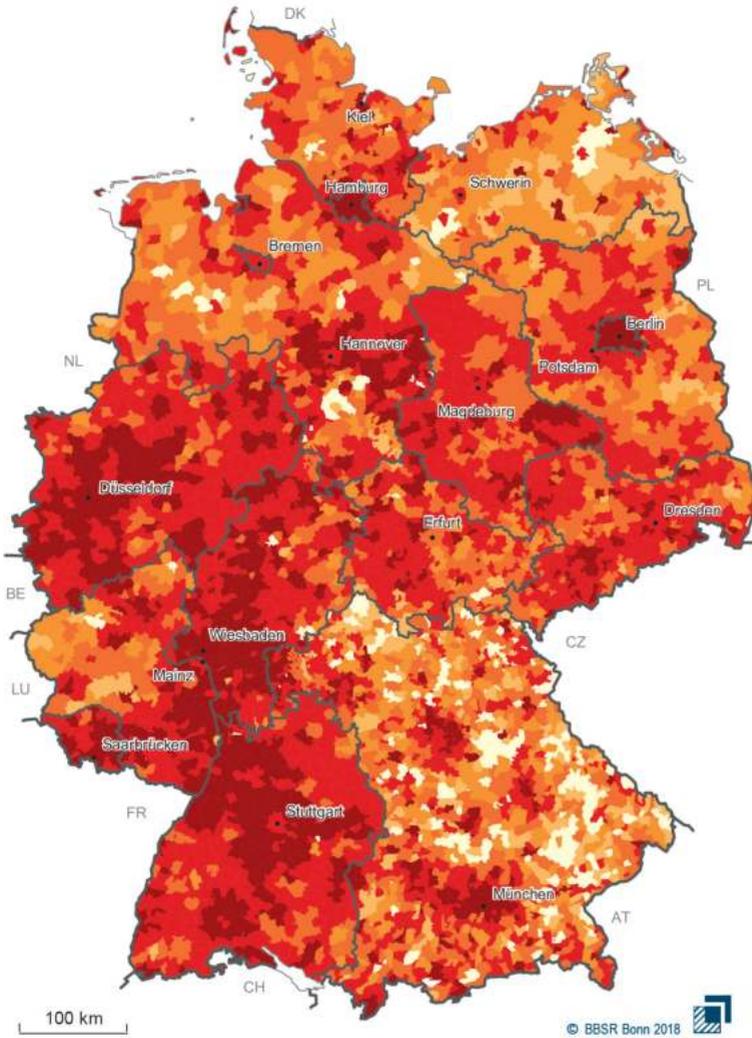
Die Ausgangslage: Wenig Alternativen zum Auto

Mobil sein ohne Auto, was für Katja selbstverständlich ist, scheint in vielen kleinen Orten in Deutschland immer noch eher ein Wunschdenken zu sein. Die Gründe sind vielfältig: Auf dem Land konzentrieren sich viele öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplätze und kulturelle Angebote in mittelgroßen Städten. Deren Erreichbarkeit ist von allen umliegenden Orten wichtig, aber auch die Verbindung von Dörfern untereinander spielt eine wichtige Rolle für das soziale Miteinander. Jedoch ist mit der geringen Bevölkerungsdichte meist eine schwächere Nachfrage nach öffentlichen Mobilitätsangeboten verbunden. Den Aufwand, attraktive Angebote für wenige Menschen bereitzuhalten, scheuen viele Kommunen. Nicht nur das drängt den ÖPNV oftmals in ein Nischendasein: Die angespannte Finanzlage vieler Kommunen und häufiges Beharren auf einer „Schwarzen Null“ als Haushaltsziel tun ihr Übriges dazu. Kein Wunder, dass Busverkehre selbst wichtige regionale Achsen in vielen Fällen lediglich mit einem spärlichen Fahrtenangebot bedienen.

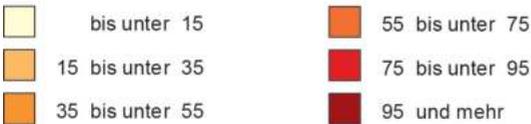
Auch im Schienenverkehr wirkt sich mangelndes Interesse an einer guten Nahverkehrsverbindung aus. So wurden von 1960 bis 1993 über 8.000 Kilometer Bahnstrecken – die meisten davon im ländlichen Raum – stillgelegt. Die Bahnreform im Jahr 1994 bescherte unter anderem durch die Ausrichtung auf einen geplanten Börsengang der Deutschen Bahn eine weitere Stilllegungswelle mit zusätzlich 5.400 Kilometer vom Verkehr abgekoppelten Gleisen.¹ Gerade weil seitdem zahlreiche Nebenbahnen nicht mehr befahren werden, dauert die Fahrt vom Land in die nächste Großstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln viel zu lange. Wer in entlegenen Orten lebt, die nur von einigen wenigen, auf den Schulverkehr angepassten Busverbindungen mit entsprechenden Abfahrtszeiten bedient werden, dem bleibt in vielen Fällen bislang kaum eine andere Möglichkeit als ein privates Auto zu nutzen, um nicht sozial, wirtschaftlich und kulturell abgehängt zu sein.

1 SPIEGEL Wirtschaft am 29.12.2019

ÖV-Erschließungsqualität



Anteil der Bevölkerung, die in maximal 600 m bzw. bei Bahnhöfen 1.200 m Luftlinienentfernung um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten im ÖV am Tag wohnt, 2016 in %

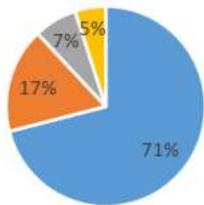


Datenbasis: HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Laufende Raumbewertung des BBSR
 Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2015 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: T. Pütz

Abbildung 2: Erschließungsqualität in den Kommunen Deutschlands. Die hellen Flecken auf der Karte zeigen, dass anders als in Ballungsräumen viele Menschen in ländlichen Regionen keinen Zugang zu ÖPNV-Haltestellen mit einem attraktiven Fahrtenangebot haben (Quelle: BBSR 2018)

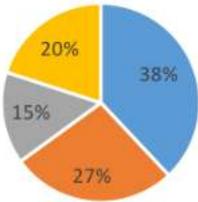
Doch gerade der private Autoverkehr verursacht externe Effekte wie einen bedeutenden Teil der Umwelt- und Klimabelastung, Lärm, Unfälle und einen erheblichen Ressourcenverbrauch. Diese Effekte wirken sich nicht nur in der Region selbst, sondern durch das Einpendeln auch in den ohnehin schon stark belasteten Ballungsräumen und global aus. Forscher*innen der Universität Kassel haben ein Rechenmodell entwickelt, um genau diese neben den bislang schon berücksichtigten Effekten wie die Abschreibung von Straßen und verkehrstechnischen Anlagen oder Aufwendungen für den Straßenunterhalt in einem Kostenmodell abzubilden. Auf diese Weise werden die wahren Kosten und damit auch der Subventionsbedarf des Autoverkehrs transparent. Das Resultat: Der Autoverkehr kostet der öffentlichen Hand dreimal so viel wie der ÖPNV.² Daher helfen attraktive öffentliche Mobilitätsangebote den Kommunen aktiv, ihre Haushalte zu schonen. Mit dem eingesparten Geld entsteht größerer Spielraum sowohl für weitere Klima- und Umweltschutzmaßnahmen als auch für neue soziale und Versorgungsangebote. Diese tragen nicht nur zur Vermeidung von Fahrten in nächstgrößere Orte bei, sondern erhöhen die Lebensqualität und stärken den Zusammenhalt in den Gemeinden (mehr dazu im Exkurs auf S. 12).

Modal Split in ländlichen Regionen:
Kleinstädtische und dörfliche Räume



- Autoverkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr
- öffentlicher Verkehr

Modal Split in Stadtregionen: Metropolen



- Autoverkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr
- öffentlicher Verkehr

Abbildung 3a: Modal Split in der ländlichen Region: Kleinstädtische und dörfliche Räume Abbildung 3b: Modal Split in Metropolen

2 UNIKIMS o. J.

Der **Modal Split** gibt den Anteil eines Verkehrsmittels für alle zurückgelegten Wege innerhalb eines bestimmten Gebiets an. Deutlich hervor sticht in ländlichen Regionen die Benutzung des Autos (eigene Darstellung nach infas, DLR, IVT und infas 360 2019: Mobilität in Deutschland [im Auftrag des BMVI], S. 47).

Was möglich ist: Bundes- und Landesmittel für hochwertigen ÖPNV, flexible Angebote in Kommunen

Regionaler Schienenverkehr

Es gab allerdings nicht nur negative Entwicklungen im regionalen Schienenverkehr. Nachdem in den unmittelbaren Nachwendejahren die letzte Stilllegungswelle über das Land rollte, konnte durch Übertragung der Organisation des regionalen Schienenverkehrs auf die Bundesländer ab Mitte der 1990er Jahre das weitere Streckensterben zumindest teilweise gebremst werden. Unter der Regie der Länder wurden zahlreiche stilllegungsgefährdete Nebenstecken saniert, neue Triebwagen angeschafft und Taktfahrpläne eingeführt. Das verminderte die Reisezeit und bot den Fahrgästen einen erheblichen Komfortgewinn. Die neuen Taktfahrpläne ermöglichten abgestimmte Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Zug- und auch Buslinien. All diese Maßnahmen ließen die Fahrgastzahlen in die Höhe schnellen. Zudem wurden seitdem bis heute knapp über 800 Kilometer Gleise für den Personenverkehr reaktiviert.³ Das ist mit Blick auf die fast siebenmal höhere Zahl nicht mehr befahrener Streckenkilometer zwar ausgesprochen wenig, aber immerhin ein Schritt in die richtige Richtung.

In Nordrhein-Westfalen verhalf die Regionalisierung des Schienenverkehrs vielen Nebenstecken zu Erfolgen, was in den 1980er Jahren kaum denkbar gewesen war. So konnten die Regiobahn zwischen Kaarster See und Mettmann sowie die Euregiobahn in der Region Aachen nach Reaktivierungen und Streckenertüchtigungen Fahrgastrekorde verbuchen. Auch zwischen Jülich und Linnich und zwischen Lindern und Heinsberg wurde der Bahnverkehr wieder aufgenommen.

3 Allianz pro Schiene, 20.05.2019.

Ein anderes gutes Beispiel für lange Zeit unterschätzte Nebenbahnen ist die Strecke Köln-Gummersbach-Marienheide-Brügge (-Lüdenscheid).

Dort stellte die Deutsche Bundesbahn ab dem Jahr 1986 den Personenverkehr auf dem Teilstück zwischen Gummersbach und Brügge abschnittsweise ein. Doch damit wollten sich die anliegenden Kommunen nicht abfinden. Sie beauftragten ein Gutachten, das dem nicht mehr befahrenen Abschnitt ein hohes Potential von 4.500 Fahrgästen pro Tag bescheinigte.⁴ Daraufhin wurde allerdings zunächst nur der Streckenabschnitt zwischen Gummersbach und Marienheide reaktiviert.



Abbildung 4: Reaktivierungsfeierlichkeiten für den Streckenteil Meinerzhagen-Brügge(-Lüdenscheid) 2017. Foto: Klaus Schlieck

Dem steten politischen Druck vonseiten engagierter Bürger*innen, der Kommunen und des Verkehrsverbundes ist es zu verdanken, dass seit Dezember 2017 wieder die komplette Strecke von Köln bis Lüdenscheid mit Personenzügen bedient wird. Inzwischen wird sogar über eine Elektrifizierung der Strecke diskutiert. Im Sommer 2019 beschloss der Verkehrsausschuss des Land-

tages Nordrhein-Westfalens zudem die Reaktivierung von zwei weiteren Bahnstrecken. Spätestens 2030 sollen zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl sowie zwischen Münster und Sendenhorst wieder Personenzüge rollen.

Selbst der Wiederaufbau von bereits zurückgebauten Nebenbahnstrecken ist, insbesondere in touristisch bedeutsamen Regionen, zunehmend kein utopischer Wunschgedanke mehr, sondern Realität. So wird die seit 1945 nicht mehr befahrene und später demontierte Bahnstecke zwischen Ahlbeck Grenze auf der Insel Usedom und Ducherow an der Hauptstrecke zwischen Greifswald und Berlin seit 2008 im Abschnitt von Ahlbeck Grenze bis Świnoujście Centrum wieder von Personenzügen bedient. Der Wiederaufbau der restlichen Strecke würde Berlin besser an die Insel Usedom anbinden und ist immerhin als weiterer Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden.

4 Städte- und Gemeinderat 6/2003, S. 14.

Im Februar 2020 verkündeten zudem das Bundesverkehrsministerium und Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsidentin Schwesig, dass die Finanzierung des Wiederaufbaus der Bahnstrecke zwischen Barth und Prerow auf der Halbinsel Darß gesichert sei.⁵

Diese Erfolge dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass den bundesweit 800 Kilometern wiederbelebten Gleisen die Einstellung des Personenverkehrs auf 3.600 Kilometern Bahnstrecken gegenübersteht. Das darf nicht so weitergehen! Deshalb kämpft DIE LINKE ganz entschieden für Reaktivierungen und gegen die Abbestellung von Zugverbindungen. Wo Bahnstrecken abgebaut wurden, verlaufen heute oft gut ausgelastete oder gar überlastete Buslinien. Wir fordern den Wiederaufbau von Bahnstrecken, um auch ländlichere Regionen mit qualitativ hochwertigem Nahverkehr versorgen zu können.

Überland-Busverkehr

Als Ergänzung zum Schienenverkehr bauen einige Bundesländer sogenannte landesbedeutsame Buslinien auf. Diese verbinden ländliche Zentren mit städtischen Räumen, stellen Anschlüsse an Züge her und schließen Lücken dort, wo kein Schienenverkehr (mehr) existiert. Dabei muss jede Linie bestimmte Bedien- und Qualitätsstandards erfüllen. So fahren die Landeslinien in Niedersachsen täglich von 6 bis 23 Uhr mindestens jede Stunde. Darüber hinaus ist der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen mit WLAN und Klimatisierung vorgeschrieben.



Abbildung 5: PlusBus Hoher Fläming. Foto: VBB

Auch in Brandenburg existiert mit dem PlusBus-Konzept ein Bundesland überspannendes Netz an Buslinien, das pro Linie mit mindestens 15 Fahrtenpaaren je Werktag direkte regionale Verbindungen bietet und damit

5 Pressemitteilung der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns, Nr. 36/2020.

ländliche Räume stündlich an mittelgroße oder größere Städte sowie touristische Zentren des Landes anbindet. An Samstagen und Sonntagen werden mindestens sechs bzw. fünf Fahrtenpaare angeboten.

Darüber hinaus gibt es, wenn auch zum Teil unter anderen Namen vermarktet, landesbedeutsame Buslinien in Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und in Rheinland-Pfalz.

Exkurs: Durch Nahversorgung Verkehr vermeiden

Das Beispiel des MarktTreff-Konzepts aus Schleswig-Holstein zeigt seit 1999, wie dank der Einrichtung von Lebensmittelläden in Verbindung mit weiteren Dienstleistungen wie beispielsweise einer Postagentur, einem Geldautomaten oder medizinischen Angeboten sowie einem sozialen Treffpunkt die Lebensqualität der Einwohner*innen kleiner Orte spürbar erhöht werden kann. Im MarktTreff können Menschen ihren Versorgungsbedürfnissen nachkommen, treten in Kontakt mit anderen und bleiben mobil – und das alles so gut wie ohne zusätzlichen Verkehr.

Das Land Schleswig-Holstein fördert die teilnehmenden Kommunen mit einer aus Landes-, Bundes- und EU-Mitteln gebündelten Anschubfinanzierung für den Bau und die Ausstattung der MarktTreffs, während die laufenden Kosten durch Umsätze aus dem Lebensmittelverkauf und durch Unterstützung der Kommunen gedeckt werden sollen.

Weitere Informationen auf <https://markttreff-sh.de/>

Kommunale und lokale Angebote

Auch Kommunen und lokale Akteur*innen haben – zum Teil unterstützt durch Landes- oder Bundesmittel – unterschiedliche innovative Konzepte entwickelt, um auf die Mobilitätsbedürfnisse der örtlichen Bevölkerung selbst unter schwierigen finanziellen und raumstrukturellen Bedingungen zu reagieren. Dabei sollen diese Konzepte nicht die gegebenenfalls bereits vorhandenen Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ersetzen, sondern sinnvoll ergänzen. In vielen Fällen erhielten dadurch manche kleine Orte erstmals oder seit langer Zeit wieder eine Anbindung an den ÖPNV jenseits des auf Schulzeiten ausgerich-

teten Busverkehrs. Damit sichern diese Angebote die Mobilität von Menschen in ländlichen Regionen. Eine Auswahl verschiedener Projekte zur Förderung der Mobilität auf dem Land möchten wir im Folgenden vorstellen:

1. *STmobil: Taktverdichtung im Busverkehr und Fahrradverleih für die „letzte Meile“*

In den drei westfälischen Kommunen Mettingen, Recke und Westerkappeln profitieren Bürger*innen seit 2012 nicht nur von einem neu eingerichteten Halbstundentakt einer Schnellbuslinie von und nach Osnabrück, sondern bekommen beim Erwerb einer ÖPNV-Zeitkarte (MobilAbo), die sie im Umkreis von 25 Kilometern auf allen Buslinien nutzen können, für die ersten



Abbildung 6: Mobilstation in Everswinkel, Kreis Warendorf.
Foto: RVM

drei Monate ein Pedelec zur Verfügung gestellt – ohne weitere Kosten. In allen drei Kommunen sowie in Osnabrück können darüber hinaus Pedelecs für die letzte Meile ausgeliehen werden. An der MobilitätsStation in Mettingen wird eine persönliche Mobilitätsberatung angeboten, die über die entsprechenden Angebote informiert. Dass STmobil erfolgreich ist, beweisen die Fahrgastzahlen: Sie sind zwischen 2013 und 2015 um 20% gestiegen. 25% der Fahrgäste zudem sind Neukund*innen. Die Mehrkosten für das Projekt trugen bis 2015 die Kommunen und das Land Nordrhein-Westfalen, seit 2015 nur noch der Kreis Steinfurt, während der Zuschussbedarf wegen der steigenden Nachfrage sinkt.⁶

Auch andere Landkreise in Nordrhein-Westfalen verfolgen im Rahmen ihrer Klimaschutzkonzepte vergleichbare Konzepte, so zum Beispiel der Kreis Warendorf mit dem Projekt WAF Rad+BUS. Dort werden wie im Kreis Steinfurt Schnellbuslinien mit E-Bike-Verleihstationen und einer Mobilitätsberatung, aber auch mit Carsharingangeboten verknüpft.

6 Leistikow 2016: Das Projekt STmobil, S. 10ff.

2. ELLI und MultiBus: Rufbussysteme mit Anschluss an klassischen ÖPNV



Abbildung 7: ELLI macht mobil. Copyright: KOMOB.
Foto: Marc Steinbach

Voranmeldung Verbindungen zwischen den Dörfern und von dort zu Haltestellen der regionalen Busverkehrsgesellschaft MVVG herstellen. Eine Fahrt kostet pauschal zwei Euro. Getragen wird das System von einem Bürgerbusverein, in dem sich die ehrenamtlichen Fahrer*innen, Bürger*innen, die Bürgermeister*innen sowie die MVVG engagieren. Nach einer Gesetzesnovellierung soll ELLI vollständig in den ÖPNV integriert werden, um Betriebskosten erstattet zu bekommen.

Viele Dörfer im Amt Röbel (Südmecklenburg), die abseits von Verkehrsachsen liegen, wurden mit Ausnahme der Schulbuse nicht von öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren. Seit Dezember 2017 hat sich die Situation durch die Einführung des Bürgerrufbussystems ELLI geändert. Unterstützt durch Bundes- und Landesmittel konnten drei Kleinbusse erworben werden, die nach telefonischer



Abbildung 8: MultiBus mit Radanhänger.
Foto: Lothar Popp

Neben zahlreichen ehrenamtlich betriebenen Bürgerbussen existiert in Nordrhein-Westfalen mit dem MultiBus im Kreis Heinsberg ein durch die regionale Verkehrsgesellschaft WestVerkehr betriebenes Rufbussystem. Es bietet unter der Woche vor allem in den späten Abend- und Nachtstunden, in denen keine regulären Linienbusse verkehren, Verbindungen in Nachbarorte, zu Bahnhöfen oder in die nächstgrößere Stadt. Samstags und sonntags ist der MultiBus ganztägig buchbar, sofern es am Abfahrtsort min-

Neben zahlreichen ehrenamtlich betriebenen Bürgerbussen existiert in Nordrhein-Westfalen mit dem MultiBus im Kreis Heinsberg ein durch die regionale Verkehrsgesellschaft WestVerkehr betriebenes Rufbussystem. Es bietet unter der Woche vor allem in den späten Abend- und Nachtstunden, in denen keine regulären Linienbusse verkehren, Verbindungen in Nachbarorte, zu Bahnhöfen oder in die nächstgrößere Stadt. Samstags und sonntags ist der MultiBus ganztägig buchbar, sofern es am Abfahrtsort min-

destens 60 Minuten vor oder nach dem Fahrtwunsch keine klassische ÖPNV-Verbindung gibt. Wie ein Linienbus bedient auch der MultiBus Haltestellen, ist jedoch in seiner Linienführung sehr flexibel und kann dadurch je nach Bedarf Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste bündeln. Die Kleinbusse, die für das Angebot genutzt werden, bieten auch Menschen mit Fahrrad, Rollstuhl oder Kinderwagen genügend Platz. Auch Fahrradanhänger kommen bei entsprechender Nachfrage zum Einsatz. Die Integration des MultiBus-Systems in den Aachener Verkehrsverbund ermöglicht zudem eine Anschlussfahrt mit anderen Nahverkehrsmitteln der Region, ohne dass eine weitere Fahrkarte gelöst werden muss.

3. *AutoNV_OPR: Autonome Ortsbus sichert Bahnanschluss*

Dank eines Forschungsprojekts können Bürger*innen in der kleinen brandenburgischen Stadt Wusterhausen/Dosse seit Sommer 2019 Erfahrungen mit einem autonom verkehrenden Kleinbus machen. Die Technischen Universitäten Berlin und Dresden untersuchen gemeinsam mit der örtlichen Busgesellschaft, wie autonom fahrende Fahrzeuge als Nahverkehrsmittel



Abbildung 9: Autonomer Bus in der Prignitz.
Foto: Alexander Beckmann

im ländlichen Raum eingesetzt werden können. Der in Wusterhausen eingesetzte Bus bietet fünf Fahrgästen Platz und kann kostenlos genutzt werden. Zurzeit fährt noch eine Begleitperson (Operator) im Fahrzeug mit und überwacht den Fahrprozess. Sie kann im Bedarfsfall die Steuerung übernehmen und Fahrgäste beraten. Später sollen diese Fahrzeuge über eine Leitzentrale fernüberwacht werden. Primär dient der Bus der Verknüpfung des Stadtzentrums mit dem Bahnhof und verschiedenen Einkaufsmärkten sowie perspektivisch mit einem Wohngebiet im Norden der Stadt. Denkbar wäre auch seine Verwendung im Verbindungsverkehr zwischen Dörfern, zu nah gelegenen Sehenswürdigkeiten oder in weiteren Fällen, in denen der Einsatz von großen Bussen nicht wirtschaftlich wäre.

Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

4. *Mobilfalt: Mitfahrangebote durch private Pkw-Fahrten ergänzen ÖPNV*



Abbildung 10: Symbolbild Mobilfalt. Foto: NVV

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) kann im Hinblick auf die Organisation von innovativen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum als Pionier angesehen werden, denn neben der Einrichtung großflächiger Anrufsammeltaxisysteme, die meist stündlich bis spät in die Nacht nach Voranmeldung selbst kleinste Ortschaften mit der nächstgrößeren Stadt verbinden, existiert

im Werra-Meißner-Kreis seit 2013 ein Ridesharingangebot, das durch den Verkehrsverbund organisiert wird. Die Idee dahinter ist, Fahrten mit privaten Autos durch eine koordinierte Mitnahme weiterer Personen besser auszulasten und damit gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr zu ergänzen. Für die Teilnahme müssen sich sowohl Fahrer*innen als auch Mitfahrende beim NVV, der durch seine Mobilitätszentrale die Fahrten vermittelt, registrieren. Der*Die Fahrer*in erhält eine Kostenpauschale von 30 Cent pro Kilometer, während der*die Mitfahrende für die Fahrt nur einen Euro bezahlt. Sollte die entsprechende Linie innerhalb eines bestimmten Zeitraums - in der Regel eine Stunde - weder vom klassischen ÖPNV noch von Mobilfalt-Fahrten bedient werden, garantiert der NVV die Beförderung mit einem Taxi. Finanziert wird Mobilfalt durch das Land Hessen.

5. *Dörpsmobil: Teilen heißt mobil sein*

In der nordfriesischen Landgemeinde Klixbüll können die Einwohner*innen vom Angebot eines kommunalen E-Carsharings Gebrauch machen. Dabei hat es die Konzeption in sich: Das E-Auto wird nicht ausschließlich an Privatper-

sonen vermietet, sondern auch als dienstliches Fahrzeug der Gemeinde eingesetzt und verzeichnet dadurch eine hohe Auslastung. Außerdem koordiniert die eigens für das *Dörpsmobil* (hochdeutsch Dorfmobil) eingerichtete Buchungssoftware nicht nur die Vermietung, sondern zeigt auch freie Plätze im Fahrzeug an. Sie kann damit als Mitfahrbörse genutzt werden und bietet Menschen, die



Abbildung 11: Dörpsmobil Klixbüll

Foto: Werner Schweizer

nicht selbst fahren wollen oder können, eine Mobilitätsoption. Wer das Auto mieten möchte, muss Mitglied im örtlichen Carsharingverein werden und bezahlt einen geringen Beitrag zur Deckung der laufenden Kosten sowie einen festen Stundenpreis von 3,50€.

Während das E-Auto nicht förderfähig war, erhielt die Gemeinde finanzielle Unterstützung u. a. für den Bau mehrerer Elektroladesäulen sowie für die Einrichtung der Buchungssoftware aus dem Landwirtschaftsfonds der EU (LEADER) und vom Land Schleswig-Holstein.

Mithilfe der LEADER-Mittel wurden vergleichbare Carsharingangebote auch in anderen ländlichen Kommunen aufgebaut.



Abbildung 12: Mitfahrbank in Vöhl-Bringhausen am Edersee, Hessen. Foto: Bastian Kettner

6. *Mitfahrbänke: Trampeln leichtgemacht*

Die Gemeinde Speicher in Rheinland-Pfalz hat es vorgemacht, viele andere Kommunen zogen nach: Mit der Aufstellung sogenannter „Mitfahrbänke“ soll das Trampeln erleichtert und damit die Mobilität der örtlichen Bevölkerung verbessert werden. Das

Prinzip ist einfach: Leicht wiedererkennbare Bänke am Straßenrand, daneben Klappschilder, auf denen mögliche Fahrtziele in der Umgebung aufgedruckt sind. Besteht ein Mitfahrwunsch, klappen die Tramper*innen das Schild mit dem entsprechenden Zielort auf und warten, bis ein Auto anhält und sie mitnimmt. Als Sponsoren für die Bänke fungieren unter anderem Wohlfahrtsverbände und die Kommunen.

Für das Gelingen solcher Konzepte gibt es kein Rezept. Jede Region hat unterschiedliche Voraussetzungen und Ansprüche, die individuell bei der Planung beachtet werden müssen.

Aufgrund der Vielfalt der möglichen Konzepte ist der Aufbau von Landeskompetenzzentren für Nahverkehrsangebote dringend anzuraten. Hier können sich die Landkreise und Gemeinden, die solche Angebote einzuführen planen, rechtlichen und organisatorischen Rat einholen. Auch die Rolle der Kompetenzzentren als Initiatoren von Mobilitätszentralen ist für eine erfolgreiche Verkehrswende unerlässlich, weil hier die verschiedenen Angebote an Fahrgäste vermittelt werden. Doch auch auf lokaler Ebene ist die Einführung von Mobilitätsmanager*innen notwendig, da diese Kümmerer*innen vor Ort sind, durch engen Kontakt zur Bevölkerung die lokalen Mobilitätsbedürfnisse kennen und die Qualität der Angebote am besten bewerten können. Damit sind Mobilitätsmanager*innen selbst ein Faktor für den Erfolg alternativer Mobilität. Denn diese funktioniert nur, sofern Bürger*innen an ihrer Planung und Fortentwicklung beteiligt werden. Auf diesem Weg wächst die Akzeptanz für solche Angebote, die folglich viel stärker als Gemeinschaftsprojekt denn als bürgerferne Beförderungsmöglichkeit betrachtet werden.

Finanzierung

Der Stand der Dinge

Seit der Übertragung der Verantwortung für die Organisation des Schienennahverkehrs auf die Länderebene Anfang 1996 erhalten die Bundesländer sogenannte Regionalisierungsmittel, also Ausgleichszahlungen des Bundes. Damit verfügen sie für den Nahverkehr auf der Schiene über eine finanzielle Grundlage, die die Fahrkartenerlöse ergänzt. Die Finanzierung des übrigen öffentlichen Nah-

verkehrs - wie beispielsweise Busverbindungen - steht hingegen auf einem weniger sicheren Fundament und ist äußerst komplex, wie die Grafik (S.20) verdeutlicht. Seine bisherige Finanzierungsstruktur (umgangssprachlich Spaghettifinanzierung genannt) wurde im Gegensatz zu der des Schienennahverkehrs nicht verändert und besteht neben Fahrgelderlösen aus einer fast unüberblickbaren, historisch gewachsenen Menge an staatlichen Fördertöpfen, unternehmensinternen sowie kommunalen Zuschüssen, öffentlichen Ausgleichszahlungen und Steuererleichterungen, was die Transparenz der Mittelverwendung und die politische Steuerbarkeit der Struktur stark einschränkt.

Fahrgelderlöse decken dabei im Schnitt nur etwa 39% der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland ab.⁷ Wichtige Finanzierungssäulen sind zudem der Querverbund innerhalb kommunaler Betriebe, Tarifersatzleistungen vom Land für Mindereinnahmen aus dem Verkauf ermäßigter Fahrkarten für Schüler*innen und Auszubildende (auch PBeFG § 45a-Mittel genannt), Zahlungen von Kommunen im Rahmen von geschlossenen Verkehrsverträgen, Zuschüsse des Verkehrsverbundes und Steuererleichterungen, die dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugutekommen. Der Querverbund verschiedener Wirtschaftssparten von Stadtwerken oder ähnlichen kommunalen Betrieben kann in manchen Kommunen durch unbesteuerter Überschüsse aus der Energiesparte einen finanziellen Ausgleich der oft defizitären Verkehrssparte erreichen.

Seit einiger Zeit werden jedoch Probleme des bisherigen Finanzierungsstrukture immer deutlicher. In vielen Fällen wurde die Verkehrssparte von Stadtwerken in ein separates Unternehmen ausgegliedert und mancherorts privatisiert. Querverbundausschleiche sind damit nicht mehr möglich.

In ländlichen Regionen, in denen der Überlandbusverkehr nicht durch finanzstarke Stadtwerke profitieren kann, stellen die direkt vom Land an die Verkehrsunternehmen gezahlten §45a-Mittel oftmals mit die wichtigste Finanzierungsgrundlage für eine Minimalversorgung durch den ÖPNV dar. Durch zurückgehende Schüler*innenzahlen sinken neben den Landeszuweisungen von §45a-Mitteln jedoch auch die Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf, was die ohnehin schon finanziell schwach ausgestattete Minimalversorgung stark gefährdet und Angebotskürzungen nach sich zieht. Eine Steigerung der Ticketpreise nach Einschränkung

7 KCW 2019: Finanzierung des ÖPNV, S. 12.

Die Unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV im Überblick

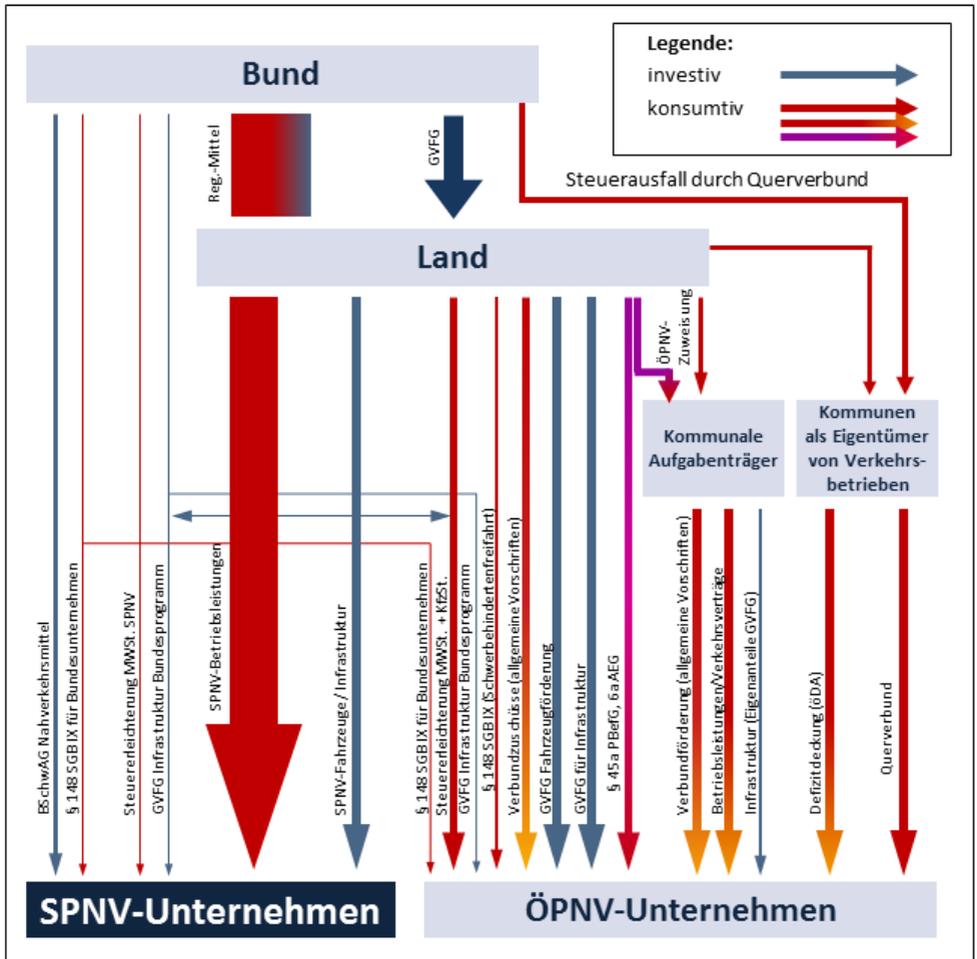


Abbildung 13: Finanzierungsinstrumente des ÖPNV. Aus dem fast undurchschaubaren Spaghettigewirr tröpfelt derzeit die ÖPNV-Finanzierung. Darstellung: Zimmer, Christoph: Der ÖV-Beitrag. Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in den Kommunen. Studie der BPV Consult GmbH i. A. des VCD, Koblenz 2014 (nach Hickmann, mit Ergänzungen).

des Fahrtenangebots kann keine Lösung sein, da dies eine weitere Abwanderungswelle von ÖPNV-Kund*innen zum Autoverkehr verursachen würde. Für den ÖPNV wäre das der Einstieg in eine existenziell bedrohliche Negativspirale.

Was muss getan werden?

Um diese Negativspirale zu durchbrechen, braucht es dringend einen Masterplan ÖPNV, der auf der einen Seite eine auskömmliche Finanzierung eines attraktiven Mobilitätsangebotes sicherstellt und auf der anderen Seite klare Verantwortlichkeiten zuweist, um Transparenz, Bürger*innenbeteiligung und eine effektive öffentliche Steuerung der Finanzströme zu ermöglichen.

Notwendig ist dafür eine rechtliche Verankerung der Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten als kommunale Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge. Dieser zwischen dem Bund, den Ländern und den Kommunen abgestimmte Masterplan schreibt die Rahmenbedingungen wie die Finanzierungssicherung und die Aufgaben des ÖPNV fest. Demnach stellt der Bund über die Länder den Kommunen zweckgebundene Mittel, deren Höhe regelmäßig dem wachsenden Mobilitätsbedarf angepasst wird, bereit. Die Länder definieren zudem in ihren Nahverkehrsplänen konkrete Ziele für lokale und regionale Mobilitätsangebote. Verbunden ist damit eine Bündelung der Verantwortung für die Genehmigung, Planung und Finanzierung solcher Angebote bei den Aufgabenträgern, also bei Städten und Landkreisen. Diese koordinieren den Mit-

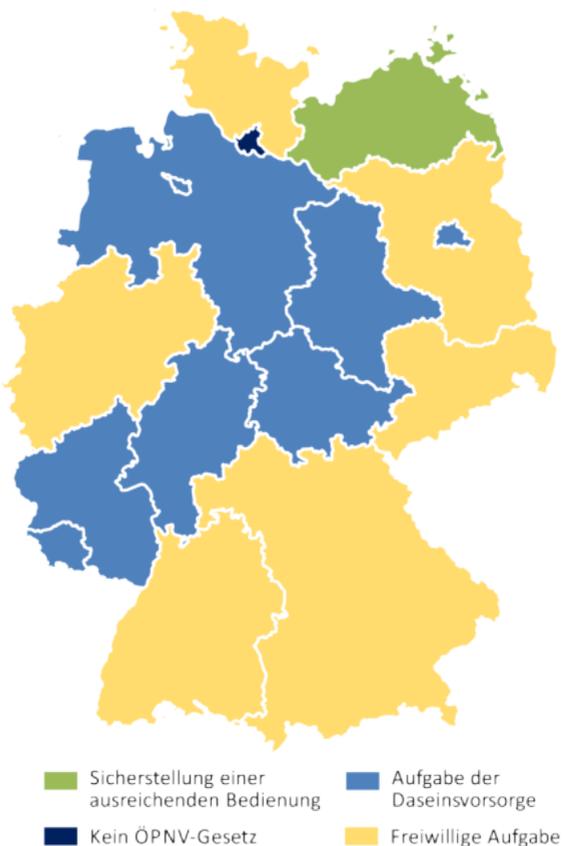


Abbildung 14: Aufgabengestaltung des ÖPNV in den Ländern. Dargestellt nach Brenck et al. 2016 auf Grundlage der Landes-ÖPNV-Gesetze ohne Berücksichtigung der Pflichtaufgabe Schülerverkehrs-sicherung

teleinsatz, überwachen die Qualität und können direkt oder mittelbar wie etwa durch Fahrgastbeiräte Einfluss auf die Angebotsausgestaltung nehmen.

Was ist bereits erreicht worden?

Einige Bundesländer wie Brandenburg und Baden-Württemberg haben bereits reagiert und reformieren ihre ÖPNV-Finanzierungsstrukturen. Die bisherigen §45a-Mittel werden nun nicht mehr wie bisher direkt an die Verkehrsunternehmen weitergegeben, sondern gehen in zweckgebundenen Zuweisungen des Landes, die zunächst an die kommunalen Aufgabenträger fließen, vollständig auf.

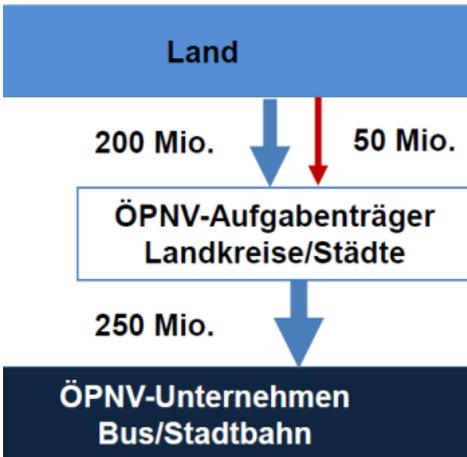


Abbildung 15: künftige ÖPNV-Finanzierungsstruktur in Baden-Württemberg. Darstellung nach Herrmann 2017.

In Baden-Württemberg werden zum Beispiel die bisherigen 200 Mio. € Zuweisungen ab 2021 um 50 Mio. € aus dem kommunalen Finanzausgleich und aus originären Landesmitteln aufgestockt. Verbunden mit der Struktur- und Finanzierungsreform ist unter anderem eine ÖPNV-Offensive, die allen Orten im Bundesland einen stündlichen ÖPNV-Anschluss von frühmorgens bis spätabends garantieren soll.

Doch auch die bisherige intransparente Bemessungsgrundlage für die Verteilung von Zuweisungen wurde reformiert. In Brandenburg werden beispielsweise die Fläche des Landkreises, die geplanten Fahrplankilometer, die Höhe der Eigenbeiträge der Kommunen und Landkreise, die Fahrgastzahlen und das Verhältnis von Auszubildenden zur Gesamtbevölkerung als Grundlage herangezogen.

Wie kann es weitergehen?

1. *Finanzierung des kommunalen Nahverkehrs auf breitere Beine stellen*

Die begonnenen Reformen der ÖPNV-Finanzierungsstruktur stellen einen ersten Schritt dar, um den Nahverkehr auf dem Land fit für die Zukunft und für die Bevölkerung vor Ort zu machen. Dazu werden die Kommunen nicht nur strukturell als zentrale Koordinatorinnen des lokalen Nahverkehrs und seiner Finanzierung gestärkt. Sie erhalten darüber hinaus über Bund und Länder eine finanzielle Basis in Form kalkulierbarer Zuweisungen, die sie durch eigene Zuschüsse aufstocken können. Dennoch stellt dieses Konstrukt lediglich eine ÖPNV-Minimalversorgung sicher. Für eine erfolgreiche sozial-ökologische Verkehrswende braucht es hingegen einen massiven Ausbau von öffentlichen Mobilitätsangeboten, der mit den bislang verfügbaren Finanzmitteln allein nicht zu stemmen ist. Insgesamt muss die Finanzierungsbasis für lokale Nahverkehrsangebote auf breitere Beine gestellt werden, damit sie nachhaltig gesichert wird. Denkbar wäre die finanzielle Einbeziehung von Nutznießenden des ÖPNV wie Unternehmen, Gastronom*innen und Gewerbevereinen mit Einzelhändler*innen, aber auch von Tourist*innen.

2. *Die taxe versement transport und das „Wiener Modell“*

Das Ausland ist im Hinblick auf eine zukunftsweisende Nahverkehrsfinanzierung schon einen Schritt weiter. In Frankreich können Kommunen, immerhin schon ab 20.000 Einwohner*innen, eine zweckgebundene Transportabgabe (frz. *taxe versement transport*) von Unternehmen mit mindestens zehn Beschäftigten erheben. Mit dieser wird großteils sowohl der Auf- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur als auch der laufende Betrieb des kommunalen Nahverkehrs finanziert. Damit trägt die Abgabe erheblich dazu bei, die Kosten für den Ausbau der Nahverkehrsnetze und die Finanzierung des ÖPNV-Betriebs auf breite Schultern zu verteilen sowie unabhängiger von schwankenden Steuereinnahmen und einer wechselnden politischen Prioritätensetzung innerhalb der Kommunen zu machen. Die Höhe der Transportabgabe beträgt je nach Größe der Kommune zwischen 0,5% und 2,6% der Lohnsumme eines zahlungspflichtigen Unternehmens.⁸

8 Bracher et al. 2014: Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge, S. 14.

In vielen Kommunen konnten durch diese Abgabe neue Straßenbahnsysteme aufgebaut und die Fahrkartenpreise entweder auf ein sehr niedriges Niveau oder gar bis auf null gesenkt werden. Bekanntestes Beispiel hierfür ist die 46.000-Einwohner*innen-Stadt Aubagne in der Provence.



Abbildung 16: Eine Straßenbahn in Aubagne wartet an der Endhaltestelle Le Charrel. Foto: Wikimedia Commons / Fèvre

aufblühen, wie die Diskussion um die Reaktivierung einer ehemaligen Nebenbahn ins Aubagner Umland zeigt. Auf den bislang stillgelegten Eisenbahngleisen sollen künftig Straßenbahnwagen fahren.

Mit der Transportabgabe wurde die in den 1950er Jahren stillgelegte und abgebaute Straßenbahn neu errichtet und 2014 wieder in Betrieb genommen – einen Fahrschein brauchen die Fahrgäste nicht. Der Erfolg spricht für sich: Schon drei Jahre nach Einführung des Nulltarifs konnten 142% mehr Fahrgäste im ÖPNV der Stadt gezählt werden.⁹ Das ließ weitere Ausbauplä-

ne aufblühen, wie die Diskussion um die Reaktivierung einer ehemaligen Nebenbahn ins Aubagner Umland zeigt. Auf den bislang stillgelegten Eisenbahngleisen sollen künftig Straßenbahnwagen fahren.

Einen ähnlichen Beitrag wie französische Kommunen erhebt auch das österreichische Bundesland Wien mit der so genannten Dienstgeberabgabe. Für jede*n Vollzeitbeschäftigte*n bis 54 Jahre müssen Arbeitgeber*innen pro angefangene Woche zwei Euro zahlen. Die Abgabe ist jedoch ausschließlich für die Finanzierung des U-Bahn-Baus und damit nicht zur Deckung laufender Kosten des öffentlichen Nahverkehrs bestimmt. Für diesen Zweck hat Wien die Parkraumbewirtschaftung zur zweiten Säule der ÖPNV-Finanzierung entwickelt: 1993 begann die konsequente Erhebung von Gebühren für die Parkplatznutzung im Innenstadtbereich. Seit 1999 erstreckt sich die umfassende Parkraumbewirtschaftung auf alle zentralen Stadtbezirke. Die dadurch erwirtschafteten Gelder fließen seit 2011 zu 81% in den Nahverkehr. Zudem wurde ein Jahr später der Preis für eine Jahreskarte der Wiener Linien von 449 auf 365 Euro gesenkt.

9 Gehrke/Groß 2013: Fahrscheinfrei im ÖPNV, S. 19.

Ein Euro pro Tag ist nun in Wien das eingängige Motto. Das Bündel dieser verschiedenen Maßnahmen zur Attraktivierung des Nahverkehrs ist auch als *Wiener Modell* bekannt und hat maßgeblich zu einer deutlich positiven Veränderung des Modal Splits geführt. So konnte zwischen 1993 und 2018 der Anteil des Autoverkehrs von 40 auf 29 Prozent gesenkt werden, während der ÖPNV-Anteil von 29 auf 38 Prozent stieg.¹⁰

Sowohl in Frankreich als auch in Wien liegen für die Unternehmen die Vorteile einer ÖPNV-Abgabe auf der Hand. Sie profitieren von dem durch sie mitfinanzierten Nahverkehrsausbau, da sie nun für Arbeitnehmer*innen und Kund*innen besser erreichbar sind. Darüber hinaus entfällt die Notwendigkeit, Parkraumkapazitäten zu erweitern, was sie finanziell entlastet.

3. *Freiwillige Mitfinanzierung von Mobilitätsangeboten durch Nutznießer*innen: Das Projekt midcom*

Eine gesetzliche Grundlage, die es den Kommunen - ähnlich wie in Frankreich oder Österreich - ermöglicht, von Unternehmen ab einer bestimmten Größe oder Umsatzhöhe eine zweckgebundene Abgabe zur ÖPNV-Finanzierung einziehen zu dürfen, existiert in Deutschland auf nationaler Ebene nicht. Allein die Bundesländer können die Kommunen zur Erhebung kommunaler ÖPNV-Beiträge ermächtigen.



Abbildung 17: *midcom-Bus Ober-Ramstadt.*
Foto: *Magistrat Ober-Ramstadt*

Bislang ist dies jedoch nicht geschehen. Ungeachtet dessen wird in drei südhessischen Gemeinden unter dem Projektnamen *midcom* der Betrieb eines den herkömmlichen ÖPNV ergänzenden Bürgerbus- und Anrufsammeltaxisystems

10 Wiener Linien 2019.

mithilfe freiwilliger Unterstützung durch Drittnutzer*innen erprobt. Drittnutzer*innen (oder auch Nutznießende genannt) sind hier Einzelhändler*innen, Dienstleister*innen, medizinische Einrichtungen oder Organisationen, die von einer Nahverkehrsanbindung durch die Zuführung von Kund*innen oder Patient*innen profitieren.

Es gibt zwei Ansätze der Beteiligung:

- bedarfsorientiert: Einrichtungen zahlen der Kommune 50 Cent pro Fahrgast, der von oder zu ihnen befördert wird. Im Gegenzug erhalten die Einrichtungen eine monatliche Übersicht, wann und woher Fahrgäste zu ihnen kamen.
- pauschaliert: Einrichtungen zahlen pauschalen monatlichen Beitrag.

Insgesamt beteiligen sich 17 Einzelhändler*innen, Frisörläden, Banken bzw. Sparkassen, Arztpraxen, Apotheken und andere Akteur*innen aus Mühlthal, Groß-Zimmern, Ober-Ramstadt und weiteren Kommunen an dem durch die EU-geförderten Projekt finanziell. Das Modell ist sogar so erfolgreich, dass ausgehend von 25% inzwischen 60% der Betriebskosten durch das Modell selbst gedeckt werden können.¹¹ Die Fahrpreise sind dagegen – je nach Verkehrsmittel zwischen 1,50€ und 2,20€ – gleichgeblieben.

Im Allgemeinen ermöglicht das freiwillige Modell der Drittnutzer*innenbeteiligung die Bereitstellung zusätzlicher Mobilitätsangebote, die den klassischen Linienverkehr abrunden und damit Angebotslücken, die insbesondere für ältere und bewegungseingeschränkte Personen bestehen, schließen. Aufgrund der Freiwilligkeit und der damit verbundenen Begrenzung finanzieller Möglichkeiten kann dieses Modell jedoch nicht die Grundfinanzierung des herkömmlichen ÖPNV übernehmen. Ansonsten würde die öffentliche Hand aus der Verantwortung für die Finanzierung eines Nahverkehrsangebots entlassen werden, was auch aus politischen Gründen nicht wünschenswert wäre. Daher ist eine Mittelbereitstellung für ein lokales ÖPNV-Grundangebot durch den Bund – ähnlich wie für den Schienennahverkehr – notwendig. Das Beispiel midkom zeigt dennoch, dass eine Mitfinanzierung zusätzlicher Mobilitätsangebote durch den Einzelhandel und an-

11 Benz 2012: midkom, S. 12.

deren Akteur*innen umsetzbar und realistisch ist. Die Zahlen sprechen für eine Beteiligungsbereitschaft von Unternehmen, die von einer guten ÖPNV-Anbindung profitieren.

4. Erfolgsmodell Gästebeitrag: 0,36€ pro Tag für freie Fahrt im ÖPNV

Ein anderes Modell zur finanziellen Beteiligung von Dritten an der Bereitstellung von Nahverkehrsangeboten ist der Gästebeitrag bzw. die Kurtaxe. In Gemeinden mit nennenswertem Fremdenverkehrs- oder Kurbetrieb kann ein gewisser Beitrag pro Übernachtung und Gast über einen Aufschlag auf die Übernachtungskosten abgerechnet werden. Einzugsberechtigt sind Kommunen auf Grundlage landesrechtlicher Ermächtigung durch die jeweiligen Kommunalabgabengesetze. Im Gegenzug wird den zahlenden Gästen entweder ein ÖPNV-Angebot bereitgestellt, das vorrangig für sie bestimmt ist oder sie werden von der Fahrspflicht in Bussen und Bahnen befreit.



Abbildung 18: Beispielbild KONUS Gästekarte. Bild: Schwarzwald Tourismus GmbH

Das erfolgreichste Beispiel der Umsetzung eines Gästebeitrags dürfte der Schwarzwald sein. Dort zahlen Urlauber*innen in etwa 145 Ferienorten verpflichtend 0,36€ pro Nacht zusammen mit ihren Unterkunfts-kosten und können mit der KONUS-Gästekarte, die über den Aufschlag finanziert wird, alle Nahverkehrsmittel in Verkehrsverbänden der Schwarzwaldregion ohne weitere Kosten nutzen. Untersuchungen in anderen Regionen wie zum Beispiel dem Bayerischen Wald zeigen, dass ein durch einen Gästebeitrag finanzierter ÖPNV ein Erfolgsfaktor für den Tourismus sein kann. Auch dort erfahren Ferienorte seit der Einführung des Beitrags und eines fahrscheinfreien Nahverkehrs für Tourist*innen einen erhöhten Zulauf sowie einen Attraktivitätsvorsprung vor Orten ohne Gästebeitrag. Mit dem Anstieg der Übernachtungszahlen ist zudem ein steigender Umsatz aus dem Gästebeitrag zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots verbunden.

Fazit: *Soziale und ökologische Mobilität auf dem Land ist möglich!*

Es ist unumstritten, dass die Bereitstellung und die Finanzierung von attraktiven Mobilitätsangeboten auf dem Land viele Kommunen vor große Herausforderungen stellen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und einer immer älter werdenden Gesellschaft kann die Lösung von Mobilitätsproblemen aber nicht immer weiter in die Zukunft verschoben werden. Die ausgewählten Beispiele zeigen, dass es eine Reihe von erprobten Ansätzen gibt, selbst in sehr dünn besiedelten Räumen Mobilitätsangebote zu schaffen. Auch für die Finanzierung dieser Angebote gibt es Konzepte aus dem In- und Ausland, die für die Kommunen eine längerfristige Planungssicherheit durch kalkulierbare Mittelzuwendungen und Beitragszahlungen sicherstellen. Mit ihnen sinkt zudem die Abhängigkeit von steuerbasierten und in ihrer Höhe schwankenden Zuschüssen aus den allgemeinen Haushalten, die in der Vergangenheit häufig zu Angebotskürzungen führte. Die Kommunen erhalten durch neue, lokal angepasste Finanzierungsmodelle einen größeren Spielraum für die Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten, die sie in eigener Verantwortung entwickeln und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zuschneiden können. Allerdings müssen dafür auch die strukturellen und gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Mobilität mit frischem Schwung: Unsere Forderungen nach einem guten Nahverkehr

Ländliche Regionen müssen in Mobilitätsfragen mit schwierigeren Ausgangsbedingungen als Ballungsräume umgehen. Während in vielen Großstädten der Ausbau des öffentlichen Verkehrs aufgrund steigender Einwohnerzahlen und wegen der sich in Folge dessen immer stärker abzeichnenden Verkehrs- und Gesundheitsprobleme unausweichlich wird, werden in vielen ländlichen Regionen weiterhin Fahrpläne zusammengestrichen und Bahnstrecken vom Verkehr abgekoppelt. Der Straßenaus- und Neubau auf dem Land wird hingegen weiter vorangetrieben und wirkt sich sowohl auf den Flächenverbrauch und die Natur als auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung negativ aus. Er ist Gift für die sozial-ökologische Verkehrswende, denn wer Straßen sät, der erntet Verkehr.

Wir fordern daher:

1. Grundversorgung erhalten heißt Mobilität mit wenig Verkehr sichern: Dank Lebensmittelläden, Arztpraxis und Schule im Ort bleiben Bewohner*innen kleiner Kommunen mobil und können lange Fahrten in die nächstgrößere Stadt vermeiden.
2. ÖPNV-Finanzierungsstruktur reformieren, Nahverkehr als kommunale Pflichtaufgabe verankern, Kommunen als Aufgabenträger*innen stärken: Unumgänglich ist die Bündelung der Finanzströme, eine Aufstockung der Zuwendungen durch Bund und Länder und eine Mittelzuweisung an die Kommunen als systemverantwortliche Aufgabenträgerinnen. Der ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen ist in den Nahverkehrsgesetzen und -plänen der Länder zu verankern. Die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan sollen eine verbindliche Grundlage für alle öffentlichen Mobilitätsangebote bilden.
3. Verwaiste Schienen wiederbeleben, bediente Strecken langfristig sichern: Ländliche Räume müssen durch attraktive Schienenverbindungen mit größeren Städten, aber auch untereinander vernetzt werden. Dazu braucht es dringend Reaktivierungen stillgelegter Strecken. Dort, wo regionale Bahnstrecken noch betrieben werden, ist der Personenverkehr langfristig sicherzustellen.
4. Ländliche Zentren miteinander verknüpfen: Viele abgebaute Schienenwege hätten heute wieder großes Fahrgastpotenzial. Wir kämpfen dafür, dass diese wiederaufgebaut werden. Dort, wo dies nicht möglich ist, müssen mit Unterstützung der Länder die Buslinien zu Landes-Buslinien mit klar definierten Bedien- und Qualitätsstandards aufgewertet werden.
5. Anrufsammeltaxen, Ruf- und Bürgerbusse für kleine Ortschaften einrichten: Sie ergänzen den klassischen ÖPNV und ermöglichen eine engmaschige Erschließung von dörflichen Siedlungsstrukturen.
6. Sharingangebote auf dem Land bereitstellen: Fahrzeuge, die gemeinschaftlich genutzt werden, machen die örtliche Bevölkerung weniger abhängig vom eigenen Auto.
7. Ausbau von Radwegen in den Kommunen und entlang von Landstraßen: So lassen sich bei verhältnismäßig niedrigen Kosten spürbare Effekte auf die Lebensqualität in Gemeinden und ihrem Umfeld erzielen. Pedelecs und E-Bikes ermöglichen es inzwischen, auch längere Distanzen bequem mit dem Rad zurückzulegen.

8. Multimodalität fördern: Verknüpfungspunkte zwischen der Bahn und anderen Mobilitätsangeboten wie Verleihstationen für Pedelecs sowie gut geschützte Radabstellanlagen sind zu fördern. Zusammen mit einer Mitnahmemöglichkeit von eigenen Rädern in Bussen und Bahnen sorgt diese Verknüpfung für verlässliche Reiseketten.
9. Alternative ÖPNV-Finanzierungsmodelle ermöglichen, Parkraumbewirtschaftung konsequent umsetzen: Unternehmen profitieren von einer guten ÖPNV-Anbindung bislang ohne dafür einen finanziellen Beitrag zu leisten. Wir setzen uns daher für eine gesetzliche Grundlage zur Erhebung einer ÖPNV-Unternehmensabgabe ein. Ergänzend sollen – ähnlich wie in Wien – Einnahmen aus einer intensivierten Parkraumbewirtschaftung in die ÖPNV-Finanzierung fließen.
10. Mobilitätsmanagementstrukturen aufbauen: Landkreise und Gemeinden, aber auch Bürger*innen sollen weitgehende Mitwirkungsrechte hinsichtlich der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote haben. Neu einzurichtende Landeskompentenzzentren für den Nahverkehr sollen sie unterstützen und den Aufbau von Mobilitätszentralen in den Landkreisen zur Vermittlung der verschiedenen Angebote initiieren.

Autofrei und trotzdem mobil sein – ist das noch immer nur eine Vision?

Das Leben, das Katja und die anderen fiktiven Charaktere aus der Erzählung leben, mag anfangs wie ein fernes Ideal gewirkt haben. Doch nicht wenige Aspekte der beschriebenen Vision sind in einigen ländlichen Regionen bereits Realität geworden, wie die ausgewählten Beispiele zeigen. Das reicht allerdings nicht. Es braucht Mut auf allen politischen Ebenen und eine engagierte Bevölkerung, um die Umsetzung einer konsequenten sozialen und ökologischen Mobilitätspolitik im gesamten Land voranzutreiben. Die Verkehrswende ist kein Wunschdenken, sondern schlichtweg eine gesellschaftliche, wirtschaftliche, klima- und umweltpolitische Notwendigkeit. Sie schafft – wie bei Katja und ihrer Familie – die Voraussetzungen für soziale Teilhabe ebenso wie für eine deutlich höhere Lebensqualität und trägt erheblich zur CO₂-Einsparung sowie zum Umweltschutz bei. Deshalb kämpft DIE LINKE gemeinsam mit Ihnen entschlossen für eine Verkehrswende. Mobilität für alle mit weniger Verkehr ist unser Ziel – sowohl in der Stadt als auch auf dem Land!



Ingrid Remmers, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Sie erreichen mich unter:

Ingrid Remmers

Mitglied des Bundestages
Verkehrspolitische Sprecherin
Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Wahlkreisbüro Ingrid Remmers,
MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon +49 30 / 227-74300
Telefax +49 30 / 227-70299
ingrid.remmers@bundestag.de
www.ingrid-remmers.info

Wildenbruchstr. 15-17
45888 Gelsenkirchen
Telefon: +49 209-91358855
Telefax: +49 209-91358857
ingrid.remmers.ma06@bundestag.de