



Ansprüche an Mobilität

Welchen Anspruch an Mobilität haben wir heutzutage? Dazu muss erst einmal geklärt werden, was der Begriff „Mobilität“ meint. In kurz bedeutet für mich Mobilität, dass alle Menschen, die sich von A nach B bewegen wollen, dies ohne komplizierte und aufwendige Planungen tun können. Wikipedia fasst dies ähnlich: „Die räumliche Mobilität [...] beschreibt die Beweglichkeit von Personen [...] im geographischen Raum.“¹ Und schon ist zu sehen, dass ich einen Anspruch in mein

Verständnis von Mobilität hinein formuliert komplizierte und aufwendige Planungen“. Dahinter steckt der Anspruch, dass Mobilität einfach zu realisieren sein sollte. Dies

umfasst auch die Forderungen von PRO BAHN nach einem Ticket, das für die gesamte Reisekette gültig ist, sowie den barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen, vergleiche Pro & Contra aus *derFahrgast* (PC) 4/2021 und PC 4/2019.

¹ Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%A4umliche_Mobilit%C3%A4t Zugriff: 24.04.2022

Weitere Ansprüche, die ich an Mobilität stelle, sind:

1. Die Verkehrsmittel, die Mobilität ermöglichen, müssen verfügbar sein. Das schließt für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zeitlich attraktive Takte sowie auch Spät-, Nacht- sowie Wochenendverkehre ein.
2. Mobilität muss zugänglich für alle sein. Das umfasst Themen wie flächendeckende Erschließung, vergleiche PC 1/2017, Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit. Mobilität darf kein Luxusgut sein!
3. Mobilität muss ökologisch nachhaltig und klimaneutral sein.

Diese Ansprüche können nach meiner Ansicht langfristig nur durch den ÖV gelöst werden. Individuelle Mobilität im eigenen Auto (MIV – motorisierter Individualverkehr) ist auf Dauer weder aus Ressourcensicht – Autos brauchen in Summe mehr Platz und es werden viele benötigt – noch aus Energiesicht – jedes Auto hat einen Motor – abbildbar. Der ÖV ist derzeit nicht überall eine adäquate Alternative und selbst dort, wo er es ist, wird er nicht immer als solche wahrgenommen bzw. angenommen. Daran gilt es zu arbeiten, auch durch PRO BAHN.

Wir leben in Monaten, in denen der MIV sehr viel teurer wird, da die Energiepreise steigen. Dass der Preis für die Nutzung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) eine Rolle spielt, wurde auch an dieser Stelle schon diskutiert. Dabei wurde der Fokus einmal auf das Semesterticket (PC 3/2021) sowie auf das 365-Euro-Ticket (PC 4/2020) gelegt.

Aufgrund der steigenden Energiepreise wurde von der Bundesregierung Ende März 2022 das 3x9-Euro-Ticket beschlossen. Dieses wird in den Monaten Juni, Juli und August 2022 umgesetzt. Ich hoffe inständig, dass dieses subventionierte und zeitlich begrenzte Angebot wissenschaftlich begleitet wird, da ich davon ausgehe, dass es Änderungen in der Nutzung des ÖPNV geben wird. Um zu verstehen, welche Auswirkungen der Preis des Tickets auf die Auslastung und Überlastung im ÖPNV und den Bedarf an ÖPNV hat, müssen die entsprechenden Daten in einem Versuch erhoben werden. Und dieser wird gerade für drei Monate durchgeführt.

Welche Gedanken es zum 3x9-Euro-Ticket gibt, kann im vorliegenden Pro & Contra nachgelesen werden.



IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Gedanken zum Neun-Euro-Ticket

Die Lebenshaltungskosten für die Bürgerinnen und Bürger sind in Folge des Angriffskrieges von Putins Truppen auf die Ukraine deutlich gestiegen. Die Ampelkoalition hat daher umfassende Entlastungspakete für die Menschen geschnürt. Der FDP waren niedrigere Spritpreise wichtig. Uns hat das nicht überzeugt und wir wollten dem etwas für die bisherigen wie auch zukünftigen Nutzer*innen des energieeffizienten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entgegensetzen. Dabei entstand die Idee des Neun-Euro-Tickets. Für neun Euro im Monat sollen im Juni, Juli und August bundesweit Bus und Bahn im Nahverkehr genutzt werden können. Die Bürgerinnen und Bürger sollen in Zeiten steigender Preise von (Mobilitäts-)Kosten entlastet werden. Das Sparticket ist also nicht als verkehrspolitische Maßnahme und nicht als Beitrag zur erforderlichen Verkehrswende entstanden. Es kann aber wichtige Erkenntnisse und Beiträge für diese leisten.

Insbesondere Neukunden sollten gegen Ende des dreimonatigen Aktionszeitraums möglichst passgenaue Anschlussangebote erhalten. Aus der Aktion sollen sich Angebote für die dauerhafte Kundengewinnung ergeben. Dazu ist eine umfassende wissenschaftliche Begleitung der Tarifaktion erforderlich.

Vorrangig bleibt der Ausbau der Angebote im öffentlichen Nahverkehr. Es geht um dichtere Takte, die bessere Abstimmung von Bus und Bahn, die Sicherung der Anschlüsse und vieles mehr. In ländlichen Räumen müssen wir endlich über die Schmalspurangebote der Schulverkehre hinauskommen. Im Koalitionsvertrag haben wir vereinbart, Qualitätsstandards zu definieren, wie dies beispielsweise in Baden-Württemberg mit der Mobilitätsgarantie und einem stündlichen Grundangebot begonnen wird.

Als Verkehrs(wende)politiker hoffe ich auf die Tarifverbünde und setze auf die Unterstützung von Bund und Ländern, dass dieses Experiment kein Strohfeuer bleibt, sondern der markante Startpunkt einer Offensive für dauerhafte Verbesserungen bei Mobilitäts- und Tarifangeboten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs wird.

PS: Manchmal wird bemängelt, dass der Geltungszeitraum für die Neun-Euro-Tickets in die Haupturlaubszeit hinein fällt. Das passt doch! Denn ein starkes Drittel der mit dem Auto gefahrenen Kilometer entfallen auf den Freizeitverkehr. Die Bahnen und Aufgabenträger sollten sich auf eine vermutlich steigende Nachfrage einstellen und versuchen, auf den touristisch besonders beliebten Relationen die Kapazitäten zu erhöhen.

Ich hoffe [...], dass dieses Experiment kein Strohfeuer bleibt, sondern der markante Startpunkt einer Offensive für dauerhafte Verbesserungen [...] wird.



Matthias Gastel MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses
Bündnis 90/Grüne

Das 3x9 Euro-Ticket ist gut als Entlastungsmaßnahme für ÖPNV-Nutzer*innen, verkehrspolitisch ist es aber nicht unbedingt hilfreich.

Es verursacht viel Arbeit bei Unternehmen und Verbänden – Fahrscheinautomaten müssen umprogrammiert, Abokunden entschädigt werden. Zu den Einnahmeausfällen, kommt also ein erheblicher Zusatzaufwand, der nochmal Geld kostet.

Geschenkt, sagen manche, der ÖPNV wird immerhin viel attraktiver als preiswerte Alternative zum Auto. Stimmt. Aber nur für drei Monate. Danach gelten wieder die alten Tarife und der PKW wird wieder aus der Garage geholt. Effekt für den ÖPNV: Null.

Apropos attraktiv. Wir wissen längst, was den ÖPNV attraktiv macht: Eine gute Anbindung und ein Mindestmaß an Komfort und Sicherheit. Wenn sich eine Familie ein zweites Auto kauft statt eines Abos für den Bus, liegt es eher nicht an den Fahrpreisen für den ÖPNV. Anbindung und Komfort werden aber mit dem 3x9 Euro-Ticket nicht besser. Wo nur zweimal am Tag ein Bus fährt, fährt er auch für 9 Euro nicht öfter. Und wo man schon heute im Berufsverkehr keinen Sitzplatz findet, wird es im 27 Euro-Quartal noch enger für alle. Wer diesen ÖPNV ausprobiert, zieht im schlimmsten Fall das Fazit: Mehr als 30 Cent am Tag ist das nicht wert. Das wäre für die längst überfällige Mobilitätswende kontraproduktiv. Wir brauchen einen ÖPNV, der langfristig attraktiv ist. Wir brauchen Erneuerung und Ausbau der Schieneninfrastruktur für Straßen- und Eisenbahnen, moderne Betriebshöfe und die Qualifizierung der Beschäftigten für neue Verkehrstechnologien. Wir brauchen einen ÖPNV, der barrierefrei ist, abgasfrei und erschwinglich, für die, die wenig Geld haben. Einen ÖPNV, der attraktive Arbeitsplätze bietet statt, wie heute, hohe Belastungen. Wir brauchen eine Strategie für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, das Ziel der Verdopplung bis 2030 steht schließlich auf der Agenda. Das alles muss von Bund und Ländern finanziert werden: Ausbau und Betrieb, Verlässlichkeit, und das alles dauerhaft, weil die Kommunen damit überfordert wären, es ja heute schon oft sind.

Der Bund hat belegt, dass er bereit und in der Lage ist, viel mehr Geld für den ÖPNV in die Hand zu nehmen als bisher. Mit drei Rettungsschirmen in der Pandemie und jetzt mit dem 3x9 Euro-Ticket. Beides sind kurzfristige Sofortmaßnahmen in einer ungeplant schwierigen Situation. Sofortmaßnahmen können nicht nachhaltig sein. Mit ihnen erkaufte man sich Zeit. Unsere Erwartung an die Bundesregierung ist daher, das nun erkaufte Vierteljahr zu nutzen, um eine Strategie für die Mobilitätswende zu entwickeln und damit den ÖPNV dauerhaft attraktiv zu machen.

Wir wissen längst, was den ÖPNV attraktiv macht: Eine gute Anbindung und ein Mindestmaß an Komfort und Sicherheit.



Andreas Schackert

ver.di
Bundesfachgruppenleiter
Busse und Bahnen