

Da die Bundesrepublik Deutschland kurz davor steht, von der EU-Kommission wegen der zahlreichen deutschen Städte, in denen die Luftverschmutzung über den Grenzwerten liegen, verklagt zu werden, haben sich das Kanzleramt, das Umwelt- und das Verkehrsministerium dazu entschlossen, einen offenen Brief mit möglichen Maßnahmen zur Senkung der Luftverschmutzung in den Städten an eben jene EU-Kommission zu senden.

In diesem Schreiben wird auch die Möglichkeit einer Einführung von einem kostenlosen Öffentlichen Nah- und Fernverkehr (ÖPNV) zur Senkung der Luftverschmutzung genannt.¹ Durch die etwaige Einführung dieser Maßnahme erhofft sich die Bundesregierung, dass mehr Leute das Auto in der Garage stehen lassen, um stattdessen mit dem ÖPNV zu fahren.

Allerdings bemängelt beispielsweise Oded Cats, Dozent an der Fakultät für Transport und Planung der Technischen Universität Delft, dass die Menschen durch einen kostenfreien ÖPNV eben nicht automatisch das Auto zuhause stehen lassen, weil das Auto für viele Menschen die höchste Verbindungsqualität darstelle.

Es gebe allerdings auch Städte, die mit einem kostenfreien ÖPNV positive Erfahrungen gemacht haben, wie z.B. die estnische Hauptstadt Tallinn. Allerdings sei der dortige Erfolg kein klimapolitischer, sondern ein sozialpolitischer Erfolg gewesen, denn die Anzahl der Personen, die vom Auto zum ÖPNV gewechselt sind, war marginal, so Cats.²

Außerdem wird häufig die Kritik geäußert, dass durch eine solche Maßnahmen die ländlichen Gegenden die Städte subventionieren würden, weil die Kosten für ein dichtes Bus- und Straßenbahnnetz in den Städten halt höher sind, als die Kosten für die Busse auf dem Land, die von 8 bis 16 Uhr jede Stunde einmal fahren.³

Auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist skeptisch, da die Erlöse durch den Ticketverkauf, die sich jährlich auf 12 Milliarden Euro belaufen und die Hälfte der jährlichen Kosten des ÖPNV decken, bei der Einführung des kostenlosen ÖPNVs ebenfalls durch den Steuerzahler finanziert werden müssten.

Der SPD Verkehrspolitiker Sören Bartol hält allerdings dagegen, dass man für saubere Luft auch über sehr weitgehende Vorschläge nachdenken müsste.⁴

Auch eine knappe Mehrheit der deutschen Bevölkerung (51 Prozent) unterstützt aktuell die Idee eines kostenlosen ÖPNVs.⁵

Gerade weil diese Frage auch inhaltlich so kontrovers ist, wollen Simon und ich im Folgenden über den klimapolitischen aber auch sozialpolitischen Nutzen einer solchen Maßnahme streiten.

¹ <http://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/luftverschmutzung-kostenloser-nahverkehr-bundesregierung>

² <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/kostenloser-nahverkehr-city-maut-ist-die-bessere-alternative-a-1193605.html>

³ <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/oePNV-contra-gratis-nahverkehr-dorfbewohner-subventionieren-die-staedter-1.3867085>

⁴ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/kostenloser-nahverkehr-so-reagiert-die-deutsche-politik-a-1193327.html>

⁵ <https://www.welt.de/politik/deutschland/article173641386/Kostenloser-Nahverkehr-Fast-zwei-Drittel-der-Juengeren-befuerworten-Vorstoss.html>

Weitere Quellen:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/oeffentlicher-personennahverkehr.html>