

Bürgerticket

Ein Vorschlag von Heiner Monheim

1 Hintergrund & Anlass

Die klassische ÖPNV-Finanzierung wird ab 2013 obsolet. Die Finanzknappheit beschneidet den ÖPNV massiv in seiner Handlungsfähigkeit. Neue Finanzierungswege müssen gefunden werden. Dabei gibt es zwei Stoßrichtungen: die Wirtschaft stärker zu beteiligen, als maßgeblicher Verkehrserzeuger über eine Art Nahverkehrs- oder „Dienstgeberabgabe“ analog zur „Versement transport“, in Frankreich; oder die ÖPNV-Akzeptanz und Nutzung durch besonders attraktive Zeitkarten zu steigern. Vorgeschichte: In den 1980er und 90er Jahren gab es erste Versuche für Nulltarife und Nahverkehrsabgaben, die in Deutschland aber nicht sehr weit führten. Breit durchgesetzt haben sich lediglich die beitragsfinanzierten Semestertickets deutscher Universitäten, bei denen NRW führend war. Zudem gab es, ausgelöst durch das Vorbild Nulltarif Hasselt, Nulltarifexperimente in Brandenburg (u.a. Templin), wo die Kurabgabe den ÖPNV finanziert. Für Zeitkarten gab es bislang drei maßgebliche Innovationen: die Einführung von Verkehrsverbänden mit starker regionaler Abstimmung und Durchtarifizierung, die Einführung der sog. Umwelttickets und später daraus entwickelter kostengünstiger Zeitkarten und die Einführung der Semestertickets als ein beitragsfinanziertes Solidarticket für alle Studierenden. Die Semestertickets haben das Verkehrsverhalten der Studierenden massiv zugunsten des ÖPNV verändert, es gab eine signifikante Entmotorisierung der Studenten und eine intensive ÖPNV-Nutzung, die durch das NRW-Plus- Angebot nochmal verstärkt wurde. In der übrigen Bevölkerung aber ist der Besitz von universellen Zeitkarten noch enttäuschend gering.

2/3 Die Idee – Was soll passieren? / Die Idee - Was ist der mögliche Vorteil?

Ziel muss es sein, quasi alle Bürger zu Dauerkunden im ÖPNV zu machen. Der erste Schritt wäre, mehr universelle Zeitkarten zu verkaufen, als PKW zugelassen sind. Nach der Logik des Semestertickets soll ein beitragsfinanziertes Bürgerticket eingeführt werden, das als Solidarticket von allen Bürgern gezahlt wird. Es entspricht damit einer Nahverkehrsabgabe. Operativ muss dafür eine geeignete Trägerkonstruktion gefunden werden, die analog zur Rolle der ASTEN und Studierendenwerke bei den Semestertickets ein ähnliches Mandat übernimmt. Denkbar ist, dass ein Zusammenschluss/Dachverband aller Bürgervereine oder ein neu zu konstituierender Träger diese Aufgabe übernimmt. IN jedem Fall braucht eine

solche Regelung eine demokratische Legitimation analog zu den „Urabstimmungen“ der StuPas. Geklärt werden müssen die Übergangsregelungen für die bestehenden Zeitkartenregelungen, wie Jobticket, Schülerticket etc.

4/5 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen? / Umsetzung - Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?

Arbeitsschritte: Zunächst muss ein Rechts- und Organisationsgutachten unter Beteiligung des VRS, der KVB und des VDV den Rechts- und Organisationsrahmen klären. Diese Aktivitäten können mit der Stadt Tübingen abgestimmt werden, die ebenfalls an einer Bürgerticketinitiative arbeitet. Parallel dazu muss in der Kölner ÖPNV-Szene der Ansatz diskutiert und popularisiert werden.

Kontakt: Heiner Monheim