

Nachhaltige Verkehrspolitik

Nur mit Mobilitätsgarantie

> Alexander Kaas Elias

Mehr Verkehre auf Bus und Bahn verlagern! Das ist nötig, um Umwelt und Klima zu entlasten und damit unsere Existenzgrundlage zu sichern. Doch wir erleben immer öfter das Gegenteil. Verkehre werden abgestellt: wegen mangelnder Mittel, zu wenig Personal oder fahrtüchtigen Fahrzeugen können Takte nicht gefahren werden. Die Konsequenz ist, dass mitten am Tag Busse und Bahnen ausfallen, in Randgebieten und -zeiten das Angebot zurückgefahren wird.

Eine verlässliche Mobilität mit dem ÖPNV ist zunehmend schwieriger geworden. Dabei ist sie entscheidend, um Fahrgäste zu halten und neue zu gewinnen. Menschen nehmen heute zur Sicherheit einen Bus oder eine Bahn früher, steigen, wenn es gut läuft, auf das Fahrrad um oder auf das Auto. Letzteres ist der Weg in die falsche Richtung.

Doch was soll eine Kommune machen, die kein Geld hat? Der ÖPNV ist in der Regel eine freiwillige Aufgabe. Reicht das Geld nicht, wird hier gekürzt. Dass Menschen auf Bus und Bahn angewiesen sind, dass Mobilität Teilhabe und Daseinsvorsorge sind, fällt in dem Moment meist nicht ins Gewicht. Der ÖPNV muss daher überall eine Pflichtaufgabe werden und darf kein Nice-to-have nach Kassenlage sein.

Den Kommunen kann mit einer dritten Finanzierungssäule geholfen werden, um die steigenden Kosten des ÖPNV zumindest teilweise aufzufangen. Dafür braucht es Regelungen der Länder. Baden-Württemberg macht das mit dem Mobilitätspass schon möglich. Kom-

munen können einen Einwohner*innenbeitrag oder Kfz-Halter*innenbeitrag erheben. Im Gegenzug bekommen die Personen ein Mobilitätsguthaben. Die damit eingenommenen Mittel sollen in den ÖPNV investiert werden. Alle Bundesländer müssen das ihren Kommunen ermöglichen, die Stadtstaaten haben es sogar selbst in der Hand. CDU/CSU und SPD wollen laut Koalitionsvertrag ein Bundes-ÖPNV-Gesetz auf den Weg bringen. Der Bund wird dann nicht umhinkommen, den ÖPNV-Betrieb zusammen mit Land und Kommune zu finanzieren. Die Schweiz zeigt, wie es gehen kann.

Der ökologische Verkehrsclub VCD fordert, eine Mobilitätsgarantie einzuführen: Orte ab 200 Einwohnenden sind stündlich zu erreichen. Auf regionalen Hauptachsen im ländlichen Raum gibt es mindestens einen 30-Minuten-Takt, in urbanen Räumen mindestens alle zehn Minuten. Es braucht die Wahlfreiheit zum Auto: Bus und Bahn müssen verlässlich fahren, um zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Arzt zu gelangen. So kann das Auto öfter stehen bleiben.

> Alexander Kaas Elias ist seit 2023 Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität beim ökologischen Verkehrsclub VCD. Zuvor war er unter anderem Verkehrspolitischer Sprecher für Bahn und ÖPNV im Abgeordnetenhaus von Berlin für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.



Foto: Erik Marquardt