

FAQ zum Standpunkt-Papier „Kostenloser ÖPNV [...]“

FRAGE: Was heißt hier kostenloser ÖPNV? Irgendwer muss doch die Kosten tragen!

ANTWORT: Kostenlos heißt, dass die Kund*innen keinen Fahrpreis mehr entrichten müssen. Schon heute kommt nur ein gutes Drittel der Einnahmen im ÖPNV aus den Fahrgeldeinnahmen. Fahrgeldeinnahmen sind die wichtigste Säule der ÖPNV-Finanzierung und hatten gemäß dem VDV im Jahr 2018 ein Volumen von 13 Milliarden Euro. Der Rest wird aus verschiedenen öffentlichen Mitteln bestritten, wie den Haushaltsmitteln der Länder sowie der Aufgabenträger, aus Regionalisierungsmitteln und GVFG-Mitteln, das sind Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Gibt es den politischen Willen für einen für die Bürger*innen kostenlosen ÖPNV, so spricht nichts dagegen, dass der Staat, d.h. die Allgemeinheit, die kompletten Kosten dafür trägt. Anzumerken ist, dass die Allgemeinheit dabei Kosten im Bereich des Ausbaus von Straßen sparen wird, da der Druck in diesem Bereich geringer wird.

FRAGE: Was bedeutet das für die Jobs im Nahverkehr? Vor allem im Zugbegleitedienst und im Vertrieb? Wenn keine Fahrkarten mehr verkauft und kontrolliert werden müssen?

ANTWORT: Schon heute machen die Beschäftigten im Zugbegleitedienst und personenbedienten Vertrieb viel mehr, als Fahrkarten zu verkaufen oder sie zu kontrollieren. Sie sind das Aushängeschild der Unternehmen, arbeiten direkt und sprichwörtlich hautnah an den Reisenden. Sie stehen für Anfragen jederart zur Verfügung, geben Unterstützung bei der Reise, achten und übernehmen sicherheitsrelevante Aufgaben. Jedes Unternehmen, das an diesen Stellen spart, entfernt sich von den Reisenden und wird schnell den Kontakt zu ihnen verlieren. Zudem werden Kund*innen zwischen Nahverkehr und Fernverkehr umsteigen oder auch ins Ausland fahren. Diese Fahrgäste benötigen weiterhin Tickets für Teilstrecken. Die heutigen Arbeitsplätze im personenbedienten Vertrieb und im Zugbegleitedienst müssen demnach weitgehend erhalten bleiben.

In der Vertriebstechnik, also der Wartung und Versorgung von Fahrkartenautomaten, müssten neue Aufgaben gefunden werden. Verwandte Systeme wie die digitale Fahrgastinformation werden immer bedeutender und werden in Zukunft weiteres Personal notwendig machen. Die Aufgaben zur Beratung und Betreuung der Reisenden jedoch werden bleiben. Auch das Personal, das den Reisenden mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Reisenden mit Gehilfen, Rollatoren oder in den Rollstühlen hilft, wird immer wichtiger. Diese Hilfeleistungen sollten stärker ausgebaut werden. Die Begleitung der Züge durch qualifiziert ausgebildetes Personal ist für die Sicherheit der Fahrgäste und die Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebs notwendig.

Für alle genannten Bereiche ist die Digitalisierung ein akuterer Thema, wie auch die Praxis der Aufgabenträger, den Automaten- und Schaltervertrieb im Nahverkehr getrennt auszuschreiben. Letzteres geschah z. B. im Bereich des RMV und über zwei Ausschreibungen in NRW. Eine Umstellung auf kostenlosen Nahverkehr ist nicht in unmittelbarer Zukunft zu erwarten. So ließe sie sich über die langfristige Personalplanung, ggfs. unter der Nutzung von Umschulungen, sozialverträglich umsetzen. Zudem würde bei einer Absenkung des Preisniveaus zunächst der Beratungsbedarf zunehmen; der Vertrieb wäre also erforderlich, um Zugangsschwellen wie mangelndes Tarifwissen unerfahrener Neu- und Gelegenheitskund*innen zu überwinden.

FRAGE: Wie werden sich die Berufsbilder Busfahrer*in, Zugbegleiter*in bzw. KiN und Reiseberater*in und weiterer Vertriebler*innen verändern?

ANTWORT: In Bussen gibt es bereits heute, je nach Verkehrsverbund, oft keinen Fahrkartenverkauf mehr. Dort, wo er abgeschafft wird, werden Busfahrer*innen dadurch entlastet, dass sich der Fahrgastwechsel beschleunigt – ein Vorteil bei engen Fahrplänen. Ferner tragen sie keine Kasse mehr mit sich herum. Wenn die Fahrscheinkontrolle und der Fahrkartenverkauf im Nahverkehr entfallen sollten, werden Zugbegleiter und das Vertriebspersonal sich intensiver ihren anderen Aufgaben widmen können, wie Information der Reisenden vor Antritt und während der Reise, Betreuung besonderer Gruppen wie z. B. ältere Reisende oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Zugbegleiter*innen sind und bleiben erste Ansprechpartner*innen in Notfallsituationen im Zug, und auch im normalen Betrieb sind sie, je nach technischer Ausstattung, für sicherheitsrelevante Aufgaben wie die Bremsprobe, die Zugabfertigung samt Abfahrauftrag und auch eine Aufnahme von Schäden am Zug zuständig. Mehr Beschäftigte für Hilfestellung bei Verspätungen, Ausfällen und sonstigen betrieblichen Ereignissen, die die Reisen der Kunden beeinträchtigen, sollten eingesetzt werden. Die Reiseberater*innen werden mehr Zeit für eigentliche Kundenberatung im Fern- und Auslandsverkehr sowie in der Bahntouristik bekommen. Dadurch wird sich die Qualität der Beratung erhöhen, und auch Wartezeiten in den Reisezentren könnten reduziert werden.

FRAGE: Angenommen, es würden wirklich mehr Menschen auf Bahn und Bus umsteigen – wie sollen wir das heute bewältigen? Wir haben weder genug Fahrzeuge, noch reicht die Infrastruktur aus.

ANTWORT: Erfahrungen aus vielen Städten zeigen, ein Mehr an Menschen im ÖPNV ist leistbar, wenn vorher intensiv in die Infrastruktur investiert wird, und insgesamt ein attraktives Angebot geschaffen wird. Aus Sicht der EVG muss die Mehrheit der Einwohner*innen die Mehrzahl ihrer Wege problemlos mit dem ÖPNV/SPNV und ohne das Auto zurücklegen können. Der ÖPNV muss hierfür gut und flächendeckend ausgebaut sowie die Taktung regelmäßig und verdichtet werden. Die Verkehrsträger Bahnen und Busse müssen gut miteinander und mit anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes (wie z. B. Fahrrad) verknüpft werden. Ferner muss, wie die EVG bereits seit langem fordert, das Thema Ausbildung im ÖPNV über Verkehrsverträge festgeschrieben werden. Erst wenn diese Punkte erfüllt sind könnte man darüber entscheiden, dass der ÖPNV/SPNV für die Bürger*innen kostenlos sein soll. Als ersten Schritt sollten Angebote für bestimmte Kundengruppen wie Senioren und Schüler eingeführt werden. Ein weiterer Schritt könnte ein 365 € Ticket sein, bundesweite Freifahrten für alle Beschäftigte der ÖPNV-Unternehmen oder Landesbeschäftigte. Aber dafür muss das Angebot in der Fläche über die Nahverkehrspläne stärker ausgebaut werden. Immerhin: Hessen bietet seit dem Schuljahr 2017/8 das 365 €-Ticket für Schüler*innen an und hat ein ab 9 Uhr gültiges für Senior*innen zum 1.1.2020 eingeführt. Ferner erhalten Landesbeschäftigte eine Netzkarte mit Mitnahmemöglichkeit am Wochenende.

FRAGE: Kostenlose Busse und Bahnen könnten einen erhöhten Verschmutzungsgrad und mehr Sachbeschädigungen bedeuten. Wer sorgt entsprechend für Sicherheit und Sauberkeit in den Verkehrsmitteln und -stationen?

ANTWORT: Kostenloser ÖPNV bedeutet nicht beschäftigtenloser ÖPNV. Luxemburg ist hier ein gutes Beispiel: zur Einführung des kostenlosen Nahverkehrs wurde kein Personal abgebaut. Es kamen lediglich neue Aufgaben auf die Beschäftigten zu. Denn so wie heute auch werden die ÖPNV-Betreiber Menschen beschäftigen, die genau diese Aufgaben übernehmen und für Sicherheit und Sauberkeit in den Verkehrsmitteln und -stationen sorgen. Für die Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene muss auch das in den Verkehrsverträgen festgeschrieben werden – wie es in erheblichem Masse schon der Fall ist. An Tagen mit großen Verkehrsaufkommen wie Fußballspielen oder Volksfesten muss es zusätzliches Wachpersonal geben. Dieses hat sich in der Vergangenheit schon bewährt.

Heute gibt es im ÖPNV Grau- und Schwarzfahrer. Damit sind Konflikte um die Nachforderungen für den Fahrpreis verbunden, die die Beschäftigten belasten. Diese Gefahr wird wegfallen, da es keine Konflikte um die Nachforderungen für den Fahrpreis geben wird.

FRAGE: Deutschland ist immer noch ein Autofahrerland. Und gerade in ländlichen Regionen sind viele Menschen einfach aufs Auto angewiesen. Auch ein kostenloser ÖPNV wird niemals eine echte Alternative zum MIV sein.

ANTWORT: Auch die ländlichen Regionen haben Anspruch auf den ÖPNV. Für die Pendler*innen und auch für ältere Menschen ohne Auto müssen Alternativen geschaffen werden. Mehrere Beispiele aus den Regionen zeigen, dass, wenn das ÖPNV-Angebot geschaffen ist, es von den Bürger*innen angenommen wird. Die Fahrgastzahlen steigen und übertreffen die Prognosen um das Vielfache. Ein gut ausgebauter ÖPNV/SPNV kann durchaus eine Alternative zum Autozwang sein. Insbesondere die Reisezeit, ein guter Fahrplan und auch die Reisequalität spielen dabei eine entscheidende Rolle. Gute Fahrpläne und gutes Angebot müssen den Beschäftigten und Auszubildenden ermöglichen, jederzeit vom Wohnort zum Beschäftigungsort zu gelangen (z.B. durch Einführung von Rufsystemen in ländlichen Regionen). Zudem – ein Fokus auf Deutschland als Autofahrerland sperrt im großen Umfang Menschen aus der Mobilität aus: nämlich diejenigen, die aus Geld-, Gesundheits- oder Altersgründen nicht Auto fahren können: Kinder und Jugendliche, Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen oder Menschen, die sich schlicht den Kauf und Unterhalt eines Pkw nicht leisten können.

FRAGE: Kostenlosen ÖPNV gibt's gar nicht. Selbst wenn die Tickets nichts mehr kosten, müssen Fahrzeuge, Infrastruktur und Beschäftigte bezahlt werden. Wird das am Ende nicht womöglich gerade für Niedrigverdienende teurer?

ANTWORT: Die Einführung von kostenlosem ÖPNV muss sozial gerecht gestaltet werden. Kostenloser ÖPNV ist sozial, da es nicht auf den Geldbeutel des Einzelnen ankommt. Jeder hat ein Anrecht auf Mobilität. Eine entsprechende Lösung für die Finanzierung muss mit allen Beteiligten in einem Dialogprozess erarbeitet werden, die Niedrigverdienende nicht benachteiligt, sondern entlastet. Dieses ist nur über ein sozial gerechtes Steuersystem erreichbar. Ein wichtiger Zwischenschritt hierfür wäre gegenüber heute verbilligte Netzkarten, ggf. zusätzlich ermäßigte für bestimmte Personengruppen und über

Verbundgrenzen hinweg. Außerdem sind positive Effekte denkbar, sowohl für Arbeitslose, die mit Hartz IV oder ALG 1/2 keine Fahrtkosten mehr auslegen bzw. bestreiten müssten (hier gäbe es auch in der Verwaltung Einsparpotentiale) oder auch für Menschen in prekären Arbeitsverhältnissen, z. B. mit mehreren sogenannten Minijobs.

FRAGE: Wann soll der kostenlose ÖPNV umgesetzt werden?

ANTWORT: Es muss ein verbindlicher Zeitplan beschlossen werden, der das Wechselspiel zwischen mehr Nutzung und der Ausweitung des Angebotes, sowie dem Ausbau der Infrastruktur beinhaltet.

FRAGE: Wie soll der kostenlose ÖPNV personell umgesetzt werden?

Antwort: Die Beschäftigten im ÖPNV müssen bei allen Schritten rechtzeitig und aktiv einbezogen werden. Personalplanung sowie Fortbildung und Qualifizierung bei den betroffenen Unternehmen müssen langfristig auf die Veränderungen angepasst sein.

ⁱ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)