

Die Mobilitätswende

Deutschland hat sich die **Mobilitätswende** auf die Fahnen geschrieben. Welche Ziele sollen damit erreicht werden?

1. Klimaschäden vermeiden durch CO₂-Reduktion
2. Luftverschmutzung reduzieren durch weniger Feinstaubbildung
3. Anzahl der Verkehrstoten verringern
4. Stau reduzieren bzw. ganz vermeiden
5. Kosten/Fahrpreise müssen sozialverträglich sein (am besten zum Nulltarif)

Allen fünf Zielen kommt man näher, wenn alle Personen den ÖPNV nutzen, der klimaneutral fährt.

Das Deutschlandticket ist ein Erfolg! Das Deutschlandticket ist der **erste Baustein** in diese Richtung. Auch wenn sich die Bahn und die Verkehrsverbünde mehr erwartet haben, so liegt der Erfolg beim Nutzer. In jeder Stadt den ÖPNV nutzen zu können, ohne die örtlichen Regularien des jeweiligen Verkehrsbetriebs kennen zu müssen, ist ein riesiger Erfolg!

Der **Nachteil** des Deutschlandtickets ist, dass der **Preis subventioniert** ist und vom Goodwill der Financiers abhängt.

Alle Finanzsorgen wäre vom Tisch, wenn, wie die Rundfunkgebühr, das Deutschlandticket von **allen Haushalten** (nicht Personen, wie jetzt) gleichermaßen zu zahlen ist. Folgende Variante ist vorstellbar:

Der Preis für ein Deutschlandticket wird mit der Grundsteuer beim Eigentümer eingezogen (sehr einfache Verwaltung). Da deutschlandweit alle Haushalte nun das Deutschlandticket bezahlt haben, wird kein physisches Ticket als Nachweis der Bezahlung benötigt. Das Deutschlandticket wird daher **umbenannt** in Infrastrukturabgabe (**ISA**).

Somit können **Einsparungen** realisiert werden beim Kontrollpersonal sowie den nicht mehr benötigten Automaten, deren Befüllung und Wartung.

Da auch Firmen eine Rundfunkgebühr bezahlen müssen sollen sie sich auch an der Infrastrukturabgabe beteiligen. Im Gegenzug entfällt für die Firmen zu zahlende, für den Arbeitnehmer steuerfreie, Fahrtkostenzuschuss. Die Firmen sind auch die Verursacher des Pendlerverkehrs und sollen sich an der Finanzierung des ÖPNV direkt beteiligen. Vorgeschlagen wird **1% der Lohnsumme** als Infrastrukturabgabe. Da bisher die Firmen in der Regel 44,-€ Fahrtkostenzuschuss bezahlen, sparen sie Geld bei allen Beschäftigten mit einem Bruttogehalt von weniger als 4.400.- €. Liegt das Lohnniveau sehr hoch, steht es der Gemeinde frei, ihren Hebesatz einige Punkte als Kompensation zu reduzieren. Gleichzeitig werden dadurch die Einnahmen des ÖPNV dynamisiert.

Für Personen, die im Ausland ihren Wohnsitz haben, wird pauschal pro Nacht und Person vom Übernachtungsbetreiber (Hotel, Campingplatz) eine Pauschale von 5.- € erhoben und an die Gemeinde abgeführt.

Diese Infrastrukturabgabe ist **zweckgebunden** für die Betriebskosten des ÖPNV.

Der Leistungsumfang entspricht dem heutigen Deutschlandticket. Der Umfang wird erweitert um die kostenfreie Miete von Leihrädern (und Leihroller?).

Mit diesen Maßnahmen fährt jeder Fahrgast **geföhlt kostenlos** und wird den ÖPNV nutzen (Geiz ist geil!). Dennoch wird es nicht Wenige geben, die das Auto nutzen wollen. Die ISA ist die Voraussetzung dafür, dass die Autofahrer weniger im Stau stehen und leichter einen Parkplatz finden, da weniger Autos in die Stadt fahren.

Die Radfahrer finden eine bessere Luft vor, da weniger Fahrzeuge Schadstoffe ausstoßen.

Für Personen, die einen eigenen Haushalt haben aber nicht mehr am ÖPNV teilnehmen ist die ISA ein Beitrag zur Solidargemeinschaft.

Dass das alles erwartungsgemäß funktioniert, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen (in der Reihe der Wichtigkeit:

1. Erhöhung des kostenfreien Fahrtkostenzuschusses auf 49,- Euro
2. Erhöhung der P+R-Kapazitäten durch den Bau von (Leichtbau-) Hochgaragen an den Bahnstationen; evtl. Überbauung der Bahngleise
3. App, welche die freien P+R-Plätze anzeigt
4. Flächendeckende Ausweitung des Rufbus-Systems mit flexibler Wegstrecken auf dem Land mit CO₂-neutralen Fahrzeugen
5. Erhöhung der Taktdichte auf allen traditionellen Bus-, Tram-, und Zugstrecken um den Anstieg der Fahrgäste zu bewältigen.
6. Bundesweite Einführung einer Rufbus-Telefonnummer (z.B. 119) die zur jeweils zuständigen Zentrale weiterleitet (analog wie die Nr. 110 und 112) Vorbestellung in einem Zielgebiet muss von einem entfernten Gebiet durch die Vorwahl möglich sein (z.B. von Hamburg aus ein Rufbus für den Bahnhof von Bernau am Chiemsee bestellen zu können 08051-119). Wird der Service Rufbus nicht angeboten kommt die Ansage: „Kein Rufbus in diesem Gebiet“)
7. Nutzerfreundliche App (mit Vorbestellung und Sofortbestellung)
8. Einheitliche Kennzeichnung der Rufbushaltestellen
9. Zweigleisiger Ausbau aller Bahnstrecken und deren Elektrifizierung
10. Öffentliche Toiletten an zentralen Punkten des ÖPNVs

Als flankierende Maßnahme soll bei der Parkraumbewirtschaftung sich der Anwohnerparkausweis spürbar verteuern, vor allem für das Zweit- und Drittfahrzeug. Ferner ist eine Erhöhung der Parkgebühren in den Innenstädten erforderlich. Die Einnahmen daraus sind ebenfalls zweckgebunden für den ÖPNV.

Mit diesen Maßnahmen werden alle eingangs genannte Ziele erreicht, da die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen sich rapide reduziert.

Vorteile einer Infrastrukturabgabe:

1. Feinstaubbelastung und Lärm geht zurück
2. Überproportionale Entlastung von Familien in prekären Verhältnissen
3. Beitrag zur Bekämpfung von Kinderarmut
4. Ansehen der Politik steigt (Endlich tun die da oben was für den Bürger)
5. Produktivität des Handwerks und d der Wirtschaft steigt, da die Arbeitszeit nicht im Stau verbracht wird
6. Planungssicherheit der ÖPNV-Finanzierung steigt

Offen Fragen:

1. Warum denkt niemand nach über **selbstfahrende Züge**?
2. Warum gibt es keine eigene Schieneninfrastruktur für Güterzüge?
3. Warum werden Industriegebiete mit eigenem Gleisanschluss nicht revitalisiert?