

Ist der klimafreundliche Nahverkehr zu teuer?

Für mehr Klimaschutz, insbesondere in größeren Städten, sollten mehr Menschen von Autos zu Zügen und Bussen wechseln. In Corona-Zeiten ist die Situation für den öffentlichen Nahverkehr jedoch auch finanziell schwierig: Im Kampf gegen das Virus nutzen weniger Menschen S-Bahn, U-Bahn und Busse. Dies ist politisch erwünscht – Unternehmen sollten mehr Home Offices ermöglichen. Bund, Länder und Transportunternehmen sollten zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste nach der Pandemie so schnell wie möglich zu Bussen und Bahnen zurückkehren, sagte Oliver Wolff, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Transportunternehmen (VDV). „Nur so können die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden.“ Die Allianz pro Schiene hält die …



News

Für mehr Klimaschutz, insbesondere in größeren Städten, sollten mehr Menschen von Autos zu Zügen und Bussen wechseln. In

Corona-Zeiten ist die Situation für den öffentlichen Nahverkehr jedoch auch finanziell schwierig: Im Kampf gegen das Virus nutzen weniger Menschen S-Bahn, U-Bahn und Busse. Dies ist politisch erwünscht – Unternehmen sollten mehr Home Offices ermöglichen.

Bund, Länder und Transportunternehmen sollten zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste nach der Pandemie so schnell wie möglich zu Bussen und Bahnen zurückkehren, sagte Oliver Wolff, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Transportunternehmen (VDV). „Nur so können die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden.“

Die Allianz pro Schiene hält die Ticketpreise für zu hoch

Der größte Teil der Kosten des Unternehmens wird auch durch Ticketeinnahmen finanziert. Und am Freitag (29. Januar) sorgte eine Analyse der Transportallianz Allianz pro Schiene für Aufsehen in dieser Frage.

Dementsprechend sind die Kosten für Bahnpendler in den letzten Jahren deutlich stärker gestiegen als für Fahrer. Die lokalen Bahnnutzer zahlten im vergangenen Jahr durchschnittlich 16 Prozent mehr als 2015. Das Autofahren war 4 Prozent teurer, wie die Studie zeigt. Grundlage sind Daten des Statistischen Bundesamtes. Der Unterschied ist hauptsächlich auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Preise für Bahntickets in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind. Das muss sich ändern.

Die Pro-Rail Alliance sprach von einer „besonderen Belastung für klimafreundliche Pendler“ und forderte Erleichterung. „Es ist nicht hinnehmbar, dass die Kosten für den klimafreundlichen Nahverkehr auf der Schiene stärker steigen als für den motorisierten Einzelverkehr mit seinen hohen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft insgesamt“, sagte Geschäftsführer Dirk Flege. „Wer sich für ein umweltfreundliches Transportmittel

entscheidet, darf nicht finanziell bestraft werden.“ Die Eisenbahnen müssten von der Stromsteuer befreit werden, und der EEG-Zuschlag für die Förderung von Ökostrom für elektrisch betriebene Züge müsste erheblich gesenkt werden.

VDV-Geschäftsführer: Öffentliche Verkehrsmittel kosten weniger als Ihr eigenes Auto

Analysen der Pro Schiene Alliance zeigten, dass die Mehrwertsteuererleichterung im Fernverkehr die Verbraucher erreicht hatte. Die Preise für den Fernverkehr sind im Jahr 2020 um 15,4 Prozent gesunken. Die Schiene spielt im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung eine wichtige Rolle, ebenso wie deutlich mehr Elektroautos.

„Der bloße Vergleich der prozentualen Preiserhöhungen ist hinkend und sagt nichts über die tatsächlichen Mobilitätskosten aus“, sagte VDV-Geschäftsführer Wolff. Das Preisniveau für ein Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel liegt insgesamt weit unter den Kosten für den Betrieb und die Wartung eines Autos.

Es ist richtig, dass die Ticketpreise im Nah- und Fernverkehr in den letzten Jahren „moderat“ gestiegen sind. Im Jahr 2020 betrug der durchschnittliche Anstieg der Ticketpreise im öffentlichen Verkehr 1,3 Prozent, im Jahr 2019 durchschnittlich 1,75 Prozent. Wolff: „Die Transportunternehmen erwirtschaften daraus keine Gewinne, sondern investieren jeden Euro direkt wieder in den Betrieb. Dies deckt Löhne, Gehälter und andere Kosten ab. Je mehr öffentliche Verkehrsmittel angeboten werden, desto mehr Fahrzeuge und Personal werden benötigt.“ Die daraus resultierenden Kosten werden größtenteils durch Ticketeinnahmen finanziert.

Das Ziel ist ein besserer Verkehrsmix

„In diesem schwierigen Jahr aufgrund der Corona haben uns Bund und Länder massiv mit einem Rettungspaket von bis zu fünf Milliarden Euro in Bezug auf verlorene Ticketeinnahmen

unterstützt und werden dies hoffentlich auch weiterhin tun“, sagte Wolff.

Seit langem gibt es eine verkehrs- und klimapolitische Debatte darüber, wie in überlasteten Städten ein besserer Verkehrsmix erreicht werden kann – und ob dem Auto Platz genommen werden sollte.

Münster ist bundesweit als „Fahrradhochburg“ und Pionier bekannt. Dies zeigt erneut eine Studie des ADAC zur Mobilität in mittelgroßen Städten: Die Verkehrsteilnehmer in Münster und Rostock sind am zufriedensten. Die beiden Städte erzielten im Monitor „Mobil in der Stadt“ insgesamt die höchsten Indexwerte. Oldenburg und Freiburg folgen entsprechend. Krefeld und Mönchengladbach landen am Ende der Rangliste.

Untersucht wurde laut ADAC das Verkehrsverhalten in 29 mittelgroßen Städten mit weniger als 500.000 Einwohnern. Es ging darum, wie zufrieden Autofahrer, Kunden des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) sowie Radfahrer und Fußgänger mit der Verkehrssituation in der jeweiligen Stadt sind. Münster erreichte laut ADAC den ersten Platz in den Subindizes Pkw, Fahrräder und Fußgänger. Wenn es um öffentliche Verkehrsmittel ging, war Rostock voraus.

© dpa-infocom, dpa: 210129-99-225684 / 3

dpa

Inspiziert vom LVZ Newsticker -> [Zum kompletten Artikel](#)

Besuchen Sie uns auf: n-ag.de