

Kostenloser Nahverkehr ist Schall und Rauch

Sind Sie schon einmal beim Schwarzfahren in der Bahn erwischt worden? Definitiv nicht empfehlenswert! Seit drei Jahren zahlen Sie dafür unabhängig vom Verkehrsbund flächendeckend 60 Euro statt wie zuvor 40 Euro Strafgebühr. Das kann schon weh tun... Aber jetzt stellen Sie sich vor, das Wort „schwarzfahren“ könnte aus dem Duden gestrichen werden und würde künftig nur noch in sprachhistorischen Wörterbüchern zu finden sein. Fast hätte es geklappt!

Umsonst fahren statt schwarzfahren? Das Bundesumweltministerium legte in Zusammenarbeit mit einigen Kommunen im Februar einen Plan für die Gratis-Nutzung des Nahverkehrs vor. Hintergrundgedanke war die Verbesserung der Luftqualität durch die Verringerung der Anzahl privater Fahrzeuge. Kurze Zeit später scheiterten die Unterstützer des Vorstoßes jedoch krachend mit ihrem Vorschlag – er wurde zu den Akten gelegt, und zwar endgültig. Es fanden sich aus Sicht der Beteiligten keine aussichtsreichen Möglichkeiten, das Ganze zu finanzieren. Doch was genau ist am ÖPNV für Bund und Kommunen als Betreiber eigentlich so teuer?

In der Regel arbeitet der Personennahverkehr nicht kostendeckend. Der Großteil der Kosten für Anschaffung und Betrieb wird durch öffentliche Zuschüsse gedeckt. Der [Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025](#) hat es in sich: In strukturschwachen Gegenden sind Subventionen von bis zu 80 Prozent des Aufwands notwendig. In der Metropole Berlin braucht es laut dem deutschen Verkehrsclub immerhin 50 Prozent und im Bundesschnitt 63 Prozent Zuschuss, um Bus- und Bahnverkehr am Laufen zu halten. Lediglich die verbleibenden 37 Prozent werden durch Fahrscheinerlöse finanziert.

Insgesamt bekommen alle 16 Bundesländer zusammen seit 2016

jährlich acht Milliarden Euro vom Bund, wobei sich diese Summe jährlich bis 2031 um 1,8 Prozent erhöht. Die Gelder werden danach erst auf die einzelnen Länder verteilt, die es wiederum auf Schienen- und Straßenpersonennahverkehr umlegen.

Bus- und Bahnfahren ist in Deutschland einfach teuer. Deutsche Städte liegen im europäischen Vergleich im oberen Drittel bei den Fahrscheinpreisen. Am günstigsten ist es noch, ein Monatsticket im Jahres-Abo zu kaufen. Dabei spart man bei regelmäßigen Fahrten schnell mehr als 30 Prozent des Ticketpreises für eine einfache Fahrt – natürlich auch immer anhängig davon, wie oft man tatsächlich fährt.

Spitzenreiter bei den Preisen für Wochentickets ist Berlin. Dort zahlt man für sieben Tage ÖPNV-Nutzung stolze 30 Euro. Eine einfache Fahrt kostet jeweils 2,80 Euro. Zum Vergleich: Erstaunlicherweise zahlt man ausgerechnet in München nur rund 22 Euro für eine Wochenkarte, für das Einzelticket wiederum 2,90 Euro.

Grundsätzlich lässt sich festhalten: Strukturell stärkere Gegenden können höhere Steuereinnahmen verbuchen und ihre Verkehrsbetriebe dadurch stärker subventionieren. Das wirkt sich natürlich direkt auf die Ticketpreise aus. Im Schnitt zahlt man in deutschen Großstädten für eine Kurzstrecke, die meist auf drei Stationen begrenzt ist, 1,50 Euro. Längere Strecken mit bis 15 Haltestellen liegen im Schnitt bei 2,70 Euro. Damit geben Deutsche, die mit Zeitkarten fahren, durchschnittlich jedes Jahr zwischen drei und fünf Prozent Ihres Bruttoeinkommens fürs Bahnfahren aus. Kauft man die Tickets einzeln, belaufen sich die Kosten für Mobilität sogar auf zehn bis zwölf Prozent.

Sie werden doch jetzt nicht auf die Idee kommen, auszurechnen, wie oft sie schwarzfahren müssen, um...