

Willeke, Rainer; Jacobi, Heinrich; Caprasse, Axel; Roth, Wolfgang

Article — Digitized Version

Pro und contra Nulltarif

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Willeke, Rainer; Jacobi, Heinrich; Caprasse, Axel; Roth, Wolfgang (1971) : Pro und contra Nulltarif, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 51, Iss. 9, pp. 447-462

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/134304>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Pro und contra Nulltarif

In der Diskussion um das Für und Wider einer unentgeltlichen Beförderung prallen die Meinungen hart aufeinander. Ist der Nulltarif geeignet, zur Lösung der Nahverkehrsprobleme beizutragen?

Nulltarif führt in die Irre

Rainer Willeke, Köln

In den Stellungnahmen zugunsten der Abschaffung von Fahrpreisen im öffentlichen Personennahverkehr mischen sich Argumente ganz verschiedener Ebenen. Je nach Gelegenheit und Adressat kann dann die eine oder andere oder auch eine dritte Karte auf den Tisch gelegt werden. Ging es zunächst um die Sanierung des Stadtverkehrs durch spontane Verlagerung eines beträchtlichen Teils der Fahrten mit eigenen Wagen auf das nunmehr „kostenlose“ öffentliche Verkehrsmittel, so wird, wenn diese auf Effizienzsteigerung zielende Argumentationslinie nicht mehr zu halten ist, das sozialpolitische Postulat einer gerechteren Einkommensverteilung in den Vordergrund geschoben. Läßt dann der empirische Befund auch diesen Hinweis auf seine minimalen Dimensionen zusammenschrumpfen,

hat sich inzwischen schon ein Peloton aus Wertungen und Forderungsgesellschaftspolitischen Utopie formiert, die in radikaler Verneinung eines unternehmungsmäßigen öffentlichen Leistungsangebots jede Verbindung mit dem verkehrspolitischen Startpunkt verloren haben.

Dieser geschachtelten und am Ende politisch akzentuierten Begründung wegen macht es sich die andere Seite wiederum viel zu leicht, wenn sie hofft, der ganze Vorstoß sei mit dem Hinweis auf die überaus prekäre Finanzlage der Gemeinden aus der Welt geschafft. Gewiß ist es vorerst schlicht unmöglich, den öffentlichen Haushalten die Rechnung für den Nulltarif mit jährlich mindestens 3 Mrd. DM zuzuschieben¹⁾: Doch ebenso sicher bildet diese Größenordnung der Wundergläubigkeit auf Dauer

kein unüberwindliches Hindernis, wenn entscheidende Schritte zur Besserung der städtischen Verkehrsverhältnisse noch lange auf sich warten lassen. Die fiskalisch erzwungene Pause muß deshalb genutzt werden, soll die Diskussion um den Nulltarif nicht ebenso nutzlos bleiben wie der Vorschlag selbst.

Wenige positive Ergebnisse

Das kleine Einmaleins des Nulltarifs gedanklich durchzuspielen, war vor Jahren durchaus legitim. Die sich fortgesetzt verschärfende Krise des städtischen Ballungsverkehrs erzwang und erzwingt es auch weiterhin, jedem Hinweis auf Möglichkeiten konstruktiver Einflußnahme nachzugehen. Und deshalb:

¹⁾ In vorsichtiger Schätzung wird ein Einnahmeausfall von rd. 2,5 Mrd. DM und zur Abwicklung von etwa 25 % Mehrverkehr ein Nettoanstieg der Aufwendungen von 500 Mill. DM unterstellt.

Könnte es nicht sein, daß die Attraktionskraft freier Beförderung im öffentlichen Verkehr eine Umschichtung in der Transportmittelwahl herbeiführt, die den Stau auf den Stadtstraßen aufbricht, mit der Verkehrsverflüssigung Zeitgewinne fühlbaren Ausmaßes erbringt, Umweltschädigungen mindert, vielleicht auch die Unfallrisiken herabschraubt und es schließlich sogar gestattet mag, auf anderenfalls notwendige Investitionen für den fließenden und ruhenden Individualverkehr zu verzichten? Könnten damit die „Kosten“ des Nulltarifs nicht durch gewichtige Vorteile überkompensiert werden, so daß sich der Wohlfahrtsstand der Gesellschaft insgesamt verbessert? Tatsächlich sind Überlegungen und Überschlagsrechnungen dieser Art zwischen 1965 und 1970 in zahlreichen Ländern angestellt worden, doch nur ganz wenige kommen mit Hilfe geeigneter Prämissen zu einem für den Nulltarif positiven Ergebnis²⁾.

Geringer Umlenkungseffekt

Die erste Streitfrage betrifft stets die Größe des durch den Fortfall von Fahrpreisen bewirkten Umlenkungseffekts. Die Befürworter des Nulltarifs rechnen hier mit einem Überlauf von mindestens 40% des bislang mit dem PKW abgewickelten Berufspendelverkehrs, und sie müssen auch so hoch greifen, wenn im Kosten-Nutzen-Vergleich ein günstiges Totalergebnis zustande kommen soll³⁾. Hätten sie damit recht und wären die öffentlichen Verkehrsmittel

entsprechend aufnahmefähig, so könnten in der Tat die Stauungsprobleme des Stadtverkehrs für dieses Jahrzehnt als im wesentlichen gelöst gelten⁴⁾.

Die Autoren unseres Zeitgesprächs:

Rainer Willeke, 47, Dr. rer. pol., lehrt als ordentlicher Professor an der Universität Köln und leitet dort das Institut für Verkehrswissenschaft. Er gilt als führender Fachmann auf dem Gebiet der Verkehrspolitik.

Heinrich Jacobi, 58, ist stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr.

Axel Caprasse, 51, Dipl.-Volkswirt, leitet die Abteilung „Wirtschaft“ im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe. Vorher war er Prokurist bei der Rheinischen Bahngesellschaft AG, Düsseldorf.

Wolfgang Roth, 30, Dipl.-Vw., ist Mitglied des Bundesvorstandes der Jungsozialisten und, nach Auffassung der Jungsozialisten, Mitglied des Landesvorstandes der Hamburger Jungsozialisten.

einer wesentlich geringeren Substitutionselastizität nahe. Dabei soll nicht verschwiegen werden, daß die Kenntnis über die Tarifabhängigkeit der Nachfrage im städtischen Personenverkehr noch lückenhaft ist. Die Resultate von Meinungsbefragungen streuen weit und widersprechen sich häufig, wobei manche Abweichungen allerdings unschwer auf Methodenmängel oder Kunstgriffe zurückgeführt werden können.

Trotz dieser Schwierigkeiten sei nach vorsichtiger Auswertung des bislang bekannten Erfahrungsmaterials die folgende Alternativschätzung gewagt, die von der durchschnittlichen Verkehrs- und Tariffage in den Hauptagglomerationen der Bundesrepublik Deutschland ausgeht. Es wird dabei eine verhältnismäßig schnelle Anpassung der Fahrzeugkapazitäten und die Lösung der damit gestellten Personalprobleme vorausgesetzt. Dann darf vermutet werden, daß der öffentliche Nahverkehr nach der Abschaffung von Fahrpreisen zwar eine Aufkommenssteigerung von insgesamt 25 bis 30% verzeichnen würde, die aber nur zum Teil aus Überlaufverkehr besteht. Denn vom bisherigen Berufspendelverkehr dürften bei Würdigung der überschaubaren Nachfragepräferenzen und im wesentlichen gegebenen Qualitätsbedingungen nur 15 bis 20%, vom gesamten Individualverkehr nur reichlich 10% substituierbar sein. Die steigende Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel würde also

²⁾ So H. Ahner: Betriebs- und volkswirtschaftliche Konsequenzen eines unentgeltlichen Angebots der öffentlichen Nahverkehrsmittel in Ballungsräumen, München 1970 (mit Bibliographie). Zur Gegenposition u. a. Charles River Associates: An Evaluation of Free Transit Service, Cambridge, Mass. 1968, L. M. Schneider: The Fallacy of Free Transportation. In: Harvard Business Review, Jan./Febr. 1969, S. 83 ff., und für den Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VOV) H. Tappert, H. Brückner, W. Labs: Null-Tarife oder wertgerechte Fahrpreise. In: Schriftenreihe Verkehr und Technik, Heft 45, Bielefeld 1971 (mit Quellenübersicht S. 14 ff.).

Die genannte Schätzung steht allerdings nur auf der schmalen Basis weniger und in der Frage-technik und Auswertung höchst umstrittener demoskopischer Erhebungen; die Masse der empirischen Befunde und auch die Ansätze zu ökonomischen Marktanalysen legen ein durchaus abweichendes Ergebnis mit

³⁾ Die methodische Schwäche dieser Aussagen erweist sich u. a. aus einer nur ungenügenden Differenzierung nach alternativen Fahrzwecken und aus der Annahme, daß gleichzeitig mit der Abschaffung von Fahrpreisen auf seiten der öffentlichen Verkehrsmittel eine qualitative Leistungssteigerung eintritt. Es fehlt dann aber die Spezifizierung dieser Änderungen und auch der Versuch, den Effekt der Preis- und Qualitätswirkung je für sich zu erfassen.

⁴⁾ Selbst dann aber wäre der Streitfall noch nicht zugunsten des Nulltarifs entschieden. Zu fragen bliebe vielmehr, ob das angestrebte Ziel nicht mit kleinerem Mittelaufwand und weniger unerwünschten Nebenwirkungen erreicht werden kann.

zu einem großen Teil aus Neuverkehr geringer wirtschaftlicher Wertigkeit gespeist, und zwar durchaus auch in Richtung auf Engpaßzeiten, besonders in den Spätnachmittagsstunden. Wird dabei noch der weitere Fortgang der Motorisierung beachtet, so kann aus der vorauszusehenden Substitutionswirkung des Nulltarifs nur eine geringfügige und überdies nur vorübergehende Verbesserung der Verkehrslage auf den Stadtstraßen abgeleitet werden.

Nulltarif weckt Neuverkehr

Die Beantwortung einer weiteren Streitfrage erhärtet und substanziiert die erste Schlußfolgerung. Die Frage lautet, ob der zu erwartende Ablenkungseffekt eine so fühlbare Entlastung der Straßen- und Parkplatzkapazitäten bewirken könnte, daß nennenswerte Einsparungen in den Investitionsprogrammen für den Stadtstraßenbereich möglich werden. Legt man dabei die heute einigermaßen verläßlich überschaubaren Bauvorhaben und Planungsziele zugrunde, dann muß eine solche Erwartung eindeutig verneint werden. Der Abstand zwischen der Expansionsfähigkeit der Kapazitäten und deren wunschgemäßer Inanspruchnahme ist schon zu groß geworden. Es muß deshalb auch als substanzlose Spiegelfechtereie gelten, wenn für einen gedachten automobilgerechten Ausbau der städtischen Infrastruktur „Einsparungen“ fingiert werden, die sich nach Art und Umfang auf gar nicht zur Diskussion stehende Maßnahmen beziehen.

Es kommt aber noch ein weiteres Wesentliches hinzu. Zahlreiche in- und ausländische Erfahrungen deuten darauf hin, daß jede fühlbare Verbesserung der Fahr- und Abstellmöglichkeiten in städtischen Ballungsbecken durch eine latente Neigung zur Ausdehnung des Individualverkehrs aufgefangen wird,

so daß sich das prekäre Gleichgewicht an der Zumutbarkeitsgrenze und damit der suboptimale Status überlasteter Kapazitäten neuerlich einstellt. Auf den Fall des Nulltarifs bezogen, müßte beispielsweise durchaus damit gerechnet werden, daß ein Teil der Wechsler zum öffentlichen Verkehr wieder mehr oder weniger regelmäßig das eigene Fahrzeug benutzt, wenn sich die Einsatzbedingungen verbessert haben und womöglich auch noch Engpässe bei den öffentlichen Verkehrsmitteln das Komfortgefälle vergrößern.

Das Ergebnis der Überlegung ist eindeutig. Die Abschaffung von Fahrpreisen bedeutet eine massive Systemsubventionierung; sie würde gewiß das mengenmäßige Aufkommen der öffentlichen Verkehrsbetriebe hochschnellen lassen, allerdings weniger durch eine nachhaltige Übernahme von bisher individuell abgewickelten Transporten, als durch eine Aufblähung der Verkehrsnachfrage. Da temporär verbesserte Fahr- und Parkbedingungen auch im Bereiche des Individualverkehrs zusätzliche Fahrten zu induzieren pflegen, ist auf der ganzen Linie mit einer Weckung bislang entbehrlicher Verkehrsbedarfe zu rechnen. Zum Sanierungserfolg durch eine verbesserte Verkehrsteilung kommt es dagegen nicht. Im Gegenteil, auf die knappen Verkehrsflächen wird eine künstlich forcierte Nachfrage gelenkt; statt zu einer wirtschaftlicheren Nutzung der Faktoren kommt es zu deren Vergeudung.

Fahrpreis und Fahrprestige

Über die Ergebnisse üblicher Nachfrageanalysen hinaus führen durchaus plausible Überlegungen zu für den Nulltarif noch negativeren Schlußfolgerungen. So muß als wahrscheinlich gelten, daß allein schon die Kostenlosigkeit der Leistungsbeanspruchung für diese Leistung in der Beurteilung der Ver-

kehrsnutzer eine Wertigkeitseinbuße herbeiführt. Das aber würde den absolut notwendigen Bemühungen, das Prestige der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufzubessern, genau entgegenwirken. Eine solche unerwünschte Entwicklung würde dann übrigens mit absoluter Sicherheit eintreten, wenn der angezogene Neuverkehr zu einer Überlastung der Wagen- und Sitzplatzkapazitäten führt, womit selbst bei zügigen Investitionsanstrengungen zu rechnen wäre. Doch wichtiger noch in den mittelbaren Konsequenzen sind die Auswirkungen eines Nulltarifs auf das Verhalten und die Leistungsentwicklung der Angebotsseite.

Eigenwirtschaftlichkeit und Effizienz

Würden mit den Fahrpreisen die selbstverdienten Leistungserlöse praktisch ganz wegfallen, dann hätte die eintretende Totalsubventionierung nicht nur den offensichtlichen haushaltsbelastenden Finanzierungsaspekt. Tatsächlich müßte sich der Charakter der öffentlichen Verkehrsbetriebe grundlegend ändern. Der bisher mit guten Gründen geltende und im Personenbeförderungs- und Gemeindeförderungsrecht eindeutig verankerte Verhaltensauftrag, den öffentlichen Zweck nach der Art und mit dem Leistungszwang von Wirtschaftsunternehmen zu erfüllen, wäre gegenstandslos.

Gewiß gibt es von Preisgrößen gelöste statistische Verfahren der Erfolgskontrolle. Doch Kennzahlvergleiche können nur in Verbindung mit Preis-Kostenrechnungen für Wirtschaftlichkeitsanalysen aussagefähig sein; das gilt insbesondere für die Investitionsrechnung und für die Beurteilung von technisch-organisatorischen Neuerungen. So deutet denn auch ein breites Erfahrungsmaterial darauf hin, daß die vollständige Abhängigkeit von öffentlichen Haushalten zu

Wirtschaftlichkeitsverlusten führt, und zwar vor allem wegen wachsender Orientierungsschwäche in der Gewichtung und Reihung von Rationalisierungsmaßnahmen.

Dieser Hinweis wird durch die budgetären Unsicherheiten verstärkt, die sich aus wechselnden Haushaltslagen und Änderungen in den politischen Prioritäten ergeben. Die heute schon bestehenden, vom Defizit herrührenden Unzulänglichkeiten würden potenziert. Die „kostenlose“ Beförderung ließe die Kosten der Beförderung steil ansteigen.

Verkehrsteilung durch Kostenanlastung

Die Forderung nach Abschaffung von Fahrpreisen mit überzeugenden Argumenten zurückzuweisen, ist allerdings noch kein tarifpolitisches Programm. Das erstaunliche Interesse, das der Nulltarif auf sich ziehen konnte, signalisiert ja Desorientierung in erschreckendem Ausmaß, was die Bedeutung und Ziele der Preisbildung für Nahverkehrsleistungen betrifft. Die Befürworter des Nulltarifs stellen die Bedeutung der Fahrpreise für die Verkehrsteilung mit einseitiger Überschätzung der Substitutionswirkung von Fahrpreissenkungen heraus. Ist dagegen die vorstehend erläuterte These richtig, daß bei relativ geringem Substitutionseffekt der durch den Fortfall von Fahrpreisen induzierte Neuverkehr zusammen mit der fiskalischen Zusatzbelastung die Lösung der Stauungsprobleme weiter erschwert, dann ergibt sich daraus eine durchaus andere preispolitische Strategie.

Der Denkansatz geht von der Überlegung aus, daß die großstädtischen Funktions- und Verkehrsballungen durch zu geringe Anlastung der durch sie verursachten Folgekosten künstlich begünstigt worden sind. Ein Sanierungsprogramm muß des-

halb Gegengewichte setzen und im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur das Verhältnis von Leistung und Gegenleistung den Nutzergruppen wieder spürbar verdeutlichen. Punktuelle Veränderungen der einen oder anderen Variablen reichen dazu allerdings in keiner Weise aus; das gilt nicht nur für die Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsbetriebe, sondern auch für die vergleichsweise wichtigeren Maßnahmen zur Anhebung der Leistungsqualitäten. Statt wirkungsschwacher Einzelvorstöße ist ein umfassendes System ineinandergreifender Belastungen und Anreize zu fordern, das sich konsequent am Leitbild einer wirtschaftlichen Verkehrsteilung orientiert⁵⁾.

In einem solchen Maßnahmenbündel haben neben und in Verbindung mit Investitionsplanungen und organisatorischen Vorkehrungen preispolitische Lenkungsimpulse ihren Platz. Preise auf die Nutzung von Infrastrukturkapazitäten sollten dann gleichzeitig als Instrument der Nachfragebeeinflussung und der Mitfinanzierung dienen, womit die preis- und investitionspolitischen Aktivitäten in einen Zusammenhang gestellt sind. Zur Umlenkung von Teilen des Individualverkehrs könnten nach diesem Ansatz Druck- und Sogwirkungen ineinandergreifen. Die Knappheitsgrade bei den Verkehrsflächen würden in erster Linie durch eine räumlich und zeitlich gestaffelte Parkgebührenordnung reflektiert und verhaltenswirksam gemacht. Gleichzeitig wären die Aufnahmefähigkeit und der Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel so zu steigern, daß der angesteuerte Wechsel des Verkehrssystems zumutbar erscheint. Der Aufbau des Park-

and-ride-Systems in Abstimmung mit einer quantitativ begrenzenden und funktional selektierenden Einflußnahme auf den ruhenden Verkehr der Innenstädte gehört zu den wichtigsten Voraussetzungen einer kapazitätsorientierten Verkehrsteilung.

Neue Basis für die Fahrpreisgestaltung

In dem Gesamtzusammenhang eines solchen Programms fände die Fahrpreisgestaltung der Nahverkehrsbetriebe eine neue Basis, von der aus die mehrfachen Funktionen dieses Preises besonderer Art weitergehend erfüllt werden können, als das bislang der Fall ist. Neben der Rücksichtnahme auf das Nachfrageverhalten, das wesentlich von der weiteren verkehrs- und finanzpolitischen Behandlung des Individualverkehrs abhängen wird, muß insbesondere eine Maßvorstellung über die aus Erlösen aufzubringende Finanzierungsquote entwickelt werden. Dabei sind im Zusammenhang sowohl das Erfordernis finanzieller Stabilität, als auch die Schaffung von Leistungszwängen und die Klärung der Verantwortungen zu beachten.

Minimaltarife, die sich etwa einseitig am gegenwärtigen Stand des Benzinpreises ausrichten, werden diesen Anforderungen nicht gerecht und sind auch sonst weitgehend den gleichen Einwendungen ausgesetzt wie die völlige Abschaffung von Fahrpreisen⁶⁾. Der vom Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe (VÖV) seit langem geforderte Aufteilungsmodus, die Betriebskosten aus Erlösen, die Gesamtkosten der Infrastruktur aber in Kompensation der gemeinwirtschaftlichen Auflagen aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu decken, hat den Vorzug der Ein-

⁵⁾ Vgl. R. Willeke und W. Leutzbach: Wie sieht die Zukunft des Verkehrs in den Ballungsgebieten der Bundesrepublik aus? Haus der Technik, Vortragsveröffentlichungen Heft 261, Essen 1971, und Ch. Farenholtz, W. Hartenstein und R. Willeke: Innerstädtischer Verkehr heute und morgen, Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt 1971.

⁶⁾ So der 30-Pf.-Tarif, der in den Vorschlägen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr „Vorrang dem öffentlichen Personennahverkehr“ vom 1. Juli 1971 als Alternative zum Nulltarif genannt wird.

fachheit, kann aber kaum als in quantitativer und funktionaler Hinsicht abgestützt gelten.

Sicher ist, daß die Erlöse nur eine Teilkostendeckung erbringen können, und sicherlich sollten bei der Formulierung dieser Teildeckungsauflage praxisnahe pragmatische Lösungen ange-

steuert werden. Doch auch diese bedürfen im Hinblick sowohl auf die Zielsetzung wie auf die Zielkonformität der Wirkungen einer überzeugenden Begründung. Es ist deshalb hohe Zeit, den Schlagabtausch um Null- und beinahe-Nulltarife zu beenden und die Anstrengungen darauf zu kon-

zentrieren, die Überlegungen und Forschungen über die Grundlagen einer rationalen Fahrpreisgestaltung weiterzutreiben⁷⁾.

⁷⁾ Vgl. B. Bellingger: Optimale Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr, Berlin 1970 (Gutachten für das Bundesverkehrsministerium), und W. Boven-schen: Die Fahrpreise, Preiskalkulation des Personennahverkehrs, Düsseldorf 1969.

Ein maximaler Fahrpreis von 30 Pf ist sinnvoll

Heinrich Jacobi, Stuttgart

Das Bestreben innerhalb unserer Gesellschaft darf nicht allein darauf gerichtet sein, hohe Wachstumsraten zu erzielen, sondern muß vielmehr darauf bedacht sein, eine vernünftige und sinnvolle Struktur des Sozialprodukts zu erhalten. Diese Struktur des Gesamtergebnisses der 22 Millionen Arbeitnehmer, das während eines Jahres erwirtschaftet wird, ist aber gegenwärtig keineswegs in einem ausgewogenen Verhältnis. Der PKW-Verkehr bringt zwar zusammen mit den Aufwendungen zur Beseitigung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung eine hohe Wachstumsrate zustande; sie ist aber keineswegs mit einer gleich starken Verbesserung des Lebensstandards gleichzusetzen.

Das ist der gleiche Fall wie bei den Rüstungsausgaben oder den Exportgütern. Kommt eine Wachstumsrate nur durch steigende Rüstungsausgaben oder durch steigende Exporte zum Ausdruck, dann kann auch in diesem Fall von einem verbesserten Lebensstandard nicht gesprochen werden. Es wäre beispielsweise sinnlos, das ganze Sozialprodukt aus Exportgütern oder aus Panzern bestehen zu lassen. In all diesen Fällen hätten wir zwar eine Wachstumsrate der gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten, diese Wachstumsraten

würden aber in keiner Weise Bedürfnisse des Menschen befriedigen.

Allein von diesen Gesichtspunkten aus muß die Frage geprüft werden, ob es sinnvoll ist, eine kostenlose Beförderung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs einzuführen.

„Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Ballungsgebieten ist eine vorrangige und vordringliche Aufgabe unserer Gesellschaft. Die Verkehrsverhältnisse sind gekennzeichnet durch ein enormes Anwachsen des Individualverkehrs und durch einen Rückgang der öffentlichen Verkehrsbedienung. Die negativen Auswirkungen dieser Entwicklung zeichnen sich insbesondere in der Zunahme der Zahl von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten, in weiter zunehmender Luftverschmutzung und Lärmbelästigung und in einem erheblichen Funktionsverlust der Städte aus. Diesem Verkehrsnotstand kann nur mit durchgreifenden Maßnahmen wirkungsvoll begegnet werden. Dazu ist es notwendig, den Prozeß eines generellen Umdenkens einzuleiten. Die Befriedigung von Verkehrsbedürfnissen kann nicht in erster Linie dem Individualverkehr vorbehalten bleiben, sondern muß vorrangig durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgen.“¹⁾

Gehen wir von der gegenwärtigen Situation aus, wie sie sich im Nahverkehrsbereich stellt, dann müssen wir feststellen, daß die chaotischen Verkehrsverhältnisse in den Städten und in den Ballungsgebieten das Ergebnis einer falsch programmierten Verkehrspolitik in den ersten 20 Jahren seit Bestehen der BRD sind, die das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit zur Grundlage hatte. Dieses Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit besagt nichts anderes, als daß die Verkehrsunternehmer gesetzlich verpflichtet sind, die entstehenden Kosten durch die jeweils erzielten Fahrpreiserlöse zu decken.

Fahrpreise rauf – Qualität runter

Nun ist völlig klar: Bei den Nahverkehrsbetrieben handelt es sich um Dienstleistungsbetriebe, bei denen relativ geringe Rationalisierungsmöglichkeiten bestehen, so daß sich jede Kostenerhöhung automatisch in Fahrpreiserhöhungen umschlagen muß, solange dieses Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit eben gilt. Das hat in der Vergangenheit dazu geführt, daß die zuständigen politischen Gremien immer wieder Fahrpreiserhöhungen vornahmen oder aber – wenn es

¹⁾ Vorschläge der Gewerkschaft ÖTV zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Ballungsgebieten und Stadtregionen, S. 1.

politisch nicht opportun war — einen Fahrpreisstopp bei gleichzeitiger Verdünnung des Fahrplans einführen. Die Formel hieß also in der Vergangenheit: Fahrpreise rauf — Qualität runter.

Damit fand in keiner Weise der hohe gesellschaftliche Nutzen Berücksichtigung, den die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe mit ihrer raumsparenden Funktion der Volkswirtschaft stiften.

Verfehltes Prinzip

Im Verkehrssektor gibt es hohe gesellschaftliche Kosten und hohen gesellschaftlichen Nutzen, die mit dem betriebswirtschaftlichen Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit in keiner Weise vereinbar sind. Dieses Prinzip würde nur dann funktionieren, wenn betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Kosten sowie betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Erträge zusammenfallen. Es ist also nur dann sinnvoll, wenn keine externen Effekte auftreten. Im öffentlichen Nahverkehrsbereich gibt es aber diese externen Effekte in Form von „social benefits“. Deshalb ist es notwendig, vom Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit abzugehen und eine Verkehrspolitik zu fordern, die diesen hohen gesellschaftlichen Nutzen berücksichtigt.

In der Verkehrspolitik stellt sich folgendes Problem: Durch die ständig wachsende Zahl von Arbeitsplätzen, durch die Konzentration von Verwaltungen und Ämtern und durch die Vielzahl von Einkaufsstätten in den Stadtkernen bei gleichzeitig starker Besiedlung der Stadtränder ist eine starke Verkehrsnachfrage entstanden. Dieser starken Verkehrsnachfrage steht ein knappes Angebot an Verkehrsflächen gegenüber. Aufgabe jeder Verkehrspolitik muß es deshalb sein, diese Diskrepanz zwischen starker Nachfrage nach Verkehrsleistungen und knappem Angebot an Verkehrsflächen bestmöglich zu lösen. Zur Lösung

dieses Problems ist jedes Mittel tauglich. Es muß im Einzelfall überprüft werden, welches Instrument die beste Beschaffenheit hat und unter dem Aspekt der volkswirtschaftlichen Kostenminimierung am ehesten eingesetzt werden kann.

Preispolitische Maßnahmen

Zur Lösung dieses Problems muß ein ganzes Bündel von Maßnahmen eingesetzt werden. Erst dann kann das Verkehrsproblem in den Ballungsgebieten und Stadtregionen erfolgreich gelöst werden. Sowohl preispolitische als auch qualitätspolitische Maßnahmen sind dafür zu verwenden.

Zu den preispolitischen Maßnahmen schlägt die ÖTV vor, daß kurzfristig ein Fahrpreisstopp einzuführen ist, um Abwanderungen von öffentlichen Nahverkehrsunternehmen rechtzeitig zu begegnen. Gleichzeitig muß sichergestellt werden, daß die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe von der Mineralöl- und Mehrwertsteuer befreit werden. Geschieht dies, findet also eine Kombination zwischen Fahrpreisstopp und steuerlicher Entlastung der Nahverkehrsbetriebe statt, dann kann sogar eine leicht qualitative Verbesserung realisiert werden.

Nach dieser kurzfristigen Phase muß ein mittelfristiger Plan entworfen werden, der nach unseren Vorstellungen wie folgt aussieht: Es muß davon ausgegangen werden, daß sich das öffentliche Verkehrsmittel in einer Konkurrenz mit dem Individualverkehr befindet. Das bedeutet, daß der Fahrpreis beim öffentlichen Nahverkehrsmittel so gestaltet sein muß, daß das öffentliche Nahverkehrsmittel auch erfolgreich mit dem Individualverkehr konkurrieren kann.

Ausgehend von dieser Grundprämisse ist ein Fahrpreis von maximal 30 Pfennig sinnvoll. Dieser 30-Pf-Fahrpreis ergibt sich aus der Tatsache, daß der PKW-Fahrer nur seine Benzin-

kosten im Vergleich zu den Aufwendungen beim öffentlichen Nahverkehrsunternehmen kalkuliert. Unterstellt man eine durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von etwas mehr als 10 km und eine durchschnittliche Besetzung des PKWs mit 1,7 Personen, dann ist der 30-Pf-Tarif die logische Konsequenz. In diesem Fahrpreis von 30 Pfennig ist gleichzeitig berücksichtigt, daß der PKW immer einen gewissen Qualitätsvorsprung gegenüber dem öffentlichen Nahverkehrsmittel hat.

Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung

Bei diesem Fahrpreis von 30 Pfennig handelt es sich also nicht um einen nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten errechneten Preis, sondern allein um einen Preis, der dazu bestimmt ist, verkehrspolitische Probleme lösen zu helfen. Bei dieser Gelegenheit sollte man gleichzeitig daran erinnern, daß öffentliche Verkehrsbetriebe nur deshalb existieren, um öffentliche Bedürfnisse, in diesem Fall also öffentliche Verkehrsbedürfnisse, zu befriedigen und nicht um betriebswirtschaftliche Kostendeckung zu betreiben.

Sollte sich aber ergeben, daß dieser Fahrpreis von 30 Pfennig nicht ausreicht, um genügend PKW-Fahrer zur Benutzung des öffentlichen Nahverkehrsmittels zu veranlassen, dann muß auch darüber diskutiert werden, ob es nicht sinnvoll ist, eine kostenlose Beförderung einzuführen. Die Sinnhaftigkeit ergibt sich allein aus gesamtwirtschaftlichen Überlegungen. Hier muß überprüft werden, ob es volkswirtschaftlich und gesellschaftlich nicht billiger ist, die öffentlichen Verkehrsunternehmen vollkommen zu bezuschussen und einen weiteren Teil der PKW-Fahrer durch das Setzen von attraktiven Daten zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu veranlassen. Die Gewerkschaft ÖTV

schließt also keineswegs die kostenlose Beförderung von vornherein aus der Diskussion aus. Sie ist aber der Auffassung, daß es zunächst einmal ausreichen würde, wenn ein Fahrpreis von 30 Pfennig erhoben wird.

Diese Preispolitik ist Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung. Betriebsinterne Kostenentwicklungen spielen überhaupt keine Rolle mehr. Allein gesellschaftliche und verkehrspolitische Ziele sind bei dieser Konzeption maßgebend. Um diese gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung zu realisieren, ist es notwendig, den § 39 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz zu ändern. Das ist die wichtigste Forderung, die an den Gesetzgeber zu stellen ist. Die Höhe des Fahrpreises ist dann nur noch ein technisches Problem.

Hohe Preis- und Qualitätselastizität der Nachfrage

Hier muß allerdings gleich angefügt werden, daß ein noch so niedriger Fahrpreis es allein nie schaffen wird, die PKW-Fahrer zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Neben dem preispolitischen Maßnahmenbündel muß ein umfangreicher Katalog an Maßnahmen eingesetzt werden, der die Attraktivität der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe noch weiter steigert. Damit muß erreicht werden, daß die öffentlichen Nahverkehrsmittel sicher, pünktlich, schnell und bequem fahren. Das erfordert insbesondere eine höhere Fahrplandichte, ein größeres Sitzplatzangebot, eine verbesserte Ausstattung der Fahrzeuge, eigene Fahrspuren sowie eine dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang gebende Verkehrsregelung innerhalb eines integrierten Verkehrssystems.

Wird die Verkehrspolitik in dieser kombinierten Form betrieben, werden also qualitäts-

politische und preispolitische Maßnahmen eingesetzt, dann ist es ziemlich sicher, daß mehr PKW-Fahrer das öffentliche Nahverkehrsmittel benutzen. Darauf läßt die Umfrage der ÖTV schließen, die im vergangenen Jahr durchgeführt wurde. Rund vier Fünftel der befragten ÖTV-Mitglieder empfinden den gegenwärtigen Fahrpreis als zu hoch und die Qualität als zu schlecht. Mehr als zwei Drittel der Mitglieder sprechen sich für erhebliche Fahrpreissenkungen aus. Daraus läßt sich eine hohe Preis- und Qualitätselastizität der Nachfrage ableiten. Das bedeutet, daß die Verkehrsnutzer auf Fahrpreissenkungen und Qualitätsverbesserungen positiv reagieren.

Gewisse Schizophrenie

In der gesamten Preisdebatte, insbesondere über „Pro und Contra Nulltarif“, ist eine etwas eigenartige Richtung festzustellen. Auf der einen Seite wird von einem Teil der Verkehrspolitiker gefordert, die km-Pauschale abzubauen, damit nicht durch finanzielle Anreize das Verkehrschaos noch zusätzlich verschärft wird. Auf der anderen Seite sind aber genau diese Verkehrspolitiker nicht bereit, mit preispolitischen Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs das Verkehrsproblem zu lösen, obwohl doch unbestritten ist, daß es sich sowohl bei der km-Pauschale als auch bei der Fahrpreisgestaltung im öffentlichen Nahverkehrssektor um preispolitische Maßnahmen handelt. Das ist eine gewisse Schizophrenie, die in der verkehrspolitischen Diskussion festzustellen ist. Man kann sich manchmal nicht des Verdachtes erwehren, daß hier einseitige Interessen eine übertragende Rolle spielen.

Hohe volkswirtschaftliche Erträge

Eine vorrangige Rolle hat in der gesamten verkehrspoliti-

schen Debatte bei der Diskussion um „Für oder Wider Nulltarif“ die Finanzierungsfrage gespielt. Hierzu muß ganz klar gesagt werden, daß es für eine sachgerechte Urteilsbildung nicht ausreicht, nur eine Seite der Bilanz herauszuziehen. Da im Verkehrsbereich die volkswirtschaftlichen Kosten und Erträge von den betriebswirtschaftlichen Kosten und Erträgen abweichen, muß eine Cost-Benefit-Analyse angestellt werden. Allein sie gibt darüber Auskunft, welche gesamtwirtschaftlichen Ersparnisse den gesamtwirtschaftlichen Kosten gegenüberstehen.

Zugegeben, es ist sehr schwierig, die gesamtwirtschaftlichen Erträge zu quantifizieren. Es gibt aber bestimmte Ansätze in der Bundesrepublik, die eindeutig darauf hinweisen, daß der volkswirtschaftliche Ertrag im öffentlichen Nahverkehrsbereich sehr hoch ist. In diesem Zusammenhang möchte ich auf das Gutachten von Ahner verweisen, das im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß bei Einführung eines Nulltarifs die finanzielle Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte pro Jahr 1 Mrd. DM beträgt und der volkswirtschaftliche Ertrag 3,5 Mrd. DM. Tritt an die Stelle einer kostenlosen Beförderung ein Einheitstarif von 30 Pfennig, dann ergibt sich überhaupt keine zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte. Die saldierte Rechnung ist ausgeglichen.

Falsche Abschreckungszahlen

Falsch sind deshalb alle jene „Abschreckungszahlen“, die von den Gegnern der kostenlosen Beförderung immer wieder gebracht werden, wonach die Einführung einer kostenlosen Beförderung zu einer Belastung von 3,5 bzw. 5 Mrd. DM führen würde. Diese Kalkulation ist erstens recht einseitig — sie berücksichtigt nur eine Seite der

Bilanz – und zählt zweitens noch zu den bestehenden Einnahmen aus Fahrpreisen die bereits gezahlten Subventionen der öffentlichen Hand hinzu. Beides ist unzulässig.

Die Einnahmen aus Fahrpreisen betragen gegenwärtig rund 2,5 Mrd. DM. Würde der Nulltarif eingeführt, dann würde die maximale Belastung der öffentlichen Haushalte 2,5 Mrd. DM betragen. Durch die verstärkte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln entstehen jedoch gesamtwirtschaftliche Ersparnisse, die auch bei den öffentlichen Haushalten finanziell zu Buche schlagen. Deshalb ist es einzig und allein richtig, wenn man von einer gesamtwirtschaftlichen Analyse ausgeht und nicht einseitig einen Teilbereich dieser Analyse zur Abschreckung von Forderungen über den Nulltarif verwendet.

Diese Globalbetrachtung sagt nichts darüber aus, wie die

finanzielle Belastung für die einzelnen Gebietskörperschaften aussieht. Die ÖTV ist der Auffassung, daß vor allem der Bund und die Länder für die gegenwärtigen Mißstände auf dem Verkehrssektor verantwortlich sind, da sie über die Parlamente die gesetzliche Grundlage für politische Entscheidungen schaffen. Aus dieser Erkenntnis heraus ergibt sich zwangsläufig, daß vor allem der Bund und die Länder verpflichtet werden müssen, dem öffentlichen Nahverkehr finanziell zu helfen.

Weder Dogma noch Tabu

Die angestellten Überlegungen lassen allein den Schluß zu, daß die Frage des Nulltarifs weder Dogma noch Tabu sein sollte. Die ÖTV hat sich für den Einheitstarif von 30 Pf. entschieden, weil mit diesem Fahrpreis der gleiche verkehrspolitische Effekt (nämlich Entlastung der Straßen) erzielt werden kann wie mit einer kostenlosen Be-

förderung. Sieht man den Fahrpreis in dieser instrumentalen Funktion, dann sind alle Diskussionen über „wertgerechten“ oder „angemessenen“ Fahrpreis überflüssig. Die Diskussion über den gerechten Preis geht in der Volkswirtschaftslehre schon mehrere hundert Jahre, ohne daß eine akzeptable Lösung angeboten werden konnte. Das dürfte auch in unserem Fall, dem Bereich des Nahverkehrs, so sein. Deshalb ist es allein sinnvoll, den Fahrpreis als Instrument zur Lösung der Verkehrsprobleme zu betrachten. Bei dieser Perspektive wird sich eine andere Verteilung der Ressourcen ergeben. Selbst wenn damit eine gewisse Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums eintreten würde, ist angesichts besserer Umweltbedingungen und unverbauter Städte den Menschen damit mehr gedient als mit einer nur auf Wachstumsförderung ausgerichteten Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Keine Lösung der Verkehrsprobleme

Axel Caprasse, Köln

Seit geraumer Zeit stehen die Fahrpreise des öffentlichen Personennahverkehrs in einer vielfach leidenschaftlich geführten Diskussion und sind immer mehr unter politischen Druck geraten. Es stellt sich die Frage, warum den Fahrpreisen für die Benutzung von U-Bahnen, Straßenbahnen oder Omnibussen eine solche Bedeutung zugemessen wird. Zugegeben, der öffentliche Personennahverkehr in seiner Gesamtheit muß tagtäglich hautnah mit allen Bevölkerungsschichten in Verbindung treten. Seine Probleme aber – seien es die verkehr-

lichen, insbesondere in den Ballungsräumen, oder die wirtschaftlichen – sind ungelöst, und die sich daraus ergebenden Mißhelligkeiten werden daher schnell zum Anlaß einer massiven Kritik, die dann oft auch ein entsprechendes Echo findet. Leider wendet sich diese Kritik meist an den falschen Adressaten, nämlich den an dieser Lage unschuldigen Verkehrsbetrieb.

In diese Debatte ist die Forderung nach kostenloser Beförderung im Nahverkehr – Null-Tarif – geworfen worden. In der Argumentation werden aber meist verkehrspolitische, sozial-

politische, gesellschaftspolitische und ideologische Anliegen vermischt. Es ist hier nicht der Platz, über den ideologischen und gesellschaftspolitischen Standort des „Null-Tarifs“ zu sprechen¹⁾. Hier sollen nur die verkehrspolitischen Konsequenzen einer kostenlosen Beförderung im öffentlichen Personennahverkehr einer Betrachtung unterzogen werden.

Der Null-Tarif ist die kostenlose Inanspruchnahme der Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs. Den Verfech-

¹⁾ Vgl. dazu Heinz Brückner: Der Null-Tarif – eine gesellschaftspolitische Utopie? In: Schriftenreihe für Verkehr+ Technik Nr. 45/1971.

tern dieser Idee schwebt vor, daß jedermann zu jeder Zeit von dem Angebot dieser Leistungen Gebrauch machen kann, ohne eine entsprechende Gegenleistung in Form einer Bezahlung zu leisten.

Wege zum Null-Tarif

Aber nicht nur eine völlig kostenlose Beförderung, sondern auch ein „Quasi-Null-Tarif“ sollte als „Null-Tarif“ bezeichnet werden. So wird in den Vorschlägen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Ballungsgebieten und Stadtregionen vom 1. Juli 1971 „Vorrang dem öffentlichen Personennahverkehr“ festgestellt: „Auf Fahrpreissenkungen reagieren die Verkehrsnutzer positiv. Der Fahrpreis für den öffentlichen Personennahverkehr muß geringer sein als die Kosten für den Benzinverbrauch, die dem Pkw-Fahrer entstehen. Es ist ein Einheitstarif zu schaffen, der weit unter den gegenwärtigen Fahrpreisen liegen muß. Er darf z. Z. höchstens 30 Pfennig betragen.“ Die Einführung derartiger Fahrpreise oder auch „Kellertarife“, weitab von jeder Kostenorientierung, ist letztlich als „Quasi-Null-Tarif“ zu bezeichnen.

Schließlich ist aber auch die Forderung nach einem „Einfrieren“ der Tarife auf ihrem jetzigen Niveau als ein Weg zum „Null-Tarif“ anzusehen, da bei weiter steigendem Preisniveau die Fahrpreise des öffentlichen Personennahverkehrs schließlich kaum mehr als eine Anerkennungsgebühr wären.

Über die Abgrenzung des Verkehrsraumes sind sich die Verfechter des Null-Tarifs für die Anwendung ihres Systems überdies nicht einig. Die einen fordern den Null-Tarif im öffentlichen Personennahverkehr schlechthin, die anderen nur in den Ballungszentren. Im For-

schungsbericht „Betriebs- und volkswirtschaftliche Konsequenzen eines unentgeltlichen Angebots der öffentlichen Nahverkehrsmittel in Ballungsräumen“ ist zu lesen: „Will man das unentgeltliche Angebot öffentlicher Personennahverkehrsdienste als eine Maßnahme zur Beschleunigung des Verkehrsflusses in den Städten betrachten, so liegt es nahe, diese Maßnahme auf jene „innere Zone“ der Städte zu beschränken, die sich durch stark gebündelte und dichte, zahlenmäßig große Verkehrsströme auszeichnen, bei denen ferner die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche stark beschränkt ist, wo die Möglichkeiten zu deren Vermehrung begrenzt sind“²⁾.

Verkehrspolitische Konzeption

Die Verfechter des „Null-Tarifs“ versprechen sich durch das kostenlose Angebot eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs. Im bereits zitierten Forschungsbericht wird festgestellt: „Die Ergebnisse der vorliegenden demoskopischen Befragungen sowie der in dieser Arbeit verwendeten theoretischen Untersuchungen über die Tarifelastizität der Nachfrage im Personennahverkehr lassen vermuten, daß in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland – qualitative Verbesserungen bei der Mehrzahl öffentlicher Verkehrsbetriebe vorausgesetzt – ca. 40% der Autopendler bei der Verwirklichung eines unentgeltlichen Angebots öffentlicher Personennahverkehrsdienste für ihre Berufsfahrt das öffentliche Verkehrsmittel anstelle ihres eigenen Kraftfahrzeuges benutzen würden. Dieser Anteil wird bei den nachfolgenden Ermittlungen einzel- und gesamtwirtschaftlicher Kosten und Nutzen-

stiftungen der untersuchten Maßnahme zugrunde gelegt.“ Es wird also erwartet, daß Autofahrer auf U-Bahnen, Straßenbahnen und Omnibusse umsteigen, eine Straßenentlastung eintritt und die Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationsräumen verbessert werden.

Gegenteilige Untersuchungen

Es hieße im Sinne des Gemeinwohles unsinnig handeln, wollte man den „Null-Tarif“ unter ausschließlich betriebswirtschaftlichen Maximen ablehnen, wenn man davon überzeugt ist, daß eine verkehrspolitische Wirkung eintritt. Im folgenden soll in kurzen Zügen nun angedeutet werden, daß es nicht betriebswirtschaftliche Gründe sind, die zu einer Ablehnung des „Null-Tarifs“ führen, sondern volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Gedankengänge, die zu einer negativen Beurteilung führen.

Es ist eine Utopie anzunehmen, daß Autofahrer in nennenswerter Zahl zum öffentlichen Personennahverkehr umsteigen, wenn seine Leistungen kostenlos angeboten werden. Wenn im Forschungsbericht unterstellt wird, daß 40% der Autopendler öffentliche Verkehrsmittel benutzen würden, so sollte nicht die gleichzeitige, weit wichtigere Forderung nach einer qualitativen Verbesserung bei der Mehrzahl öffentlicher Verkehrsbetriebe übersehen werden. Weiterhin soll zwar der Wert demoskopischer Befragungen nicht in Frage gestellt werden. Es erscheint jedoch zweifelhaft, daß demoskopische Befragungen zur Erhärtung einer solchen These ausreichen, insbesondere dann, wenn gegenteilige Untersuchungen vorliegen.

So wird in einer für das amerikanische Verkehrsministerium vom Institut Charles River Associates Incorporated in Cambridge (Massachusetts) erstellten Studie „An Evaluation of

²⁾ Forschungsbericht im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums: „Betriebs- und volkswirtschaftliche Konsequenzen eines unentgeltlichen Angebots der öffentlichen Nahverkehrsmittel in Ballungsräumen“. Institut für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft der Universität München, Vorstand: Professor Dr. Karl Oettl, bearbeitet von Dr. Heinrich Ahner.

Free Transit Service“ festgestellt: „Wie in den anderen Fällen scheint das wirksamere Mittel zur Verminderung des Stoßzeitenverkehrs eine Verbesserung der Leistungen im öffentlichen Verkehr zu sein. Unsere Berechnungen zeigen, daß Verbesserungen im Sammel- und Verteilersystem — also ohne Schnellbahnsysteme —, deren Kosten ungefähr $\frac{1}{6}$ der für den „Null-Tarif“ erforderlichen öffentlichen Mittel betragen, den Stoßzeitenverkehr um etwa 4–6% vermindern würden, gegenüber 6–9% bei Anwendung des „Null-Tarifs.“

In einem Forschungsbericht im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums „Die Verbindung von Preis- und Investitionspolitik bei der Lösung von Stauungsproblemen im Straßenverkehr“ heißt es: „Beim öffentlichen Nahverkehr sind die preispolitischen Möglichkeiten begrenzt. Generelle Tarifsenkungen mit dem Null-Tarif als Extremfall können zwar die Kapazitätsauslastung erhöhen, sie bewirken jedoch keinen für die Auflockerung der Engpässe ausreichenden Abbau der Verkehrsspitzen. Fallstudien und aktuelle Erfahrungen bekräftigen einen Elastizitätspessimismus“; und weiter: „Würde die Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsbetriebe durch eine Belastung des rollenden und ruhenden Individualverkehrs ergänzt, so könnte ein ‚Ballungsmalus‘ die Kostenillusion des Pkw-Benutzers verringern und ein ‚tarifischer Bonus‘ Ansporn- und Sogwirkungen entfalten“³⁾.

Kein Patentrezept

Auch andere Erhebungen deutscher und schweizerischer Marktforschungsinstitute kommen zu dem Schluß, daß die kostenlose Beförderung im öffentlichen Personennahverkehr nur einen verschwindend geringen Anteil der Autofahrer zurückgewinnen kann.

In der Wohlstandsgesellschaft regeln sich Angebot und Nachfrage nur noch zu einem recht geringen Teil über den Preis, Qualitätsmerkmalen wird der Vorzug gegeben. Selbst im mehrfach zitierten Forschungsbericht über die Konsequenzen eines unentgeltlichen Angebots ist zu lesen: „Es muß davor gewarnt werden, das unentgeltliche Angebot öffentlicher Personennahverkehrsdienste als Patentrezept zu betrachten, das die Verwirklichung anderer Maßnahmen überflüssig macht. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde versucht darzustellen, daß der Erfolg dieser Maßnahme ganz wesentlich von der Verwirklichung komplementärer Maßnahmen, vor allem von der Verbesserung der Qualität öffentlicher Personennahverkehrsleistungen abhängt.“

Letztlich — und das sollte nicht übersehen werden — genießen die Angehörigen öffentlicher Nahverkehrsbetriebe den „Null-Tarif“ seit Jahren, da sie einen Freifahrtausweis besitzen. Aber auch die Verkehrsbetriebe stehen vor kaum zu lösenden Problemen bei der Parkraumbeschaffung für ihre Betriebsangehörigen. Das Argument dagegen, daß nämlich die Bediensteten eines Verkehrsbetriebes infolge ihrer Arbeitszeit auf kein oder ein sehr schlechtes Angebot an öffentlichen Nahverkehrsleistungen treffen, ist nicht haltbar. Auch die Angehörigen von Verwaltung und Werkstätten, die eine gleichgeregelt Dienstzeit wie andere Branchen besitzen, verhalten sich ähnlich.

Wenn aber dieser Elastizitätspessimismus richtig ist, kann vor der Einführung des „Null-Tarifs“ nur gewarnt werden.

Wenn im Vergangenen festgestellt wurde, daß der Fahrpreis in der Skala der Wünsche des Fahrgastes eine nachrangige Bedeutung besitzt, so wird deutlich, daß der „Null-Tarif“ nicht

die sich täglich verschlechternden Verkehrsverhältnisse in Ballungszentren verbessern kann. Überdies wird der „Null-Tarif“ eine mißbräuchliche und überflüssige Nachfrage erzeugen, die dazu führt, daß die echte Nachfrage nicht mehr befriedigt werden kann. Diese Erfahrung machten auch Städte der Sowjetunion Anfang der zwanziger Jahre, als sie den Versuch einer kostenlosen Beförderung unternahmen. Die unechte Nachfrage nach Nahverkehrsleistungen würde in den Zentren der Städte auftreten, wo sie nicht gewollt ist und ihr nicht nur aus Kostenüberlegungen, sondern auch wegen technisch-betrieblich gesetzter Kapazitätsgrenzen nicht entsprochen werden kann.

Für Ballungszonen problematisch

Eine Beschränkung des „Null-Tarifs“ auf die Ballungszonen ist jedoch auch mehr als problematisch. Abgesehen davon, daß die vielfach als Vorteil des „Null-Tarifs“ ins Feld geführten Einsparungen im Abfertigungsdienst damit nahezu wieder völlig entfallen würden — denn der sich außerhalb dieser Verdichtungszone abspielende Nahverkehr müßte wieder ein System für die Fahrgastbedienung und Fahrgastkontrolle enthalten —, stellt sich die Frage, ob die Beschränkung des kostenlosen Angebots auf bestimmte Bereiche eines Verkehrsgebietes tragbar ist. Einmal würde die City gegenüber anderen Wirtschaftsräumen einer Großstadt eine eindeutige Bevorzugung erfahren, die politisch wohl kaum gewollt sein kann. Zum anderen wirft eine so unterschiedliche Behandlung der Bevölkerung im Verkehrsgebiet rechtliche Bedenken auf.

³⁾ Forschungsbericht im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums: „Die Verbindung von Preis- und Investitionspolitik bei der Lösung von Stauungsproblemen im Straßenverkehr“. Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Vorstand: Professor Dr. R. Willeke, bearbeitet von Dipl.-Volkswirt W. Kentner.

Es muß aber auch gefragt werden, ob der „Null-Tarif“ mit der Konsequenz einer pauschalen Abdeckung durch die öffentliche Hand das geeignete Mittel für die wirtschaftliche Führung eines Unternehmens ist. Eine völlige Ausschaltung des Verkehrsmarktes erscheint nicht angebracht, denn dann wären Kostenkontrollen nötig. Kostenkontrollstellen sind aber noch nie ein Ersatz für die Gesetze des Marktes gewesen.

Gezielte Vergünstigungen

Über die Kosten des „Null-Tarifs“ sind die Meinungen unterschiedlich. Gegeneinander werden aufgerechnet: bisherige Verkehrseinnahmen, Einsparungen bei der Fahrgastbedienung, Einsparungen von Verkehrsinvestitionen für den Individualverkehr, erforderliche Mehrleistungen infolge erhöhter Nachfrage u.a. m. Die Einsparungen in der Fahrgastbedienung werden dann nicht aufzurechnen sein, wenn das kostenlose Angebot auf bestimmte Bereiche beschränkt wird, da, wie bereits erwähnt, außerhalb dieser Verdichtungszone wieder ein System für Fahrgastbedienung und Fahrgastkontrolle enthalten sein muß.

Es ist auch kaum damit zu rechnen, daß die Einsparungen für den Verkehrswegebau des Individualverkehrs möglich sind und in der vielfach erwarteten Höhe zu Buche schlagen. Es steht wohl außer Zweifel, daß ein Kostenvolumen von 3,5 bis 5 Mrd. DM abgedeckt werden muß. Wäre es da nicht besser, den Worten des Präsidenten des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe, Dr. Tappert, zu folgen, der in einem offenen Brief am

11. 7. 1970 schrieb: „Dann kann ich nur dringend raten: Setzen Sie diese Finanzmittel so schnell wie möglich ein, um den öffentlichen Verkehr in Ihrer Stadt nachhaltig zu verbessern! Geben Sie damit den Fahrgästen Ihrer Verkehrsbetriebe schnelle und bequeme Verkehrsmittel und garantieren jedem von ihnen einen Sitzplatz auch im Spitzenverkehr, was gewiß möglich wäre, wenn die gleichen Mittel statt für die Gewährleistung des „Null-Tarifs“ für die Qualitätsverbesserung verwendet würden!“

Da andererseits erwiesen ist, daß der Fahrgast bereit ist, für ein qualitativ gutes Angebot einen angemessenen Fahrpreis zu zahlen, ist nicht zu verstehen, warum er nicht zur Bezahlung dieser Leistung herangezogen werden soll. Bei einer Verbesserung der Verkehrsleistungen wird diese Bereitschaft erheblich größer, was z. B. anlässlich der Einrichtung von Schnellbahnlängen feststellbar ist.

Will man aber aus sozialpolitischen oder anderen Gründen gewissen Personengruppen eine günstige oder sogar kostenlose Beförderung einräumen, so sollte man gezielt diesen Gruppen die Vergünstigung zukommen lassen, gleichzeitig aber den Verkehrsbetrieben ein entsprechendes tarifliches Entgelt bezahlen. Die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten gemäß „Gesetz über die unentgeltliche Beförderung von Kriegs- und Wehrdienstbeschädigten sowie von anderen Behinderten im Nahverkehr (UnBefG)“ und die Einführung der freien Beförderung von Schülern in einigen Bundesländern sind Beispiele

dafür, wenn auch über die Angemessenheit der z. Z. geleisteten Abgeltungszahlungen Zweifel bestehen können.

Alternative zum „Null-Tarif“

Es wurde bereits gesagt, daß der Fahrgast für die ihm gebotene Verkehrsleistung ein angemessenes Entgelt entrichten soll. Mit dieser Forderung wird einem kostendeckenden Tarif nicht das Wort geredet. Da der öffentliche Personennahverkehr eine zweifache Funktion ausübt, nämlich Beförderung des Fahrgastes und Leistungen für die Allgemeinheit, sind seine Kosten sowohl vom einzelnen Fahrgast als auch von der öffentlichen Hand zu tragen. Der Preis für den öffentlichen Personennahverkehr ist damit Entgelt für verkehrswirtschaftliche Leistungen gegenüber dem unmittelbaren Verkehrsbenutzer und Entgelt für Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge. Diese Daseinsvorsorge oder besser gesamtwirtschaftliche Verpflichtung erfüllt der öffentliche Personennahverkehr in vielfacher Weise, seien es gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Tarifbildung oder beim Angebot der Betriebsleistungen, seien es volkswirtschaftliche Leistungen durch Straßenentlastung, Erschließung von Wohn- und Wirtschaftsgebieten, Verbesserung der Umweltbedingungen (z. B. geringere Lärmentwicklung, Verminderung der Luftverschmutzung, geringere Unfallhäufigkeit u. a. m.). Dafür muß die öffentliche Hand eintreten.

Wenn dann die Konkurrenzsituation zum Individualverkehr verbessert würde – so trägt z. B. der Pkw in den Agglomerationsräumen bei weitem nicht die von

VEREINSBANK IN HAMBURG

Zentrale: Hamburg 11 · Alter Wall 20-30 · Telefon 36 10 61

ÜBER 60 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

ihm verursachten Kosten —, so könnte sich für die Bezahlung von Nahverkehrsleistungen durchaus ein Marktpreis entwickeln, der angemessen ist und dem Fahrgast zugemutet werden kann. Die Differenz zwischen diesem marktgerechten Tarif und einem kostendeckenden Tarif wäre das Maß für die Gegenleistung, die die öffentliche Hand für die eben erwähnten volkswirtschaftlichen Leistungen zu zahlen hätte. Durch einen dergleichen Denkprozeß würde der

Marktmechanismus nicht ausgeschaltet und es bliebe wirtschaftliches Denken erhalten. Es würde aber auch eine gerechtere Verteilung der Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht, als es bei globaler Defizitabdeckung oder gesamter Kostenübernahme im Falle des „Null-Tarifs“ gegeben wäre.

Erst am 12. August 1971 schrieb das Bundesministerium für Verkehr an den Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe: „Wie Sie wis-

sen, ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß der Null-Tarif kein geeignetes Mittel ist, die Verkehrsprobleme der Städte zu lösen. Anlässlich der Einbringung des Verkehrsberichts 1970 in den Deutschen Bundestag hat Herr Bundesminister Leber für die Bundesregierung erklärt, daß von jedem Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein angemessenes und tragbares Entgelt erhoben werden muß. Ich darf bemerken, daß diese Erklärung auch weiterhin Gültigkeit hat.“

Konsequente Tarifsenkungen kommen billiger

Wolfgang Roth, Hamburg

In der Bundesrepublik Deutschland wird eine Alternative immer deutlicher erkennbar: Weitere unkontrollierte und gegenüber den Folgen blinde Steigerung des privatkapitalistischen Wachstums und, entsprechend, des individuellen Konsums oder politische Steuerung der allgemeinen Struktur und Richtung des Wachstums, verbunden mit einer drastischen Ausweitung der kollektiven Daseinsvorsorge bzw. der Gemeinschaftsaufgaben. Die Alternative, Förderung des individuellen Nahverkehrs durch weiteren Straßenbau oder Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in Verdichtungsgebieten durch Tarifsenkungen und hohe Investitionen, liegt auf der gleichen Linie. Deshalb ist es auch kaum überraschend, daß der öffentliche Nahverkehr und seine Tarife Gegenstand der politischen Auseinandersetzung wurden und damit kontroverser diskutiert werden, als das bei Expertengesprächen der Fall ist. Denn hier scheinen Sachzwänge unabänderlicher zu sein als in Diskussionen politischen Charakters.

In der Auseinandersetzung um den Null-Tarif bei öffentlichen Nahverkehrsunternehmen ist wesentlich, daß der Preisaspekt, ob und wieviel Geld für die Beförderung genommen wird, sinnvoll erst diskutiert werden kann, wenn über die augenblickliche Lage des Verkehrs in den größeren Städten und seine Auswirkungen auf die menschliche Existenz ein gewisser Konsens erreicht wird. Wer das Verkehrschaos, wer Lärm, Gestank, Unfälle und die Folgen auf die psychische und physische Situation der Menschen — bürgerliche Ökonomen nennen das vorsichtig „social costs with intangibles“ — für unvermeidliche Begleiterscheinungen der Zuwachsrates der Automobil- und Mineralölindustrie hält, mit dem kann man über den richtigen Preis der Nahverkehrsmittel nicht streiten. Bei dieser Wertbasis ist das Auffinden des korrekten Preises für die Beförderung im öffentlichen Nahverkehrsmittel ein Kalkulationsproblem, bei dem die vollen Kosten der Unternehmen, einschließlich der Investitionskosten, und das Nachfrage-

verhalten der „Kunden“ berücksichtigt werden.

Wer jedoch der Ansicht ist, daß der Individualverkehr in den Städten soweit als möglich zurückgedrängt werden muß, um die Humanität der städtischen Umwelt allmählich wiederherzustellen, für den ist der richtige Nahverkehrstarif ein diskutierenswertes Problem. Die progressive Entscheidung gegen ein weiteres Auswuchern des Individualverkehrs in Verdichtungsgebieten schließt nicht notwendigerweise hier und jetzt die Einführung des Null-Tarifs ein. Allerdings lassen sich nach Ansicht der Jungsozialisten Gründe anführen, die für einen sofortigen Fahrpreisstopp und ein Senken der Tarife in Richtung Null sprechen.

Betriebswirtschaftlicher Tarifdruck

Die Forderung nach dem Null-Tarif klingt in der augenblicklichen Situation überraschend, weil gerade in vielen Städten die Tarife noch einmal kräftig

erhöht wurden. In fast allen Städten protestierten die Betroffenen heftig, meist ohne Erfolg. Betrachtet man die Lage in den Verkehrsunternehmen unter betriebswirtschaftlichen Aspekten, so sind alle Tarifierhöhungen zu rechtfertigen. In den meisten Verkehrsunternehmen gibt es, ohne einen gewaltigen Investitionssprung, für den die Mittel fehlen, kaum noch Rationalisierungsreserven. Die Beanspruchung vieler Beschäftigter in Verkehrsbetrieben ist derart intensiv, daß man beim gegenwärtigen Stand der eingeführten Technik eher von Übertotalisierung sprechen muß. Der betriebswirtschaftliche Tarifdruck der Nahverkehrsunternehmen erklärt sich zum großen Teil aus unterlassenen Großinvestitionen in die Nahverkehrssysteme, die in der Bundesrepublik beim Straßenbau stets selbstverständlich waren. Technisch sind die Systeme in ihrer Grundanlage etwa auf dem Stand von 1910 stehengeblieben.

Argumente für Tarifsenkungen

Aus der augenblicklichen Lage der Nahverkehrsunternehmen ergeben sich Argumente für Tarifsenkungen. Bei der Begründung von Erhöhungen wird im Augenblick nur auf Kostensteigerungen — Lohn- und Materialkosten — hingewiesen. Ein weiterer das Defizit verursachender Faktor bleibt meist unerwähnt: Der jahrelange Rückgang der Beförderungsfälle, beispielsweise von 5,3 Mrd. im Jahre 1962 auf 4,3 Mrd. 1969. Dieser Rückgang verstärkt sich bei Tarifschüben erheblich. Die Tarifierhöhungen der Unternehmen, die beim Ausbleiben von entsprechenden öffentlichen Zuschüssen unvermeidbar sind, schaffen ihrerseits durch Nachfrageausfälle neue Defizite.

Politisch von größerer Bedeutung ist jedoch, daß die Tarifierhöhungen die skeptische Ein-

schätzung der Zukunft der öffentlichen Nahverkehrsmittel mitverursachen. Den Kommunalpolitikern müßte klar sein, daß sie die Chancen für das öffentliche Nahverkehrssystem mit jedem durch Tarifierhöhungen verlorenen Fahrgast im Kampf gegen den Individualverkehr verschlechtern.

Geheimnisvolle Kräfte?

Will man das öffentliche Nahverkehrssystem als Alternative zum Individualverkehr ausbauen — was unvermeidlich ist, wenn man die Städte retten will —, so muß die Tarifpolitik unabhängig von betriebswirtschaftlichen Aspekten so gestaltet werden, daß sie zumindestens kein Motiv zum Umsteigen auf den Individualverkehr liefert. Damit ist klar, daß die gesetzlich vorgeschriebene Eigenwirtschaftlichkeit der Nahverkehrsunternehmen fallen muß.

Die jüngste Fahrpreiswelle in der Bundesrepublik kann die weiteren Bemühungen zur Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs überflüssig machen. Die Verteidiger dieser Preiswelle argumentieren auf zwei verschiedenen Ebenen, einer grundsätzlichen oder ideologischen und einer pragmatischen.

Die ideologische Argumentationslinie ist dadurch gekennzeichnet, daß man den Kostentarifen geheimnisvolle Kräfte beimißt. Die Kostentarife sollen auf eine nicht näher ökonomisch erläuterte Weise sicherstellen, daß die Unternehmen rationell arbeiten. Dabei wird oft der Eindruck erweckt, als habe man bei dieser Begründung die gesamte bürgerliche Preistheorie und darüber hinaus sogar die Wohlfahrtstheorie auf seiner Seite. In diesem Zusammenhang genügt es festzustellen, daß die heute üblichen Nahverkehrstarife mit den Preisen der ökonomischen Theorie nichts gemein haben. Sie sind weder im Hinblick auf

Angebot und Nachfrage flexibel, noch sollen sie nach übereinstimmender Auffassung die Nachfrage beschneiden; sie sind eben Finanzierungshilfsmittel. Ihnen einen besonderen Wert bei der Wirtschaftlichkeit zuzumessen, ist verwegen. Der bisherige Rationalisierungsdruck ist auf die ständige Finanzenge der Unternehmen aufgrund der sinkenden Fahrgastzahlen und der steigenden Kosten zurückzuführen; er ist ein typischer Fall dafür, daß in Unternehmen mit administrativen Preisen wirtschaftlich gearbeitet wird, wenn sie unter der politischen Kontrolle der Öffentlichkeit und der kommunalen Selbstverwaltungsgremien stehen.

Damit bleibt nur die pragmatische — eher möchte man sagen resignative — Begründung der sogenannten Kostentarife übrig. Hier wird meist argumentiert, daß in der konkreten finanzpolitischen Situation Subventionen für die Betriebskosten der Nahverkehrsunternehmen undenkbar seien. Diese Subventionen müßten auf Kosten von Bildungs- und Sozialausgaben aufgebracht werden.

Weitergehende Forderungen

Gegen diese Argumentation ist zum jeweiligen Zeitpunkt recht wenig zu sagen, es sei denn man hat die Macht, die Steuern zugunsten der Gemeinschaftsausgaben zu erhöhen bzw. die überflüssigen und überdimensionierten Ausgaben des Staates oder Steuerverzichte zu beseitigen. Darum geht es beim Kampf um den Null-Tarif auch. Diese Maßnahmen werden durch Forderungen zum Nahverkehr mit vorbereitet. Bisher haben die Auseinandersetzungen um die Tarife der Nahverkehrsunternehmen jedenfalls in der politischen Diskussion recht deutlich gemacht, in welcher unerträglichen finanziellen Situation die meisten Städte in der Bundesrepublik sind.

Mit diesen Bemerkungen zu den Argumenten der Verteidiger der heutigen Tarife sind Tarifsenkungen oder der Null-Tarif noch nicht begründet. Denn immerhin werden durch die Tarife relativ bequeme Finanzierungsmittel für eine wesentliche Gemeinschaftsaufgabe aufgebracht. Sind die Tarife zur Entlastung der kommunalen Haushalte nun weiterhin sinnvoll?

Die heutigen Tarife können nur einen Sinn haben, solange man die wesentliche verkehrspolitische Zielsetzung ausklammert. Bei Berücksichtigung der Absicht, Autofahrer – zumindestens wenn sie in die Zentren der Verdichtungsgebiete fahren – für die öffentlichen Verkehrsmittel zurückzugewinnen, ist einleuchtend, daß alle Nahverkehrstarife, die über den entsprechenden reinen Betriebskosten des Automobils (Benzinkosten) liegen, falsch sind. Der Vorschlag der ÖTV, einen Einheitstarif von DM –,30 festzulegen, scheint deshalb im Augenblick der vorher definierten Zielsetzung zu entsprechen. Natürlich ist klar, daß diese Tarifgestaltung zur Erreichung dieses Ziels nicht ausreicht. Sie muß verbunden werden mit einer erheblichen Verbesserung der Qualität der öffentlichen Nahverkehrsmittel im Hinblick auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit. Umfassende Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr sind deshalb in der nächsten Zukunft unvermeidlich.

Vorrangiges Tarifproblem

Trotzdem scheinen zur Zeit das Tarifproblem und in naher Zukunft der Null-Tarif vorrangig. Nur mit tarifpolitischen Maßnahmen kann der Ausuferung des Individualverkehrs sofort begegnet werden, während bekanntlich die Investitionsperioden, die erhebliche Verbesserungen in der Qualität des Nahverkehrs bringen müssen, so

lange dauern, daß der Kampf gegen den Individualverkehr schon verloren ist, wenn die Qualitätsziele erreicht sind. Hier ist der Optimismus der Anhänger des Individualverkehrs zu fürchten, wenn sie – wie beispielsweise der ADAC in einer Schrift von Professor Schaechterle – selbstsicher prognostizieren: „Das Wachstum des Individualverkehrs ist nicht mehr aufzuhalten.“

Konsequente Tarifsenkungen in Richtung Null dürften auf die Dauer der öffentlichen Hand billiger kommen als die Fortsetzung der derzeitigen Tarifpolitik. Wenn das Umsteigen auf den Individualverkehr im bisherigen Umfang anhält, so werden für den Verkehrsausbau bei Straßen höhere Mittel notwendig als die stärkere finanzielle Förderung der Nahverkehrsunternehmen erfordert. Über den Vorschlag der ÖTV sollte man deshalb so schnell wie möglich hinausgehen und zum Null-Tarif kommen. Denn der Null-Tarif verhütet nicht nur das Umsteigen auf das Auto, sondern wird Autofahrer für das öffentliche Verkehrsmittel zurückgewinnen. Sicher geschieht das in der Regel nicht dadurch, daß man auf das Automobil überhaupt verzichtet, sondern dadurch, daß man das öffentliche Verkehrsmittel bei der Fahrt von der Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück benutzt.

Der Null-Tarif bei öffentlichen Verkehrsmitteln hat gleichzeitig verteilungspolitische Vorzüge. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß Steuersysteme stets eher degressiv sind. Das wirksamste verteilungspolitische Instrument sind billige Preise oder die Kostenlosigkeit bei Gütern und Leistungen, die der Befriedigung von Grundbedürfnissen dienen. Diese niedrigen Preise und die Null-Tarife müssen aus der Gesamtheit der Steuermittel finanziert werden. Niedrige Sozialmieten, kostenlose Verkehrsleistungen, eine kostenlose Ge-

sundheitsvorsorge und Krankenversorgung und kostenlose öffentliche Erziehung gehören deshalb zusammen in ein System der gesellschaftlichen Absicherung der menschlichen Existenz in einer entwickelten Gesellschaft. Über die verkehrspolitischen Erwägungen hinaus begründen deshalb die Jungsozialisten Tarifsenkungen in Richtung Null mit dieser Absicherungsaufgabe des Sozialstaats.

Negativer Einfluß auf ökonomische Machtzentren

Der heftige Kampf, der im Augenblick um die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel geführt wird, und vor allem der Eifer, der bei den Gegnern des Null-Tarifs festzustellen ist, muß angesichts des Verkehrschaos der Städte und der jährlichen Mehrkosten von etwa 1 Mrd. DM (Oettle) bei Einführung des Null-Tarifs unverständlich erscheinen. Warum wühlt diese Forderung so außerordentlich auf, warum hat sie so leidenschaftliche Gegner?

Die Erregung ist nur erklärbar aus der Tatsache, daß der öffentliche Nahverkehr in Konkurrenz zu wesentlichen Trägern des kapitalistischen Wirtschaftswachstums steht und der Sieg des öffentlichen Nahverkehrs, also des rationelleren und rationaleren Verkehrsmittels in Verdichtungsgebieten, negativen Einfluß auf die Situation und weitere Entwicklung einiger ökonomischer Machtzentren in der Bundesrepublik Deutschland hätte. Für die Automobil- und Erdölkonzerne würde eine Lage entstehen, die nur durch eine frühzeitige staatliche Strukturplanung zu bewältigen wäre. Hinter dem Konflikt um die Nahverkehrstarife steht bisher Unausgesprochenes. Die Jungsozialisten erheben den Null-Tarif zu keinem Dogma, sie halten ihn jedoch aus verkehrspolitischen und sozialpolitischen Gründen für zweckmäßig.