

Deutschland auf dem Holzweg

Studie zu »Mobilitätsarmut« in Europa wirft schlechtes Licht auf BRD. Greenpeace bemängelt Tankrabatt und Prämie für E-Autos

Von Ralf Wurzbacher

Das Deutschlandticket ist eine Erfolgsgeschichte. Mit aktuell rund 14,5 Millionen Nutzern nimmt fast jeder fünfte Bürger ab 16 Jahren das Angebot wahr. So steht es in einem Zwischenbericht des Bundesverkehrsministeriums (BMV) von Mitte April. Aber: Der Zuspruch könnte deutlich größer sein. Nach einer Greenpeace-Umfrage würden doppelt so viele Menschen zugreifen, sofern sie nur die Hälfte dafür zahlen müssten. Allerdings wird der Fahrschein teurer und teurer. Die aktuell 63 Euro pro Monat könnten schon bald überholt sein. Bund und Länder wollen beim Preis nach einem noch nicht festgelegten Automatismus ab 2027 regelmäßig aufschlagen. Das dürfte die Zahl der Profiteure systematisch nach unten treiben. Damit zeichnet sich schon jetzt eine vertane Chance ab, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nachhaltig zu stärken.

Das ist nicht bloß ein deutsches Versäumnis. Nach den Ergebnissen einer am Dienstag veröffentlichten Studie des Freiburger Öko-Instituts sind in Europa noch immer viel zu viele Menschen vom ÖPNV abgeschnitten. Millionen können Bahnen, Busse und Trams gar nicht oder bloß eingeschränkt nutzen. Oft fehlt es entweder an der Anbindung oder schlicht am Geld.

Gefasst wird das Problem unter dem Begriff »Mobilitätsarmut«. Er beschreibt eine Situation, in der Einzelpersonen oder Haushalte nicht das Maß an Mobilität erreichen können, das für gesellschaftliche Teilhabe notwendig ist. Dazu gehört der Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung, Gesundheitsversorgung, Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Kontakten und anderen grundlegenden Dienstleistungen. »Mobilitätsarmut entsteht dort, wo Verkehrsmittel nicht verfügbar, nicht bezahlbar, nicht zugänglich oder im Alltag nicht ausreichend nutzbar sind«, erklärte Nelly Unger, Projektleiterin am Öko-Institut, in einer Medienmitteilung.

Unger gehört zum fünfköpfigen Autorenteam, das die Vergleichsanalyse mit dem Titel »Access denied« im Auftrag der Greenpeace-Sektion Mittel- und Osteuropa durchgeführt hat. Die Arbeit wertet den Forschungsstand zum Thema in 33 europäischen Staaten nach sozioökonomischen Faktoren wie Einkommen, Alter, Geschlecht und Wohnort aus und zeigt anhand von elf Schlüsselindikatoren politische Handlungsoptionen auf. Im Schnitt aller untersuchten Länder gaben 15 Prozent der Bevölkerung an, keinen ausreichenden Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben. Beim Schlusslicht Zypern war dies im Jahr 2024 sogar bei 56 Prozent der Befragten der Fall. Besonders betroffen sind dabei Menschen mit geringem Einkommen,

ältere Menschen und Frauen. »Europa braucht Verkehrssysteme, die soziale Teilhabe ermöglichen und zugleich klimafreundlich sind«, befand Mitautorin Viktoria Noka. Erforderlich seien »bezahlbare Tarife, bessere regionale Planung, mehr Sicherheit und Barrierefreiheit«.

Nicht selten nötigen mangelnde Alternativen zum Besitz eines Autos, obwohl dessen Kauf und Unterhalt eine hohe finanzielle Belastung darstellen. Die höchsten Raten von »forced car ownership« wurden für Griechenland mit 19 Prozent sowie Spanien und Bulgarien mit jeweils zehn Prozent ermittelt. Die Deutschen nehmen hier einen Mittelfeldplatz in der Bandbreite zwischen sechs und neun Prozent ein. In etlichen anderen Punkten gibt die BRD ein noch schlechteres Bild ab. Mit 48 Prozent nutzt nahezu die Hälfte der Bevölkerung Busse und Bahnen grundsätzlich nicht, und lediglich elf Prozent verkehren täglich im ÖPNV. Beide Werte liegen deutlich unter dem Durchschnitt. Ein maßgeblicher Grund dafür ist die schlechte Anbindung vor allem ländlicher Regionen, ein anderer die sich ausbreitende Armut. Nirgendwo sonst ist der Anteil derer, die bei alltäglichen Ausgaben wie Lebensmitteln oder Heizen sparen müssen, um mobil zu bleiben, zwischen 2018 und 2024 so stark gestiegen wie hierzulande (plus zwei Prozent). In der Mehrzahl der Länder sank der Anteil im Betrachtungszeitraum. Vor allem beklagen nirgendwo mehr Menschen als in Deutschland, dass der hohe Preis sie von der Nutzung des ÖPNV abhält. Mit knapp sechs Prozent liegt der Wert fast dreimal so hoch wie im europäischen Mittel.

»Wenn die Bundesregierung jetzt über Entlastungen diskutiert, gehören Bus und Bahn ins Zentrum der Überlegungen«, äußerte sich Greenpeace-Mobilitätsexpertin Marissa Reiserer per Pressestatement. Tatsächlich trat am Dienstag die Kaufprämie für E-Fahrzeuge in Kraft. Dafür macht die Koalition bis 2029 drei Milliarden Euro locker, während Bund und Länder sich regelmäßig um vergleichsweise geringe Aufwüchse bei den Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung des Schienennahverkehrs zanken. Statt mit der Gießkanne Milliarden für einen zu verpulvern, sollte die Bundesregierung aus den Erfolgen des Neun-Euro-Tickets lernen, so Reiserer. »Ein günstiges Deutschlandticket, kombiniert mit einer Sozialvariante und einem gezielten Ausbau, ist der beste Weg, um teure fossile Abhängigkeiten zu reduzieren und den Klimaschutz voranzubringen.« Ferner plädierte sie für ein »Mobilitätsbudget«, um damit besonders belastete Haushalte zu unterstützen.

<https://www.jungewelt.de/artikel/522907.verkehrs-und-umweltpolitik-deutschland-auf-dem-holzweg.html>