

1

**DEUTSCHLANDFUNK**

Redaktion Hörspiel/Hintergrund Kultur

Redaktion: Ulrike Bajohr

**Vision Nahverkehr – Ideen gegen die Blechlawine**

**von Agnes Steinbauer**

**Urheberrechtlicher Hinweis**

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt

und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein

privaten Zwecken genutzt werden.

Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige

Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz

geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

©

- unkorrigiertes Exemplar –

Sendung/DLF: Freitag, 04. Dezember 2015, 19:15 Uhr

## **Musik**

### **O-Ton /Heiner Monheim/ emeritierter Professor für angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung der Universität Trier**

*Wir bauen ja nun seit 60 Jahren wie wild das deutsche Straßennetz aus – immer mit dem Argument, wir wollen den Stau weghaben, aber der Stau nimmt ja über die letzten 40 Jahre nicht ab, sondern er nimmt zu, nimmt zu, nimmt zu – warum? weil wir Autoförderungspolitik machen...*

### **O-Ton/ Boris Palmer/ grüner OB von Tübingen**

*Mehrkosten verursacht ticketfreier Nahverkehr nur dann, wenn mehr Leute einsteigen, mehr Busse fahren müssen, mehr Fahrten eingesetzt werden, dann wäre es aber ein Erfolg, denn dann haben wir ja tatsächlich etwas für die Umwelt und auch dafür, dass die Straßen freier sind, erreicht, und dann wäre es mir diesen Mehrpreis wert.*

### **O-Ton/ Detlef Tabbert/ Bürgermeister von Templin**

*Der Erfolg hat uns überrollt und auch die Begeisterung vieler Templiner, mit dem Bus zu fahren.*

## **Ansage**

### **Vision Nahverkehr – Ideen gegen die Blechlawine**

**Eine Sendung von Agnes Steinbauer**

### **Atmo vor Kölner Dom/ Autoverkehr, Heiner Monheim im Gehen**

*...das ist gewissermaßen Deutschlands meistbesuchtes Bauwerk und daneben eine vierspurige Hauptverkehrsstraße.*

### **Atmo/ Autolärm**

## **Sprecherin**

**Heiner Monheim hat Köln als Treffpunkt vorgeschlagen. Wir gehen über die Domplatte in Richtung Rheinufer. Monheim ist emeritierter Professor für Angewandte Geographie und Raumentwicklung. Bis 2011 war er Hochschullehrer an der Universität Trier im Fachbereich „Raum- und Umweltwissenschaften. Ein passionierter Fußgänger und Streiter für den öffentlichen Nahverkehr.**

*Atmo/ Rollkoffer, Heiner sagt: also hier drunter ist der Tunnel, die Stadtautobahn...Rollkoffer*

## **Sprecherin**

**Köln gehört zu den Städten in Deutschland, in denen die Bausünden der vergangenen Jahrzehnte zu Gunsten des Autoverkehrs am deutlichsten spürbar sind:**

*Atmo/ Autoverkehr*

## **O-Ton/ Monheim**

*Das ist die Hölle, das Leben an diesen Hauptverkehrsstraßen, aber hier in Köln leben Hunderttausende an solchen Hauptverkehrsstraßen – die Stadt hat sich dafür entschieden, hier diesen Rheinufer-Tunnel machen zu wollen – Zugegeben ist das hier oben drauf jetzt sehr schön, aber es war auch sehr teuer und das Drama ist: Da hinten sieht man schon das Ende nach Norden, da hinten sieht man das Ende nach Süden und danach ist wieder die Hölle im Gange – und ich hätte gerne, dass die Hölle wieder ins Paradies umgewandelt wird...*

*Atmo/Autoverkehr*

## Sprecher

**Laut einer neuen Studie von Inrix, einem global agierenden US-Verkehrsdatenanbieter, ist Köln Deutschlands neue Stau-Hauptstadt.**

**2014 standen Autofahrer dort 65 Stunden im Stau – neun Stunden mehr, als 2013. Für die Studie wurden 22 Ballungsräume in Deutschland auf Stauentwicklung untersucht.**

**Ergebnis: In den meisten Städten nahmen die Stauzeiten im Vorjahresvergleich zu – in Karlsruhe und Magdeburg sogar um 10 Stunden.**

*Atmo*

## **O-Ton/Monheim**

*Wir brauchen mehr Mut, nicht neue Straßen zu bauen, sondern vorhandene Straßen zu zivilisieren und nicht mehr sinnvolle Straßen zurückzubauen...*

*Atmo/Bahnhof Durchsage*

## Sprecherin

**Sein Klapprad unterm Arm ist Monheim häufig auf Durchreise zu Kongressen, Diskussionsrunden oder Anhörungen über Verkehr und Stadtentwicklung. Am besten ist er in der Nähe von Bahnhöfen zu erreichen.**

**Der 69-Jährige ist Mitbegründer des raumkom-Instituts für Kommunikation und Raumentwicklung und betrachtet sich selbst als „Wanderprediger“ für ökologisch und sozial verträgliche Mobilität. Eines seiner Lieblingsthemen: Das „Bürgerticket“:**

## **O-Ton/Monheim**

*Also erstmal ranken sich um diese Idee sehr viele Missverständnisse, weil es sehr oft als „Nulltarif“ angesprochen wird – quasi kostenloser öffentlicher Verkehr – und das würde natürlich das Ziel, dass mehr Geld ins System kommt, erstmal nicht erfüllen – beim „Bürgerticket“ wird wirklich bezahlt, aber es wird nach der Idee einer flatrate bezahlt, weil ja ganz viele bezahlen, kann der Preis für dieses Jahresticket*

wesentlich günstiger sein – plakativ sage ich immer: Das ist die Bahncard 100 für alle...

### **Sprecherin**

**Kernelemente des Bürgertickets, für das Monheim steht, sind: Solidarität, Umweltschutz, Lebensqualität und ökonomische Vorteile. Es sei ein Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende, weil damit Geld in den chronisch unterfinanzierten öffentlichen Nahverkehrs-Sektor käme. Alle Bürger müssten in dieses System einzahlen und könnten dafür einsteigen und losfahren – ticketfrei und uneingeschränkt.**

### **O-Ton/Monheim**

*Es gibt gute Gründe und einen aktuellen Anlass den öffentlichen Verkehr sehr ernst zu nehmen, das ist unsere Flüchtlingsthematik, diese Flüchtlinge werden, wenn sie hier dauerhaft in Deutschland bleiben, sehr lange davon abhängig sein, ob es öffentlichen Verkehr gibt oder nicht...dann haben wir den berühmten demografischen Wandel – wir werden älter, drei Millionen Demente können nicht mehr Autofahren – ja sollen die deswegen zu Hause festgenagelt sein? Nein, das sind erstmal soziale Gründe. Dann gibt es in Paris die Klimakonferenz – wir sind dabei unseren Globus weiter zu vergiften, weil Autos nun mal dummerweise giftig sind. Da gibt es einen Auspuff und da kommen 2000 verschiedene Gifte raus. Das ist uns jetzt erst wieder aufgefallen, weil VW ein bisschen gemogelt und betrogen hat, aber wir wissen seit das Auto erfunden wurde, dass das ne giftige Maschine ist – in jeder Garage hängt dieses Schild: Motor aus! Sonst vergiftest Du Dich...*

### **Atmo/Musik**

### **Sprecher**

**Laut Umweltbundesamt werden in Deutschland rund 18 Prozent aller Treibhausgasemissionen durch den Straßenverkehr verursacht.**

### **Sprecherin/Zitat**

**„Da in vielen Kommunen die europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe noch überschritten werden, empfehlen wir - neben der Einrichtung von Umweltzonen - den Rad-, Fuß- und den öffentlichen Verkehr in ambitionierter**

**Weise zu fördern,“ teilte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger am 13. November 2014 der Presse mit.**

### **Sprecher**

**Einerseits gibt es immer sparsamere Motoren – andererseits aber auch immer mehr PS-starke Autos. Auch der LKW-Verkehr nimmt zu, so dass die Treibhausgas-Emissionen durch Straßenverkehr in Deutschland seit 1990 um 0,6 Prozent gestiegen sind.**

**In seiner Jahresbilanz zum 1. Januar 2015 meldete das Kraftfahrt-Bundesamt 62,4 Millionen Fahrzeuge auf deutschen Straßen. – Damit war ein neuer Höchststand erreicht.**

### ***Musik***

#### **Sprecherin**

**Wenn sehr viele Menschen weniger Auto fahren, würden nicht nur das Klimagift CO<sub>2</sub> und andere Schadstoffe aus dem Auspuff reduziert. Die Unfallzahlen gingen zurück und die Lebensqualität würde steigen - davon ist auch Boris Palmer, der grüne Bürgermeister von Tübingen, überzeugt. Palmer will in seiner Stadt ein Pilotprojekt starten:**

#### ***O-Ton/Palmer***

*Wir haben in Tübingen meiner Einschätzung nach die idealen Voraussetzungen für ticketfreien Nahverkehr. Einerseits gibt's bei uns ein sehr gutes Angebot, das viele Menschen nutzen...gleichzeitig haben wir noch so viel Autoverkehr in der Stadt, dass es sich lohnt, darüber nachzudenken, wie man die zum Umsteigen motivieren kann...*

#### **Sprecherin**

**Die Universitätsstadt Tübingen hat 85.000 Einwohner. Das innerstädtische Nahverkehrssystem besteht aus 24 Stadtbuslinien und zusätzlichen Rufbus- und Ruftaxi-Angeboten. Rund 20 Millionen Fahrgäste befördern die „Tübusse“ pro Jahr. Dass fahrschein-freie Sonntage in der Vergangenheit gut ankamen, ermutigt Boris Palmer, seine Vision vom ticketlosen Nahverkehr weiter zu verfolgen:**

**O-Ton/Palmer**

*Man kauft nicht mehr ein Ticket für jede Fahrt oder jeden Monat, sondern man zahlt als Bürger vorab und kann dann kostenlos nutzen. Eine Abgabe von 150 Euro pro Kopf und Jahr würde ausreichen um den gesamten Busverkehr in der Stadt für alle kostenlos anzubieten. Ich finde das ist ein fairer Preis.*

**Sprecherin**

**Freie Fahrt nach Bezahlen der Gebühr. Der Tübinger Gemeinderat hat noch nicht darüber abgestimmt. Es gebe aber schon mehr Befürworter, als Gegner, meint Palmer. Er sieht die Nahverkehrsabgabe als eine Möglichkeit, ein sozial sinnvolles System zu finanzieren:**

**O-Ton/Palmer**

*...d.h. die einen, die viel fahren, fahren dann günstiger, und die anderen, die bisher wenig gefahren sind, steigen entweder ein oder zahlen mehr, als bisher – stimmt! Es handelt sich aber in der Summe um ein Umverteilungsmodell und nicht um Mehrkosten und ich glaube, es wäre ein gutes Zeichen, wenn diejenigen, die der Umwelt und den Mitmenschen Autoverkehr ersparen, finanziell etwas besser dastehen und diejenigen, die für sich sagen: Ich nehm mir des Recht raus, mit dem Auto in der Stadt unterwegs zu sein, einen finanziellen Beitrag leisten, damit andere ihnen aus dem Weg gehen können und im Bus sitzen...*

**Sprecherin**

**Im Vergleich zu 470 Euro für die Abo-Jahreskarte wäre die Abgabe für ticketfreien Nahverkehr sehr viel günstiger - falls man denn Bus fährt.**

**Die Betriebskosten für die Tübinger Busse betragen rund 15 Millionen Euro im Jahr. Acht Millionen Euro davon werden aus Fahrkarteneinnahmen erzielt. Wenn der ticketfreie Nahverkehr eingeführt werden sollte, müsste dieser Betrag im kommunalen Haushalt ausgeglichen werden. Das ist mit 150 Euro pro Bürger möglich, rechnet mir Boris Palmer vor:**

**O-Ton/Palmer**

*Wir haben die Ticketeinnahmen genommen, sie durch die Einwohnerzahl dividiert und dann einen Sicherheitszuschlag gemacht für Befreiungen aus sozialen Gründen oder für Kinder und für zusätzliche Busfahrten, die hoffentlich nötig werden und dann kommen Sie auf 150 Euro pro Kopf und Jahr...*

**Sprecherin**

**Bleibt die Frage wie diese 150 Euro in die Stadtkasse kommen. Boris Palmer könnte sie aus dem Steueraufkommen finanzieren, dafür müsste er die Steuern um zehn bis 15 Prozent erhöhen - nicht ganz so populär für einen Politiker.**

**Am liebsten würde er den Betrag über eine Verkehrsabgabe einziehen. Allerdings: Dazu müsste das Land Baden-Württemberg erst ein Gesetz schaffen, das den Kommunen erlaubt, eine solche Gebühr zu erheben. Wie stehen die Chancen dafür im Autobauer-Ländle?**

**O-Ton/Palmer**

*ich war schon optimistischer, denn im Koalitionsvertrag der grün-roten Regierung in Baden-Württemberg steht drin, dass man das prüfen will, leider ist die Prüfung jetzt schon vier Jahre im Gange und es gibt noch kein Ergebnis...*

**Sprecherin**

**Palmers grüner Parteikollege, Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann, muss noch überzeugt werden. – Und die Tübinger? Der Oberbürgermeister nimmt mich mit auf einen Stadtrundgang.**

**Atmo Verkehr Tübingen****O-Ton/Mann/Autorin/Palmer**

*Mann: Ich find des nicht ganz so gut...ich weiß net, wie dann die Busse aussehen würden, von der Optik, von der Sauberkeit, das lässt ja heute ab und zu schon zu wünschen übrig, wer weiß, wie es dann aussehen würde...Autorin: Herr Palmer, wären dann die Busse schmutziger? Palmer: Nein, wir würden ja das gleiche Geld zur Verfügung haben, wie bisher, da kann ich Sie - glaub ich – beruhigen - wir würden das Bussystem verbessern, indem wir vor allem in den Bereichen, wo wenig Busse unterwegs sind und auf den stark nachgefragten Linien noch mehr Busse einsetzen...*

**O-Ton Frau**

*Es käme auf die Höhe der Steuer an, das ist der Punkt, man müsste natürlich wissen, ab wann es sich lohnt, ich glaube, es ist sehr schwierig, so etwas einzuführen, ohne zu wissen, ob es sich letztlich auszahlt...*

**O-Ton/ Dialog Palmer/ Frau**

*Frau: I find des nicht guat, wenn die saget der Bus umsonst – die wo Bus fahret, sollet au zahle...// Palmer: Sie werde aber des, was sie bei der Grundsteuer zahlet, bei den Busfahrkarte spare, in der Summe geht's Null auf Null auf – da hen Sie doch koin Nachteil...Frau: aber so arg viel fahret doch net mit dem Bus, die wo a Auto hen...*

**O-Ton/Frau**

*Ich bin sehr zufrieden, ich habe ein Jobticket und fahre sehr viel mit dem Bus...in der Innenstadt kommt man zu Fuß oder mit dem Bus viel besser zurecht...*

**O-Ton/ zwei Frauen**

*Also, ich finde ihn besser, als in Köln, wo ich jetzt wohne, den Nahverkehr - ich bin ja Tübingerin, aber ich wohne jetzt in Köln. Ich muss ehrlich sagen, der Takt ist sehr gut, sie können in kürzester Zeit aufn Berg zu meiner Schwester: Alles bestens, ich wäre glücklich und froh, wenn es in Köln auch so wäre*

**Atmo/ Stadtgeräusche/Verkehr ...****O-Ton/Autorin/Palmer**

*Tatsache ist aber, viele Menschen steigen nie in den Bus ein und wissen gar nicht, wie gut er ist. Und genau die sind die Zielgruppe – ich glaube, dass viele, wenn die feststellen, das ist umsonst und gut, dann wirklich einsteigen würden und das Auto stehen lassen...*

**Sprecherin**

**Mit verbesserten ÖPNV-Angeboten will Palmer zusätzliche Anreize für eine Verkehrswende in Tübingen schaffen:**

**O-Ton/Palmer**

*Deswegen würde ich den ticketfreien Nahverkehr mit einer Mobilitätsgarantie verbinden – für niemanden mehr als 300 Meter zur Bushaltestelle und werktags von 6.00 bis 20.00 Uhr mindestens Halbstundentakt – bei uns sind in der Regel Viertelstundentakte üblich, aber in Randgebieten muss man noch ein bisschen nachbessern...und für den sieben-Tage-24-Stunden-Service haben wir bei uns auch Nachtbus-Angebote und Sammeltaxi-Angebote...*

**Sprecherin**

**Seit 1993 ist Tübingen Mitglied im Europäischen Klimabündnis. Dazu gehören Städte, Landkreise und Gemeinden, die sich freiwillig verpflichtet haben, Emissionen auf ein klimaverträgliches Niveau zu senken. Bis 2030 soll hier der pro-Kopf-Ausstoß von CO2 im Vergleich zu 1990 halbiert werden:**

**O-Ton/ Palmer**

*Was man zählen kann, sind Fahrgäste, und wenn sich zeigen würde, dass durch den ticketfreien Nahverkehr tatsächlich 30 Prozent mehr Menschen in den Bussen unterwegs sind, dann müsste man durch eine Befragung ermitteln: Was haben die vorher gemacht – nehmen wir mal an, die Hälfte ist vom Auto umgestiegen und die andere Hälfte macht zusätzliche Fahrten oder ist vom Fahrrad gekommen, weil grad schlechtes Wetter ist – dann hätten wir 15 Prozent des Autoverkehrs in der Stadt verlagert – 15 Prozent des Autoverkehrs auf den Bus zu bringen, ist eine Reduktion der CO2-Emission von deutlich über 10 Prozent im Verkehr – das wäre also schon eine sehr wirksame Maßnahme, selbst wenn das Ziel 50 Prozent zu erreichen, natürlich sehr viel ehrgeiziger ist, kenne ich derzeit keine andere, mit der man so einfach so viel für den Klimaschutz in der Stadt erreichen könnte...*

**Sprecherin**

**Kurz nach unserem Treffen in Tübingen ruderte Oberbürgermeister Palmer erst einmal zurück. Am 13. November kündigte er im „Schwäbischen Tagblatt“ die Verschiebung einer für kommendes Frühjahr geplanten Bürgerbefragung an:**

**Sprecher/Zitat:**

**„In der Öffentlichkeit hat die Flüchtlingsfrage eine so große Dominanz erlangt und wird sie absehbar bis März 2016 auch behalten, dass kein hinreichend freier Debattenraum für ein ungewöhnliches und ambitioniertes Projekt wie den**

**ticketfreien Nahverkehr zu schaffen ist. Das Argument, derzeit seien andere Probleme vorrangig, ist nicht zu entkräften.“**

**Sprecherin**

**Die Bürgerbefragung zum ticketlosen Nahverkehr soll nun zeitgleich mit der Bundestagswahl im September 2017 stattfinden.**

**Die Landesregierung von Baden-Württemberg will noch in diesem Jahr eine Studie zu alternativen Finanzierungsmodellen des ÖPNV veröffentlichen.**

*----- Zäsur*

**Sprecher**

**Am 19. November 2015 reichte die „Deutsche Umwelthilfe“, DUH, Klage gegen Bundesländer ein, deren Luftreinhaltepläne EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub überschreiten – Stoffe, die von der Weltgesundheitsorganisation als krebserregend eingestuft werden.**

**Sprecherin**

**Gemessen wurden unzulässige Werte in Köln, Bonn, Aachen, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Frankfurt am Main und Stuttgart.**

**Sprecher**

**Gegen das bayerische und das hessische Umweltministerium hat die DUH Zwangsgelder beantragt, weil die Ministerien rechtskräftige Urteile wegen Grenzwertüberschreitungen in München, Darmstadt und Wiesbaden nicht umsetzen.**

**Das hessische Umweltministerium wiederum hat den Städten Offenbach und Limburg dringend nahegelegt, zur Einhaltung des Luftreinhalteplanes über ein Bürgerticket nachdenken.**

**Sprecherin**

**ÖPNV-Mobilitätskonzepte, z.B. Bürgertickets, hatte die Deutsche Umwelthilfe als wichtige Maßnahmen im Kampf gegen Luftverschmutzung benannt. - Mit**

**der Betonung eines „sauberen“ ÖPNV. Schmutzige Diesel-Busse müssten kurzfristig ersetzt oder nachgerüstet werden.**

### **Sprecher**

**Im Thüringer Koalitionsvertrag ist ein Modellprojekt zum fahrscheinlosen Nahverkehr festgeschrieben.**

### **Sprecherin**

**Und in Osnabrück wurde ein Ratsbeschluss zur Untersuchung der „Machbarkeit“ des „Bürgertickets“ zurückgenommen.**

### ***Atmo/Musik***

### **Sprecherin**

**Was viele Kommunen wollen oder sollten - Templin macht es schon. Der Luftkurort mit 16.000 Einwohnern liegt 80 Kilometer nördlich von Berlin im Biosphären Reservat Schorfheide-Chorin.**

**Das „Bürgerticket“ von Templin heißt „Jahreskurkarte“.**

**Begonnen hatte alles 1998 – mit einem Experiment. Der Autoverkehr belastete die mittelalterliche Innenstadt zunehmend. Kaum jemand fuhr noch Bus, sagt Bürgermeister Detlef Tabbert.**

### ***O-Ton/Tabbert***

*Wir haben überlegt: Wie kann man sinnvoll gegensteuern, dann ist die Idee geboren, den Stadtverkehr komplett gratis zu gestalten für die Einwohner und für alle andern...// im 20-Minuten-Rhythmus fahren ab dann die Busse – von morgens um 7.00 bis abends 20.00 und dann mit ausgedünntem Takt bis 22.00*

### **Sprecherin**

**– Und die Fahrgastzahlen explodierten. Innerhalb eines Jahres von 41.000 auf 350 000. Fünf Jahre lang fuhren die Templiner begeistert zum Nulltarif, so begeistert, dass ab dem Jahr 2001 über 500.000 Fahrgäste gezählt wurden.**

**Dieser Erfolg wurde dem System zum Verhängnis. Fehlende Ticket-Einnahmen einerseits, mehr Betriebskosten andererseits – das konnte die Kommune nicht mehr finanzieren. 2003 musste der kostenlose Nahverkehr eingestellt werden.**

### ***O-Ton/Tabbert***

*Es hat sich gezeigt: Wenn es gar nichts kostet, wird öffentlicher Personennahverkehr über Gebühr benutzt – statt einmal, wo man einkaufen fährt, wurde fünf-, sechsmal hin- und her jefahren – die Stadt hat's ja bezahlt und das hat uns veranlasst, über neue Möglichkeiten nachzudenken – öffentlichen Nahverkehr zu erhalten, auszubauen und trotzdem für unsere Stadt finanzierbar zu gestalten.*

### **Sprecherin**

**Es galt, die Idee weiter zu entwickeln – eben zur „Jahreskurkarte“. Im Gegensatz zum umlagefinanzierten „Bürgerticket“, wie es dem Tübinger Oberbürgermeister vorschwebt, ist in Templin der Bürgerticketkauf nicht verpflichtend.**

**Jeder, der möchte, kann sich zum 1. Januar die Karte kaufen und damit ein Jahr lang Bus fahren - für 44 Euro. Letztes Jahr taten das 700 Leute.**

### ***Atmo/Marktplatz***

### ***Atmo/Passantin Templin***

*ich find das super – ick find das einwandfrei und auch, wenn man zum Arzt will, zum Beispiel jetzt hat ick Fußpflege, Zahnarzttermin bin ick heut früh um neun schon jefahren...*

### ***Atmo/Markplatz***

### ***Atmo/ Kati Sellin***

*Ich fahre jeden Tag mit dem Rad, aber meine Tochter, die hier noch zur Schule geht, die benutzt diese Karte...ich find das ist ne sehr gute Sache, sie kommt überfall hin mit dem Bus und zeitnah, so, wie sie es braucht, so fährt er auch...Ich: könnte man in Templin auch ohne Auto auskommen? Kati Sellin: Man könnte auch ohne Auto auskommen, wir benutzen unser Auto kaum...*

### **Atmo/Mann**

*ich selber fahre Auto //...wenn ich jetzt Templiner wäre, also direkt zu den Ortsgrenzen gehören würde, würde ich mit Sicherheit sehr viel mehr den Nahverkehr in Anspruch nehmen, als ich es jetzt tue – heute ist es sehr gut und übersichtlich auf dem Markt, aber man sieht sehr deutlich, dass es auch noch viel weniger Autos sein könnten, wenn noch mehr den nutzen würden.*

### **Atmo/ Busgeräusche**

#### **Sprecherin**

**Weil Lübben, eine Kleinstadt im Spreewald, ein ähnliches Experiment einstellte, ist Templin mittlerweile die einzige Stadt in Deutschland, die unter realen Bedingungen beweist, dass günstige Angebote im ÖPNV zu Verhaltensänderungen führen:**

#### **O-Ton/Tabbert**

*Da wurden wir von einem Phänomen überrascht, wo keiner mit gerechnet hat: Dass eben oft gesagt wird: Ich habe jetzt im Jahr 44 Euro bezahlt, die werden jetzt genutzt, also wird der Bus auch genutzt...überraschenderweise. Menschen denken doch oft sehr materiell und mit diesem kleinen finanziellen Anreiz haben wir erreicht – dass mehr, gerade ältere Bewohner der Stadt ihre Fahrzeuge stehenlassen und die Busse nutzen...*

#### **Sprecherin**

**Mittlerweile hat sich die Fahrgastzahl in Templin bei rund 300.000 im Jahr stabilisiert.**

#### **Sprecherin**

**Bürgermeister Tabbert, der für „Die Linke“ im Stadtrat sitzt, schätzt das Templiner Verkehrssystem auch aus sozialen Gründen und als generationenübergreifendes Projekt:**

### **O-Ton/Tabbert**

*Wenn Sie überlegen, Sie können für 44 Euro das ganze Jahr Bus fahren – da ist auch jemand in der Lage, den Verkehr zu nutzen, der vielleicht nur ein Hartz-Vier-Einkommen hat oder die Mindestrente bezieht. Wir sind froh darüber, dass bei uns jeder den Busverkehr nutzen kann und keiner sagen muss: Er kann nicht fahren, weil er es sich nicht leisten kann... und oft kauft ja dann Omi auch die Kurkarte für die Kids – da sind wir auch nicht traurig drüber und da freuen sich dann auch beide...*

### **Sprecherin**

**In Templin finanzieren Kurgäste und Übernachtungs-Touristen die Jahreskurkarte der Einheimischen mit. Sie zahlen 1.50 Euro Kurtaxe pro Tag und können dafür kostenlos Bus fahren.**

**Einem Topf mit rund 300.000 Euro – Einnahmen aus der Kurtaxe plus den Bürgertickets - entnimmt die Stadt 130.000 Euro jährlich. Das ist der Anteil, den sie für ihren Busverkehr selbst bezahlen muss - und das kann sie leisten.**

### **O-Ton/ Tabbert**

*Das – können wir mit Fug und Recht sagen – ist ein Erfolgsmodell, mit diesem geringen Obolus sind wir sehr zufrieden. Es kostet städtisches Geld, aber, es ist für die Templiner möglich, von A nach B günstig zu fahren und auch ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen, weil sich seit einigen Jahren das abzeichnet, was wir am Anfang nicht erreicht haben, dass mehr Einwohner der Stadt vom PKW auf den Bus umgestiegen sind*

### **Sprecherin**

**In Templin, einem Ort mit Heilbad-Prädikat, ist der Tourismus wichtigster Wirtschaftsfaktor. Deshalb spielen dort ebenso wie in anderen Erholungsgebieten gute Umweltbedingungen eine wesentliche Rolle, meint der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim:**

### **O-Ton/Monheim**

*Schon seit 50 Jahren sind in Deutschland Kurorte Pioniere in der Verkehrspolitik und in der Verkehrsentwicklung gewesen – ein Kurort der voller Blech ist, wo die Abgase nur so wabern kann es nicht geben...deswegen waren Kurorte die ersten bei der Einführung von Verkehrsberuhigung, Kurorte waren überwiegend die ersten mit sehr*

*engagierten Radverkehrskonzepten und viele Kurorte haben eigene steuer- oder abgabenfinanzierte Kur-Busse eingeführt, Busse die für jeden frei waren.*

----- Zäsur

### **Sprecher**

**In Templin und in Lübben, in der estnischen Hauptstadt Tallinn, in Aubagne in Frankreich oder im belgischen Hasselt gab oder gibt es vergleichbare Verkehrskonzepte – ebenso wie in einzelnen Kommunen der USA oder Australiens.**

**Eine Gemeinsamkeit aus diesen Erfahrungen ist: Überall, wo kostenloser oder preisgünstiger Nahverkehr angeboten wird, ist die Zahl der Fahrgäste deutlich gestiegen.**

### **Sprecherin**

**Aber, sagt Marvin Gehrke, Verkehrswissenschaftler an der TU Berlin**

### ***O-Ton/Gehrke***

*Es gab bei dem fahrscheinfreien ÖPNV, wo es umgesetzt wurde, keine wirklich stichfesten Analysen, wo man genau sagen kann, das ist passiert...zum einen wurden die nur begrenzt wissenschaftlich begleitet, deswegen muss man bei den Zahlen vorsichtig sein ...Fest steht, dass die Nachfragesteigerung extrem war – eigentlich in allen Städten, aber dass der Anteil des Umstiegs vom MIV nicht so hoch war, wie man sich das erhofft hatte...*

### **Sprecherin**

**MIV –motorisierter Individualverkehr.**

**Der Verkehrsgeograph Gregor Waluga hat für seine Dissertation zur „Flexibilisierung des ÖPNV durch ein umlagefinanziertes Bürgerticket“ mehrere Studien ausgewertet. Danach steigen zwischen 14 und 25 Prozent der Autofahrer um, wenn der öffentliche Nahverkehr attraktiv ist.**

*Musik*

### Sprecher

Eines der spektakulärsten Beispiele lieferte Hasselt in Belgien. Als die Stadt Mitte der 1990er Jahre vor dem Ruin stand und deswegen eine zur Verkehrsentslastung benötigte Umgehungsstraße nicht mehr finanzieren konnte, ging der grüne Bürgermeister Steve Stevaert mit einem alternativen Konzept in die Offensive.

Ab 1997 lud er die 68.000 Bürger zum Nulltarif ein. Das Bussystem wurde ausgebaut und mit einem 15-Minuten-Takt ausgestattet. Innerhalb der nächsten Jahre stiegen die Fahrgastzahlen auf das 13-fache. 2013 wurde auch hier der große Erfolg zur Kostenfalle. Das System musste mangels Geld eingestellt werden:

### Sprecherin

Der Stadt fehlten Einnahmen, unter anderem aus dem Autoverkehr. Die Bürger fuhren so häufig Bus, dass sie viel weniger Parkgebühren zahlten.

Heute ist der ÖPNV in Hasselt nur noch für Senioren und unter 18-Jährige gratis. Alle anderen müssen zahlen - wenn auch nur eine geringe Gebühr.

### Sprecher

Immerhin: Auch in Hasselt wurde bewiesen, dass sich Verkehrsströme zu Gunsten des ÖPNV verlagern lassen.

Und die positiven Nebeneffekte auf die Wirtschaft haben das Experiment überdauert. Denn der Bürgermeister hatte die Zeit gut genutzt. Er ließ den vierspurigen Innenstadtring für den Autoverkehr sperren und zum „grünen Boulevard“ umwidmen – mit Bäumen und Radwegen. Die Menschen entdeckten die Innenstadt neu – was wiederum Inhaber von Geschäften und Restaurants freute. Die Wiederbelebung der City war nachhaltig.

----- Zäsur

### Sprecherin

Auf den politischen Willen komme es eben an, meint Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim.

**“Wir schaffen das - wenn wir nur wollen“ war schon in den 1990er-Jahren seine Devise. Damals war er als Referatsleiter im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium maßgeblich an der Einführung des Semestertickets für Studenten beteiligt:**

### ***O-Ton/Monheim***

*Also erstens war das ein sehr spannendes demokratiepolitisches Beispiel, weil die Semestertickets nur eingeführt werden konnten, wenn jeweils eine Vollversammlung der jeweiligen Studentenschaft dem zugestimmt hat...ich hab das im Ruhrgebiet selber eingeführt – ich habe in ganz vielen Audimaxen Nächte um Nächte in Diskussionen verbracht...am Ende hat sich das durchgesetzt...*

### **Sprecherin**

**Heute werden die Semestertickets an fast allen deutschen Hochschulen angeboten - als Teil der Gebühren, die alle Studierenden– soziale Härtefälle ausgenommen – mit ihrer Immatrikulation bezahlen müssen. Die Preise sind je nach Region unterschiedlich, aber immer erheblich günstiger als normale Monats- oder Jahreskarten. Die massenhafte Verbreitung der Semestertickets habe den Verkehr grundlegend verändert, weiß Heiner Monheim:**

### ***O-Ton/Monheim***

*Es gab einen massiven Run auf den öffentlichen Verkehr, wobei es nicht so ist, dass die Studenten alle vom Fahrrad herunter gestiegen wären – also der Umweltverbund als Ganzes hat massiv gewonnen und es hat eine ganz massive Entmotorisierung gegeben. Also Studenten, die ein Auto hatten, haben sich gefragt: Was brauche ich noch ein Auto, wenn ich noch ein Semesterticket habe, es gibt eine minimale Autobesitzquote bei den Studenten jetzt, die vorher ziemlich hoch war.*

### **Sprecherin**

**95 % der Studierenden haben heute ein Semesterticket.**

**Mit dem Beispiel der Semestertickets möchte Heiner Monheim möglichst die ganze Bevölkerung mobilisieren. In einer Anhörung im Landtag von Nordrhein-Westfalen stellte er am 21. August 2015 auf die Frage nach dem Bedarf einer Verbesserung des ÖPNV eine Gegenfrage:**

### **Sprecher/ Zitat**

**„Wie viel Autoverkehr und wie viel Autoverkehrsinfrastruktur können wir uns noch leisten?“**

**Die Kosten für Bau und Unterhalt von Straßen und Parkraum sind extrem hoch und überlasten die öffentlichen Haushalte.**

**Die Einnahmen aus Mineralölsteuer, KFZ-Steuer, LKW-Maut, Erschließungsbeiträgen oder Parkgebühren decken bei weitem nicht die Kosten des Autoverkehrs, der daher in sehr hohem Maße von den öffentlichen Händen subventioniert wird...“**

### **Sprecherin**

**„Chronisch unterfinanziert“ sei dagegen der ÖPNV, erklärte Monheim den Landtagsabgeordneten.**

**Der Straßenbau habe gesicherte fiskalische und gesetzliche Grundlagen und werde als „Pflichtaufgabe“ wahrgenommen, während der öffentliche Verkehr als „ungeliebte, freiwillige Aufgabe“ und als „Defizitbringer“ kaputt gespart werde.**

### **Sprecher**

**Nach Angaben des „Verkehrsclubs Deutschland“ subventioniert jeder Bundesbürger den Autoverkehr jährlich mit rund 146 Euro Steuergeld.**

### **Sprecherin**

**Monheims Fazit: Für Gesetzesänderungen zugunsten eines umlagefinanzierten „Bürgertickets“ fehle den Politikern auf allen Ebenen der Mut. Sie fürchteten offensichtlich den Protest der Autofahrerlobby.**

**Dabei sei ein Bürgerticket für alle doch nicht nur ökologisch geboten - es finanziere auch den öffentlichen Verkehr vernünftig.**

**Monheim findet es absurd, dass das selbst Vertreter des „Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen“ nicht begreifen wollen:**

### ***O-Ton/Monheim***

*Das Drama ist, dass der organisierte öffentliche Verkehr, diese Idee sehr reserviert behandelt, er ist sich zwar bewusst, dass ihm Geld fehlt, er jammert die ganze Zeit: Wir haben kein Geld, wir haben kein Geld, aber da, wo man relativ gut an Geld*

*kommen könnte, da ist er eher skeptisch bis ablehnend, ich hoffe, dass sich das bald ändert...*

### **Sprecherin**

**Neben der vermeintlich unpopulären „Zwangsabgabe“ für ein Bürgerticket hat Monheim weitere Finanzierungsideen für den öffentlichen Verkehr – und meint damit nicht nur die in Norwegen, Schweden oder Großbritannien bewährte City-Maut.**

### ***O-Ton/Monheim***

*...Es gibt ja indirekte Nutznießer des öffentlichen Verkehrs – in den Innenstädten sind das die Kaufhäuser und die Banken und die Versicherungen, die haben eine hohe Standortqualität durch guten öffentlichen Verkehr, bezahlen aber keinen Cent bisher dafür.*

### **Sprecherin**

**Während in Frankreich Kommunen und Kommunalverbände von Arbeitgebern die Transportsteuer „versement transport“ zweckgebunden zur Finanzierung des Nahverkehrs erheben können, gebe es in Deutschland eine solche Steuer nicht, kritisiert Monheim.**

**Standortvorteile – von denen große Kaufhäuser wie etwa Galeria-Kaufhof am Münchner Marienplatz enorm profitierten, würden in keiner Weise vergütet:**

### ***O-Ton/Monheim***

*...da ist unten die U-Bahn-Haltestelle, 270 000 Menschen, werden da täglich in den Kaufhof reingeschaufelt – mit Hilfe der U-Bahn. Und der Kaufhof hat dafür keinen einzigen Cent bezahlt. ...Die Betriebe zahlen regelmäßig und freiwillig sehr viel Geld dafür, dass ihre Mitarbeiter mit dem Auto kommen können, die bauen Tiefgaragen, die machen riesen Parkplätze und fordern dafür kein Geld von ihren Mitarbeitern, die werden quasi subventioniert durch diese autofreundlichen Maßnahmen und man kann sich immer schon fragen, wieso kriegen Menschen, die nicht mit dem Auto kommen, nicht auch irgendeinen Vorteil..*

## **Sprecherin**

...zum Beispiel grundsätzlich ein Jobticket für den ÖPNV.

**Unternehmen oder Privatpersonen, die von öffentlicher Infrastruktur profitierten, sollten der Gemeinschaft etwas zurückgeben, fordert der Verkehrswissenschaftler:**

## ***O-Ton/Monheim***

*...dass man etwas von den Spekulationsgewinnen, den die Grundstückseigentümer haben können, abschöpft – auch da gibt es im Autoverkehr eine parallele Regelung, es gibt Erschließungsbeiträge, die jeder Bauherr, wenn er neu baut zur Herstellung der inneren Erschließung – also der Erschließungsstraßen und des Parkraums – bezahlen muss, an die Kommune – warum eigentlich nicht für öffentlichen Verkehr?*

*Atmo*

## **Sprecherin**

**Freie Fahrt für freie Bürger – mit dem ÖPNV. Einfach einsteigen mit dem Personalausweis. Ticketautomaten gäbe es dann nur noch wenige, für Touristen, auch Personalkosten für Kontrolleure entfielen weitgehend. Und der Tarifdschungel wäre mit einem Schlag gelichtet.**

*Atmo*

## **Sprecherin**

**Im Juni 2015 stellten die Berliner Piraten eine „Machbarkeitsstudie“ für fahrscheinlosen ÖPNV vor, mit der sie das „Hamburg Institut für nachhaltige Strategien“ beauftragt hatten.**

**Die Studie umfasst ein sozial gestaffeltes Finanzierungsmodell. Alle unter 18-Jährigen sollen in der Hauptstadt kostenlos fahren können, Erwachsene – je nach sozialer Lage – zwischen 15 und 61 Euro pro Monat zahlen.**

**In Berlin müsste eine knappe Milliarde Euro an heutigen Ticketeinnahmen mit der verpflichtenden Abgabe gegenfinanziert werden. Das ginge in einer wachsenden Metropole wie Berlin, meint der Mit-Autor der Studie, Gregor Waluga.**

**Burkhard Horn, Leiter der Abteilung Verkehr in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist da skeptisch.**

***O-Ton/Horn***

*...unabhängig davon, was man für eine Rechtsgrundlage braucht und wie die Akzeptanz beim Bürger wäre, für etwas zu zahlen, was er vielleicht selber gar nicht nutzen will, müssen wir erstmal gucken: Was hätte das für Auswirkungen auf die Nachfrage, können wir die auch bewältigen und finanzieren, und wenn ich ein Angebot vorhalte, wo jeder sagt: Ich habe dafür bezahlt, also will ich es auch nutzen können, dann kann ich schnell in Probleme kommen, in der Abwicklung des Verkehrs*

**Sprecherin**

**Das dichte Netz aus Stadtbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bussen in der 3,5-Millionen-Metropole und dem großen Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg mache den Nahverkehr sehr viel komplexer als in kleinen Städten, die nur Bussysteme betreiben.**

***O-Ton/Horn***

*Ich habe ganz andere Grenzen, beim Schienenverkehr kann ich nur im bestimmten Maße Takt-Verdichtung betreiben – das ist schließlich auch eine Sicherheitsfrage. Ein U-Bahnzug kostet einen Haufen Geld, der ist nicht von heute auf morgen zusätzlich beschafft.*

----- Zäsur

**Sprecher**

**In der Studie „Klimaneutrales Berlin 2050“, die das Potsdam-Institut für Klimaforschung im März 2014 vorstellte, werden die Metropolen Peking, Tokio und Seoul als die größten Klimasünder aufgeführt.**

**Berlin liegt mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 21 Millionen Tonnen pro Jahr auf Platz elf der Hauptstädte.**

**Aber noch immer verursacht der Autoverkehr 23 Prozent der Berliner Kohlendioxid- Emissionen.**

## **Sprecherin**

**Klar ist: Je weniger Individualverkehr, desto weniger klimaschädliches CO<sub>2</sub> gelangt in die Atmosphäre.**

**In Berlin gebe es hier schon positive Entwicklungen, meint Burkhard Horn.**

## **O-Ton/Horn**

*Über 70 Prozent der Menschen gehen zu Fuß, fahren Fahrrad oder benutzen den ÖPNV für Ihre Wege, weniger als 30 Prozent das Auto.*

*Wir haben in den letzten Jahren einen deutlichen Rückgang im Autoverkehr gehabt...da sind wir mittlerweile bei knapp 30 Prozent für ganz Berlin, also auch die äußere Stadt auch die Innenstadt und der ÖPNV ist mittlerweile bei gut 27 Prozent und der ÖPNV hat Zuwächse, das Auto hat Rückgänge, das heißt, das gleicht sich aneinander an und gerade in der äußeren Stadt, wo ja aufgrund der längeren Wege die Konkurrenz zwischen Auto und ÖPNV besonders groß ist, ist der ÖPNV mittlerweile genauso wichtig, wie das Auto geworden.*

## **Sprecherin**

**Schon heute ist Berlin ist auch Deutschlands ÖPNV-Hauptstadt. Nur rund 40 Prozent der Einwohner haben hier ein eigenes Auto.**

**Das heißt aber auch: zur rush hour werden die Kapazitätsgrenzen der öffentlichen Verkehrsmittel regelmäßig überschritten.**

*Atmo /S-Bahn Berlin*

## **Sprecherin**

**Berlin hat etwas, was die meisten ländlichen Regionen in Deutschland nicht haben: Einen öffentlichen Verkehr, mit dem man rund um die Uhr mobil ist.**

*Atmo/ Zug kurz vor Cham – Stimme sagt: Der nächste Halt Cham – der Ausstieg rechts ...*

### **Sprecherin**

**Es ist 17.39, als ich mit der Bahn in Cham ankomme. Die Kreisstadt Cham hat 16.000 Einwohner und ist ein zentraler Wirtschaftsstandort der Region Oberer Bayerischer Wald.**

*Atmo/ Bus hält...Autorin: Grüß Gott, fahren Sie nach Wilting? Ja, wunderbar, vielen Dank*

### **Sprecherin**

**Der Bus 710 wird mich nach Wilting bringen – einem kleinen Ort, acht Kilometer von Cham entfernt. Dass ich ca. 40 Minuten warten musste, dafür kann der Busfahrer nichts. – Seine Linie verkehrt abends eben nur einmal in der Stunde. Tagsüber nur morgens sehr früh und mittags – in den Schulferien überhaupt nicht. In diese Richtung ist es der letzte Bus für heute.**

*Atmo/ Autorin: Bin ich der einzige Gast hier?*

### **Sprecherin**

**Ich kann mir einen von 60 Plätzen auswählen. Morgens fahren Schulkinder und Pendler, erzählt mir der Busfahrer. Leere Busse zu chauffieren, ist für ihn Alltag.**

*Atmo Bus innen*

### **O-Ton/Lena Terlow**

*Jeder hier besitzt ein Auto, ab dem Zeitpunkt, wo er einen Führerschein hat, auch alle Jugendlichen, die machen mit 18 den Führerschein – oder mit 17 schon, wenn es dann möglich ist begleitet fahren, damit sie flexibel sind und damit sie sich hier fortbewegen können...*

### **Sprecherin**

**Die 38-Jährige Lena Terlow lebt mit ihrem holländischen Mann und drei Kindern in Wilting, Von dort gibt es zwar Busse in die Kreisstadt. Die fahren aber nicht, wenn man sie braucht:**

### ***O-Ton/Lena***

*Man kann schon morgens früh nach Cham gut kommen, ist ja auch für die Schüler wichtig und die werden ja auch alle mit dem Bus transportiert, da gibt es drei verschiedene Busse zwischen 6.30 Uhr und 8.30 Uhr. Und dann gibt es noch einen um 9.30 Uhr, glaube ich und dann kann man erst wieder mittags zurückfahren, also, wenn man nur einkaufen gehen möchte, ist das schon möglich, man darf halt keine festen Termine haben.*

### **Sprecherin**

**Als Dirkjan Terlouw kürzlich mit seinem zweijährigen Sohn Yoram zum Kinderarzt nach Kötzing musste, einem 16 Kilometer entfernten Nachbarort, hätte er zwar mit Bus und Bahn dort hinfahren können ...**

### ***O-Ton/Dirkjan***

*...dann ist man da auf dem Bahnhof und dann muss man noch zwei, drei Kilometer zu Fuß weiter gehen und mit dem Auto ist das vielleicht zwölf, dreizehn Minuten...ja und man muss auch zu einem bestimmten Zeitpunkt zu Hause sein, weil da kommen die Kinder aus der Schule und da muss Mittagessen gekocht werden...vielleicht würde man es schaffen nach Kötzing hin und zurück, wenn man das als Tagesausflug betrachtet – das kann man im Urlaub mal machen ...*

### **Sprecherin**

**Wenn man mobil sein muss, geht das gar nicht, meint Lena. Sie ist Hebamme von Beruf.**

**Die Terlouws haben zwei Autos, ein Familienauto und eines, mit dem Dirkjan, der Restaurator von Beruf ist, Holz und Möbel transportieren kann.**

**O-Ton/ Lena**

*Unser ökologischer Fußabdruck ist dadurch viel dicker, das ist uns schon bewusst und das finden wir auch nicht schön, aber wir sehen auch keine Lösung. Wir sind da als Familie nicht so flexibel wie in Berlin. Freie Fahrt für freie Bürger ist hier nur mit Auto möglich...*

**Sprecherin**

**Es sei denn, man hat ein Elektrofahrrad. Damit hat sich die Familie zumindest für nicht allzu weite Distanzen die Möglichkeit zur umweltfreundlichen Mobilität geschaffen:**

**O-Ton/Dirkjan**

*Wir haben es jetzt ein Jahr und 2445 Kilometer sind wir schon damit gefahren. Das geht mit Batterie und die kann man aufladen...die Stadt ist zehn Kilometer, weil man einen kleinen Umweg machen muss, da braucht man eine halbe Stunde.*

**Atmo/ Fahrradgeräusch**

**Sprecherin**

**Bis auf Pionierregionen wie Ostwestfalen, das Münsterland, das Bodenseegebiet oder Kleinstädte wie Templin sei der ländliche Raum in Deutschland eine ÖPNV-Katastrophe. Das war durchaus nicht immer so, sagt mir der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim, diesmal vor dem Berliner Hauptbahnhof.**

**O-Ton/Monheim**

*Es hat bis in die 60er-Jahre in Deutschland ein flächendeckendes Busnetz von Post und Bahn gegeben, das hat Mc Kinsey kaputtgemacht, weil die großen Wirtschaftsberatungsfuzzis gesagt haben, die Post soll gefälligst nur noch Briefe und Pakete behandeln, Verkehr soll die Post nicht mehr machen... das Ergebnis war, dass immer mehr Fläche abgehängt wurde. Dann kamen mehrere Bahnchefs, die alle gesagt haben: Bahn im ländlichen Raum – das rechnet sich nicht, das geht nicht.*

*Es ist ausgemachter Unsinn, zu behaupten, dass im ländlichen Raum kein attraktiver guter öffentlicher Verkehr möglich wäre, man kann im ländlichen Raum einen Dorfbus organisieren, man kann im ländlichen Raum Bürgerbusse organisieren, man kann im ländlichen Raum Rufbusse und Anrufsammeltaxisysteme organisieren – es ist absolut falsch, zu behaupten, der Mensch im ländlichen Raum a priori als „Automensch“ leben müsse...*

## **Sprecherin**

**Ländlicher Raum und ÖPNV müssen und können auf alle Fälle wieder zu einander finden, sagt Monheim und eilt mit seinem Klappfahrrad zum Zug. Für ihn ist der ticketlose Nahverkehr keine Utopie. Sondern machbar.**

*Musik*

## **Absage**

**Vision Nahverkehr – Ideen gegen die Blechlawine**

**Sie hörten eine Sendung von Agnes Steinbauer**

**Es sprachen: Nicole Boguth und Richard Hucke**

**Ton und Technik: Gunther Rose, Angelika Brochhaus und Caroline Thon**

**Redaktion und Regie: Ulrike Bajohr**

**Eine Produktion des Deutschlandfunks 2015.**