

## **Diskussionsbeitrag Manfred Herzer-Wigglesworth**

### **Nulltarif bei der BVG. Entwurf eines Finanzierungsmodells und Benennung der Problemfelder**

Nulltarif bei den Öffis ist eine alte Forderung unserer Partei. Dies ist die Skizze einer Kostenanalyse, die aber von finanzpolitischem Sachverstand konkretisiert werden muss.

1. Nulltarif bedeutet, dass der Betrieb der Öffis im Besitz des Landes Berlin vollständig durch Steuergelder finanziert wird. Bisher wird die BVG jährlich mit ca. 700 Mio € subventioniert und durch Einnahmen durch Ticketverkauf zusätzlich finanziert.
2. Wenn die Einnahmen durch Ticketverkauf entfallen, müssen ersatzweise andere Einnahmemöglichkeiten erschlossen werden.
3. Jedes private Kraftfahrzeug, das in Berlin angemeldet ist, könnte mit einer jährlichen Zusatzsteuer belastet werden.
4. Jedes auswärtige private Kfz, das in das Stadtgebiet einfahren will, müsste eine Mautgebühr zahlen. Dies könnte durch eine jährliche Zahlung geschehen, die durch eine Jahresvignette am Fahrzeug dokumentiert wird. Auswärtige Fahrzeuge, die nicht regelmäßig nach Berlin einfahren, könnten an der Stadtgrenze eine Tagesmaut zahlen. London und Paris sollten hier Vorbild sein.
5. Die Parkgebühren im öffentlichen Raum müssten erhöht werden.
6. Das Landesamt für Verfassungsschutz sollte abgewickelt werden. Das so eingesparte Geld sollte für die Subvention der BVG verwendet werden.
7. Alle Verkehrsampeln sollten abgeschafft werden und im ganzen Stadtgebiet Tempo 30 gelten. Nach dem Vorbild von San Franzisko, Kalifornien würden an den Kreuzungen Fußgänger\*innen an Kreuzungen grundsätzlich Vorrang vor Kfz und Fahrrädern haben. Außerhalb des Kreuzungsbereichs ist das Überqueren der Fahrbahnen verboten.
8. Die Kosten für die Einziehung der Mautgebühren könnten teilweise durch die Wegfall der Fahrscheinkontrollen und des Fahrscheinverkaufs ausgeglichen werden.
9. Die Fahrscheinautomaten müssten wohl wegen der Verbindung zur S-Bahn erhalten bleiben. Man könnte auch die Fahrscheinautomaten abbauen. Dann müssten alle, die vom BVG-Netz zur S-Bahn umsteigen wollen, auf dem S-Bahnhof ein S-Bahnticket kaufen.
- 9a. Wenn es stimmt, dass Berlin Eigentümer des S-Bahn-Schienennetzes ist, dann bestünde allerdings die Möglichkeit, auch auf der S-Bahn den Nulltarif einzuführen

10. Da viele Berliner Buslinien bis ins Land Brandenburg führen, müssten mit Brandenburg zur Kostenfrage Vereinbarungen getroffen werden.

11. Es dürfte klar sein, dass diese Vorschläge zum Nulltarif auf absehbare Zeit keine Chance auf Verwirklichung haben. Selbst wenn die Linke bei der kommenden Wahl 51% der Stimmen gewinnt, würden Kräfte unseres rechten Flügels es zu verhindern wissen. Bei einem schwächeren Wahlergebnis würden die Koalitionspartner einen Nulltarif blockieren. Dennoch sollte die Diskussion geführt werden. NEVER GIVE UP!