

# Wird das estnische Tallin ein Vorbild für die Berliner BVG?

Michael Frank, [www.michael-frank.eu](http://www.michael-frank.eu) vom 10. Februar 2014

In diesem kurzen Artikel möchte ich mich mit einem Ereignis aus der estnischen Hauptstadt Tallin beschäftigen. In Tallin ist nunmehr der öffentliche Personennahverkehr für Einwohner der Stadt seit mehr als einem Jahr kostenlos. Ich möchte hier die Frage diskutieren, ob dieses Modell auch ein Vorbild für Berlin sein kann.

Auf der Internetseite der Stadt Tallinn wird das Projekt kurz erläutert:

*„From the beginning of January 2013, Tallinn is the first capital in the EU to provide free public transport to its citizens.*

*To be entitled to freely use public transport in Tallinn, citizens of Tallinn have to purchase the so-called 'green card' (EUR 2) and personalise it. People from outside Tallinn can also buy the 'green card' which enables them to load the needed amount of money to use public transport.*“<sup>1</sup>

Mit der einmal erworbenen und personalisierte Greencard können die Bewohner Tallins kostenlos den öffentlichen Personennahverkehr benutzen. Besucher in Tallin können ebenfalls eine Greencard erwerben, müssen jedoch für den öffentlichen Personennahverkehr weiterhin bezahlen. Dieses Modell wird nunmehr seit über einem Jahr praktiziert. Das dem zu Grunde liegende Gesetz wurde durch eine Bürgerbefragung initiiert.

*„Nach Angaben der Stadtverwaltung vom Sonntagabend stimmten bei der einwöchigen Bürgerbefragung rund 75 Prozent für die Initiative, lediglich 25 Prozent waren dagegen. Damit könnten von 2013 an erstmals Busse und Bahnen in einer Hauptstadt der Europäischen Union flächendeckend gratis verkehren. (...)*

*Die Wahlbeteiligung wurde mit etwa 20 Prozent angegeben, was im Vergleich zu früheren Bürgerbefragungen als außerordentlich hoher Wert gilt.*“<sup>2</sup>

Damit haben sich die Bürger Tallins für eines der innovativsten Verkehrskonzepte in der Europäischen Union entschieden. Zwar ist das Projekt auch mit finanziellen Kosten verbunden, aber dennoch ist es nachhaltig und finanzierbar.

*„Doch ersten Untersuchungen zufolge scheint das Konzept aufzugehen. Im Januar waren bisher 15 Prozent weniger Autos unterwegs als in den beiden Vormonaten, während Busse und Bahnen in derselben Zeit sechs Prozent mehr Passagiere beförderten. Dass die Schule erst in der zweiten Januarwoche wieder begann, erleichterte dabei den Umstieg.*“<sup>3</sup>

Die Folgen des Projekts sind also der Rückgang des Autoverkehrs und die Zunahme des

---

1 TALLINN FREE PUBLIC TRANSPORT, in: tallin.ee, online unter:

<http://www.tallinn.ee/tasutauhistransport/Tallinn-Free-Public-Transport>

2 Tallinn stimmt für freie Fahrt mit Bus und Bahn, in: nachrichten.at vom 26. März 2012, online unter:

<http://www.nachrichten.at/nachrichten/ticker/Tallinn-stimmt-fuer-freie-fahrt-mit-bus-und-bahn;art449,847577>

3 Gratis-Busse und -Bahnen: Tallinn setzt auf freie Fahrt im Nahverkehr, in: faz.net vom 19. Januar 2013, online unter: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/gratis-busse-und-bahnen-tallinn-setzt-auf-freie-fahrt-im-nahverkehr-12025740.html>

Busverkehrs und des Bahnverkehrs. Mehr Bürger lassen ihr Auto stehen und steigen auf ein effizienteres Verkehrsmittel um. Das ist insbesondere aus ökologischen Gesichtspunkten als positiv zu bewerten.

*„Busse, Straßenbahnen und Oberleitungs-Busse sind reichlich, zu zehn Prozent mehr ausgelastet. Der Autoverkehr im Zentrum reduzierte sich um 15 Prozent, im gesamten Stadtgebiet um neun Prozent. Den Ausstoß von CO<sub>2</sub> verminderte das um 45.000 Tonnen.“<sup>4</sup>*

Die CO<sub>2</sub>-Reduktion ist neben dem Sicherheitsaspekt und dem Ziel verkehrsberuhigter Innenstädte das Hauptargument dafür, dass diese politische Maßnahme ökologisch, sicherheitspolitisch und gesellschaftspolitisch sinnvoll ist.

Bleibt nun, die Frage zu diskutieren, ob ein derartiges Projekt auch in der deutschen Hauptstadt Berlin umgesetzt werden kann. Bevor es wieder den Aufschrei gibt, dies sei utopisch und nicht finanzierbar, so sollte man sich erst einmal mit den ökologischen Argumenten und dem Aspekt der Sicherheit beschäftigen. Die Reduktion beim Ausstoß von CO<sub>2</sub> ist nicht nur mit einer Verbesserung der Lebensqualität verbunden, sondern auch mit finanziellen Einsparungen. Die Gefahr von Unfällen ist beim Autoverkehr ungleich höher als beim öffentlichen Personennahverkehr. Insofern ist auch der Sicherheitsaspekt ein gutes Argument für eine solche politische Maßnahme. Durch den Rückgang des Autoverkehrs könnten auch Kosten für den Straßenbau eingespart werden.

In einer Metropole wie Berlin wären die Kosten für ein solches Projekt natürlich ungleich höher als in Tallin. Auf der anderen Seite gäbe es aber auch Möglichkeiten zur Gegenfinanzierung. Ich will hier nur einige nennen: Man könnte etwa neben der bereits bestehenden Ökosteuer eine weitere Steuer auf Kraftstoff für Pkw erheben. Eine solche Mobilitätssteuer auf Kraftstoff hätte einen zusätzlichen Lenkungseffekt, würde CO<sub>2</sub>-Emissionen zurückfahren und gleichzeitig den Umstieg auf öffentlichen Personennah- und Fernverkehr einleiten. Man könnte auch die Kfz-Steuern erhöhen, um zusätzlich den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel lukrativer zu machen. Ebenfalls wäre es möglich, die Pkw-Maut für die Finanzierung zu nutzen. Auch könnte man die Kosten für die Umweltplakette erhöhen, um einerseits den Verkehr in der Innenstadt zu beruhigen und andererseits noch mehr Bürger dazu zu animieren, das Auto stehen zu lassen oder ganz darauf zu verzichten.

Das alles sind freilich nur einige Vorschläge, um das Projekt eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs zu finanzieren. Man muss sich auch vergegenwärtigen, welche positiven Effekte für die Umwelt eine solche Maßnahme haben kann. Ebenso sollte man auch die Ersparnisse zugute halten, die mit solch einer Maßnahme verbunden wären. Insofern komme ich zu dem Schluss, dass das Projekt eines kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr aus Tallin auch für eine Metropole wie Berlin ein Vorbild sein kann. Auch für andere Großstädte in Europa könnte ich mir dies durchaus vorstellen. Insbesondere im Hinblick auf die begrenzten weltweiten Ressourcen an Erdöl und Erdgas, wäre der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ohnehin ein sinnvolles Instrument, um den Personenverkehr effizienter und ressourcenschonender zu gewährleisten.

---

4 Klemm, Holger: Attraktiver Nahverkehr: Freie Fahrt für Stadtbewohner, in: taz.de vom 29. Januar 2014, online unter: <http://www.taz.de/!131846/>