

## **Einige Einwände gegen „TüBus ticketfrei“ – und unsere Antworten von Gruppe ZAK<sup>3</sup> Tübingen (Juli 2015)**

Seit 2009 fordern wir einen Nulltarif im Tübinger Stadtverkehr („TüBus umsonst“). Denn Mobilität wird für immer mehr Menschen unerschwinglich. Um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, muss mensch mobil sein können: Mobilität ist ein Grundrecht. Gleichzeitig stößt die Autogesellschaft an ihre Grenzen. Die Städte ersticken im motorisierten Verkehr, der Klimawandel bedroht die Existenzgrundlagen der gesamten Menschheit. Wir brauchen neue, sozial- und klimaverträgliche Konzepte der Mobilität.

### **1. Einwand: Ein Nulltarif verstößt gegen das Verursacher-Prinzip. Wer den Bus nutzt, soll auch dafür zahlen. Es ist nicht gerecht, dass Personen, die den Bus selten oder nie nutzen, dafür genau so zahlen sollen wie VielfahrerInnen.**

Antwort: Das Gleiche gilt auch für viele andere öffentliche Güter und Dienstleistungen, die jeweils nur von einer Minderheit der Bevölkerung genutzt werden. Beispiele: Sportanlagen, Parks, Wälder, soziale Beratungsstellen, Volkshochschulen, Krankenhäuser, Obdachlosenunterkünfte etc. Aber ihre gesellschaftliche Funktion wird als so wichtig erachtet, dass sie trotzdem weitgehend umsonst zur Verfügung gestellt werden (bzw. von allen aus Steuermitteln bezahlt werden). In einer Zeit, in der Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben immer wichtiger wird, sollte auch der Stadtbus eine solche öffentliche Dienstleistung darstellen („Daseinsvorsorge“).

Außerdem ist ein gut funktionierender ÖPNV ein wertvolles Sicherheitsnetz auf für alle, die normalerweise mit dem Fahrrad oder mit dem Auto fahren: Wenn das Wetter zu schlecht ist fürs Radeln, wenn man krank oder verletzt ist, wenn das Auto in der Werkstatt ist, wenn man im Alter weniger mobil wird, etc.

Abgesehen davon: Alle würden davon profitieren, wenn immer mehr Leute in den Bus umsteigen. Weniger Autofahrten heißt: Weniger Lärm, weniger Dreck, weniger Unfälle, weniger Flächenverbrauch für Parkplätze, etc. Die Stadt würde für alle lebenswerter. Und die verbliebenen hartnäckigen AutofahrerInnen stehen seltener im Stau!

Ein allgemein finanzierter Nulltarif funktioniert wie eine Krankenversicherung: Da zahlen die Gesunden auch solidarisch mit für die Behandlung der Kranken.

### **2. Einwand: In Tübingen fahren schon heute sehr viele Leute mit dem Bus. Das lässt sich mit einem Nulltarif kaum noch steigern.**

Antwort: Eine wissenschaftliche Haushaltsbefragung 2013 zum Mobilitätsverhalten der TübingerInnen „im Binnenverkehr“ kam zu folgendem Ergebnis: 37% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt, 19% mit dem Fahrrad, 18% mit dem ÖPNV und 26% mit dem Auto. D.h.: Verglichen mit anderen Städten ist der Auto-Anteil in Tübingen schon heute relativ gering.

Aber: Bei längeren Strecken (Stadtteile, Bergstrecken!) steigt der Auto-Anteil erheblich. 41% aller zurückgelegten Kilometer werden mit dem Auto gefahren. Da wäre durchaus noch Potenzial für mehr Bus-Fahrten.

Und: Dass der ÖPNV-Anteil in Tübingen relativ hoch ist, liegt vor allem an den vielen Studierenden. Für die gilt schon heute eine sehr günstige Flat-Rate („Semesterticket“). Die berufstätigen TübingerInnen fahren bisher eher selten mit dem Bus.

**3. Einwand: Bei einem Nulltarif würden die Falschen auf den TüBus umsteigen: nämlich nicht die Autofahrer, sondern die FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen. Dann würde noch mehr CO2 produziert als heute.**

Antwort: Wahrscheinlich gibt es tatsächlich einige „Schlaffis“, die aus reiner Bequemlichkeit lieber den Gratis-Bus nehmen, als ein paar Schritte zu Fuß zu gehen oder eine kurze Strecke zu radeln. Aber wenn man das verhindern wollte, müsste man auch Monatskarten und Semestertickets abschaffen.

Viele (kurze) Strecken können sowieso viel schneller und bequemer mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück gelegt werden. Da kann auch ein Umsonst-Bus nicht helfen. Viele Leute radeln oder gehen einfach deshalb, weil es mehr Spaß macht, flexibler, gesünder und entspannender ist.

Bus und Fahrrad sind keine Konkurrenten, sondern sollten einander ergänzen. Intelligente Konzepte als Zwischenlösungen: Mehr Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten an den Bergstrecken, Solar-Akkus an den Basisstationen der Bergetappen (nach Waldhäuser-Ost etc.), Rekuperation an. Bessere Radweg-Verbindungen. Mehr und bessere Rad-Stellplätze. Öffentliche Bikes. Überall umsteigen von Bus auf Rad und umgekehrt.

**4. Einwand: Die meisten bisher vorgeschlagenen Finanzierungsmodelle sind sozial ungerecht.**

Antwort: Die meisten Finanzierungsmodelle (Verkehrs-Umlage, Abgaben, Gebühren kommunale Steuern) lassen sich bei entsprechenden politischen Willen sozial staffeln (Beispiel: Kindergartengebühren). Kinder und Jugendliche, Geringverdienende, Bonuscard-BesitzerInnen, Flüchtlinge etc. sollte man ganz befreien. Auch sollte man Einzelhandel und Firmen an der Finanzierung beteiligen, weil sie von einem besseren Busverkehr profitieren.

Eine (sozial ungerechte) Pro-Kopf-Abgabe würde immerhin auch die Reichen (die weiterhin mit ihrem dicken Auto fahren) zu einem Beitrag zum öffentlichen Busverkehr zwingen.

Umgekehrt würden gerade viele Arme, die gar kein eigenes Auto haben, von einem Ausbau des ÖPNV profitieren. Selbst mit einer Pro-Kopf-Pauschale von 10 Euro im Monat wären sie noch erheblich billiger dran als mit dem heutigen Tübinger Sozialticket.

**5. Einwand: Wenn mehr Leute den Bus nutzen, dann steigen auch die Kosten.**

Antwort: Stimmt. Ein Nulltarif könnte zum „Opfer“ seines eigenen Erfolgs werden. Wenn immer mehr Leute in den Bus umsteigen, dann muss der Stadtverkehr zusätzliche Busse anschaffen und zusätzliche Linien einrichten. Dazu müsste man die Verkehrs-Umlage oder die kommunalen Steuersätze immer weiter erhöhen. Aber: Das sollte uns der Erfolg eines sozial gerechten und klimafreundlichen Verkehrs wert sein. Und wenn tatsächlich so viele Leute in den Bus umsteigen, dann werden andere Steuermittel (für Straßenbau, Parkhäuser, etc.) frei. Dieses Geld könnte dann wiederum in die höheren ÖPNV-Ausgaben fließen.

**6. Einwand: Der ÖPNV wird schon jetzt hoch subventioniert.**

Antwort: Stimmt. Der ÖPNV wird nirgendwo in der Welt kostendeckend betrieben -- betriebswirtschaftlich gesehen. Auch in Tübingen fließen schon jetzt mehrere Millionen

Euro Steuergelder in den ÖPNV (weil die Stadtwerke ohne Busverkehr viel mehr Gewinn machen würden und diesen an die Stadtkasse abführen könnten). Bei einem Nulltarif würde sich diese Subvention gewaltig erhöhen. Deswegen müsste die Kommune neue Einnahmemöglichkeiten finden (Pro-Kopf-Verkehrsabgabe, City-Maut für Autos, höhere Grundsteuer, zweckgebundene Zuschüsse von Land und/oder Bund, o.ä.)

Auch andere Verkehrsmittel werden aus Steuergeldern subventioniert. Straßenbau, Parkhäuser, etc. Flugbenzin/Kerosin ist steuerfrei. Fußgänger bekommen kostenlos Gehwege zur Verfügung gestellt. Es ist eine politische Frage, für welche Art von Mobilität die Gesellschaft wie viel Geld ausgeben will.

Außerdem sollte man die einzelnen Verkehrsmittel nicht nur betriebswirtschaftlich bewerten, sondern auch volkswirtschaftlich. Wenn man die hohen "Nebenkosten" des Autoverkehrs einberechnet (Unfallopfer, Umweltbelastung, Zeitverlust im Stau, etc.), dann ist der ÖPNV viel günstiger -- die Subvention dafür ist also gut angelegtes Geld.

### **7. Einwand: Die geplante Regionalstadtbahn ist wichtiger.**

Antwort: Ein Nulltarif in der Stadt Tübingen steht nicht im Widerspruch zur Regionalstadtbahn (die wir ebenfalls unterstützen). Beide Projekte wollen den ÖPNV stärken und es den Menschen ermöglichen, aufs Autofahren zu verzichten. Beide Projekte kosten Geld, und darum muss politisch gerungen werden. Im Vergleich zu manchen anderen Bahn-Projekten (Stuttgart 21) sind beide Projekte sehr billig.

### **8. Einwand: Das Hauptproblem sind die PendlerInnen – nicht die TübingerInnen! Ohne die Einbeziehung von Naldo wäre ein Tübinger Nulltarif wirkungslos.**

Antwort: Selbstverständlich wäre der Nutzen eines ticketfreien ÖPNV im Landkreis oder sogar im ganzen Naldo-Gebiet ungleich höher. Viele der Autos, die heute in Tübingen im Stau stehen, kommen aus dem Umland (vor allem Berufs- oder Einkaufs-PendlerInnen). Allerdings ist es auch viel aufwändiger, in den Dörfern einen guten Bus- und Bahnverkehr aufzubauen (zusätzliche Haltestellen, dichter Takt – auch am Abend und am Wochenende!) als in der Stadt Tübingen selbst. Ohne gute ÖPNV-Verbindungen können viele PendlerInnen nun mal kaum aufs Auto verzichten. Und die politischen Hürden für einen Nulltarif dürften im Umland eher noch höher sein als in der Stadt Tübingen selbst. Wir verstehen „TüBus ticketfrei“ als Startschuss für die gesamte Region. Man kann gut damit in Tübingen anfangen und das Konzept später ausweiten. Attraktive Angebote für Ein- und Auspendler, z.B. Park & Ride Parkplätze am Stadtrand mit guter Anbindung, werden das Angebot des Tübinger ÖPNV für Pendler attraktiver machen. In Tübingen ansässige Firmen können an der Finanzierung von besonderen Angeboten für auswärtige Beschäftigte beteiligt werden.

"TüBus ticketfrei" würde auch als rein Tübinger Projekt funktionieren und hätte bereits hier positive soziale und ökologische Wirkungen.

### **9. Einwand: Was nichts kostet, ist nichts wert.**

Antwort: Die Erfahrung lehrt, dass Dinge, die umsonst zur Verfügung gestellt werden, gesellschaftlich wenig Achtung erfahren. Damit besteht die Gefahr, dass nicht weiter in eine verbesserte Qualität des TüBus investiert werden wird (Taktzeiten, Vernetzung, Barrierefreiheit, Transparenz, Kundenservice, Sicherheit...). Das könnte man verhindern, wenn die TübingerInnen mehr Mitbestimmungsmöglichkeiten hätten.

Mit der bundesweit beachteten Pionier-Tat „Nulltarif“ würden die TübingerInnen stolz sein auf ihren „Bürgerbus“. Das Modell hätte weit über die Region hinaus Strahlkraft, dieses Image würde wiederum der Stadt zugute kommen (Tourismus, Einkaufen in der Stadt...).

**10. Einwand: Die Ticketfreiheit kostet die Kommune viel Geld. Diese (mindestens) sechs Millionen Euro sollte man lieber für gebührenfreie Kindergärten oder andere Aufgaben verwenden.**

Antwort: Wir haben überhaupt nichts gegen gebührenfreie Kindergärten, im Gegenteil! Unserer Meinung nach sollte die gesamte soziale Infrastruktur (Bildung, Gesundheit, Mobilität) von der Allgemeinheit finanziert werden – also alles, was die einzelnen Menschen und die Gesellschaft als Ganzes zum Leben brauchen. Diese Diskussion sollten wir führen. Und dabei auch Kriterien dafür entwickeln, was zum gemeinsamen guten Leben notwendig ist – und was jede/r selbst erledigen soll.

Ein Nulltarif im Nahverkehr hätte auch eine ökologische Lenkungswirkung: Weniger Autofahrten, weniger Unfälle, weniger Lärm, weniger Ressourcenverbrauch, weniger CO<sub>2</sub>. Insofern wäre ein ticketfreier TüBus auch eine Antwort auf den existenzgefährdenden Klimawandel. Im Unterschied dazu würde eine Gebührenfreiheit im Kindergarten (trotz vieler anderer Vorteile) am Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß nichts ändern.

**11. Einwand: Ein Nulltarif ließe sich auch schrittweise einführen: günstigere Sozialtickets, mehr Jobtickets, kostenlose Schülermonatskarten, Nulltarif erst ab 19 Uhr, etc.**

Antwort: Wir haben überhaupt nichts gegen günstigere Sozialtickets oder Ticketfreiheit für Minderjährige. Im Gegenteil: Wir begrüßen jeden Schritt zu einem allgemeinen Nulltarif. Aber die Zwischenschritte können das Tarifwarr nicht beseitigen (sondern vergrößern es sogar noch). So wirbt man keine neuen Fahrgäste. Wenn der TüBus ab 19 Uhr ticketfrei ist, so muss ich um so mehr darüber nachgrübeln, ob ich wirklich schon um 18.45 Uhr zu meinem Termin fahren will. Ticketfreiheit für alle hieße eben auch: Einfach einsteigen und mitfahren! Wir sind überzeugt: Davon würde eine große Ausstrahlung ausgehen, ein großer Image-Gewinn auch für den Tübinger Stadtverkehr. Wir brauchen keine kleinen Appetithäppchen, sondern einen „großen Wurf“!

Zunehmende Armut, soziale Ausgrenzung und der weltweite Klimawandel bedrohen unser soziales Zusammenleben. Unsere bisherige Lebensweise ist nicht zukunftsfähig. Das erfordert rasche und radikale Antworten. Ein Nulltarif im Stadtverkehr (und damit der Umstieg vom Auto in den Bus) wäre eine solche Antwort, die direkt zu einer gerechteren und klimafreundlicheren Lebensweise beiträgt.

**ZAK<sup>3</sup> Tübingen**  
**(Gruppe gegen Kapitalismus, Krieg und Kohlendioxid)**  
**Juli 2015**  
**[www.zak-tuebingen.org](http://www.zak-tuebingen.org)**