

Einige Einwände gegen einen Nulltarif – und unsere Antworten-

(Stand 2.4.2012)

1. Eine Kopfsteuer (Pro-Kopf-Verkehrsumlage) ist sozial ungerecht.

Antwort: Auch eine Verkehrsumlage ließe sich sozial staffeln (Beispiel: Kindergartengebühren).

Minderjährige, Geringverdienende, Bonuscard-Besitzer, Flüchtlinge etc. sollte man ganz befreien.

Eine Umlage würde immerhin auch die Reichen (die weiterhin mit ihrem dicken Auto fahren) zu einem Beitrag zum Busverkehr zwingen. Auch könnte man Einzelhändler und Firmen an der Finanzierung beteiligen, weil sie von einem besseren Busverkehr profitieren.

Umgekehrt würden gerade viele Arme, die sich 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 heute.

2. Ein Nulltarif verstößt gegen das Verursacherprinzip. 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 Vielfahrer.

Antwort: Das gilt aber auch für viele andere öffentliche Güter und Dienstleistungen, die jeweils nur von einer Minderheit der Bevölkerung genutzt werden. Bsp:

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 Leben zunehmend wichtiger wird, sollte auch der Stadtbus eine solche öffentliche Dienstleistung darstellen.

3. 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 wären die Busse überfüllt – und damit würde das Busfahren unattraktiv. Um zusätzliche Busse anzuschaffen, müsste man die Verkehrsumlage immer weiter erhöhen. Aber: Der Erfolg muss uns etwas wert sein. Womöglich könnte man bei einem derartigen Erfolg mit dem Land oder dem Bund höhere Zuschüsse aushandeln. Und wenn tatsächlich so viele Leute in den Bus umsteigen (wie wir hoffen), dann würden ja andere Steuermittel (für Straßenbau/reparaturen, Parkhäuser, etc.) frei. Dieses Geld könnte dann wiederum in die höheren ÖPNV-Ausgaben fließen. Abgesehen davon: Der Erfolg muss uns auch etwas wert sein.

4. Der ÖPNV wird schon jetzt hoch subventioniert.

Antwort: Ja, stimmt. Der ÖPNV wird nirgendwo in der Welt kostendeckend betrieben -- betriebswirtschaftlich gesehen. Das geht nicht. Auch in Tübingen fließen schon jetzt x 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 Steuereinnahmen finden (Pro-Kopf-Verkehrsumlage, City-Maut für Autos, höhere Grundsteuer, zweckgebundene Zuschüsse von Land und/oder Bund, o.ä.)

Auch andere Verkehrsmittel werden aus Steuergeldern subventioniert. Straßenbau für Autos. Kommunen bezuschussen Parkhäuser (Zahlen für Tübingen raussuchen!). 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.

Noch wichtiger: Das Ganze lässt sich nicht betriebswirtschaftlich beantworten, sondern nur 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 (Quellen dafür?).

5. 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. ((Ein Argument: die Regionalbahn führt dazu, dass die Pendler mit Zug kommen, insofern ist es eine super Ergänzung für unser Klimaanliegen. Es müssten keine Park and Ride-Parkplätze eingerichtet werden und die Leute hätten ja das Ticket schon bezahlt.))

6. In Tübingen fahren schon heute sehr viele Leute mit dem Bus. Das lässt sich mit einem Nulltarif kaum noch steigern.

Antwort: Die Haushaltsbefragung 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner kam zu folgendem Ergebnis:

35% aller Wege werden zu Fuß zurück gelegt, 24% mit dem Fahrrad, 20% mit dem ÖPNV und 20% 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. Da wäre durchaus noch Potenzial für mehr Bus-Fahrten.

7. Das Hauptproblem sind die Pendler – nicht die Tübinger! 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. Es stimmt, dass ohne Einbeziehung der Berufs- oder Einkaufspendler die positiven Effekte des kostenfreien Tübinger Busverkehrs weniger zum Tragen kommen würden. Wir sind also auf jeden Fall für eine Ausweitung des Vorhabens ins Umland. Dort dürften allerdings die politischen und administrativen Hürden noch höher sein als in der Stadt Tübingen selbst.

Wir verstehen „TÜ-Bus Umsonst!“ 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.

"TÜ-Bus Umsonst!" funktioniert auch als rein Tübinger Projekt und hat bereits hier positive soziale Wirkungen.

8. 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 TÜ-Busses investiert werden wird (Taktzeiten, Vernetzung, Barrierefreiheit, Transparenz, Kundenservice, Sicherheit...) und der Bus so letztlich unattraktiver wird als er heute ist.

Die Erfahrung stimmt wohl für Dinge, die von Bürgern nicht "zu ihrer Sache" gemacht werden und mit denen sich ein Großteil der Bevölkerung nicht identifiziert. Doch mit der bundesweit beachteten Pionier-Tat „Nulltarif“ würde die TübingerInnen stolz machen 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...). Auf der Grundlage dieser positiven Wahrnehmung würde sich ein gesellschaftlicher Druck auf die weitere Verbesserung des TÜ-Busses entfalten. Bürger würden Mitbestimmungsmöglichkeiten einfordern bzgl. der Verbesserung des Angebots, würden mitteilen, wenn sich Fahrer nicht kundenfreundlich verhalten oder würden Vorschläge zur Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im Bus einreichen.

9. Bei einem Nulltarif würden die Falschen auf den TüBus umsteigen: nämlich nicht die Autofahrer, sondern die Fahrradfahrer und Fußgänger. Dann würde noch mehr CO2 produziert als heute.

- Viele (kurze) Fahrrad- und Fußgängerstrecken sind dergestalt, dass sie auch von Umsonst-Bussen nicht ersetzt werden können (weil radeln oder gehen schneller, flexibler, ruhiger, sportiver, CO2-freier, gesünder, entspannter ist). Andere bislang per Pedes zurückgelegte Wege dürfen auch ruhig wegfallen, da die Lauferei nur dem geschuldet war, dass Busfahren zu teuer war und mit der Lauferei Hetze und Stress verbunden waren. Aber wahrscheinlich gibt es tatsächlich auch einige Schlaffis, die aus reiner Bequemlichkeit nun lieber den Bus nehmen.
- Mit diesem Einwand müsste man auch das Semesterticket wieder abschaffen. Denn dessen großer Erfolg hat dazu geführt, dass viele junge, gesunde Leute nun lieber mit dem Bus auf die Morgenstelle hochfahren als mit dem Fahrrad hochzu trampeln.
- Bus und Fahrrad sind keine Konkurrenten, sondern sollten einander ergänzen. Intelligente Konzepte als Zwischenlösungen: Solar gefüllte Akkus an den Basisstationen der Bergetappen (nach Waldhäuser), Rekuperation an den Gefällestrecken! Wir machen das Fahrradfahren interessanter. Öffentliche Bikes. Überall umsteigen von Bus auf Rad und umgekehrt.
- Und überhaupt: Hört auf mit dem Erbsenzählen! Ihr ärgert euch über die paar faulen Fahrradfahrer und Möchtegernbusfahrer? Und gleichzeitig läuft der Klimawandel, die Niederlande und Bangla Desh werden überschwemmt, Energiekriege, Biosprit statt Nahrungsmittel. Wo bleiben denn da die Visionen?