



2018/08 Disko

<https://shop.jungle.world/artikel/2018/08/irgendwer-zahlt-immer>

Ein kostenloser Nahverkehr wäre alles andere als gerecht

Irgendwer zahlt immer

Von **Stefan Laurin**

Hinter der Forderung nach einem Nahverkehr zum Nulltarif steckt, wie schon beim bedingungslosen Grundeinkommen, die Unfähigkeit, zwischen denen zu unterscheiden, die Unterstützung nötig haben und jenen, die zur Kasse gebeten werden sollten.

Wenn die Bundesregierung ehrlich wäre, hätte sie nie den Vorschlag gemacht, in einigen Städten zu testen, wie ein angeblich kostenloser Nahverkehr funktionieren könnte. Sie hätte allen Besitzern eines Dieselfahrzeuges eine Monatskarte spendiert, damit es nicht zu Fahrverboten in den Innenstädten kommt. Aber eine solche Belohnung für den Besitz eines Diesels ist politisch nicht durchzusetzen, also überlegen Union und SPD, die kostenlose Benutzung des Nahverkehrs allen Bürgern zu ermöglichen und die Kosten auf alle umzulegen, egal ob sie jemals einen Bus benutzen oder nicht. Denn der Nahverkehr würde ja nicht kostenlos, er würde nur anders finanziert. Das Free-Lunch-Theorem, benannt nach dem Satz »There ain't no such thing as a free lunch«, hat natürlich nicht an Gültigkeit verloren: Nimchts ist umsonst, irgendwer zahlt immer.

Wer solche Modelle fordert, hat jeden Willen zum Abbau von wirtschaftlicher und sozialer Ungleichheit aufgegeben.

Es gibt auch Einwände gegen die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs jenseits liberaler Wirtschaftstheorien. Denn gerecht ist es nicht, wenn alle den gleichen Zugriff auf eine öffentliche Dienstleistung haben, ohne zu bezahlen. Die Kritik an einstufigen Einkommensteuermodellen gilt auch für in den vergangenen Jahren so beliebte Modelle wie das bedingungslosen Grundeinkommen, den kostenlosen Zugang zu Kindergärten, Schulen und Universitäten oder die Idee eines Nahverkehrs, für dessen Nutzung niemand zahlen muss.

Mag sein, dass solche Modelle in einer kommunistischen Gesellschaft statthaft wären, aber

eine solche ist die Bundesrepublik trotz einer Staatsquote 44,7 Prozent nicht.

Wer solche Modelle fordert, hat jeden Willen zum Abbau von wirtschaftlicher und sozialer Ungleichheit aufgegeben. Für eine alleinerziehende Mutter, die bei Lidl an der Kasse sitzt, oder einen Hilfsarbeiter, der sich bei einer Leiharbeitsfirma von Job zu Job hangelt, ist es richtig zu fordern, dass Kindergarten, Schule und Uni für seine Kinder kostenlos sind. Mehr noch: Nur ein als Zuschuss gezahltes Bafög könnte den Anteil von Arbeiterkindern an Universitäten wieder auf ein zumindest wünschenswertes Maß steigern. Unter Helmut Kohl wurde das Bafög 1982 zu einer Leistung, die zurückgezahlt werden musste. Der Anteil der Studenten aus Familien, die ein Anrecht auf Unterstützung hatten, sank vom Höchststand von 44,6 Prozent im Jahr 1972 bis Ende der achtziger Jahre auf knapp über 18 Prozent.

Ein Effekt des Wechsels zur vollständigen oder teilweisen Umstellung des Bafögs zum Darlehen war, dass die Universitäten wieder fest in der Hand des Akademikerstandes sind: Nur 23 Prozent der Kinder, die aus einem Nichtakademikerhaushalt kommen, studieren. Kinder aus Akademikerhaushalten studieren zu 77 Prozent.

Potentiellen Befög-Berechtigten nützt es auch nichts, wenn sie wissen, dass sie nach erfolgreichem Studium mit hoher Wahrscheinlichkeit das Bafög-Darlehen locker zurückzahlen können. Wie der Soziologe Aladin El-Mafaalani feststellt hat, glauben sie oft nicht, dass sie das Studium bestehen würden. Sie haben Angst, nach einem Studienabbruch auf den Schulden sitzen zu bleiben. Akademikerkinder, stellte El-Mafaalani fest, sind sich wesentlich sicherer, das Studium erfolgreich abzuschließen. Übrigens auch, wenn sie nicht die hellste Kerze auf der Torte sind.

Es gibt also gute Gründe, Arbeiterkindern und dem Nachwuchs aus schlecht verdienenden Familien die Ausbildung voll zu finanzieren und das gerne auf deutlich höherem Niveau, als es derzeit der Fall ist. Aber die Eltern des Zahnarztsohnes und der Managertochter können Studiengebühren locker bezahlen. Die undifferenzierte Abschaffung der Studiengebühren entpuppt sich bei näherer Betrachtung als eine Subventionierung des Mittelstandes.

Auch die Idee des bedingungslosen Grundeinkommens ist geprägt von der Angst, sich beim Thema Umverteilung die Finger zu verbrennen: Weder der Arzt noch der Manager benötigen pauschal 1 000 Euro im Monat zusätzlich. Der Rentnerin, die in München versucht, von der Grundsicherung zu leben, wären dagegen 2 000 Euro zu gönnen.

Ungleiches muss ungleich behandelt werden, wenn man gesellschaftlichen Fortschritt will. Was in den vergangenen Jahren als Gleichmacherei daherkam, war meist nicht mehr als der Versuch des Mittelstandes, seine Träume auf Kosten anderer finanzieren. Paulette Gensler hat in einem Text auf der Website der Zeitschrift *Bahamas* auf den Punkt gebracht, warum das bedingungslose Grundeinkommen in bestimmten Milieus so beliebt ist: » ... nirgendwo dürfte die Forderung nach bedingungslosem Grundeinkommen ähnlich groß sein wie im reformpädagogischen, kreativwirtschaftenden Mittelstand, da man hier am ehesten ahnt, dass man etwas Ähnliches schon erhält – nämlich grundloses Einkommen.« Und das in der Regel von den vermögenden Eltern oder durch staatliche Zuschüsse für alberne bis überflüssige Projekte.

Genauso verhält es sich mit der Idee eines Nahverkehrs, dessen Benutzung nichts kostet. Warum sollen die, die es sich leisten können, nicht auch zahlen? Warum soll man Modelle wie das Semesterticket, das in Berlin 198,80 Euro für ein halbes Jahr kostet, oder das Semesterticket in Nordrhein-Westfalen, wo man für gut 170 Euro sechs Monate lang durch ein ziemlich großes Bundesland fahren kann, nicht auf Auszubildende, Schüler, Rentner, Hartz-IV-Empfänger und andere, die Unterstützung dringend benötigen, ausweiten – gerne auch zu deutlich niedrigeren Preisen als bisher? Sozialpolitisch ergibt das mehr Sinn, als alles für alle kostenlos zu machen, also auch für jene, für die der Preis nicht das entscheidendste Kriterium für die Nutzung oder Nichtnutzung des Nahverkehrs ist.

Nein, mit dem Geld, das ein Gratisticket für alle kosten würde, kann man Besseres anfangen, als es mit der Gießkanne gleichmäßig zu verteilen: Es könnte nicht nur dafür genutzt werden, Menschen eine Mobilität zu ermöglichen, die sie sich sonst nicht leisten können. Auch der Ausbau des Nahverkehrs kann ein paar Milliarden gut gebrauchen: In der Fläche gibt es in der Bundesrepublik keinen nutzbaren Nahverkehr. Ein Blick in die Schweiz zeigt, dass es möglich ist, auch kleine Dörfer an ein Nah- und Fernverkehrsnetz anzuschließen.

Die Takte könnten erhöht, neue Schienen müssten gelegt und auch Züge angeschafft werden. Auch dass Menschen im Berufsverkehr wie Ölsardinen in Zügen und Bussen zusammengequetscht werden, ist kein Naturgesetz. Sitzplatzgarantie, ein leistungsfähiges W-Lan und in S-Bahnen und Regionalzügen vielleicht auch die Möglichkeit, einen Kaffee zu kaufen, wären ebenfalls nicht schlecht und würden sicher dazu beitragen, den Nahverkehr beliebter zu machen.

Es gibt viele gute Gründe, gegen eine kostenlose Benutzung des Nahverkehrs zu sein. Der wichtigste ist, dass schon der Vorschlag Gift für gesellschaftliche Debatten ist. Er verdrängt aus dem Bewusstsein, dass Menschen in ungleichen Lebenssituationen nicht gleich behandelt werden sollen. Die einen brauchen Unterstützung, die anderen können mehr zahlen. Alle gleich sollten wir vor dem Gesetz sein, nicht am Fahrkartenautomaten.