

Der wirtschaftliche Irrsinn kostenloser Busse

Es gibt bessere Wege, Klimawandel, Immobilität und Ungleichheit zu bekämpfen.

Der linke New Yorker Bürgermeister Ohran Mamdani hatte im Wahlkampf versprochen, Busse kostenlos anzubieten. In Tallinn, der Hauptstadt Estlands, und in einigen französischen Regionen sind sie bereits kostenlos. In Deutschland wurden sie zeitweise so stark subventioniert, dass sie praktisch kostenlos waren. Wähler lieben sie – und Politiker, insbesondere populistische, auch. Kostenlose Busse oder generell extrem günstige öffentliche Verkehrsmittel sind der letzte Schrei. Wirtschaftlich gesehen sind sie jedoch eine Katastrophe.

Befürworter des Konzepts führen drei Hauptargumente an. Erstens schrecken Fahrpreise von der Nutzung ab und erhöhen die Kosten pro Fahrgast. Dies kann wiederum zu Unterinvestitionen und folglich zu einem unzureichenden und seltenen Angebot führen, das nicht so wirtschaftlich effizient ist, wie es sein könnte. Eine Senkung der Kostenbarriere fördert die Fahrgastzahlen, ein dichteres Netz und einen besseren Service für alle. Zweitens reduziert kostenloser Nahverkehr den Autoverkehr. Da Autofahrer nicht die vollen sozialen Kosten von Staus, Umweltverschmutzung und anderen externen Kosten tragen, fahren sie zu viel Auto. Eine kostenlose Alternative macht selbst sozial günstige Autofahrten unattraktiver, reduziert Verkehr und Unfälle oder schafft Platz für Bäume und Spielplätze. Drittens erleichtern niedrige oder keine Fahrpreise ärmeren Haushalten und Nicht-Autofahrern (darunter Kindern, Senioren und Menschen mit Behinderungen) die Teilnahme am öffentlichen Leben. Sie fördern außerdem körperliche Aktivität (z. B. Gehen oder, wenn der Bus gleich abfährt, Sprinten). Das ist kostenloser öffentlicher Nahverkehr als Sozialpolitik.

Alle drei Argumente haben ihre Berechtigung. Doch keines rechtfertigt, den öffentlichen Nahverkehr kostenlos oder fast kostenlos anzubieten. Nehmen wir die Wirtschaftlichkeit. Um diese zu steigern, müssten subventionierte Programme die Fahrgastzahlen deutlich erhöhen. Die Realität zeigt jedoch, dass ihr Effekt auf die Fahrgastzahlen bestenfalls geringfügig ist. Anders ausgedrückt: Der öffentliche Nahverkehr weist eine, wie Ökonomen es nennen, geringe Preiselastizität der Nachfrage auf.

In Tallinn, wo der öffentliche Nahverkehr seit einem Referendum im Jahr 2012, für das sich drei Viertel der Wähler ausgesprochen hatten, kostenlos ist, betrug der entsprechende Anstieg der Fahrten lediglich gut 1 %. In Santiago, der chilenischen Hauptstadt, ergab eine randomisierte Studie, in der einige Pendler eine Zwei-Wochen-Karte erhielten, einen Anstieg von 23 %, allerdings nur außerhalb der Stoßzeiten. Das deutsche System, das bei seiner Einführung im Jahr 2022 eine Monatsgebühr von 9 € (damals 9,50 \$) für die Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel im ganzen Land vorsah, wirkt im Vergleich dazu nur effektiv. Eine neue Studie im „*Journal of Public Economics*“ zeigt, dass Zugfahrten über 30 km um 35 % zugenommen haben. Die größten Zuwächse

wurden jedoch an Wochenenden und zu touristischen Hotspots im ländlichen Raum verzeichnet, was zwar freie Kapazitäten auslastet, aber kaum zur Netzerweiterung beiträgt. Eine weitere neue Studie von Daniel Horcher von der Corvinus-Universität Budapest und seinen Koautoren, die Mobilfunkdaten auswertete, belegt, dass der anfängliche Anstieg bei Freizeitfahrten schnell wieder abflaute.

Extrem niedrige Fahrpreise können auch negative Folgen haben. In Deutschland führten sie zu 30 % mehr Zugverspätungen, da das ohnehin schon überlastete System mit dem gestiegenen Fahrgastaufkommen zu kämpfen hatte. Befürworter argumentieren, dass Subventionen mit einem Ausbau des Angebots einhergehen müssen, um die zusätzliche Nachfrage zu decken. Dies ist beispielsweise im Raum Lens der Fall, wo die Fahrgastzahlen um 40 % gestiegen sind. Allerdings kann ein Ausbau des Angebots mehr Fahrgäste anlocken, als die Erhöhung der Fahrgastzahlen durch kostenlose Fahrten den Ausbau des Angebots ermöglicht. Zudem ist es kostengünstiger, einfach mehr Busse einzusetzen. Einige Landkreise in Estland beschränkten das Angebot auf junge und ältere Menschen. Die eingesparten Mittel wurden für den Ausbau des Angebots verwendet, was zu einem vergleichbaren Fahrgastwachstum bei geringeren Kosten pro zusätzlichem Fahrgast führte.

Auch die Beweislage zur Reduzierung der Autonutzung ist uneinheitlich. Eine Auswertung von über 150 Studien ergab nur geringe Alternativen zum Autofahren. Das deutsche 9-Euro-Ticket reduzierte den Autoverkehr möglicherweise nur um 1–5 %, und selbst dieser Effekt war nicht von Dauer. In Luxemburg, wo der öffentliche Nahverkehr seit 2020 kostenlos ist, könnte der Effekt größer sein. Eine neue Studie, die das Großherzogtum mit ähnlichen europäischen Regionen vergleicht, fand einen Rückgang der durch Autos verursachten CO₂-Emissionen um 6 % und der Stickoxidbelastung um 10 %. Die Unsicherheit dieser Schätzungen ist jedoch hoch, und es handelt sich ohnehin um eine kostspielige Methode zum Klimaschutz. Laut einer deutschen Analyse reduzierte das 9-Euro-Programm die CO₂-Emissionen zu Kosten von 6.140 Euro pro Tonne – ein absurd hoher Wert im Vergleich zu den 85 Euro pro Tonne im EU-Emissionshandelssystem.

Eine effektivere Methode zur Reduzierung des Autoverkehrs ist die direkte Bepreisung der Straßennutzung. Städte von Stockholm bis Singapur zeigen, dass die City-Maut funktioniert. Auch die Regulierung der Luftverschmutzung ist wirksam. Londons „Ultra-Low Emission Zone“ erstreckt sich mittlerweile über die gesamte Stadt, nicht nur über das Zentrum. Laut einer neuen Studie hat dies dazu beigetragen, den Anteil von Kindern mit eingeschränkter Lungenfunktion von 14 % auf 9 % zu senken.

Ist kostenloser öffentlicher Nahverkehr zumindest eine gute Sozialpolitik? Da ärmere Menschen tendenziell häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen, profitieren sie am meisten. Geringverdiener können diese Vorteile jedoch oft nicht voll ausschöpfen, da viele von ihnen früh anfangen oder spät Feierabend haben, wenn das Angebot gering ist. Auch Gutverdiener profitieren, da sie sich eine Fahrt problemlos leisten könnten.

Londons kostenlose Fahrkarten für alle über 60, die nach 9 Uhr morgens fahren, kosten die Stadt 220 Pfund (298 Dollar) pro Person und Jahr – selbst wenn es sich um einen gut verdienenden Banker handelt. Was die öffentliche Gesundheit betrifft, kann kostenloser Nahverkehr sowohl ein Segen (in Chile führte er zu mehr Fußwegen) als auch ein Fluch sein (in Estland und Deutschland ging er auf Kosten von Fuß- und Radverkehr).

Es gibt keinen kostenlosen Bus.

Der öffentliche Nahverkehr ist teuer, selbst wenn er kostenlos ist. Deutschland hat den Preis für das *Deutschlandticket* auf 63 Euro pro Monat erhöht und stockt es jährlich um rund 3 Milliarden Euro auf. Dieses Geld muss irgendwoher kommen: höhere Steuern, geringere Ausgaben in anderen Bereichen oder höhere Staatsverschuldung (und damit zukünftig höhere Steuern oder geringere Ausgaben). Herr Mamdani spricht bereits weniger von kostenlosen Bussen und mehr von schnelleren. Seine progressiven Mitstreiter sollten es ihm gleichtun .