sagt er. „Wer sein Kind nicht in die Kita schickt, soll Anspruch auf das Geld haben, egal ob er sich selbst um sein Kind kümmert oder weiterarbeitet und die Kinderbetreuung in der Familie organisiert.“

Für Seehofer geht es um mehr als ein paar hundert Euro für Eltern, die ihre Kinder lieber zu Hause erziehen. Seit der Protestaktion in der CDU ist das Projekt zum Symbol für bayerische Selbstbehauptung in Berlin avanciert. Und darauf kommt es an, wenn die CSU bei der Landtagswahl im kommenden Jahr die absolute Mehrheit zurückerobern will.

Wenn die CSU mit dem Betreuungsgeld scheitere, „dann sind wir doch nichts mehr wert“, beteuerte Seehofer in Brasilien. Und als er beim bayerischen Abend in einem teuren Reitclub in São Paulo gefragt wurde, ob es einen Punkt gebe, an dem er die Koalition in Berlin platzen lassen würde, wies er solche Gedankenspiele nicht von sich, sondern sagte schlicht: „Wenn sich die anderen nicht vertragstreu verhalten.“

Wie ernst es Seehofer meint, musste Merkel in der Woche vor Ostern erfahren. Die beiden telefonierten gleich mehrfach. Warum er denn immer noch um das Betreuungsgeld kämpfen müsse, wo es doch längst beschlossene Sache sei, ärgerte sich Seehofer. Notorische Abweichler gebe es zwar in jeder Partei, sagte er zu Merkel. „Du hast deinen Wolfgang Bosbach, ich meinen Erwin Huber.“ Aber wie 23 CDU-Fraktionsmitglieder unbemerkt gegen ein gemeinsam beschlossenes Projekt vorgehen können, sei ihm schleierhaft.

Merkel beteuerte, von nichts gewusst zu haben, aber Seehofer ist bis heute argwöhnisch. Vor Ostern überlegte er gar, die Zeitungen mit dem einen oder anderen knackigen Zitat zu füttern. „Dann hätte zu Ostern die Erde gebebt.“

Stattdessen verabschiedete er sich für einige Tage in die Zisterzienserinnen-Abtei Waldsassen und schwieg, auch gegenüber Merkel, die ihm vergebens hinterhertelefonierte. Der CSU-Chef hielt innere Einkehr und war für die Kanzlerin nicht zu sprechen. Schließlich versuchte sie es mit einer Versöhnungs-SMS: „Ich stehe zum Betreuungsgeld.“

Mit der Friedens-SMS der Kanzlerin in der Tasche fühlt sich Seehofer für die kommenden Auseinandersetzungen gewappnet. Trotzdem hat er der CDU-Chefin auf ihre SMS noch nicht geantwortet. Zwischen beiden herrscht Funkstille.

Merkel soll im Unklaren bleiben, wie er nun weiter vorgehen wird. In Brasilien freute sich Seehofer wie ein Zocker, der bald eine gute Karte ausspielen wird. Als er auf dem Sprung zum nächsten Termin zufällig seinen Pressesprecher traf, sprach er ihn an. „Alles ruhig zu Hause?“ Der Sprecher nickte und schaute dienstbereit zu seinem Chef. „Wieso, wollen Sie was anzünden?“

Peter Müller

GOTTFRIED STOPPEL / DER SPIEGEL

Bus in Tübingen: *Traum von einer Stadt ohne Schwarzfahrer*

NAHVERKEHR

Schokolade für alle

Tübingen will das Busfahren zum Nulltarif einführen. Doch das Lieblingsprojekt von Grünen und Piraten nützt dem Image der Stadt mehr als der Umwelt.

In der Ökohochburg Tübingen soll die Welt noch ein bisschen besser werden. Gemeinderat und Bürger träumen von einer Stadt ohne Schwarzfahrer, von Kranken, die im Hospital mehr Besuch bekommen, und von Armen, Alten und Arbeitslosen, die immer mobil sind. Das Konzept lautet: „TüBus für alle“. In Zukunft sollen die Tübinger kostenlos durch die Universitätsstadt fahren. „Wenn das Projekt erfolgreich ist“, sagt der grüne Oberbürgermeister Boris Palmer, „hat man den Klimaschutz nebenbei.“

Tübingen will als erste deutsche Stadt einen umlagefinanzierten Gratisbus einführen, die Bürger würden eine jährliche Verkehrsabgabe zahlen. Möglich gemacht hat den Traum von der Verkehrs-Flatrate der Regierungswechsel in Baden-Württemberg. Denn die grün-rote Landesregierung prüft bereits Gesetzesänderungen, die es den Kommunen erlauben, eigene Geldquellen zu erschließen, um ihren Nahverkehr zu finanzieren.

Damit könnte in Tübingen Realität werden, was vielerorts noch reine Utopie ist: freie Busfahrt für freie Bürger. Rund 20 Gratisfahrt-Initiativen gibt es im ganzen Land. Sie heißen „Berlin fährt frei“, „Innovative Verkehrssysteme Darmstadt“ oder „Hamburger Verkehrsverbund umsonst!“. Hinter der immergleichen Idee stecken unterschiedliche Köpfe: Grüne halten den Nulltarif für ein ökologisches Pionierprojekt. Linke Kapitalismuskritiker fordern Mobilität als Grundrecht. Die Piratenpartei will private Infrastrukturmonopole zerschlagen und die S-Bahn in Berlin der Stadt übereignen.

Verkehrswissenschaftler sehen im Nulltarif viele Vorteile. Er soll Autofahrer in Bus und Bahn locken. Er soll damit Klima und Lebensqualität in den Städten verbessern. Weniger Autos in den Innenstädten bedeuten weniger Unfälle, weniger Abgase, weniger Lärm. Udo Becker, Professor für Verkehrsökologie an der Technischen Universität Dresden, ist sich sicher, dass heutzutage „jeder Professor in Deutschland den Nulltarif theoretisch für eine gute Idee hält“.

Täglich nutzen mehr als 28 Millionen Fahrgäste in Deutschland Busse und Bahnen des öffentlichen Personennahver-

kehrs (ÖPNV). Das spart mehr als 18 Millionen Autofahrten am Tag ein. Das Umweltbundesamt stellte schon 2003 in einer Studie fest: „Folgt man dem Ziel, möglichst viele Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern, spielen die Ticketpreise eine wesentliche Rolle.“ Besonders gern dürften Bürger umsteigen, wenn die Fahrten gar nichts kosten.

Tübingen macht sich nun an die Umsetzung. Doch leider könnte damit der Traum vom fahrscheinlosen Nahverkehr ausgerechnet in einer Stadt Wirklichkeit werden, in der er kaum ökologischen Nutzen stiftet. Denn: Die Tübinger sitzen schon dauernd im Bus. Genau deswegen hat der Nulltarif an diesem Ort so viele Anhänger. Genau deswegen ergibt er hier so wenig Sinn. Das Potential an Autofahrern, die künftig ihren Wagen in der Garage stehen lassen, ist gering in der Stadt, von der ihr Oberbürgermeister behauptet: „Wir sind deutscher Meister im Nicht-Autofahren.“

Die Haltestellendichte ist hoch, die Busse fahren bis spät in die Nacht und sind immer randvoll. Der verkehrspolitische Effekt eines Nulltarifs in Tübingen wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit: null.

Kein Grund für die Mitglieder der lokalen Aktivistengruppe gegen „Krieg, Kapitalismus und Kohlendioxid“, vom Nulltarif abzurücken. Mit dem grünroten Rückenwind aus Stuttgart hat sich auch der Gemeinderat ihrer Gratisbus-Forderung angeschlossen. Oberbürgermeister Palmer, der Mann mit dem Elektrobike statt Dienstwagen, wollte die Nahverkehrsabgabe schon vor sieben Jahren einführen, damals saß er als Verkehrsexperte im Stuttgarter Landtag.

Die Kritik der Tübinger Ökobürger an der Verkehrsabgabe hält sich bislang in Grenzen. Nur in einer Diskussionsrunde des Gemeinderats zum Thema schimpfte einer: „Ich strample auf meinem Fahrrad täglich fürs Klima. Jetzt soll ich den faulen Busgästen auch noch ihr Ticket zahlen?“ In einem Leserbrief an die örtliche Zeitung fordert ein anderer „Schokolade für alle“. Das sei auch schön und habe mit Umweltschutz wenig zu tun.

Vorvergangene Woche nahm in der Stadt ein „Koordinationskreis TüBus für alle“ die Arbeit auf. Und Boris Palmer könnte wieder mal mit der Vorreiterrolle Tübingens glänzen, das macht sich für ihn auch bundespolitisch gut.

Die Internetseite „Free Public Transport“ listet 47 Städte auf der ganzen Welt auf, in denen der Nahverkehr fahrscheinlos funktioniert. Erst vor drei Wochen stimmten 75 Prozent der Bürger der estnischen Hauptstadt Tallinn für kostenlose Fahrten in Bussen und Bahnen. 1997 gab es in Deutschland den ersten Nulltarifversuch. Im brandenburgischen Templin konnten die Bürger auf Kosten von Gemeinde, Kreis und Land ohne Ticket Bus fahren. Schon im ersten Jahr verzehnfachte sich die Fahrgastzahl. Die Idee scheiterte 2003 an ihrem eigenen Erfolg, sie wurde für die Stadt zu teuer. Heute kostet eine Jahreskurkarte 44 Euro, sie gilt gleichzeitig als Busfahrschein.

Sandro Battistini vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) beschreibt das Problem: „Je mehr Menschen den Bus nutzen, desto teurer wird die Bereitstellung, desto wichtiger werden die Ticketeinnahmen.“ Auch der Anreiz, den Fahrgästen bessere Angebote zu machen, falle weg, wenn mehr Kunden nicht mehr Geld in der Kasse bedeuteten. Nur als „Anschubmittel“ hält der Club einen Nulltarif im ÖPNV für sinnvoll.

GOTTFRIED STOPPEL / DER SPIEGEL

Oberbürgermeister Palmer: *„Meister im Nicht-Autofahren“*

Doch die knapp 90 000 Einwohner Tübingens, davon mehr als 20 000 Studenten, steigen jährlich bereits 18 Millionen Mal in eine der 35 Linien. Wenn die Tübinger ihre Busfahrt nicht mehr am Fahrscheinautomaten bezahlen müssten, fehlten den Stadtwerken 6,5 Millionen Euro.

Nach Berechnungen des Berliner Verkehrsexperten und langjährigen Leiters der Abteilung „Verkehr und Lärm“ im Umweltbundesamt, Axel Friedrich, müssten die Tübinger eine Nahverkehrsabgabe von jährlich 100 bis 150 Euro leisten. Friedrich hat diese Abgabe „Bürgerticket“ getauft. Das Kalkül hinter dem Bürgerticket klingt einleuchtend: Wer eine Monatskarte besitzt, nutzt sie auch.

Aus diesem Grund befürchtet der Verkehrsclub, dass nicht nur Autofahrer, sondern auch Radfahrer und Fußgänger verstärkt in einen kostenlosen Stadtbus einsteigen, und spricht von einem „Kannibalisierungseffekt“. Der VCD hält einen Nulltarif aus ökologischer Sicht deshalb für wenig sinnvoll.

Auch der Verkehrsminister Baden-Württembergs, Winfried Hermann, ist skeptisch. „Ich bin grundsätzlich dagegen, dass den Leuten signalisiert wird, ihre Wege seien umsonst.“ Hermann hat momentan mehr Verständnis für die Sorgen der Stuttgarter Bahnhofsgegner als für die Nöte der Tübinger Gratisbus-Befürworter. Nach Einschätzung eines Ministeriumsmitarbeiters könnte es noch zwei Jahre dauern, ehe die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt wird.

Boris Palmer will die Zwischenzeit nutzen, um das Prinzip der Verkehrsabgabe, nach dem in Tübingen bereits ein Teil des Semestertickets finanziert wird, auf andere Berufsgruppen auszudehnen. Im Laufe des Jahres soll ein Jobticket für die Beschäftigten des Uni-Klinikums den Stadtbus gratis anbieten.

Doch Verkehrsexperte Friedrich glaubt, dass das nicht ausreiche: „Wer die Leute in Busse treiben will, muss den Zeitvorteil des Autos aufheben.“ Das gehe nicht mit Nulltarifen, sondern mit weniger Parkplätzen und längeren Ampelphasen. Oder mit einer City-Maut. Boris Palmer hat das Angebot eines Unternehmens für ein solches System schon in der Schublade liegen.

Busfahren verbilligen, Autofahren verteuern – Verkehrsökologe Becker hält viel vom Prinzip „Zuckerbrot und Peitsche“. Er sagt: „Ich würde die Maut jeder Großstadt empfehlen.“ Tübingen sei allerdings ziemlich klein, da sei es zweifelhaft, wie sehr sich Anschaffung und Betrieb des Systems rentierten.

Palmer lässt sich von solchen Argumenten nicht bremsen, er hofft, mit einer Einfahrtgebühr von einem Euro einen jährlichen Nettoerlös von 20 Millionen Euro zu erwirtschaften. Das wäre genug, um den Stadtbus kostenlos anbieten zu können. Wenn die Tübinger bei einem für 2014 geplanten Bürgerentscheid für die Maut stimmen, könnte der Gratisbus ab 2015 über das Tübinger Kopfsteinpflaster rollen.

Anna Kistner