

Michael Brie/Judith Dellheim (Hrsg.)

Nulltarif



**Luxus des Öffentlichen im Verkehr:
Widersprüchlicher Fortschritt
einer Idee im ÖPNV**

Michael Brie/Judith Dellheim (Hrsg.)
Nulltarif

Michael Brie/Judith Dellheim (Hrsg.)

Nulltarif

Luxus des Öffentlichen im Verkehr:

Widersprüchlicher Fortschritt einer Idee im ÖPNV

Übersetzungen von Michael Brie und Judith Dellheim

Eine Veröffentlichung der Rosa-Luxemburg-Stiftung



Dieses Buch wird unter den Bedingungen einer Creative Commons License veröffentlicht: Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Germany License (abrufbar unter www.creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/legalcode). Nach dieser Lizenz dürfen Sie die Texte für nichtkommerzielle Zwecke vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen unter der Bedingung, dass die Namen der Autoren und der Buchtitel inkl. Verlag genannt werden, der Inhalt nicht bearbeitet, abgewandelt oder in anderer Weise verändert wird und Sie ihn unter vollständigem Abdruck dieses Lizenzhinweises weitergeben. Alle anderen Nutzungsformen, die nicht durch diese Creative Commons Lizenz oder das Urheberrecht gestattet sind, bleiben vorbehalten.

Inhalt

Judith Dellheim/Michael Brie Einleitung	7
Judith Dellheim Kapitaloligarchien und die Auto-Gesellschaft	25
Maurizio Tira/Michelle DeRobertis Von Bologna lernen	41
Judith Dellheim Erfahrungen aus dem »Autoland« Deutschland	51
Michael Brie Aufstieg und Fall des entgeltfreien ÖPNV in Hasselt (1997-2013)	75
Wie Tallinn auf die Idee vom Nulltarif kam	81
Interview mit Allan Alaküla	
Georgios Daremas Griechenland: Autos oder öffentlicher Nahverkehr?	89
Anna Nygård Schweden: Mit Planka.nu Barrieren überwinden	105
Wojciech Kębłowski Nennen wir es nicht frei, sondern gratis	121
Was ist besonders am Nulltarif im ÖPNV in Frankreich?	
Łukasz Ługowski Polen – ein unerwarteter Vorreiter der Bewegung für den Nulltarif	137
Daniel Santini Brasilien: Vom Traum des Jahres 2013 zum Albtraum der Uberisierung	145

Herman Rosenfeld
Bewegung für den Nulltarif in Toronto, Kanada 157

Rosalie Ray
**USA: Suche nach Gerechtigkeit der Mobilität –
von Seattle nach New York** 169

Wojciech Kębłowski
Entgeltfrei fahren in einer chinesischen Metropole 187

Anhang

Judith Dellheim
»Nulltarif per Dekret« vs. Transformationsprojekt 195

Michael Brie
**Private Elektroautos oder unentgeltlicher
öffentlicher Personennahverkehr?** 205
Reale Dystopien vs. Konkrete Utopie

Literatur 215

Autor*innen 229

Einleitung

In Zeiten der Revolution fährt man gratis Bus und Bahn. So zumindest galt es nach der Februarrevolution in Russland 1917. Die revolutionären Soldaten und Matrosen nahmen das Privileg der freien Benutzung der Verkehrsmittel in Anspruch (Cliff 2004: 190). Als die provisorische Regierung dieses Privileg einschränken wollte, war dies einer der Anlässe für einen Aufstand. Wie sonst hätten sie, außer durch freie Nutzung der Verkehrsmittel, ihre revolutionären Aufgaben wahrnehmen können?!

In vielen Ländern der Welt, auch in Mitgliedsländern der Europäischen Union wie in Deutschland, gilt dies heute noch für die Repräsentant*innen des Volkes, die Abgeordneten des Europäischen Parlaments oder des Deutschen Bundestags. Freie Fahrt im öffentlichen Verkehr der Deutschen Bahn, erste Klasse, ist ihnen seit einigen Jahren auch für private Zwecke erlaubt. Wie es immer so ist mit Privilegien für die Wenigen: Sie gehören abgeschafft, indem sie verallgemeinert werden – als Freiheiten des gemeinen Volkes. Die Revolten in Montreal 1975 (Prince 2018) und vor allem in Brasilien 2013, in Frankreich 2018 und in Chile 2019 wurden keineswegs zufällig von der Erhöhung der Fahr- oder Benzinpreise ausgelöst. Die Menschen sahen, dass die Freiheit der Bewegung zum Luxus der Wenigen wurde.

Wenn wir im Jahr 2020 eine Publikation zu praktischen Erfahrungen mit Praxen, Experimenten und Initiativen für einen Nulltarif im ÖPNV bzw. einen ÖPNV mit Nulltarif vorlegen, dann geht es uns vor allem um die Diskussion zu folgenden drei Fragen:

- Inwiefern und unter welchen Bedingungen kann die von links aus erhobene Forderung nach einem ÖPNV zum Nulltarif helfen, demokratisch und solidarisch soziale, ökologische und globale Probleme gerecht und nachhaltig zu lösen?
- Kann die Forderung nach einem ÖPNV zum Nulltarif die Arbeit an einem Mitte-Unten-Bündnis befördern, das soziale Nöte, Gewalt gegen Menschen und ökologische Zerstörung zugleich bekämpft?
- Was kann aus den praktischen Erfahrungen gelernt werden, wenn die zuvor genannten Fragen positiv beantwortet werden?

Etwas Geschichte ist immer hilfreich ...

Die Bewegung für den entgeltfreien ÖPNV als Recht für Jede und Jeden und zu jeder Zeit, nicht nur in der Revolution, begann in den 1970er Jahren. Ein geschärftes ökologisches Bewusstsein, hohe Erdölpreise, die sozialen Bewegungen vor dem Hintergrund der Krise des Nachkriegskapitalismus, die spürbare Distanz einer neuen Generation zur Ideologie des Habens zündeten den Funken erster Experimente. Als eine erste große Stadt macht Bologna in Italien von 1973 bis 1974 den Aufschlag. Der Funke wurde erstickt. In den 1990er Jahren begann ein zweiter, immer noch kleiner Versuch. Hasselt in Belgien ist das prominenteste Beispiel von 1997 bis 2013. Aber auch in Ostdeutschland, in Templin und Lübben, gab es zeitweilig den Nulltarif im ÖPNV. Nach der großen Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008 hat eine dritte Phase begonnen. Weltweit sind es über zweihundert Städte, die mit dem entgeltfreien ÖPNV in dieser oder jener Form experimentieren. Hundert von ihnen praktizieren den Nulltarif im ÖPNV für alle öffentlichen Verkehrsmittel während ihrer gesamten Betriebszeit. Mit Luxemburg hat ihn ein ganzer Staat zum 1. März 2020 eingeführt. Vorher hatte Tallinn als erste europäische Hauptstadt den entgeltfreien ÖPNV für seine Bürger*innen möglich gemacht. Seit dem Sommer 2018 fahren in 15 von 18 Bezirken Estlands die Busse zum Nulltarif und nahezu die gesamte Bevölkerung des Landes kann den Nulltarif nutzen. In Polen sind es immer mehr Städte, die den Nulltarif im ÖPNV einführen. Frankreich hat schon eine lange Tradition in dieser Hinsicht. Aubagne wurde dabei zum Symbol. Im September 2018 trat Dünkirchen hinzu. In Deutschland, in Bremen, wird gerechnet und diskutiert, wie ein Nulltarif für das Bundesland finanziert und eingeführt werden könnte (Frommeyer 2020).

Wieso ist Mobilität so ins Zentrum der sozialen, ökologischen, demokratischen Kämpfe der Gegenwart getreten? Oft wird vergessen, dass Mobilität ebenso ein Grundbedürfnis ist wie das nach Bildung, Gesundheitsvorsorge, Pflege, Arbeit, Sicherheit, Gemeinschaftlichkeit, Kultur oder Sport. Der Zugang zu den wichtigsten Bereichen eines sinnerfüllten guten Lebens ist an Mobilität gebunden. Über viele Jahrtausende lebten Menschen vor allem in dörflichen Gemeinschaften. Die Felder lagen im Umkreis von zwei, höchstens drei Kilometern. Selbst die Städte konnten fußläufig durchschritten werden. Das Innere der Großstädte der Antike wie Rom, Persepolis oder Chang'an hatten einen Durchmesser von nicht mehr als fünf Kilometern. Für den Zugang brauchte es nur das Hingehen und – offene Türen. Auch während der frühen Industrialisierung bildeten Fabriken und die Siedlungen der Arbeiter*innen, Angestellten und Unternehmer ein sozial und kulturell geklüftetes Agglomerat, das fußläufig schnell ergangen werden konnte, wie Engels für das Manchester der 1840er Jahre beschreibt (Engels 1845: 256-305).

Erst in den 1860er Jahren setzte schrittweise eine Revolution des innerstädtischen Verkehrs ein. Ein Vorläufer waren die Omnibusse, die von Pferden gezogen wurden und sich in Paris und anderen Städten schon seit den 1820er Jahren verbreiteten. Waren die Kutschen für die Reichen, so sollten die Omnibusse (aus dem Lateinischen: »Für alle«) auch den weniger Bemittelten zur Verfügung stehen. Aber erst die innerstädtischen Eisenbahnen (S-Bahn, in Berlin ab 1882), Straßenbahnen (ab 1881), U-Bahnen (ab 1863 in London, ab 1890 elektrisch) schufen schrittweise ein System des öffentlichen Personennahverkehrs für die modernen Großstädte, die sich gemeinsam mit diesen Verkehrsmitteln überhaupt erst entwickeln konnten (Dienel/Schmucki 1997: 9-16).

Das erste Auto entstand 1769 im Auftrag des französischen Militärs. Seine Nachfolger waren zunächst nur als Kutschenersatz für die Reichen gedacht und auch genauso konstruiert. Benz, Daimler und Opel stiegen um die Jahrhundertwende hier ein. Die Situation änderte sich mit Fords Fließbandproduktion und seinem T1-Modell von 1908. Um die Zeit wurden in Deutschland auch Lkw gebaut. 1913 rollten bereits über 800 Lkw über Deutschlands Straßen und 1914 fast 10.000 in den deutschen Eroberungskrieg. Nach dessen Niederlage fand Ford Nachahmer in Deutschland: 1924 lief im Rüsselsheimer Opel-Werk der erste Laubfrosch vom Band. 1929 kaufte dann General Motors zunächst 80% des Werks auf, bis 1931 die restlichen 20%. Man hatte keine Skrupel, bis 1941 im faschistischen Deutschland das Werk zu leiten und noch über Deutschlands viel zu späte Kriegsniederlage hinweg Eigentümer zu bleiben. Interessant ist auch, dass noch bis in die ersten Kriegsjahre in Deutschland Pkw als Devisenbringer produziert wurden. Aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in den USA, Westeuropa, Japan das private Auto zu einem innerstädtischen Verkehrsmittel, das direkt mit dem ÖPNV konkurrierte und ihn – vorangetrieben durch die Auto- und Ölkonzerne und die Vertreter des Konsumkapitalismus – teilweise an den Rand verwies oder auch fast ganz verdrängte. Die Symbiose von Kapitalismus, Imperialismus, Extraktivismus, Konsumismus und Patriarchat fand im Auto seine Apotheose. Maximaler Profit, maximale globale Ausbeutung, maximaler Ressourcenaufwand, maximaler privater Konsum und maximale gashebelunterstützte Potenzierung maskulin imaginerter Macht und Gewalt verschmolzen. Doch der Preis dafür wurde immer höher. Deshalb ist es eine der zentralen Fragen der Gegenwart, einen Ausstieg aus der autozentrierten Gesellschaft zu finden und eine Konversion der Autoindustrie einzuleiten (Initiative der Attac-Kampagnengruppe »einfach.umsteigen« 2020). Es ist dies Teil eines umfassenden sozialökologischen Umbaus der Gesellschaft, dessen Dringlichkeit in der aktuellen Krise deutlich geworden ist (Institut für Gesellschaftsanalyse & Friends 2020).

Zum vorliegenden Diskussionsangebot

Als die Herausgeberin und der Herausgeber dieses Buches Anfang Juli 2011 den ersten internationalen Workshop der Rosa-Luxemburg-Stiftung (RLS) zum Thema Nulltarif im ÖPNV (Dellheim 2011) veranstalteten, hatten mehrere Teilnehmer*innen bereits gemeinsame Erfahrungen gesammelt: bei Aktionen unter dem Motto »Berlin fährt frei«, bei Veranstaltungen auf drei Sozialforen und einigen Aktionskonferenzen (Dellheim 2010) in Deutschland und bei Aktivitäten auf zwei Europäischen Sozialforen. So gab es insbesondere gemeinsame Aktivitäten mit Mitgliedern des schwedischen Netzwerks *planka.nu*, deren Aktive u.a. die wichtigste internationale Website zum Thema betreiben: <https://freepublictransport.info>. *Planka.nu* hatte darüber hinaus die Facebook-Seite *Free Public Transport* eingerichtet. Diese Seite wird ständig gemeinsam »gefüttert« und dient weltweit vielen Nulltarif-Initiativen als aktuellste Informationsquelle. Sie ist u.a. verlinkt mit der Facebook-Seite *Frei fahren*.

Seitdem ist viel in Sachen Nulltarif im ÖPNV geschehen. Das betrifft die (Neu-)Gründung von Initiativen in Deutschland, ihre Vernetzung und die schrittweise Aneignung des Themas durch die Partei DIE LINKE, die Piratenpartei, durch Gliederungen und Zusammenschlüsse innerhalb der SPD und der Grünen. Sogar die Bundesregierung wurde aktiv, und nunmehr wird mit dem Nulltarif auch in Deutschland wieder praktisch experimentiert. Viel schneller als die Zahl der praktizierten Nulltarife ist die Anzahl jener kollektiven Akteure gewachsen, die sich weltweit für einen öffentlichen Nahverkehr mit Nulltarif engagieren, und das mit ihrem Eintreten für die »Stadt für alle« und die Gesellschaft für alle verbinden. Die unterstützenden Aktivitäten der Rosa-Luxemburg-Stiftung haben zugenommen, auch und insbesondere dank der RLS-Auslandsbüros in New York und vor allem in São Paulo. Daniel Santini hat sich als Organisator und Autor (Santini 2019) hervorgetan. Seine Bilanz weist u.a. ein vielbeachtetes Seminar auf dem Weltsozialforum 2018 in Salvador auf und ein internationales Treffen mit brasilianischen Aktivist*innen im Herbst 2019. Einige Autor*innen dieses Buches waren daran aktiv beteiligt. Die Website des Büros (<https://rosalux-ba.org/>) hat den Nulltarif zu einem Schwerpunkt gemacht.

Dass die Debatte seit 2013 in Europa und der Europäischen Union breiter, intensiver und lauter wurde, hat zum einen mit den wachsenden sozialen und ökologischen Problemen zu tun, mit der Suche von zunehmend mehr und unterschiedlichen Akteuren nach Alternativen zu schlechter Luft, Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung, zu Staus, vollgeparkten Straßen und Plätzen, zu Lärm und Stress. Zum anderen aber auch damit, dass die politische Verwaltung in der Hauptstadt eines EU-Mitgliedslandes bewies, dass ein schrittweise eingeführter Nulltarif bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV funktionie-

ren kann. Tallinns Stadtverwaltung hat mit ihrem Kurs auf mehr Partizipation in stadtpolitischen Entscheidungen und auf mehr Gewicht des Sozialen und Ökologischen auch die Kultur des Öffentlichen und den internationalen Austausch über Stadt-, Verkehrs- und Mobilitätspolitik befördert. Unser langjähriger Partner und Autor Allan Alaküla, der auch beim erwähnten Seminar 2019 in Brasilien dabei war, hat Akteure für einen ÖPNV mit Nulltarif zusammengebracht und mehrere internationale Konferenzen zum Thema initiiert. So hat er geholfen, Erfahrungen, Wissen und mittlerweile stabile Arbeitsbeziehungen zu organisieren.

Aus einigen der hier erwähnten Aktivitäten ist dann vor allem von kanadischen Partner*innen die Idee ausgegangen, ein Buch zu Argumenten und insbesondere zu Erfahrungen aus dem praktischen Engagement für den Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr zu publizieren. Daran hat vor allem Jason Prince hohen Anteil. Ihm, Black Rose Books und der fördernden Rosa-Luxemburg-Stiftung ist es zu verdanken, dass 2017 in Montreal »Free Public Transport. And Why We Don't Pay for To Ride Elevators« erschien (sinngemäß in Deutsch: »Den öffentlichen Personenverkehr gratis! Warum wir nicht für die Benutzung von Fahrstühlen zahlen«). Im Jahr danach erschien, wiederum mit Unterstützung der RLS, eine überarbeitete und erweiterte Ausgabe in den USA. Dabei wurde mit Rücksicht auf das amerikanische Englisch »Transport« durch »Transit« ersetzt. Die breite und sehr positive Aufnahme dieser beiden Publikationen hat all unsere Erwartungen weit übertroffen.

»Why We Don't Pay for To Ride Elevators« ist eine Formulierung von Michel van Hulten, einem pensionierten niederländischen Politiker und Verkehrsexperten, der nicht nur ein hoher leitender Angestellter im Verkehrsministerium seines Landes war, sondern sich seit Jahrzehnten für den Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr engagiert. Dieser sollte schrittweise und zunächst für sozial Bedürftige und Senior*innen eingeführt werden. Der Titel unserer englischsprachigen Publikationen fokussiert auf einen anstehenden Paradigmenwechsel, der mit dem Nulltarif vorgenommen werden könnte. Es gehe um die »Verlagerung von einem System, bei dem ›Sie zahlen, weil Sie die Dienstleistung nutzen‹, hin zu einem System, bei dem ›Sie zahlen, weil die Dienstleistung Ihnen zur Verfügung steht‹. Wir tun dies bereits ... Denken Sie nur an den Aufzug oder die Rolltreppe: Die Investitionskosten ... des vertikalen Transports wurden in die Erstfinanzierung der Gebäude, in denen sie sich befinden, einbezogen und fließen ein in die Funktionskosten, die mit den Mieten und Gebühren ... abgegolten werden.« (van Hulten 2019) Damit ergibt sich die Frage nach der Finanzierung des ÖPNV. Wird der Beitrag ab einer bestimmten arbeitslosen Höhe proportional zu den Einkommen und Vermögen der Bürger*innen erhoben, wäre der Nulltarif im ÖPNV »ein Gleichmacher« (ebd.), der außerdem noch die lokale Wirtschaft stärkt. Hulten will die ÖPNV-Nut-

zung im Kontext mit Gemeingütern diskutieren und mit Energiesouveränität in der internationalen Arbeitsteilung und gegenüber den Lobbyisten der fossilen Energieindustrie verbinden.

Die Beiträge in den beiden genannten Büchern bilden im Wesentlichen auch die Kapitel der vorliegenden Veröffentlichung. Einige Autor*innen haben ihre Texte aktualisiert, teilweise haben wir als Herausgeber*in es in sparsamer Art und Weise getan. Dabei wurde uns deutlich, was in nicht einmal zwei Jahren geschehen ist. Die Auswahl der Buchtexte richtete sich nach den Interessen des Verlages Black Rose Books und den zeitlichen Kapazitäten der Angefragten. Es sind deshalb nicht alle interessanten Beispiele von Initiativen für einen Nulltarif und seiner Anwendung in der Praxis in diese Publikation eingegangen.

Kurzes Update und ein Zwischenfazit

Wir werden in dieser Einleitung auf einige weitere Beispiele kurz eingehen. Leider keine Schreibkapazitäten hatten die Aktivist*innen von »Freie Fahrt für die 99%«, einer sehr aktiven Gruppe, die zu einer Art Belgrader Sozialforum gehört. Das Forum ist aus der Occupy Bewegung in Serbiens Hauptstadt hervorgegangen. Die Bewegung wurde wiederum von jener Gruppe um Petar Stanic initiiert, die auch in »Freie Fahrt für die 99%« aktiv ist. Dem Forum geht es um ein offenes, weitgehend autofreies Belgrad für alle und daher um Gemeingüter, an denen alle gleichgestellt partizipieren können, auch und insbesondere die ausgegrenzte Roma-Bevölkerung. Gegenwärtig arbeitet »Freie Fahrt für die 99%« vor allem gegen die Privatisierung des ÖPNV und die repressiven Fahrausweiskontrollen. Sie treffen insbesondere Arme und die Roma-Bevölkerung. Die Initiative hat ihr Kontroll-Warnsystem qualifiziert und zum Nulltarif an Partner*innen-Gruppen in anderen Nachfolgestaaten Jugoslawiens weitergegeben. Darunter sind auch Aktive in Slowenien, wo es nach unserem Wissen vier »Nulltarif-Fälle« gibt. Allerdings handelt es sich hierbei um kleine Kommunen, die keine weitergehenden alternativen Konzepte verfolgen. Unter den slowenischen Sympathisant*innen von »Freie Fahrt für die 99%« sind Mitglieder einer sich nach wie vor jugoslawisch verstehenden Radfahrer*innen-Vereinigung, die für radfreundliche Städte und Straßen eintritt und jeglichen Nationalismus ablehnt.

Ein besonderes Beispiel für den Nulltarif ist das schwedische Avesta mit seinen 12.500 Einwohner*innen. In Avesta fand 2015 eine internationale Konferenz zum Nulltarif im städtischen öffentlichen Nahverkehr statt. Vor der Wahl 2010 hatten die sozialdemokratische und die grüne Partei versprochen, im Falle ihres Wahlsiegs einen Nulltarif für Kinder und Jugendliche einzuführen. Die örtliche Linkspartei ging weiter: Sie wollte den Nulltarif im ÖPNV für alle.

Nach der Wahl bildeten die drei Parteien unter dem sozialdemokratischen Bürgermeister Lars Isacson eine Koalition. Aufgrund des Schulbussystems hatte die Stadtverwaltung bereits einen besonderen Vertrag mit den Busunternehmen. Wegen der Sozialstruktur von Avesta stand ca. einem Viertel der Kinder eine entgeltfreie Busfahrt zur Schule und zurück zu. Man beschloss, die sowieso schon vertraglich gebundenen Schulbusse in den allgemeinen ÖPNV zu überführen und einen Nulltarif für alle Bürger*innen anzubieten. Im Gegenzug sollte der Ausbau des Straßensystems entfallen. Ab Juli 2012 galt eine zweijährige Probezeit. Dabei zeigte sich, dass die Busse, die in benachbarte Gemeinden ohne Nulltarif fahren, den Nulltarif nicht anbieten konnten. Daher wurden zusätzliche Busse eingesetzt, die zu gesonderten Zeiten nur bis zur Stadtgrenze fahren und das zum Nulltarif. Das war nicht sehr effektiv und hatte zusätzliche Kosten verursacht. Dennoch war nach nur einem Jahr der Autoverkehr um 4% gesunken. Es fuhren 4% mehr Busse, deren Auslastung gravierend angestiegen war. Allerdings wurde auch mehr zu Fuß gegangen als vor der Nulltarif-Einführung. Die klimaschädlichen Emissionen im Verkehr sanken um jährlich zunächst 40 Tonnen Kohlendioxid. Die zusätzlichen Haushaltsbelastungen von jährlich 2,7 Millionen SEK sind wesentlich geringer als jene, die der Straßenausbau, die Bergung, Behandlung und Betreuung der (insbesondere nächtlichen jugendlichen) Unfallopfer verursacht hätten. Der Straßenausbau hätte Fläche versiegelt, wäre mit zusätzlichen ökologischen Belastungen verbunden gewesen und hätte mehr Verkehr bewirkt. Der Nulltarif kann auch als sozialpolitische Maßnahme angesehen werden. Er hat insbesondere Kindern, Jugendlichen und der älteren Bevölkerung mehr soziale Kontakte und gemeinsame Erfahrungen erschlossen. Die Älteren wurden sozial wieder wesentlich aktiver. Auch ist in nur drei Jahren Avestas Bevölkerungszahl um über 500 Personen gewachsen, was die Stadtkämmerer*innen freut. Die Nachbargemeinden Sala (12.200. Einwohner*innen) und Fagersta (11.900) sind Avestas Beispiel gefolgt, was den Busverkehr rationeller macht.

Erwähnt werden soll auch der Fall der tschechischen Stadt Frýdek-Místek, die ca. 56.000 Einwohner*innen zählt. Hier sah sich die Stadtverwaltung mit zwei Problemen konfrontiert: Wegen der fehlenden Umgehungsstraße ist der motorisierte Individual- und Güterverkehr, insbesondere zum und vom Gewerbepark, im Stadtzentrum sehr hoch. Es gab häufig Stau. Die Lebensqualität der Bürger*innen wurde wegen der schlechten Luft, des Lärms und der Schwierigkeit, durch die Stadt zu Fuß zu gehen, stark beeinträchtigt. Eine Verkehrsreduzierung war dringend angeraten, aber der ÖPNV war nicht ausgelastet. Eine nach Stadtzonen schrittweise Einführung des Nulltarifs bewirkte bereits 2011 eine schnelle wachsende Nutzung des ÖPNV. Darüber hinaus bewirkte sie das Interesse der Nachbargemeinden, gemeinsam mit Frýdek-Místek eine Nulltarif-Zone zu bilden. Mit dieser sank der Autoverkehr. Dass er ins-

gesamt nicht schnell und intensiv genug sinkt, hat wesentlich damit zu tun, dass es Nachholbedarf bei der Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur gibt. Die dafür erforderlichen Mittel können die drei Gemeinden nicht allein aufbringen (Štraub 2019).

Derartige Probleme sind in Luxemburg leichter zu lösen. Dort werden die Kosten des Nulltarifs im gesamten öffentlichen Personenverkehr der 2. Klasse mit jährlich 500 Millionen Euro veranschlagt. Seit der Nulltarif am 1. März 2020 in Kraft trat, stieg die Auslastung der Bahn um über 7%, und der kürzlich erweiterte ÖPNV vermeldete einen Anstieg der Passagierzahlen um 30%. Allerdings meinte das Management der Straßenbahn, dass der Nulltarif erst nach Abschluss der lange geplanten Bauarbeiten hätte gestartet werden sollen. Die Passagiere der 1. Klasse müssen weiterhin Fahrausweise am Automaten kaufen. Sie können dann mit ihrer »M-Card« auch andere Dienstleistungen in Anspruch nehmen. So können Park&Ride/Zugnutzer*innen entgeltfrei an der Bahn- oder Busstation parken und/oder auf ein Leihfahrrad steigen (Goerens 2020). Gelingt es Luxemburg mit seiner Innovation die Staus drastisch zu reduzieren, die Schadstoffbelastung der Luft und den Straßenlärm zu senken, wird es hoffentlich viele und auch große Nachfolger geben. Das gilt nicht nur für die Europäische Union.

Auch in Tel Aviv ist der Nulltarif ein Thema. Zunächst soll er für den Sabbat eingeführt werden und seine schrittweise Ausdehnung wird diskutiert (No-Camels Team 2019). Der Nulltarif gilt für Frauen bereits im gesamten ÖPNV im indischen Delhi. Damit will das Stadtoberhaupt gegen die Diskriminierung von Frauen protestieren, ihre abgewerteten und vielfach unsichtbaren Arbeitsleistungen würdigen und ihnen Schutz vor Gewalt bieten (Kejriwal 2019).

Interessant sind auch Nulltarif-Initiativen in Großbritannien. Hatte die Schottische Sozialistische Partei unseres Erachtens als erste Partei in Europa den ÖPNV mit Nulltarif zum Gegenstand einer Kampagne gemacht, so haben nun die Schottischen Grünen diese Forderung übernommen. Sie sind mit ihr in den jüngsten Europa-Wahlkampf gezogen und haben sich dafür ausgesprochen, ihn in der gesamten EU einzuführen (McCall 2019). Ihre Initiative findet Unterstützung seitens der britischen »Grünen«. Im Kontext mit ihrem Green New Deal fordern sie, dass statt eines Ausbaus des Straßennetzes die Busse zum Nulltarif fahren sollen. In Großbritannien sind die ÖPNV-Tarife in den letzten zehn Jahren um 65% gestiegen, aber 40.000 Einwohner*innen sterben jährlich an den Folgen schlechter Luft (Phoebe 2019). In Coventry gibt es eine Petition nach dem Motto »Statt Staugebühr Nulltarif im ÖPNV« (Nobes 2019). Dort sehen nicht nur die Älteren und Alten interessiert auf das irische Nulltarif-Programm im öffentlichen Personenverkehr für Menschen über 66 Jahre. Das Programm wurde als Sozial- und Aktivierungsprogramm konzipiert und hat sich als solches bestätigt. Allerdings wird es ungeachtet seines Erfolgs auch angegriffen und es wird eine Bedürftigkeitsprüfung gefordert (O’Connell/O’Con-

nor 2019). Auf diese Zumutung antworten breite Teile der Bevölkerung mit der Forderung nach, »Luxemburgische Zustände« in Irland (Duffy 2020). Auch in Australien waren Grüne Kandidat*innen zum Nationalparlament mit der Forderung nach einem Nulltarif im ÖPNV bzw. im gesamten öffentlichen Personenverkehr im Wahlkampf unterwegs. Sie wollen ihn meist zunächst für Kinder und Studierende einführen und werben für den 1\$-Fahrschein für »normale« Passagier*innen (Queensland Greens 2017). In Melbourne wird der Nulltarif für die Straßenbahn getestet (City of Melbourne 2020).

Dies alles zeigt: Der Nulltarif im ÖPNV ist weltweit in der Debatte. Es geht um Maßnahmen gegen schlechte Luft, Staus, Straßenlärm, vollgeparkte Innenstädte, die an Attraktivität verlieren bzw. schon verloren haben. Aber es geht auch um Maßnahmen gegen Unfälle, gegen Mobilitätsarmut und soziale Ausgrenzung. Es geht um die konkrete sozialpolitische Förderung von Armen, Kindern und Jugendlichen, Studierenden, Arbeitssuchenden, Älteren und Alten. Dann geht es um die Stadt für alle, um komplexe städtische Strategien für eine Gesellschaftspolitik, die soziale Spaltungen bzw. Hierarchien und die Zerstörung der natürlichen Lebensbedingungen bekämpft. Nulltarif ist also nicht gleich Nulltarif und er muss auch nicht links sein. Schließlich hat ihn eine rechte Stadtverwaltung in Riga für »ihre« Bürger*innen eingeführt. Bei der Vergabe der Frei-Fahrt-Cards und bei Kontrollen werden Rassismus und Fremdenfeindlichkeit nicht ausgeschlossen. Ein Nulltarif in Innenstädten mit Geschäftsstraßen für Reiche, wo Betteln verboten ist, mag für verschiedene soziale Gruppen anziehend sein, aber er forciert soziale Ausgrenzung. Ein Nulltarif als sozialpolitische Maßnahme kann auch paternalistisch und/oder repressiv gehandhabt werden. Er muss also nicht auf ein besseres ökologisches und soziales Klima in der Stadt zielen.

Der von links bzw. von einem sozialistischen Standpunkt aus konzipierte Nulltarif zielt zunächst genau darauf, Menschen zu aktivieren, gemeinsam Armut und soziale Ausgrenzung zurückzudrängen, das Klima in der Stadt zu verbessern, Stadtraum für die Bürger*innen (zurück) zu gewinnen. Zugleich ist er Teil einer Politik von Akteuren, die ausgehend von der Umgestaltung der Stadt einen Beitrag zu einer tiefgreifenden, die Gesellschaft umgestaltenden sozialökologischen Transformation leisten wollen. Ihr Fernziel ist die Gesellschaft der Freien und Gleichen, die solidarisch und ökologisch handeln. Die Akteure dieser Politik sind also bestrebt, ihre Anliegen im konkreten Hier und Heute zu demonstrieren, indem sie zum einen die Stadtgestaltung und den konkreten Verkehr so partizipativ wie möglich planen, kontrollieren und evaluieren. Dabei und darüber hinaus kommunizieren sie zum anderen ihre Ziele, Leitbilder und Grundpositionen; bemühen sich, diese zu leben und so weit wie möglich durchzusetzen; die Grenzen für ein solches Handeln, ihre Ursachen und Verursacher aufzuzeigen; Bündnisse für ihre Überwindung zu bilden.

ÖPNV wie öffentlich

Unser Buchtitel fokussiert auf das Öffentliche und damit auf gesellschaftspolitische Auseinandersetzung, denn das Verständnis des Öffentlichen und damit, was öffentlich sein sollte, ist umkämpft. Mit dem Philosophen Richard Sennett können wir öffentliche Räume als Orte verstehen, wo man sich treffen, kennenlernen, streiten, einander und sich selbst verändern kann (Sennett 1998: 92ff.). Schon deshalb sollten wir uns dafür engagieren, dass öffentliche Räume erhalten, ausgedehnt, demokratisch gestaltet und vor Kommerzialisierung und Privatisierung geschützt werden. Öffentliche Räume sind Allmende- bzw. Gemeingüter. Sie enden an Grenzen, wo das Private beginnt. Der Mainstream fasst öffentliche städtische Räume als die öffentlichen Gebäude, die Freiflächen und Parkanlagen, den öffentlichen Straßenraum. Sie gelten als der Allgemeinheit zugänglich.

Damit steht zugleich die Frage, wie »Allgemeinheit« verstanden werden soll. Sind dies alle hier Lebenden, nur die mit deutschem Personalausweis und mit einem festen Wohnsitz? Die Praxis zeigt, dass »zugänglich« nicht »frei zugänglich« bedeuten muss, denn auch öffentliche Räume können kommerzialisiert sein. Zudem kann das Betreten von öffentlichen Räumen für konkrete Personengruppen gefährlich sein, wenn es z.B. um Kinder auf stark befahrenen Straßen geht oder um schwarze Frauen und Parkanlagen, wo Neonazis um Kontrolle kämpfen. So steht also immer die Frage nach dem Schutz individueller körperlicher und seelischer Unversehrtheit im öffentlichen Raum. Öffentliche Räume können auch be- und überwacht werden und konkreten Personen wie Obdachlosen und Bettelnden ist oft der Zugang verwehrt. Die »Allgemeinheit« besteht also aus Individuen mit sehr unterschiedlicher gesellschaftlicher Stellung in Bezug auf ihre soziale, ethnische und kulturelle Herkunft, ihre Funktion im gesellschaftlichen Arbeits- und Reproduktionsprozess, ihr Geschlecht, ihre körperlich und mentale Verfasstheit, ihr Alter, ihre weltanschaulichen und politischen Positionen. Sie alle sollten sich in öffentlichen Räumen treffen, sich austauschen und verabreden können.

Unseres Erachtens ist auch der öffentliche Personenverkehr Teil des öffentlichen Raums. Damit wäre auch eine andere Basis für die Diskussion über die Funktionen des öffentlichen Personenverkehrs und über die für ihn geltenden Tarife gegeben. Diese Diskussion greift schnell zu weiteren Fragen über, über die Rechte der Bürger*innen und ihrer Zusammenschlüsse, die Erhebung und Verwendung von Steuergeldern, die öffentlichen Dienste, die Bildung, die medizinische Betreuung, die Sicherheit und insbesondere die soziale Sicherheit der Einzelnen, die Stadtgestaltung, den Verkehr, die Pflege, die Freizeit, »die Wirtschaft«. An der Debatte beteiligen sich Akteure mit konkreten Interessen – in Abhängigkeit von ihren sozialen, familiären und politischen Zusammenhän-

gen und ihrer Position in den gesellschaftlichen Hierarchien; sie argumentieren entsprechend ihrer Werte und Ideologien wie ihrer favorisierten wissenschaftlichen Schulen. Schließlich geht es um die Beantwortung der Frage, wie durch wen in wessen Interesse welche Entscheidungen zur Einrichtung und zum Umgang mit öffentlichen Räumen zustande kommen und welche individuellen, kollektiven, gesellschaftlichen, ökologischen, globalen Folgen dies hat.

In kritischer Anlehnung an Sennett fokussieren wir hier zum einen auf das Straßen- und Autobahnnetz und seine Nutzung. Dieses Netz ist in seiner Gesamtwirkung ein destruktives Allmendegut. Zum anderen fokussieren wir auf den öffentlichen Personenverkehr als potenziell konstruktives Allmendegut. Die Herausforderung sehen wir in der Entwicklung demokratischer gesellschaftlicher Gegenkräfte zu der profitdominierten Produktion und Realisierung von Kraftfahrzeugen. Den an dieser Produktion und Realisierung interessierten mächtigsten Kapitaleignern und Kapitaleliten ist es seit Langem gelungen, ein (scheinbares?) Bündnis mit der Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland einzugehen. Mit ihrem Streben nach Maximierung von Profiten forcieren sie eine gesellschaftliche Produktions- und Lebensweise, die die bestehenden gesellschaftlichen und globalen Hierarchien erhalten und weiter stärken soll. Darauf werden wir im nächsten Abschnitt näher eingehen, um dann zu diskutieren, inwiefern der ÖPNV mit Nulltarif helfen kann, dieses Bündnis aufzulösen.

Dass sich unsere Beispiele in der Diskussion zu den Allmendegütern auf Berlin konzentrieren, hat vor allem mit den vorhandenen Daten zu tun. In Berlin waren zu Jahresbeginn 2020 1,221 Millionen Pkw zugelassen, 2010 waren es noch 1,105 Mio. (Statista 2020). Die Zahl der zugelassenen Pkw ist von Jahr zu Jahr gewachsen. Nur von 2008 zu 2009 gab es einen leichten Rückgang, der aber eher auf eine Modifizierung der Datenbasis zurückgeht. Würden die in Berlin zugelassenen Kraftfahrzeuge hintereinander geparkt, würde das eine Strecke von etwa 7.200 Kilometern ergeben. Wo ein Auto steht, könnten zehn Fahrräder stehen (Difu 2018: 4). Dennoch ist Berlin nicht sehr repräsentativ für Deutschland, weil in der Bundesrepublik ein Haushalt durchschnittlich ein bis zwei Autos aufweist, aber in Berlin verfügt »nur« jeder zweite Haushalt über einen Pkw. Von Berlins Gesamtfläche von 892,00 km²/89.169 ha nimmt die Siedlungs- und Verkehrsfläche 62.621 ha ein. Die Verkehrsfläche macht 13.294 ha aus. Davon entfallen 10.736 ha auf Straßen, Plätze und Wege und 2.410 ha auf Bahn- & Flugplatzgelände (Land Berlin 2020). Ca. 70% der Verkehrsfläche ist versiegelt. Sie ist also bebaut, betonierte, asphaltiert, gepflastert oder auf eine andere Art und Weise befestigt. Sie ist luft- und wasserdicht abgedeckt. Regenwasser kann nicht oder nur unter sehr erschwerten Bedingungen versickern, was den Grundwasserhaushalt negativ beeinflusst. Der Gasaustausch des Bodens mit der Atmosphäre ist gestört, was insbesondere bei hohen Lufttemperaturen die Kühlfunktion einschränkt.

In Deutschland ist die Bodenversiegelung durch den Straßenbau, die Errichtung von Eigenheimen und Geschäftsbauten »auf der grünen Wiese« dramatisch vorangeschritten. Damit wachsen die Zahl von Autos und der Straßen- und Autobahnverkehr. In allen Kraftfahrzeug-Bereichen haben in Deutschland die Bestände seit 2008 zugenommen: bei Pkw um 15%, bei Lkw um 38,5% und bei anderen Fahrzeugen um rund 16%. Das ist ohne Mopeds ein Anstieg um 12,3% zwischen 2008 und 2019. Zu Beginn des Jahres 2020 waren 65,8 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 47,4 Mio. Pkw (2015: 44,2 Mio). Ca. 15,1 Mio. bzw. ca. 32% der Pkw sind mit einem Dieselmotor ausgestattet. 1991 waren es 12% (Kraftfahrt-Bundesamt 2020). Der wachsende Kraftfahrzeugbestand bewirkt die Forderung nach Straßen- und Autobahn(aus)bau. Zwischen 1991 und 2006 ist die Länge der überörtlichen Straßen um etwa 5.100 Kilometer gewachsen. Das Netz der Bundesautobahnen wird schon lange kontinuierlich größer. Der Zuwachs der Straßen- und Autobahnfläche durch ihre Verbreiterung ist in der Praxis höher als das Wachstum ihrer Gesamtlänge. Im Jahr 2011 lag der zusätzliche Flächenverbrauch für Siedlungen und Verkehr insgesamt bei 74 Hektar pro Tag. Das war gegenüber dem Jahr 2000 bereits ein Rückgang um 43%. Laut Bundesregierung soll der Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha pro Tag und bis 2030 auf weniger als 30 ha pro Tag sinken (Umweltbundesamt 2019). Es darf also weiter Boden versiegelt werden. Damit werden, wie bereits bemerkt, wichtige Bodenfunktionen unmöglich oder kommen nur stark eingeschränkt zur Wirkung. Die Bodenfruchtbarkeit verschlechtert sich, aber die Gefahr von Hochwasser wird begünstigt. Die Autoabgase versauern Böden und Gewässer und bewirken, dass Pflanzen vorzeitig welken und altern. Das befördert den Schwund der Biodiversität und der wiederum die Klimazerstörung. Diese wird insbesondere vom Verkehr forciert. Die durch ihn produzierten Kohlendioxid- und Stickstoffemissionen verursachen 25% bis 30% der Klimazerstörung. Die größten Stickstoffoxyd-Emittenten innerhalb des Autosektors sind Diesel-Pkw mit 67%, gefolgt von Lkw, Bussen, Benzin-Pkw und Mopeds (BUND 2020b). Die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Straßengüterverkehr sind trotz aller technisch-technologischen Verbesserung heute um ca. 22% höher als 1995 (Umweltbundesamt 2020a). Das liegt wesentlich am gewachsenen Gütertransport mit Lkw, denn das Gleisnetz für Züge ist zwischen 1991 und 2010 um 14% von 44.100 km auf 37.900 km kleiner geworden. Das Netz der Deutschen Bahn AG betrug im Jahr 2010 noch 33.700 km und schrumpfte bis 2019 auf 33.400 km (Umweltbundesamt 2020b).

Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur ist der Stickstoffdioxid-Ausstoß allein in Deutschland für jährlich rund 10.000 Todesfälle verantwortlich. Am stärksten sind die Belastungen durch Stickoxid-Abgase auf Höhe der Auspuffe, sodass kleine Kinder und Säuglinge im Kinderwagen den Abgasen noch stärker ausgesetzt sind als Erwachsene (BUND 2020a). Das ist Gewalt

gegen Kinder, vor allem gegen arme Kinder, deren Eltern oft nur die Miete für eine Wohnung in besonders belasteter Gegend aufbringen können. Die Eltern haben häufig einen migrantischen Background – überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil an der Stadtbevölkerung – und/oder sind alleinerziehend. Die Hierarchien schlagen durch. Wissenschaftliche Untersuchungen haben nachgewiesen, dass die schnelle Ausbreitung des Virus COVID-19 in der Po-Ebene auf die durch den Autoverkehr stark verunreinigte Luft zurückgeht (Rötzer 2020). Sie haben auch bewiesen, dass durch die mit der Luftverschmutzung verursachte Verringerung der Biodiversität der Schutzraum zwischen Viren von Wildtieren und den Menschen schrumpft, was Pandemien begünstigt (Settele/Spangenberg 2020).

In Berlin, wo in den letzten drei Jahrzehnten die Luftqualität besser geworden ist, werden im Hauptstraßennetz stellenweise noch immer eher zu hohe Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub überschritten. Der Verkehrssektor hat einen Anteil von 32% am Endenergieverbrauch der Stadt und von 31% an den Kohlendioxidemissionen (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2019: 14, 19). Allerdings hat der Schienenverkehr nur einen Anteil von 2,8% an den Emissionen, während der Straßenverkehr einen Anteil von fast 21% und der Luftverkehr von fast 6% aufweisen (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2019: 34).

Wie Mikrozensusergebnisse 2016 zeigen, haben nur etwa 4% der Erwerbstätigen in Berlin die Wohnung und die Arbeitsstätte auf demselben Grundstück. Etwa 20% haben einen Arbeitsweg von weniger als fünf Kilometer, 25% müssen zwar mehr als fünf Kilometer bewältigen, aber weniger als zehn. Jede*r Dritte hat 10 km bis unter 25 km zurückzulegen. 7% der Erwerbstätigen legen 25 km bis unter 50 km bis zu ihrem Arbeitsplatz zurück und etwa 1% sogar mehr als 50 km. Für 9% verändert sich der Arbeitsweg je nach Arbeitsauftrag. Insgesamt nutzen 42% der Erwerbstätigen öffentliche Verkehrsmittel, 36% Schienenfahrzeuge und ca. 6% den Bus. 39% kommen mit dem Pkw zur Arbeit, davon sind gerade mal 1% Mitfahrende. Und nur 1% fahren ein Motorrad oder Moped. 13% erreichen ihre Arbeitsstelle mit dem Fahrrad, 6% zu Fuß (Feilbach 2018: 33). Arbeitswege von unter fünf km werden in Berlin überwiegend mit Muskelkraft bewältigt, 32% bevorzugen das Fahrrad, 27% der Erwerbstätigen gehen zu Fuß. Öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr kommen jeweils auf 21%. Für längere Strecken entscheidet sich die Hälfte für die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei fünf km bis unter 10 km Wegstrecke beträgt der ÖPNV-Anteil ca. 48%, bei Distanzen von 10 km bis unter 50 km entscheiden sich 52% für öffentliche Verkehrsmittel. Bei Langstrecken von mindestens 50 km trifft das für rund 47% zu (ebd.: 33f.).

Weibliche Erwerbstätige wählen das private Kfz zu ca. 32% für den Weg zur Arbeit, Männer zu 45%. Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel liegen Frauen mit 48% deutlich vor den Männern mit 37%. Das Fahrrad ist bei

Frauen und Männern gleichermaßen beliebt. Zu Fuß gehen ca. 7% der Frauen und 5% der Männer (ebd.: 34). Mit steigendem Alter und Einkommen wenden sich sowohl Frauen als auch Männer dem privaten Auto zu und vom ÖPNV ab. Das Fahrrad findet unter weiblichen wie männlichen Erwerbstätigen im Alter von 30 Jahren bis unter 40 Jahren den größten Zuspruch. Die Kfz-Nutzung sinkt bei den unter 40-jährigen und den über 60-jährigen Männern. Bei den Frauen steigt die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs in den Altersgruppen über 40 Jahre. Ein Anstieg bei der Fahrradnutzung ist für beide Geschlechter zu verzeichnen. In fast zwei Dritteln der Paare gibt es mindestens eine das Auto nutzende Person, in mehr als einem Viertel sogar zwei. In den meisten Fällen der ca. 66% nutzt der Mann das Auto (ebd.: 35, 36). Es zeigt sich, dass in Berlin die Mehrheit der Erwerbstätigen ÖPNV oder das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nutzt oder läuft. Aber ca. 60% des Straßenraumes sind für motorisierte Fahrzeuge eingerichtet (Notz 2017: 14). Der wachsende Bestand an Kraftfahrzeugen erklärt, warum bei der Diskrepanz zwischen Autobestand und Autonutzung ca. 20% des öffentlichen Straßenraumes durch parkende Fahrzeuge eingenommen werden. In älteren, dichter bebauten Stadtteilen sind häufig 70 bis 80% des Straßenraumes von Autos zugestellt; hinzu kommen Parkräume von 10% bis 30% der Baugrundstücke (ebd.). Die auf diese Weise privatisierten öffentlichen Räume zerstören Lebensqualität (siehe hierzu Tabelle 1).

Ein Kommentar aus München macht ein soziales Problem deutlich: »Ich will ja nicht kleinlich sein, aber wenn eine 10-Quadratmeter-Studentenbude im Jahr mal schnell dreitausend Euro kostet, sind zwanzig, dreißig Euro für eine Parkfläche in etwa derselben Größe schon ein Witz. Zumal Autos, das ist belegt, mehr herumstehen als fahren.« (Quante 2019) Diese Frage wird noch zugespitzt durch die Finanzierung des Verkehrs in den Städten: Während sich in Deutschland der ÖPNV zu rund 70% selbst finanziert, liegt der Kostendeckungsgrad des Autoverkehrs je nach Kommune bei 15% bis 45%. Jede Bürgerin, jeder Bürger finanziert den städtischen Autoverkehr indirekt mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr (VCD 2020a). Hinzu kommen andere öffentliche Subventionen und Ausgaben, die den Autoverkehr und die mit ihm verbundene sozial und ökologisch zerstörerische Verkehrsstruktur privilegieren. Das ist sozial und ökologisch ungerecht. Es befördert zusätzlich noch gesellschaftliche Irrationalität, wie Tabelle 2 illustriert.

Die Tabelle zeigt einerseits einen ökologisch ungerechten, sozial ausgrenzend hohen Einzelfahrpreis und andererseits, dass die sozial und ökologisch zerstörerische Autonutzung trotz aller Investitionen eigentlich für einen Menschen ohne körperliche Behinderung wenig sinnreich ist. Wer durch die konkreten Lebensbedingungen zur Nutzung des Autos gedrängt wird, sollte um seine Befreiung von diesem Druck kämpfen und solidarische Hilfe erfahren.

Tabelle 1:

Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer*in und Fußgänger*in in m² pro Person

Fortbewegungsart	Im Stillstand	bei 30 km/h	bei 50 km/h
Pkw mit 1,4 Person	13,5	65,2	140
Fahrrad	1,2	41	
Bus	2,5	8,6	15,9
Straßenbahn	2,8	5,5	9,0
Stadtbahn	2,8	5,4	8,7
Fußgänger*in	0,95		

Quelle: Randelhoff (2014)

Tabelle 2:

Von Tür zu Tür. Nutzung verschiedener Mobilitätsformen auf einer Kurzstrecke (innerstädtische Strecke in Berlin: Schlesisches Tor – Humboldt-Universität, Anfang 2020)

	Fahrrad	ÖPNV	Pkw (1 Person)	Zu Fuß
Entfernung	4,0	5,9	6,5	4,0
Kosten	0,36	2,90 (Einzelfahrschein)	3,64	0,00
Zeit	14 Minuten	26 Minuten	23 Minuten	49 Minuten
CO ₂ -Ausstoß	0,00 kg	0,42 kg	1,12 kg	0,00

Quelle: VCD (2020b)

Und gemeinsam sollten alle Auswege aus einem derart zerstörerischen Verkehrssystem suchen und dafür kämpfen, die ihm zugrunde liegenden gesellschaftlichen Ursachen zu überwinden. Das beginnt mit dem Kampf um gewaltfreie öffentliche Räume, in denen man sich sicher fühlt und andere treffen kann. Und das geht weiter mit dem Eintreten für einen attraktiven, weil gut funktionierenden, bequemen und saubereren ÖPNV.

Der Mikrobiologe und Ökologe Garrett Hardin hat den Begriff der »Tragik der Allmende« geprägt. »Freedom in a commons brings ruin to all« (Hardin 1968: 1244). Seine These: Die freie Nutzung von Gemeingütern zieht den Ruin aller nach sich. Aber für welches Gemeinwesen ist das richtig? Wie sind solche Gemeinwesen verfasst? Wie würde ein Gemeinwesen aussehen, in dem Hardins These nicht gilt? Die Nobelpreisträgerin Elinor Ostrom hat sich mit Hardins These auseinandergesetzt und ihm entgegnet, dass das reale Problem in Gemeinschaften gelöst werden kann, wenn die Betroffenen die konkrete Ressource – hier die Straße bzw. der städtische öffentliche Raum – selbstorganisiert in geeigneten institutionellen Formen verwalten würden. Das ver-

lange eine Übereinkunft der Betroffenen, die zum einen von überzeugenden Selbstverpflichtungen ausgeht und zum anderen eine effektive Kontrolle dieser Selbstverpflichtungen einschließt. Dieses Prinzip sei vielfach wirkungsvoller als zentralstaatliche Kontrolle oder Marktregulierung (Ostrom 1990: 182-214).

In der heutigen autozentrierten Gesellschaft aber sind die Betroffenen sozial gespalten und haben unterschiedliche Interessen in Bezug auf das Eigentum, den Gebrauch und den Flächenverbrauch eines Autos. Doch Denk- und Handlungsweisen können verändert werden und so können auch Interessenunterschiede abgebaut und öffentliche Räume demokratisiert werden. Es muss dabei um veränderte gesellschaftliche Mehrheiten und um die Veränderung öffentlicher Regulierung gerungen werden. Solidarisch und ökologisch gesonnene und/oder unter dem Autoverkehr leidende Bürger*innen – vor allem die Linken unter ihnen – könnten und sollten ihre Handlungsmöglichkeiten nutzen, um den Autokauf zu verhindern, die Autoabschaffung zu befördern und um zu helfen, die Autoproduktion um- und abzubauen. Sie sollten ihre Handlungsmöglichkeiten ausschöpfen, um die Stadt weitestgehend kinderfreundlich und für alle hier Lebenden attraktiv zu machen. Doch der Kampf in der Kommune reicht nicht. Es bedarf einer großen Transformation, um die mit der Autozentrierung verbundenen Produktions-, Konsumtions- und Sozialstrukturen zu verändern. Dafür muss der Kampf um das Öffentliche im Großen, um das Gesellschaftliche und Staatliche, gegen die gesellschaftlichen Herrschaftsverhältnisse geführt werden.

Der ÖPNV mit Nulltarif ist nicht das »Hauptkettenglied« im Kampf für eine Gesellschaft der Freien und Gleichen in gesunder Biosphäre. Aber ein ÖPNV mit Nulltarif kann eine sinnvolle Orientierung sein, damit es nicht so weitergeht – damit also die gesellschaftspolitischen Kräfteverhältnisse so verändert werden, dass soziale, ökologische und globale Probleme demokratisch, solidarisch, gerecht und nachhaltig gelöst werden. Der ÖPNV mit Nulltarif könnte die Zusammenkunft und das gemeinsame Agieren von sehr unterschiedlichen Akteuren begünstigen, die nicht alle, sondern einige der nachfolgenden Intentionen teilen: Gegen Aufrüstung, Krieg und Überwachung, gegen die Zerstörung des Klimas und der Biodiversität, gegen Massentierhaltung und Tiertransporte, gegen Monokulturen und Glyphosat, gegen die atomar-fossile Energiewirtschaft, gegen Lobbyismus und Drehtüren zwischen »Wirtschaft und Politik«, gegen Steuerflucht und Finanzmanipulation, gegen die Patentierung auf lebende Organismen, gegen »Investitionsschutz« und Freihandelsrechte, gegen die Macht der Banken und Konzerne ... – für Abrüstung und Entspannung, für den Schutz der natürlichen Lebensbedingungen, für die Stärkung der lokalen Lebensmittelproduzent*innen, für die Förderung dezentraler Produzenten erneuerbarer Energie, für das Verbot von Industrie- und Finanzmarktlobbyismus in den Parlamenten und öffentlichen Verwaltungen bzw. bei den Regierungen,

für das Schließen der Steuerschlupflöcher, für eine Politik, die den Erhalt, die Verbesserung und Demokratisierung der Gemeingüter wie die Bekämpfung der globalen Probleme und vor allem des Hungers und des Mangels an Trinkwasser zu absoluten Prioritäten macht!

Im Verlauf von Prozessen können Individuen und Kollektive ihre Intentionen und Positionen positiv – im Sinne der Problemlösungen – verändern. Aus über das Interesse am ÖPNV mit Nulltarif hinausgehende Gemeinsamkeiten können neue oder erneuerte Bündnisse hervorgehen. Über systemische Grenzen der kapitalistischen Produktionsweise und der bürgerlichen Gesellschaft, über das Erfordernis eines Systemwandels lässt sich trefflich diskutieren, wenn man JETZT im öffentlichen Raum den ÖPNV gegen die Offensive der Autokonzerne schützt, für seinen Erhalt, seinen Ausbau und seine Verbesserung eintritt – und daher für seine Demokratisierung, für die Verbilligung seiner Tarife:

Für den ÖPNV mit Nulltarif!

Judith Dellheim

Kapitaloligarchien und die Auto-Gesellschaft

Fortbewegung mit dem Auto bedeutet in unserem Land die Bewegung von ca. 1,35 Tonnen (Günther et al. 2019: 228). Allerdings werden für die Produktion eines Autos ca. 70 Tonnen Ressourcen verbraucht (WPI 1999: 11). Seit 120 Jahren diskutieren Wissenschaftler*innen die globale Klimaerwärmung und den Anteil der Industrie an ihr. Die Wirkungen zerstörter natürlicher Lebensbedingungen können seit Jahrhunderten an verschiedenen Orten der Welt beobachtet werden, insbesondere in den (ehemaligen) Kolonien. 1972 erklärte der Club of Rome in seinem ersten Bericht, dass das industrielle Wachstum die Grenzen der natürlichen Reproduktionsfähigkeit der Biosphäre erreicht habe. Warum werden dann aber massenhaft Autos produziert und zugelassen, warum werden weiter Autobahnen und Straßen neu gebaut? Warum scheitern alle seit 1972 unternommenen bereits recht späten Versuche, die klimaschädlichen Emissionen und den Schwund der Biodiversität wirksam zu bekämpfen, die globalen Stoff- und Energieumsätze drastisch zu verringern, in den globalen Industrieregionen um den Faktor 10? Warum wird auch heute kein konsequenter Kampf gegen Elend und Armut geführt, warum werden die Ressourcen nicht grundsätzlich neu verteilt und anders eingesetzt, um sozial und ökologisch nachhaltig, global gerecht zu produzieren, zu konsumieren, zu leben? Auf die Gründe dafür soll im Weiteren eingegangen werden.

Die Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise erfolgt über das Handeln von Akteuren mit ihren Interessen, ihrem Eigentum an Produktions- und Reproduktionsmitteln, ihrer Stellung in den gesellschaftlichen Hierarchien. In ihrem Streben nach Profitmaximierung und Erfolg im Konkurrenzkampf eignen sich die Kapitaleigentümer bzw. Kapitalisten äquivalentlos Arbeitsergebnisse der von ihnen kommandierten Lohnarbeiter*innen an. Zugleich treiben sie widersprüchlich die Vergesellschaftung voran und forcieren die Entfaltung der Kapitalverhältnisse. Immer mehr Menschen gelangen in Beziehung und Abhängigkeit voneinander und von der Kapitalverwertung. Dabei wachsen die Transportumsätze, die Größe und Menge der Transportmittel und die Transportinfrastruktur. Vor allem aber nimmt die Ausbeutung von Menschen und natürlichen Ressourcen zu. Diese Praxis begann in Westeuropa und wurde dadurch eingeleitet und forciert, dass Kapitalkooperationen agierten.

Die Kapitaloligarchien und der 4+2-Komplex

Zunächst haben reiche Kaufleute, Eigentümer bzw. Repräsentanten von Geldhäusern, des Staates und vielfach des Militärs, beginnend im 15., aber insbesondere im 17. Jahrhundert, derartige frühe Kooperationen in Gestalt von (Aktien-)Kapitalgesellschaften gebildet. Es ging ihnen um ihre (weitere) Bereicherung, weshalb sie Kolonien erobern, Sklaverei/Sklav*innenhandel, Ressourcenraub und Warenhandel betreiben wollten. Sie brauchten die Kooperation, weil niemand für sich allein das Geld, die Kompetenzen und die Kapazitäten mobilisieren konnte, um die Schiffe für Transporte zu bauen, die Schiffsbesatzung und die Kolonialverwalter zu rekrutieren, den bewaffneten »Arm« ihrer räuberischen Operationen zu organisieren. Daneben vertrieben Großgrundbesitzer vielfach im gezielten Zusammenspiel mit den Wucherern die Bauern von der Scholle. Das durch sie eingehegte Gemeindeland reichte ihnen nicht aus zur lukrativen Schafszucht, zur Woll- und Textilproduktion und zum Handel mit diesen. Zugleich beuteten Kaufleute bzw. Verleger Heimarbeiter*innen aus und schufen, meist mittels Kredit, Manufakturen, in denen Waren hergestellt und dabei Mehrwert gebildet wurde. Mit dem Kolonialismus blühten insbesondere in England der Handel und das Manufaktursystem auf, entwickelten sich der Transport und der moderne Kredit. In diesen widersprüchlichen Prozessen haben sich Kapitalisten und Lohnarbeitende herausgebildet.

Mit dem Aufstieg der kapitalistischen Produktionsweise verloren zunächst die Kapitalverwertungsoperationen bzw. die Aktiengesellschaften relativ an Bedeutung. Vielfach sind sie wieder zerfallen und existierten nur ausnahmsweise, insbesondere für den Bau von Wegen und Kanälen für Transporte und von Bewässerungsanlagen. Einzelkapitalisten dominierten nun den expandierenden inneren Markt. Ihre Macht wuchs mit der Entwicklung von Maschinerie und Dampfmaschine. Aber expandierende Märkte erforderten die Entwicklung von neuen Transportbedingungen. (Aktien-)Kapitalgesellschaften bzw. Kooperationen von modernen Kapitalisten, vielfach im Bündnis mit staatlichen zivilen und militärischen Akteuren ermöglichten erst den Bau der Eisenbahn. Die Finanzierung stützte sich hier zwar weiterhin insbesondere auf Kredite, die der Staat bzw. Geldkapitalisten den Industriekapitalisten gewährten. Doch die Bedeutung der Aktionen und Akteure an den Kapitalmärkten und auch der Banken an den Aktiengeschäften nahm (zeitweise sprunghaft) zu, ebenso die Rolle von Staatsaufträgen. Es entstanden Aktien- bzw. Kapitalgesellschaften und mit ihnen Kapitalverwertungsoperationen insbesondere in den sich entwickelnden und miteinander verquickten Energie-, Stahl-, Grundstoff-, Chemie- und Elektrotechnik-Zweigen. Seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts prägen diese Gesellschaften das Wirtschaftsleben bzw. das gesellschaftliche Leben (Dellheim 2018: 267ff.).

In der modernen Kapitalverwertungs-kooperation bzw. in der modernen (Aktien-)Kapitalgesellschaft wenden der Industrie- und Geldkapitalist ihr konzentriertes und zentralisiertes Kapital gemeinsam an, um es zu verwerten, also um Lohnarbeiter*innen auszubeuten, vielfach auf Basis der Arbeitsergebnisse brutalst ausgebeuteter Arbeitskräfte in den Kolonien. Es kommt dabei de facto zur Verschmelzung des Industrie- und Bankkapitals. Dies bringt expandierende Unternehmen mit steigender Produktivität hervor. Es wachsen die Distanzen, die im Rahmen der Betriebsprozesse zu bewältigen waren, nicht zuletzt durch die Übernahme unterlegener Konkurrenten. So nehmen die Mengen zu transportierender Teile im Unternehmen und von Zulieferungen zu, aber ebenso die Warenmassen, die zu den wachsenden, mehr oder weniger entfernten Märkten gelangen müssen. Es wachsen die Städte und die Wege, die die Arbeiter*innen zwischen Wohnort bzw. Obdach und Arbeitsstätte zu bewältigen haben. Die Wege im betrieblichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und individuellen Alltag werden länger. Damit wachsen aber auch die sozial sehr unterschiedlichen Bedürfnisse und es wächst die sozial sehr unterschiedliche zahlungsfähige Nachfrage nach Transportleistungen.

Waren Transporte historisch eine Angelegenheit des Händlers, wurden sie später die Angelegenheit des Produzenten, dann zum eigenen Geschäft, vielfach des Staates, und sie waren immer auch eine militärische Aufgabe. So oder so ist immer wieder zu fragen, wer warum wie zu welchen Bedingungen wessen Bedürfnisse nach Mobilität bzw. Transportdienstleistungen entsprechen soll bzw. will und kann? Diese Frage ist wiederum verknüpft mit zwei weiteren: Wer verfügt warum über welche Transportmittel und setzt sie warum, wann, wie, zu welchen Bedingungen für wen ein? Welche individuellen, gesellschaftlichen, ökologischen und globalen Auswirkungen hat das? Das Transportwesen und seine konkrete Organisation hängen mit der gesellschaftlichen Arbeitsteilung in ihren Wechselverhältnissen zu den Eigentums- und Machtverhältnissen und zur Natur zusammen. Daher ist weiter zu fragen: Wer bestimmt, warum was unter welchen Bedingungen für wen produziert wird? Wer entscheidet, warum was zu welchen Bedingungen realisiert wird? Der Transport als Komplex – Schaffung und Instandhaltung von Transportmitteln und -transportwegen sowie als Erbringung von Transportleistungen – ist gleichzeitig Ergebnis und aktiver Bestandteil der gesellschaftlichen Arbeitsteilung. Die Herstellung von Produktions- und Transportmitteln wurde und wird beim letztendlich immer sozial und ökologisch zerstörerischen technischen Fortschritt vergesellschaftet. Das Kreditwesen, die Produktion und Übertragung von Energie, von Grundstoffen/Metallerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen, Erzeugnissen der Elektrotechnik/Hochtechnologie, der Land- und Forstwirtschaft usw. werden immer mehr an der Produktion von Transportmitteln und der Entwicklung des Transportwesens beteiligt.

Die hier nur angedeuteten komplizierten Zusammenhänge vereinfachend können wir sagen: Ohne (1) Energieproduktion, -übertragung und -anwendung, ohne (2) Transport in seiner Komplexität, ohne (3) Agrar- und Forstwirtschaft sowie Lebensmittelversorgung und (4) ohne Organisation von »Sicherheit« in der expandierenden Kapitalverwertung, ohne (5) die Technik/Technologie und insbesondere ohne (6) Finanzierung, die dies ermöglicht, findet kein dynamisches kapitalistisches Wirtschaftsleben statt. Wie das Zusammenspiel dieser sechs Bereiche erfolgt und welche individuellen, gesellschaftlichen, ökologischen und globalen Auswirkungen das hat, hängt von den Kapitalakteuren, den Produktionsprozessen und -ergebnissen und den gesellschaftlichen Machtverhältnissen ab. Die Mächtigsten dieser Kapitalakteure sind konkurrierende und Zweckbündnisse pflegende Mitglieder von Kapitalverwertungsoperationen bzw. konkurrierende und zusammenarbeitende Kapitalverwertungsoperationen. Insgesamt sind jene Kapitalakteure und vor allem die Kapitalkooperationen, die die sechs Grundbedingungen für das dynamische Wirtschaftsleben organisieren und realisieren, verantwortlich für den größten Ressourcenverbrauch, für die größte Verschmutzung der Luft, des Wassers und der Böden. Und sie sind die profitabelsten. Von den Hauptakteuren der sechs komplexen Bereiche sind vier die gesellschaftlich ressourcen- und verschmutzungsintensivsten: die (1) Energieerzeuger und -versorger, die (2) Transportfunktionäre, die (3) Kapitalakteure in der Agrar- und Forstwirtschaft sowie im Lebensmittelbusiness und (4) die im »Verteidigungs- und Sicherheits«-Komplex. Sie sind verquickt erstens mit den Mächtigsten in der Finanzsphäre und zweitens mit den Kapitalakteuren in der Forschung und Entwicklung von Hochtechnologien, die wiederum vielfach mit dem »Verteidigungs- und Sicherheits«-Komplex verwoben sind. Diese 4+2 prägen alle gesellschaftlichen Produktions- und Konsumtionsstrukturen.

Die Einzelkapitalisten und die Kapitalverwertungsoperationen in der gesamten gesellschaftlichen Produktion bzw. in den wirtschaftlich betriebenen gesellschaftlichen Bereichen müssen sich mit den 4+2-Kapitalverwertungsoperationen arrangieren. Die Partnerschaft dieser Kooperationen mit »dem Staat« ist am engsten, denn es geht um Grundfunktionen der gesellschaftlichen Reproduktion. Das schließt nicht aus, dass die konkreten Kapitalverwertungsoperationen innerhalb- und außerhalb von 4+2 ihre eigenen Energie-, Transport-, Technologie- und Finanzbereiche schaffen. Und das schließt auch Widersprüche und Interessenkämpfe nicht aus. Entscheidend ist, dass diese Kapitalverwertungsoperationen mit den Produktions- und Konsumtionsstrukturen auch die Gesellschaftsstrukturen prägen. Sie bestimmen die gesellschaftliche Produktions- und Lebensweise und diktieren der Gesellschaft die Entwicklung. Sie sind *Kapitaloligarchien*. Sie stellen die widersprüchliche Kooperation der mächtigsten Eigentümer an Industrie- und Geldkapital dar. Zu

ihnen gehören die mächtigsten Funktionäre der Finanzierung/Organisation/Realisierung der Mehrwertproduktion und der Umverteilung von Einkommen, Vermögen, Eigentum und ihre staatlichen und politischen Partner. Dies schließt Akteure des Militärs und der »Sicherheit«, des Rechts, der Buchführung und Beratung, der Kultur und Wissenschaft, der Medien und des Lobbyismus, sogar der Zivilgesellschaft ein. Diese Kooperation ist durch Kapitalbeteiligungen und Beteiligung an den Vorständen und Aufsichtsräten gestützt. Die Kapitaloligarchien werden von der Mehrheit der Bevölkerungen in den globalen Industrieregionen akzeptiert oder hingenommen. Das erklärt, warum die hier lebende Minderheit der Weltbevölkerung die Mehrheit der globalen Ressourcen verbraucht; warum sie eine Verschmutzung der Luft, des Wassers und der Böden produziert, die vor allem die global Armen existenziell leiden lässt, sie massenhaft vertreibt und die Weltbevölkerung insgesamt bedroht.

Zur Illustration: Die energiebezogenen Aktivitäten bewirken weltweit ca. 63% der globalen klimaschädigenden Emissionen, darunter 77% aller Kohlendioxydemissionen. Ca. 28% der klimaschädigenden Emissionen und 36% der Kohlendioxydemissionen rühren von Elektrizität und Heizung her. Auf die Transportwirtschaft entfallen über ein Viertel. Sie hängt energetisch zu ca. 95% am Erdöl, das wiederum zu mehr als 90% der Transportemissionen führt. Die energiebedingten Emissionen machen etwa 85% der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland aus. Hauptverursacher ist die Energiewirtschaft mit ca. 40%. Danach folgen die Sektoren Verkehr, Industrie, private Haushalte und der Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungssektor (Umweltbundesamt 2020).

In Deutschland ist die Landwirtschaft für mehr als 12% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Zu den größten Quellen zählen die Nutztierhaltung (Methanemissionen aus Tiermägen und Gülle, Stickstoffdüngung) und die landwirtschaftliche Nutzung ehemaliger Moorflächen (Moor ist ein wichtiger Kohlenstoffspeicher). Weltweit trägt die Landwirtschaft mit ca. einem Drittel der Treibhausgasemissionen zur Klimaerhitzung bei. Deutsche Agrarproduzenten importieren Tierfutter, deutsche Lebensmittelproduzenten und Händler Fleisch und Früchte von Monokulturen. All das verbraucht knappe Wasserressourcen, zerstört die Biodiversität, erschöpft die Böden, vernichtet die Existenzen lokaler Lebensmittelproduzenten, verschmutzt die Luft, das Wasser und die Ökosysteme (Greenpeace 2020).

Auch das Militär frisst, vergiftet und zerstört enorme Ressourcen. Allein der US-amerikanische Irakkrieg hat mehr gekostet, als bis 2030 weltweit in erneuerbare Energien investiert werden müsste, um die globale Erwärmung zu stoppen. In ihm wurden von 2003 bis 2007 jährlich mehr klimazerstörerische Emissionen freigesetzt, als 139 Staaten zusammen in einem ganzen Jahr produzieren (Hynes 2014). Zu den Militäreinsätzen in Afghanistan, Irak und dem Mittleren Osten schreibt Hynes: »Tonnen von Abfall – durchschnittlich 10

Pfund täglich pro Soldat – verbrannten darin jeden Tag, den ganzen Tag und die ganze Nacht, einschließlich chemischer und medizinischer Abfälle, Öl, Plastik, Pestizide und Leichen. Die mit Hunderten von Giftstoffen und Karzinogenen beladene Asche verdunkelte die Luft und beschichtete Kleidung, Betten, Schreibtische und Speisesäle, so das Ergebnis einer Untersuchung des Government Accounting Office.« (Hynes 2018) Bereits die Produktion und der Transport der fürchterlichen Abfälle sind ein soziales und ökologisches Verbrechen. Deutschland ist daran beteiligt.

Die heutige Produktions- und Lebensweise in den Zentren der Weltgesellschaft ist untrennbar mit der Vorherrschaft der Kapitaloligarchien verbunden, die die Stoff- und Energieprozesse kontrollieren. Daraus erwächst eine untragbare Belastung des Planeten. Der ökologische Fußabdruck des/der durchschnittlichen Bürger*in eines Staates zählt alle Ressourcen, die im Alltag verbraucht werden, und zeigt auf, wieviel Fläche erforderlich ist, um diese Energie und Rohstoffe verfügbar zu machen. Der Flächenverbrauch wird dann auf alle Menschen hochgerechnet und den auf der Erde real verfügbaren Flächen gegenübergestellt. Danach verbraucht der/die durchschnittliche Bundesbürger*in ca. dreimal soviel, wie er/sie verbrauchen dürfte. 35% davon fallen auf die Ernährung, 25% auf Wohnen, 22% auf Mobilität und 18% auf den Konsum (Brot für die Welt 2019).

Allerdings sagen derartige Durchschnittswerte nichts aus über die sozialen Gegensätze. Es gibt viele Menschen, die unter Einkommens-, Energie- und Mobilitätsarmut leiden. Sie wissen vielfach nicht, »wie sie über die Runden kommen sollen«. Forscher*innen der Universität Leeds haben für 374 Bevölkerungssegmente in 86 Ländern jede Kategorie von Konsumgütern und Dienstleistungen analysiert, um weltweit den Zusammenhang zwischen Einkommenshöhe und Energieverbrauch herauszufinden und zu vergleichen. Sie haben gezeigt:

- Aufgrund der Besonderheit von Energie und der Lebensstile der Wohlhabenden sind die Unterschiede im Energieverbrauch noch größer als die Einkommensunterschiede.
- Energieintensive Luxusgüter – Fahrzeuge, Treibstoff, Fliegen und Urlaub – bleiben den global Reichen vorbehalten.
- Die oberen 10% des globalen Einkommensspektrums verbrauchen 20-mal so viel Endenergie wie die unteren 10%. Besonders auffällig sind die Zahlen für den Verkehrssektor: Hier verbrauchen die oberen 10% 187-mal so viel Kraftstoff und Leistung wie die unteren 10%.
- Im Straßen- und Autobahnverkehr entfallen auf die unteren 50% etwas mehr als 10% der verbrauchten Energie. Beim Luftverkehr entfallen auf sie weniger als 1%. Etwa 80% der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen (Roberts 2020). Das spricht nicht nur für stark progressiv steigende Steu-

ersätze auf hohe Einkommen und Vermögen und – ab einer die Grundbedürfnisse sichernden Grenze – für eine stark progressiv steigende Besteuerung auf den Verbrauch von Kraftstoff und Energie, sondern auch für die strikte Deckelung von Einkommen, Vermögen, des atomar-fossilen Kraftstoff- und Energieverbrauchs.

Warum nun aber das Auto?

Um diese Frage näher beantworten zu können, müssen wir zum einen zu den 4+2-Kapitaloligarchien zurückkehren und zum anderen uns der Besonderheit der Transportmittel in der gesellschaftlichen Entwicklung zuwenden. Das ist im Rahmen dieses Buches nur sehr kurz und skizzenhaft möglich, aber die Lektüre von Rosa Luxemburgs Werk »Die Akkumulation des Kapitals« hilft mehrfach. Luxemburg hat den Zusammenhang zwischen der Akkumulation des Kapitals durch Kapitaloligarchien und der sogenannten ursprünglichen Akkumulation des Kapitals und der Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise erklärt. Dabei hat sie die besondere Rolle des Transports aufgezeigt.

Darüber hinaus hat sie Beziehungen zwischen Kultur, Produktionsweise und gesellschaftlichen Hierarchien in modernen Gesellschaften analysiert. So schrieb sie: »Der Eroberungszug der Warenwirtschaft beginnt meist mit großartigen Kulturwerken modernen Verkehrs, wie Eisenbahnlinien, die Urwälder durchschneiden und Gebirge durchstechen, Telegraphendrähte, die Wüsten überspannen, Ozeandampfer, die in weltfremde Häfen einlaufen. Doch ist die Friedlichkeit dieser Umwälzungen bloßer Schein. Die Handelsbeziehungen der ostindischen Kompanien mit den Gewürzländern waren so gut Raub, Erpressung und grober Schwindel unter der Flagge des Handels wie heute die Beziehungen der amerikanischen Kapitalisten zu den Indianern in Kanada, denen sie Pelze abkaufen, oder der deutschen Händler zu den Afrikanern. Das klassische Beispiel des ›sanften‹ und ›friedliebenden‹ Warenhandels mit rückständigen Gesellschaften ist die moderne Geschichte Chinas, durch die sich wie ein roter Faden ... die Kriege der Europäer ziehen ... Durch Missionare provozierte Christenverfolgungen, von Europäern angezettelte Tumulte, periodische blutige Kriegsgemetzel, in denen sich die völlige Hilflosigkeit eines friedlichen Ackerbauervolkes mit der modernsten kapitalistischen Kriegstechnik der vereinigten europäischen Großmächte messen sollte, schwere Kriegskontributionen mit dem ganzen System von öffentlicher Schuld, europäischen Anleihen, europäischer Kontrolle der Finanzen und europäischer Besetzung der Festungen im Gefolge, erzwungene Eröffnung von Freihäfen und erpresste Konzessionen zu Eisenbahnbauten an europäische Kapitalisten – das waren die Geburtshelfer des Warenhandels in China von Anfang der vierziger Jahre des

vorigen Jahrhunderts bis zum Ausbruch der chinesischen Revolution.« (Luxemburg 1913: 334f.)

Ausführlich ging Rosa Luxemburg auf die Entwicklung in den USA ein: »Zur Ermunterung des Eisenbahnbaus und der Besiedelung des Landes mit Farmern wurden den Eisenbahngesellschaften großartige Schenkungen aus nationalen Ländereien gemacht.« (Ebd.: 335) Liest man dies unter dem Blick der 4+2-Kapitaloligarchien, dann wird ein Zusammenhang deutlich. Die Entwicklung des Eisenbahnsystems in Kooperation von Kapitalgesellschaften und Staat beförderte die massenhafte Einwanderung von Menschen aus Europa. »Im Zusammenhang damit emanzipierte sich die Union nach und nach von der europäischen, hauptsächlich englischen Industrie und schuf eigene Manufakturen, eine eigene Textil-, Eisen-, Stahl- und Maschinenindustrie. Am raschesten wurde die Landwirtschaft revolutioniert. Bereits in den ersten Jahren nach dem Bürgerkriege wurden die Plantagenbesitzer der Südstaaten durch die Emanzipation der Neger gezwungen, den Dampfpflug einzuführen. Besonders aber wurden die im Westen im Anschluss an den Eisenbahnbau frisch entstehenden Farmen von vornherein auf die modernste Maschinenteknik gestellt.« (Ebd.: 335f.) Es waren also drei Bereiche bzw. Komplexe beteiligt – der Transportbereich, der Bereich von Technik und Technologie sowie der Energiebereich.

Hinzu kam in der Folge das kapitalistische Agrarbusiness. Mit den Eisenbahnen zogen die amerikanischen Farmerfamilien in den Westen und Nordwesten der USA. Sie glaubten den Bodenspekulanten. »Aber die fruchtbarsten, bestgelegenen Ländereien wurden von den Gesellschaften zu großen rein kapitalistisch betriebenen Wirtschaften verwendet. Neben dem in die Wildnis geschleppten Farmer erstand als seine gefährliche Konkurrentin und Todfeindin die ›Bonanzafarm‹, der großkapitalistische Landwirtschaftsbetrieb, wie er bis dahin in der Alten und Neuen Welt unbekannt war. Hier wurde die Mehrwertproduktion mit allen Hilfsmitteln der modernen Wissenschaft und Technik betrieben.« (Ebd.: 350) Damit waren schon vier Gruppen der Kapitaloligarchien beteiligt. Zugleich entstanden Ansätze einer neuen »amerikanischen« Lebensweise und Kultur.

Die US-amerikanische Entwicklung findet eine grobschlächtigere Wiederholung in Kanada, wo in noch größerem Ausmaß der Staat »öffentliche Ländereien an privatkapitalistische Gesellschaften« (ebd.: 356) verschleuderte. Der kanadischen Pazifikbahngesellschaft war »das Monopol auf den Eisenbahnbau für 20 Jahre gesichert, die ganze zu bebauende Strecke von etwa 713 englischen Meilen im Werte von zirka 35 Millionen Dollar gratis zur Verfügung gestellt, ... hatte der Staat auf 10 Jahre eine Zinsgarantie für 3% auf das Aktienkapital von 100 Millionen Dollar übernommen und ein bares Darlehen von 27½ Millionen Dollar gewährt.« (Ebd.: 356f.). Es kamen also auch

noch die mächtigsten Großfinanziers hinzu. Das Anleihesystem hat weltweit den Eisenbahnbau befördert. Der diente seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in Asien und Afrika »fast ausschließlich den Zwecken der imperialistischen Politik, der wirtschaftlichen Monopolisierung und der politischen Unterwerfung der Hinterländer« (ebd.: 367).

Rosa Luxemburg verwies damit aber auch auf die militärische Komponente dieses Prozesses, was noch deutlicher wird, wenn man ihre Beschreibung der Entwicklung im südlichen Afrika liest: »Die Matabele und Maschona rafften sich noch zu einem Verzweiflungskampf auf, aber die Gesellschaft, mit Rhodes an der Spitze, erstickte den Aufstand erst im Blute, um dann das probate Mittel der Zivilisierung und Pazifizierung der Eingeborenen anzuwenden: zwei große Eisenbahnen wurden im aufrührerischen Gebiet gebaut ... Die Britisch-Südafrikanische Gesellschaft baute Eisenbahnen, warf Kaffern nieder, organisierte Aufstände der Uitlander, provozierte endlich den Burenkrieg. Die Stunde der Bauernwirtschaft hatte geschlagen. In den Vereinigten Staaten war der Krieg Ausgangspunkt der Umwälzung, in Südafrika war er ihr Abschluss. Das Ergebnis war dasselbe: der Sieg des Kapitals über die kleine Bauernwirtschaft, die ihrerseits auf den Trümmern der primitiven naturalwirtschaftlichen Organisation der Eingeborenen erstanden war.« (Ebd.: 362f.) Insgesamt zeigt sich, dass alle sechs Bereiche der 4+2-Kapitaloligarchien bei diesen Prozessen der Unterwerfung der Welt unter die Imperative der Kapitalverwertung eine Rolle spielten, wie Rosa Luxemburg nachwies, und auf das Engste zusammenwirkten.

Dieselben Muster kamen zur Wirkung, als 1888 das deutsche Kapital, insbesondere in Gestalt der Deutschen Bank, in das große Anatolische und Bagdadbahnunternehmen eintrat. »Das deutsche Kapital baut in der asiatischen Türkei Eisenbahnen, Häfen, Bewässerungsanlagen. Es presst bei all diesen Unternehmungen aus den Asiaten, die es als Arbeitskraft verwendet, neuen Mehrwert aus. Dieser Mehrwert muss aber mitsamt den in der Produktion verwendeten Produktionsmitteln aus Deutschland (Eisenbahnmaterial, Maschinen usw.) realisiert werden. Wer hilft sie realisieren? Zum Teil der durch die Eisenbahnen, Hafenanlagen usw. hervorgerufene Warenverkehr, der inmitten der naturalwirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens großgezogen wird. Zum Teil, sofern der Warenverkehr für die Realisierungsbedürfnisse des Kapitals nicht rasch genug wächst, werden Naturaleinkünfte der Bevölkerung vermittlels der Staatsmaschinerie gewaltsam in Ware verwandelt, zu Geld gemacht und zur Realisierung des Kapitals samt Mehrwert verwendet.« (Ebd.: 388) Die Anleihe, die deutsche Kapitaloligarchien dem türkischen Staat gaben, erwies sich als eigene Wirtschaftsförderung. »Da ferner bei dem Eisenbahnbau in Deutschland hergestellte Produktionsmittel verwendet werden, dient das in Geld verwandelte asiatische Bauernkorn zugleich dazu, den bei der Herstellung jener Produktionsmittel aus deutschen Arbeitern ausgepressten Mehrwert zu vergolden.

Bei dieser Funktion wandert das Geld aus der Hand des türkischen Staates in die Kassen der Deutschen Bank, um hier als Gründergewinne, Tantiemen, Dividenden und Zinsen in den Taschen der Herren Gwinner, Siemens, ihrer Mitverwalter, der Aktionäre und Kunden der Deutschen Bank sowie des ganzen Schlingpflanzensystems ihrer Tochtergesellschaften als kapitalistischer Mehrwert akkumuliert zu werden.« (Ebd.: 390f.)

Luxemburgs Darlegungen haben u.a. die Eisenbahn als konkretes Projekt aufgezeigt, das einerseits den Interessen der Kapitaloligarchien und der gesamten Kapitalistenklasse entspricht und eine weitgehende gesellschaftliche Interessenübereinstimmung mit ihren kulturellen Alltagseffekten begünstigt. Bei den »kulturellen Alltagseffekten« ging es in Deutschland und Westeuropa um den Luxus und Status für die Wohlhabenden; um Kakao und Schokolade als Luxus für die Lohnarbeiter*innen und ihre Familien, deren Einkommen auf ihre eigene Ausbeutung und die wesentlich brutalere der Kolonialiserten (beide Male primäre Ausbeutung) zurückging. Zugleich wurde ein rassistischer gesellschaftlicher Konsens befördert, eine Kultur des Aktienwesens, die die Bindung an das Kapital mehrt und Einkommensumverteilung im Bereich der Zirkulation befördert (sekundäre Ausbeutung).

Die widersprüchliche Interessenübereinstimmung der Kapitalistenklasse dank Eisenbahnprojekt basiert erstens auf den direkten Transportleistungen der Eisenbahn, zweitens auf den direkt und indirekt damit für sie verbundenen Aufträgen, drittens auf den durch die Eisenbahn beförderten technologischen Fortschritten, viertens auf verbesserten Finanzierungsbedingungen für neue primäre und sekundäre Ausbeutung, fünftens auf Vorteilen im Konkurrenzkampf – auf höhere Profite. Diese Vorteile kommen den Kapitaloligarchien am stärksten zugute, denn sie sind deren Organisatoren. Sie verfügen über das mächtigste Kapital und die besten Bedingungen zur Profitmehrung. Sie können ihre Beziehungen zu den für sie wichtigsten Eliten und ihre Macht in der Gesellschaft am nachhaltigsten ausbauen.

Allerdings hat die Eisenbahn Nachteile: Sie kann nicht ausreichend genau und flexibel auf Kapital-, »Verteidigungs- und Sicherheitsbedürfnisse« bzw. auf Kundenwünsche und eigene Mobilitätsbedürfnisse reagieren. Dafür werden motorisierte Alternativen für das Gelände und nicht an Schienen gebundene Wegstrecken gebraucht. Autos spielten für die Entwicklungen und Zusammenhänge, auf die Luxemburg 1912/13 fokussierte, noch keine Rolle. Will man Luxemburgs Analysen in der Gegenwart fortsetzen, dann ist der motorisierte Verkehr jedoch von sehr großer Bedeutung. Das erste, von Dampf betriebene »Auto« wurde 1769 vom französischen Artillerieoffizier und Erfinder Nicolas Joseph Cugnot im Auftrag des Kriegsministeriums gebaut. Das Ziel war, schwere Kanonen zu transportieren (Kellert 2018). 1913 fuhren 825 Lkw auf Deutschlands Straßen, 1914 rollten bereits 9.739 Lkw, vorrangig in den deut-

schen Eroberungskrieg. Ihre mörderischen Einsätze waren vielfach mit der militärischen Zwecken dienenden deutschen Eisenbahn kombiniert.

Es lohnt sich, einen Blick auf die Geschichte des Daimler-Konzerns zu werfen, um die zentrale Bedeutung der Entwicklung der Automobilindustrie im genannten Zusammenhang von 4+2-Kapitaloligarchien besser zu verstehen. 1890 gründete Gottlieb Daimler mit zwei finanzkräftigen Partnern die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Man baute ab 1902 Schienenwagen und übernahm im selben Jahr die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG (MMB). Die DMG lieferte 1903 fünf Schienenbusse an die Great Western Railways. Das Unternehmen baute 1914 ein weiteres Werk, um den Bedarf der deutschen Militärs an Fahrzeugen, Flugzeugen und Flugzeugmotoren decken zu helfen. Für die Produktion setzte es auch schon damals Zwangsarbeiter*innen ein. In den 1920er Jahren baute die um ihr Überleben ringende DMG Polizeiwagen. Unter Federführung der Deutschen Bank erfolgte 1926 der Zusammenschluss mit dem Konkurrenten Benz&Cie. Seitdem stellt die Deutsche Bank den Aufsichtsratsvorsitzenden der nachfolgenden Kapitalgesellschaften, zunächst der Daimler-Benz AG. Für die faschistischen Verantwortlichen am 2. Weltkrieg produzierte die Gesellschaft Militärfahrzeuge, Panzer, Schiffs- und Flugzeugmotoren. Sie produzierte fast ausschließlich für die Wehrmacht und Funktionäre des faschistischen Staates. Dafür beutete sie Zwangsarbeiter*innen und KZ-Häftlinge aus. In diesem mörderischen Geschäft glich sie BMW, Audi, Volkswagen. Mit nach Argentinien und Brasilien geschleusten Kriegsgewinnen wurden dort Produktionsstätten errichtet. Daimler-Benz kooperierte mit den dortigen Faschisten und lieferte ihnen Beschäftigte aus. 1955 schuf das Unternehmen eine Tochter in New York, die Daimler-Benz of North America Inc., wo Nutzfahrzeuge produziert werden sollten. Die Firmenspitze änderte kaum ihre Strategie, als sie in den 1970er Jahren durch die Erdölkrise zum Innehalten gedrängt war. In bzw. nach diesen Krisen orientierte sie sich auf neoliberales Agieren und »Globalisierungsgewinne«. 1977 kaufte Daimler-Benz den amerikanischen Muldenkipper-Produzenten Euclid Trucks. Die Expansion in den 1980er Jahren ging auch auf die Übernahmen der Dornier GmbH, der Motoren- und Turbinen-Union, von AEG und Fokker zurück. Daraus entstand teilweise die Deutsche Aerospace AG (DASA). Neugegründet wurden die Deutsche Airbus GmbH und Daimler-Benz Inter Services (debis). Es entstand ein Konglomerat, das beispielhaft für die Repräsentanz der 4+2-Kapitaloligarchien ist, gebildet aus der Verbindung von Transportbereich mit motorisierten Personen- und Gütertransportfahrzeugen, Schienenfahrzeugtechnik und Dienstleistungen, Energie, Finanzen, »Verteidigungs- und Sicherheitsbereich«, Technologie sowieso plus elektrotechnische und elektronische Anlagen. Schließlich kam auch das Agribusiness hinzu: Mit der Carl Geringhoff GmbH wurde die erste europäische selbstfahrende Mais-Erntemaschine ent-

wickelt und gebaut. 1990 war Daimler-Benz der größte deutsche Konzern und umfasste alle sechs zentralen Kapitalbereiche.

Eine wachsende Bedeutung gewann in den 1990er Jahren der Shareholder value. Das Management stellt die Interessen der Anteilseigner ins Zentrum und strebt danach, den langfristigen Unternehmenswert durch Gewinnsteigerung und Erhöhung der Eigenkapitalrendite zu maximieren. Das Unternehmen wird anhand der freien Cashflows bewertet. Der Shareholder value ist der zum Bewertungszeitpunkt diskontierte freie Cashflow abzüglich des Marktwertes des Fremdkapitals wie z.B. Bankverbindlichkeiten. Daimler-Benz wurde folgerichtig aktiver an den Finanzmärkten. 1998 fusionierte der Konzern mit Chrysler zur DaimlerChrysler AG. Das erwies sich als problematisch. 2007 wurde Chrysler verlustreich verkauft und aus der DaimlerChrysler AG wurde die Daimler AG. Nach mehreren großen Einbußen, Umstrukturierungen und Ausgliederungen, auch in Reaktion auf die Folgen des selbst verursachten Dieselskandals – im trauten Verein mit Audi, Volkswagen, Porsche, BMW und Opel – prangt nun auf der Website www.daimler.com der börsennotierten Daimler AG mit Sitz in Stuttgart: »Wir gehören zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und sind der größte weltweit aufgestellte Nutzfahrzeug-Hersteller. Wir bieten Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Versicherungen und innovative Mobilitätsdienstleistungen an ... Unter dem Dach der Daimler AG sind drei rechtlich selbstständige Aktiengesellschaften operativ: Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind alle Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die bereits seit Jahren rechtlich eigenständige Daimler Financial Services wurde bereits im Juli in Daimler Mobility AG umbenannt. Neben dem klassischen Geschäft mit der Fahrzeugfinanzierung und dem Flottenmanagement ist Daimler Mobility für Mobilitätsdienstleistungen zuständig.« (Daimler 2019)

Die Daimler AG gehört zum Verband der Autoindustrie VDA, der erklärt: »Die Automobilindustrie leistet einen wichtigen Beitrag für Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes. Wir im VDA einen die Kräfte der Automobilindustrie und verleihen ihr eine starke Stimme damit wir gemeinsam die Mobilitätsanforderungen von morgen meistern. Das Automobil ist wie kein zweites industrielles Produkt Ausdruck deutscher Ingenieurskunst. Hier wurde das Auto erfunden und hier wird es – mit über 3.650 Patenten und über 20 Milliarden Euro für Forschung und Entwicklung pro Jahr – immer wieder neu erfunden. Die Automobil-Branche beschäftigt die meisten Ingenieure im Land der Ideen.« (VDA 2020) 2019 waren in der Bundesrepublik 3,1 Mio. Lkw gemeldet, zu ca. 95% Dieselfahrzeuge. Ihr Anteil am Güterverkehr beträgt ca. 76%. Ihre Zunahme, um Kundenwünschen, darunter militärischen, zu entsprechen, begründet auch ihre rasante Produktionsentwicklung, von 125.000 im Jahr 2014, auf 167.000 2018, 2022 sollen es 190.000 sein. Deutschlands Welt-

marktanteil bei Lkw-Exporten beträgt über 8,5% (Wagner 2020). Es ist durchaus interessant, dass bei der Lkw-Herstellung Komponenten für zivile und militärische Kunden nach Möglichkeit doppelt verwendet werden, um Kosten zu drücken (Wikipedia 2019). Die deutschen Automobil-Hersteller produzieren weltweit über 16 Millionen Pkw und im Inland derzeit (nach Rückgängen) ca. 4,7 Millionen. Deutschland ist dennoch mit einem Anteil an den globalen Pkw-Exporten von über 20% einsamer Exportweltmeister (Wagner 2019).

Wenn Anhänger*innen eines Abbaus der Autoproduktion darauf verweisen, dass die Zahl der an der Autoproduktion hängenden Arbeitsplätze überschätzt würde, wollen sie zu Recht die Angst vor Konversion nehmen. Sie sagen, dass in Wirklichkeit »nur« 801.000 Arbeitsplätze in der Autoproduktion und 460.000 in der Reparatur und Wartung zu sehen seien (BUND 2020). Das ist gut gemeint, aber die Lage ist in Wirklichkeit problematischer. Zum einen ist die wirtschaftliche Abhängigkeit vom Auto in unserem Lande gewachsen: Hatte die deutsche Autoindustrie 2005 einen Anteil von 15% an der verarbeitenden Industrieproduktion, sind es heute über 20% – so stark wie kaum in einem anderen Land im Westen (Nienhaus 2019). Daran hängen Einkommen, Steuerzahlungen, Käufe und damit weitere Arbeitsplätze, aber auch Sozialsysteme. Und das Auto ist untrennbar mit einer imperialen Lebensweise verbunden (Brand/Wissen 2017). Wenn andererseits der VDA vermeldet, dass heute mehr als 25% der FuE-Beschäftigten hierzulande in der Automobilindustrie arbeiten – insgesamt sind dies 126.400 (VDA 2019a) – so ist dies im Prinzip richtig, aber unsere Antwort wäre, dass sie mit ihrem Können und ihrer Kreativität dringend für die Konversion gewonnen werden sollten. Aber einfach wird das nicht; und es sind in Wirklichkeit noch viel mehr Menschen mit Forschung für das Auto befasst: auch jene, die um Aufträge der Autokonzerne ringen wie z.B. ThyssenKrupp. Wenn weiter geklagt wird, dass die deutschen Autohersteller ihre Produktion zunehmend stärker ins Ausland verlagern, so müssen wir das bestätigen: Im Jahr 2019 lag die ausländische Produktion um mehr als 200% über dem Niveau von 2000. Die beliebtesten Produktionsstandorte sind China, Spanien, Tschechien, die USA und Mexiko. Es geht um die Erschließung und den Zugang zu lokalen Märkten. Im Fall Osteuropa wird vor allem auf das Kostenargument verwiesen, bei den USA auf zu vermeidende Zölle und Handelshemmnisse (Kaleta 2020). Allerdings könnte man lakonisch kommentieren: Ja klar, Verlagerungen finden statt, wenn man Gewinner »der Globalisierung« sein will.

Für diese Gewinne sind u.a. die Konzernspitzen der Daimler AG und BMW am Round Table for Industry (ERT) aktiv, der vom gegenwärtigen Chef des Autokonzerns Volvo geleitet wird. An dem 1983 initiierten informellen Industriellen-Kreis, der die Europäische Kommission berät, sind fünf Global Player der Autoindustrie beteiligt. Der ERT-Initiator seitens »der Industrie« war der dama-

lige Volvo-Chefmanager Gyllenhammar. Nach seinem »Spartenwechsel« rief er zusammen mit dem zuständigen EU-Kommissar 2001 das Beratungs- und Kooperationsorgan der Finanzindustrie für die Europäische Kommission, European Financial Services Round Table (efr), ins Leben. Dort sind auch die Allianz und die Deutsche Bank vertreten, die umfassend im Bereich der Autoversicherungen und anderen auf Autokonzerne ausgerichteten Aktivitäten tätig sind.

Ein Blick in die Stellungnahmen und Empfehlungen von ERT und efr zeigt, dass die Europäische Kommission ihnen gerne folgt und dass sich das im Allgemeinen auch über die Industrie- und Finanzminister der EU-Mitgliedstaaten sagen lässt. Daran hat die globale Finanzkrise, die vor zwölf Jahren begann, nichts geändert, eher im Gegenteil. Auch an der hatten die Autokonzerne ihren Anteil, zum einen durch ihre Shareholder-value-Operationen, Aktiengeschäfte und ihr Agieren an den Finanzmärkten; zum anderen mit ihrer Ermunterung zur Kreditaufnahme für Autokäufe und Mobilitätsdienstleistungen, die ihrerseits die Spekulation an den Finanzmärkten beförderte. Entscheidend ist, dass die Finanzmarktoperationen und erst recht die Gesamtstrategien der Autokonzerne darauf zielen, sich mit allen Mitteln Maximalprofite zu sichern. Es geht um Ausbeutung, um Steigerung von Nachfrage und Angebot ihrer Autos und Leistungen, um die Erhöhung des Anteils an den globalen Märkten, und sei es durch Manipulation und Betrug wie im Dieselskandal.

Alles dies gehört zur »Logik der Globalisierung«. 2019 haben 35 Banken – darunter die Deutsche Bank und die Commerzbank – insgesamt 735, 6 Milliarden US-Dollar an 2.100 Unternehmen ausgereicht, die fossile Energie erzeugen und nutzen (Haar 2020). Die Ankündigung, doch endlich konsequent auf Elektroantrieb und komplexe Mobilität umzusteigen, löst die meisten Probleme nicht: Der ökologische Rucksack des Ressourcenverbrauches für die Produktion eines Autos wird nicht notwendig geringer, denn zumindest werden mehr seltene Erden gebraucht. Sie werden unter katastrophalen Arbeitsbedingungen mit ebenso katastrophalen sozialen und ökologischen Folgen abgebaut. Oft wird gesagt: »Was können wir dafür? Wir können es ja doch nicht ändern.« Neben dem »Rucksack« bleibt die mit der Elektromobilität verbundene steigende Nachfrage nach Strom, die die atomar-fossile Energiewirtschaft freut. Sie sieht eher die Rückkehr zu (mehr) Atomstrom begünstigt als den überfälligen Übergang zur Energieversorgung aus vorrangig dezentral produzierten erneuerbaren Energien.

Mit dem Übergang auf Elektroautos bleiben die Gewalt in den öffentlichen Räumen durch Parken, Gefahren auf der Straße, die Unfälle. Es bleiben der Stress und Lärm. Es bleiben die Verknüpfungen mit dem »Verteidigungs- und Sicherheitskomplex« und die Orientierung auf individuelle bzw. private Lösungen der Transport- und Mobilitätsfrage. Es bleibt die Dominanz der Orientierung: mein Wohneigentum, mein Auto, meine Kommunikationstechnik,

meine auf tierischen Eiweißen und Monokulturen basierte Ernährung, meine privaten kapitalgedeckten Versicherungen vor Lebensrisiken und für das Alter, meine Freizeit mit Kommerz und meine Urlaubsreisen in die Welt, mein privates Finanz-Engagement für Bildung und Kultur. Das begünstigt individualisiertes Denken und Handeln der »Bessergestellten«, mehr oder weniger nationalistisch und rassistisch gewürzt. Das dringend erforderliche gesellschaftliche Mitte-Unten-Bündnis für solidarische Problemlösungen wird weiter verstellt. Das freut die »Finanzdienstleister« wie die Allianz, die sich als Investor in neue Projekte der Mehrwertproduktion und der Umverteilung von Einkommen und Vermögen betätigen will.

Durch solche Prozesse wird die Dominanz von 4+2-Kapitaloligarchien in den Produktions-, Konsumtions- und Gesellschaftsstrukturen erneuert. Damit das immer so weitergeht, bleiben die Mitglieder der Oligarchien in ihrem Sinne »kreativ«. Der VDA greift die Akteure des öffentlichen Personenverkehrs an. Das sind zwar bereits vielfach private Anbieter oder öffentliche, die wie Private wirtschaften, was wir täglich empfindlich merken. Doch der VDA sieht »politischen Handlungsbedarf« im derzeit geltenden Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das er mit »dem analogen Zeitalter« verbindet, dem »viele der neuen Mobilitätsangebote wie das gewerbliche Ridesharing« (VDA 2019b: 12) unbekannt waren. Er verkündet: »Der aktuelle Rechtsrahmen erweist sich als ein Hemmnis für die Einführung neuer Mobilitätskonzepte in Deutschland. Eine aufgrund der Bündelungsfunktion sachlich naheliegende Zuordnung zum Linienverkehr scheidet zumeist aus, da das Kriterium der »Regelmäßigkeit« in der Definition des §42 PBefG unterschiedlich interpretiert wird. Um die mit dem Ridesharing verbundenen umwelt- und sozialpolitischen Potenziale zu nutzen, bedarf es daher einer Ergänzung des PBefG um einen neu zu schaffenden §42c mit folgendem Inhalt: ... (1) Als Linienverkehr gilt auch ein zu bestimmten Bedienungszeiten in einem bestimmten Bedienungsgebiet eingerichteter regelmäßiger Verkehr mit Kraftfahrzeugen, bei dem die Fahrgäste Ausgangs- und Endhaltepunkt ihrer Fahrt selbst bestimmen und mehrere Fahrtanfragen mit ähnlichen Wegstrecken gebündelt werden können (gebündelter Bedarfsverkehr). (2) Als Haltepunkte gelten auch solche nichtbaulicher Art, die dem Fahrgast virtuell über ein technisches Hilfsgerät angezeigt werden können.« (Ebd.)

Im Positionspapier stehen auch noch andere kluge Dinge unter oft richtigen Überschriften »Informations- und Buchungsdienste erleichtern«, Pendlerbedürfnissen gerecht werden«, »Automatisiertes/Autonomes Fahren«, »Vernetzung«, »Verknüpfung von Personen- und Güterverkehr – »Mitfahrzentrale für Cargo«, »Verkehr wird flächensparender dank neuer Mobilitätsmodelle«, »Verkehr wird noch leiser und sauberer dank neuer Antriebe und Kraftstoffe« (ebd.: 12f.). »Noch leiser und sauberer« lässt beim täglich erlebten Straßenverkehr leidvoll-ironisch lächeln ... Doch worin besteht das eigentliche Problem?

Vieles, was der VDA will, klingt vernünftig und sollte durch die Akteure des öffentlichen Personenverkehrs im Interesse der Bürger*innen und daher weitestgehend mit ihnen gemeinsam getan werden. Gerade auch deshalb betrachten wir ja mit Sennett den ÖPNV als Bestandteil des öffentlichen Raumes. Dieser soll durch die positive Selbstveränderung und Veränderung der sich hier bewegenden Akteure gestaltet und umgestaltet werden. Daher sollte den Autokonzernen aber nicht noch mehr gesellschaftlicher Raum gegeben werden. Im Gegenteil, es geht darum, ihnen demokratisch Ressourcen, Raum und Macht zu nehmen. Die Partnerschaft der Verkehrsakteure im Sinne des VDA würde die Autokonzerne aber stärken und ihnen ermöglichen, gesellschaftliche Entwicklung noch nachhaltiger zu beeinflussen. Wenn sie und ihre Partner uns dann wie gewöhnlich wieder das »Totschlagargument« der zu rettenden Arbeitsplätze entgegenschmettern, sagen wir: Ja, jeder Mensch soll das Recht auf sinnvolle – d.h. existenzsichernde, sozial und ökologisch nachhaltige – Arbeit haben. Das ist eine wesentliche Bedingung für ein selbstbestimmtes Leben in Würde, in solidarischem Miteinander und intakter Natur. Und gerade diese Position und die sie vertretenden Akteure mit ihren Interessen werden von den Autokonzernen als Stütze der 4+2-Kapitaloligarchien bekämpft. Deshalb müssen wir ihnen unsererseits den Kampf ansagen.

Maurizio Tira/Michelle DeRobertis

Von Bologna lernen

Bologna, eine mittelgroße Stadt mit fast 400.000 Einwohner*innen in der zentralitalienischen Region Emilia-Romagna, eignet sich besonders gut für eine Fallstudie über eine Vielzahl von fortschrittlichen und nachhaltigen Verkehrspraxen. Von der Fußgänger*innenzone bis zum Nulltarif im ÖPNV hat Bologna mit verschiedenen Strategien experimentiert, um die Präsenz motorisierter Privatfahrzeuge im historischen Stadtzentrum zu reduzieren. Der Nulltarif, der einem 1972 in Rom unternommenen Versuch folgte, gilt als Symbol für die kurze revolutionäre Phase. Obgleich das nahezu ein halbes Jahrhundert zurückliegt, spielt er in den Erinnerungen und Erzählungen der italienischen Linken eine wichtige Rolle. Dort präsent ist die Idee von Gemeingütern, die allen zur Verfügung stehen. In Deutschland haben kritische Intellektuelle, die an Alternativen zur Auto-Stadt und zur gesellschaftlichen Lebensweise arbeiten, sich immer wieder auf Bologna mit seinem kurzen Nulltarif im ÖPNV bezogen. So eint das Interesse an Bologna viele Linke mit sehr unterschiedlichen politischen Strategien. Viele stadt- und verkehrspolitische Strategien waren in den 1970er Jahren umstritten, behaupteten sich aber in einem öffentlichen Referendum, das 1984 abgehalten wurde. Die in Bologna und anderen fortschrittlichen Städten Italiens entwickelten Maßnahmen wurden 1989 und 1992 schließlich in italienisches Recht überführt.

Dieser Beitrag beschreibt die wichtigsten Verkehrspolitiken, die seit den 1960er Jahren in Bologna realisiert wurden. Dazu gehören Verkehrsbeschränkungen, die als *Zona a Traffico Limitato* (ZTL) bekannt sind, Fußgänger*innenstraßen, Busspuren und Busstraßen sowie ermäßigte Fahrpreise für öffentliche Verkehrsmittel.

Bologna und die Besonderheiten seiner Stadtregierung

Die Provinz Emilia-Romagna war lange der »kommunistischste« Teil Italiens, und die Stadt Bologna hat eine lange Geschichte kommunistischer Regierungen. Dies geht auf die letzten beiden Jahre des Zweiten Weltkriegs zurück, als Süd- und Mittelitalien von den Alliierten befreit worden waren (Süditalien im Oktober 1943 und Rom im Juni 1944), aber die Emilia-Romagna unter deutscher Besetzung blieb. Die Region war tief erschüttert von den Gräueltaten der deutschen Besatzer gegen die Zivilbevölkerung, und vielleicht ist das einer der Gründe, warum die Bevölkerung sich nach links orientierte. Seit dem

Zweiten Weltkrieg gehörten die Bürgermeister von Bologna über 50 Jahre lang der Kommunistischen Partei an, bis 1999 das erste Mitglied einer rechten Partei gewählt wurde.

Die Regierung von Bologna war immer ein Referenzpunkt für das ganze Land, und die Politik im Verkehrssektor wurde zum Beispiel für viele andere Politiken, die ihr folgten. Der Wiederaufbau der Stadt nach dem Krieg wurde von Bürgermeistern und Berater*innen geleitet, die in der italienischen Stadtplanung Geschichte geschrieben haben. Wohnen und öffentliche Dienste wurden kollektiv geplant, und wichtige Infrastrukturprojekte veränderten das Gesicht der Stadt. Die bekanntesten Richtlinien für Bologna sind jedoch mit der Organisation und Einschränkung des Autoverkehrs verbunden. Die Verkehrspolitik der Stadt war besonders fortschrittlich, obwohl man wissen muss, dass die Rebellion gegen das Auto in vielen Städten Italiens der 1960er Jahre und danach stattfand. Zu den wichtigsten Verkehrspolitiken, die in Bologna seit den 1970er Jahren umgesetzt wurden, gehören Richtlinien für den öffentlichen Verkehr, Verkehrsbeschränkungen (DeRobertis/Maurizio 2016a, 2016b), Fußgänger*innenzonen und Parkraumbewirtschaftung.

Die erste Fußgänger*innenzone

Einige Initiativen zum Mobilitätsmanagement sind erwähnenswert, da sie zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung besonders weit fortgeschritten waren. Eine der ersten Straßen, die für den Verkehr gesperrt waren, war die Via D'Azeglio (Ende der 1960er Jahre), ein enger Weg zum Hauptplatz (Piazza Maggiore). Nach ersten Kämpfen mit Ladenbesitzern akzeptierten diese bald den Wechsel und erkannten die großen Vorteile, die sich für sie ergaben, als die Straßen für Autos gesperrt wurden.

Öffentlicher Verkehr

In den frühen 1970er Jahren führte Bürgermeister Zangheri eine weitere innovative Maßnahme ein: spezielle Busspuren. In einer Situation, in der der Motorisierungsgrad in Italien ständig stieg, wurde ein Teil der öffentlichen Straßen ausschließlich für den ÖPNV reserviert. Das war eine kulturelle Revolution und keine bloße Verkehrslösung, da das Parken von Autos und der private Autoverkehr den öffentlichen Bereich, d.h. die Plätze und Straßen, besetzt hatten. Exklusive Busspuren waren ein wichtiger Schritt, um den öffentlichen Raum für die öffentliche Nutzung zurückzugewinnen. Heute führen wir diese Erfahrung im Shared Space-Konzept weiter.

Ein einzigartiges Erlebnis war der Nulltarif im ÖPNV während der Hauptverkehrszeiten. Er wurde 1973 eingeführt. 1974 galt er ausnahmslos für ältere Bürger*innen mit geringem Einkommen. Beide Regelungen konnten 1975 nicht fortgeführt werden. Die Region Emilia-Romagna verabschiedete schließlich 1998 das Gesetz 30/98, das den Gemeinden ausdrücklich untersagt, den Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel anzubieten. Die Einnahmen aus dem Verkauf von Tickets müssen seitdem mindestens 35% der Kosten für den öffentlichen Verkehr decken.

Heute sind die Preise für öffentliche Verkehrsmittel in Bologna vergleichbar mit denen in anderen italienischen Städten: Ein Einzelfahrschein kostet 1,30 €, ein Tagespass 5 €, eine Monatsfahrkarte 36 € und eine Jahreskarte 300 €. Wenn man unter 27 Jahre alt ist, wird eine Monatskarte auf 27 € und eine Jahreskarte auf 220 € reduziert. 190 € betragen die ÖPNV-Tarife für Personen, die über 70 Jahre alt sind. Die Tatsache, dass an Wochenenden und Feiertagen bis zu zwei Erwachsene und fünf Kinder gemeinsam mit nur einer Monatskarte fahren können, stellt einen interessanten sozialen Ansatz dar.

Bologna hat in den letzten 40 Jahren den öffentlichen Nahverkehr weiter in den Vordergrund gerückt. Obwohl es keinen Nulltarif mehr gibt, hat Bologna den öffentlichen Verkehr ausgebaut und mehrere innovative Strategien zu dessen Förderung einschließlich der Verbesserung der Servicequalität umgesetzt. Der öffentliche Verkehr wurde in dreifacher Hinsicht gestärkt: erstens durch Einschränkung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs (wie nachfolgend beschrieben); zweitens durch schrittweisen Ersatz der Dieselbusflotte durch Busse auf der Basis nachhaltiger Kraftstoffe; und drittens durch den Ausbau von Busspuren, wobei mehrere Straßen ausschließlich Bussen vorbehalten sind. Bemerkenswert ist, dass 1996 reine Busspuren eingeführt wurden, die aus Platzgründen in entgegengesetzter Richtung zum Autoverkehr verlaufen. Dadurch soll das öffentliche Verkehrsnetz verbessert werden. Es gibt derzeit 40 km Busspuren und der Plan zur Entwicklung des städtischen Verkehrs sieht ihre Erweiterung um 30% auf 52 km vor (City of Bologna, Urban Mobility Department 2006).

Verkehrsberuhigte Zonen

Bolognas Strategie von 1974, einige Straßen nur für die Nutzung durch die Bewohner*innen des jeweiligen Stadtteils zuzulassen und den Durchgangsverkehr durch die Einrichtung von Einbahnstraßen zu verhindern (City of Bologna, Urban Mobility Department 1974) war eine Vorläuferin der heutigen *Zona a Traffico Limitato (ZTL)* bzw. der verkehrsberuhigten Zone. Der Zugang von Kraftfahrzeugen zu diesen Bereichen wurde eingeschränkt. Je nach den

von den einzelnen Städten festgelegten Regeln gelten die Zugangsbeschränkungen entweder für einen bestimmten Zeitraum oder 24 Stunden am Tag. Jede Stadt bestimmt auch, wer während dieser Sperrzeit in die Bereiche hinein fahren darf.

In den frühen 1980er Jahren bereitete Bologna einen neuen Plan mit verschiedenen Maßnahmen zur Verkehrssteuerung vor. Vor seiner Umsetzung beschloss der Rat, der Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, über das vorgeschlagene neue Verkehrssystem in einem öffentlichen Referendum abzustimmen. Eine solche Abstimmung war weder gesetzlich vorgeschrieben noch rechtsverbindlich (Mazza/Rydin 1997). Die Zustimmung aber war überwältigend: 71% stimmten dafür. Die Stadt realisierte daraufhin in den späten 1980er Jahren die verkehrsberuhigten Zonen, die folgende Elemente beinhalteten:

- Zwischen 07:00 und 20:00 Uhr wurde die Zufahrt mit Kraftfahrzeugen zum historischen Stadtzentrum auf Inhaber*innen spezieller Genehmigungen, Einsatzfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel beschränkt. Nur Anwohner*innen, Menschen mit Behinderungen und Taxis war es gestattet, Genehmigungen einzuholen.
- Es wurde in dieser Zone eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h eingeführt.
- Anwohner*innen, die die verkehrsberuhigte Zone mit Autos nutzen konnten, durften nur auf den öffentlichen Straßen in der eigenen Nachbarschaft parken.

Die verkehrsberuhigte Zone umfasst heute 3,2 Quadratkilometer und blieb damit seit 2002 unverändert. Die neuen Regelungen hatten die folgenden Wirkungen (Topp/Pharao 1994):

- Das Volumen des Kraftfahrzeugverkehrs, der in das historische Zentrum hinein- bzw. herausführt, wurde im Jahr 1989 gegenüber 1981 um mehr als die Hälfte reduziert.
- Die Zeit, die der öffentliche Verkehr für eine Fahrstrecke braucht, schrumpfte und 1989 wurde zum ersten Mal die Tendenz, dass die Fahrgastzahlen der Busse zurückgingen, durchbrochen.

In den 1990er Jahren kam es zu zwei wichtigen Ereignissen:

Erstens: Das Mitte-Rechts-Lager kehrte 1999 in Bologna zum ersten Mal nach dem Zweiten Weltkrieg an die Macht zurück. Unter dem Druck der Geschäftsleute und Unternehmen wurde die verkehrsberuhigte Zone am Samstag, dem größten Einkaufstag der Woche, ausgesetzt. Diese Regelung blieb bis zum Jahr 2012 bestehen, als die verkehrsberuhigte Zone an sieben Tagen in der Woche wiederhergestellt wurde. Damals lenkte die Stadt auch die Busse samstags und sonntags von zwei großen Straßen (in Form eines umgekehrten »T«) um, um Fußgänger*innenzonen zu schaffen. Dies ist zwar für Fußgänger*innen, Kund*innen und Käufer*innen von Vorteil, schafft aber

logistische und andere Probleme für den öffentlichen Nahverkehr und seine Nutzer*innen.

Zweitens: Um eine bessere Kontrolle über unerlaubte Einfahrten in die verkehrsberuhigte Zone zu gewährleisten, führte Bologna 1994 ein Versuchsprogramm zur elektronischen Steuerung von Fahrzeugen, die Zugang zu dieser Zone haben, ein. In den Jahren 1997 bis 1999 folgte ein nationales Gesetz, das elektronische Verfahren zur Zugangskontrolle und zur Erhebung von Geldbußen zuließ (Leromonachou 2006). Im Jahr 2005 hat Bologna das System (genannt SIRIO) wiederhergestellt; im Jahr 2013 gab es sechs Zufahrtspportale. Seitdem hat sich der Rückgang des Verkehrs deutlich verstärkt.

Im Jahr 2006 verabschiedete die Stadt Bologna ein neues Gesetz über den städtischen Verkehr. Es fordert die »Fertigstellung und Erweiterung« der verkehrsberuhigten Zonen. Dazu gehören: erstens Erweiterung der verkehrsberuhigten Zonen um eine zusätzliche 14 Hektar große Fläche (von derzeit 320 auf 334 Hektar, d.h. um 4,4%); zweitens Verbesserung der elektronischen Kontrolle mit zusätzlichen Kontrollpunkten, um Ausweichmanöver zu verhindern.

Fußgängerzonen und Radfahrwege

Ebenso wie die meisten italienischen und europäischen Städte hat auch Bologna seine Fußgängerzonen weiter ausgebaut. Der Verkehrsplan von 2006 sieht die Schaffung von zwei weiteren Fußgänger*innenzonen im Stadtzentrum vor: Es geht um die Via del Pratello und die Universitätszone, die eine Fläche von 16 bzw. 50 Hektar ausmachen. Darüber hinaus wurden die sonntäglichen Fußgänger*innenzonen, die zunächst nur das Herz der Innenstadt betrafen, 2006 auf die gesamte verkehrsberuhigte Zone erweitert. Es geht dabei um den Zeitraum zwischen 9:30 und 12:30 Uhr und zwischen 15:30 und 18:30 Uhr.

In den letzten 20 Jahren wurde auch der Radverkehr gefördert. Zwischen 2004 und 2010 hat Bologna sein Radwegenetz von 61 km auf 80 km, d.h. um 33%, ausgebaut. Die Stadt hat ebenfalls damit experimentiert, es den Radfahrer*innen zu ermöglichen, gegen den Verkehrsstrom zu fahren. In den mittelalterlichen Straßen der Stadt gibt es wenig Platz für Fahrradfahrende, wenn der Autoverkehr erlaubt ist. Vorausgesetzt, der Platz ist ausreichend, stellt die Möglichkeit, auf dem Rad in Gegenrichtung zu fahren, eine Alternative dar und erweitert die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads.

Parkraummanagement, Car-Sharing und Bike-Sharing

Autofahren und Parken sind untrennbar miteinander verbunden. Deshalb hat Bologna seine Parkgebührenrichtlinien und die Park-and-ride-Einrichtungen verändert. In der Nähe von Buslinien außerhalb des Stadtzentrums wurden Park-and-ride-Einrichtungen bereitgestellt. Car-Sharing und Bike-Sharing-Programme tragen ebenfalls dazu bei, den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Die Stadtverwaltung hat Maßnahmen ergriffen, um das Autofahren im Stadtzentrum zu reduzieren, indem sie zweirädrige motorisierte Fahrzeuge förderte. Diese beanspruchen weniger Straßen- und Parkfläche. 1998 ersetzte die Stadt 700 Pkw-Stellplätze durch 3.535 Motorrad-/Roller-Stellplätze. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Parkrichtlinien und Tarife in Stadtteilen in und um das Stadtzentrum herum für Anwohner*innen und andere Verkehrsteilnehmer*innen.

Zentrale nationalstaatliche Gesetze, die den Strategien Bolognas zugrunde liegen

Es gibt einige wichtige Gesetze, die die lokale Politik in der Stadt prägen:

- 1989: Erstmals wurden verkehrsberuhigte Zonen und Fußgänger*innenzonen in der italienischen Straßenverkehrsordnung (Codice della Strada CdS) definiert und den Bürgermeister*innen die Befugnis zu ihrer Einrichtung eingeräumt.
- 1992: Die Straßenverkehrsordnung wurde geändert und die Stadträte, also nicht nur die Bürgermeister*innen, wurden aufgefordert, verkehrsberuhigte Zonen und Fußgänger*innenzonen einzurichten.
- 1992: Es wurde eine Richtlinie (in Italien als »D.L. 285/92« bekannt) verabschiedet, die es den Gemeinden erlaubt, für Kraftfahrzeuge bei der Einfahrt oder für den Verkehr innerhalb der verkehrsberuhigten Zone Gebühren zu erheben.
- 1999: Das Präsidialdekret 250/99 genehmigte die Installation und den Betrieb von automatischen Zugangskontrollsystemen in historischen Zentren und verkehrsberuhigten Zonen.

Nutzen für die Verkehrssicherheit

Ab 2006 begann die Zahl der Verkehrsunfälle sowohl im historischen Zentrum, in dem sich die verkehrsberuhigte Zone befindet, als auch im Rest der Stadt deutlich und nachhaltig zu sinken. Bemerkenswert ist, dass die Zahl der Kollisions-

sionen in der Innenstadt im gleichen Zeitraum weitaus stärker zurückgegangen ist als in der übrigen Stadt: um bis zu 45% innerhalb der verkehrsberuhigten Zone, verglichen mit einer stadtweiten Reduzierung um 30%. Dies deutet darauf hin, dass die Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt haben.

Der Anteil der einzelnen Verkehrsträger

Viele Strategien sind erforderlich, um gemeinsam die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Innenstädten erfolgreich zu kontrollieren. Bologna war die erste Stadt in Italien und vielen anderen EU- und Nicht-EU-Ländern, die viele der fortschrittlichen Strategien umsetzte. Die Tabelle 1 zeigt die Veränderung des Anteils der einzelnen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen.

Tabelle 1:
Vergleich des Anteils von Verkehrsträgern am Verkehrsaufkommen in der Stadt Bologna von 1991 und 2001

Verkehrsart	1991	2001	Ziel des Verkehrsplans von 2006
Öffentlicher Personenverkehr	26.1	18.8	30%
Regionalbahn und Straßenbahn	1.5	1.1	oben eingeschlossen
Autofahrer*innen	32	29.8	24%
Mitfahrer*in im Auto	7.9	10.7	6%
Fußgänger*in	20.2	18.1	21%
Radfahrer*in	5.1	6.0	9%
Motorroller, Motorrad	7.2	15.3	9%

Quelle: City of Bologna. PGTU, Grafik 2.9 (2006)

Das Beispiel Livigno

Die Lektion bleibt aktuell, wenngleich es gegenwärtig nur Livigno mit lange erprobtem Nulltarif im ÖPNV gibt, aber es gibt eine Nulltarif-Debatte in Italien. Livigno liegt in den Livigno-Alpen, auf einer Höhe von 1816 m. Es ist ein beliebter Wintersportort an der italienisch-schweizerischen Grenze, nördlich der Wasserscheide der Alpen. Dort leben 6.600 Einwohner*innen. Das Zentrum von Livigno ist eine Fußgänger*innenzone, die aber von Autos zur An- und Abreise zu dort gelegenen Hotels befahren werden darf. Es gibt vier Buslinien mit Nulltarif, die ganzjährig im Ort verkehren. Zahlreiche Einkaufstourist*innen kommen, um von den vergleichsweise niedrigen Preisen auf zollfreie Ar-

tikel zu profitieren. Zwar erhebt die Gemeinde geringe eigene Abgaben auf den Warenumsatz, aber keine Mehrwertsteuer (Wikipedia 2020b). Auf diese Erfahrung konnten sich auch jene frühen Gründer*innen der regionalen Fünf-Sterne-Partei stützen, die mit dem (späteren) Ratsherrn von Trentino Paolo Vergnano ein Nulltarif-Konzept (Vergnano 2018) erarbeiteten. Vergnano und seine Partner*innen wollen wirksam gegen Staus, Lärm, Unfälle, anhaltende Luftverschmutzung und neue Straßenbaupläne vorgehen. Das Konzept, das sich auch auf die Erfahrungen von Bologna bezieht, zielt auf Bürger*innenpartizipation bei Entscheidungen, Verbesserung öffentlicher Gesundheit, Schaffung sinnvoller Arbeitsplätze, Verbesserung des sozialen und ökologischen Klimas – Hebung der Lebensqualität für die 541.000 Einwohner*innen in der autonomen Provinz, die im Norden Italiens gelegen ist und den südlichen Teil der Region Trentino-Südtirol bildet. Da das historisch, landschaftlich und touristisch attraktive Trentino zudem Teil der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino ist, bildete das Konzept den Auftakt einer Veranstaltung zum Nulltarif im ÖPNV im Europäischen Parlament. Sie war organisiert von der Gruppe der Fünf Sterne. Das am Konzept besonders Interessante sind zum einen das komplexe Herangehen an das Verständnis von gesellschaftlicher Lebensweise mit den Grundideen Gesundheit und Gleichheit der Bürger*innen sowie die zentrale Rolle von partizipativ verwalteten Gemeingütern für das Alltagsleben. Zum anderen ist interessant, dass die Finanzierung des Nulltarifs durch Umschichtungen im öffentlichen Haushalt zustande kommen soll: Weil aufgrund der besseren öffentlichen Gesundheit Ausgaben zur Behandlung von negativen Folgen des Autoverkehrs wie Unfälle vermieden werden können, sei der Nulltarif finanzierbar.

Das Beispiel Catania

Real ist der Nulltarif seit Oktober 2018 für die Studierenden in Catania (300.000 Einwohner*innen) auf Ostsizilien. Die Vereinbarung ist ein Ergebnis von Verhandlungen zwischen der Universität Catania und zwei lokalen Verkehrsbetrieben. Der Nulltarif gilt für Stadtbusse und die U-Bahn. Verkehrsstaus, schwache Auslastung des ÖPNV, wenig Rad- und Fußwege gehören zu den kritischen Mobilitätsproblemen in der Stadt. Der Universität aber geht es um mehr: um eine andere Stadt- und Sozialpolitik, die auf Hebung der Lebensqualität zielt. Zugleich will sie die 40.000 Studierenden für einen Paradigmenwechsel im Verkehrswesen, für den Umgang mit Gemeingütern und die Nachhaltigkeitsziele der UN interessieren (Inturri 2019).

Catania steht nicht allein für Innovation auf Sizilien. Der Bürgermeister von Palermo (663.400 Einwohner*innen) hat den Nulltarif in öffentlichen Ver-

kehrsmitteln für jene Einwohner*innen vorgeschlagen, die mit ihren Gemeindesteuerzahlungen auf dem Laufenden sind. Die Nulltarif-Fahrkarte soll zu Steuernachzahlungen motivieren und das unterfinanzierte öffentliche Verkehrssystem stärken.

Lehren

Die wichtigste Lehre, die wir aus Bologna ziehen können, ist die Bedeutung, die ein starker politischer Wille und die Vorbereitung des Verwaltungspersonals haben. Die ersten vier Bürgermeister nach dem Zweiten Weltkrieg waren wichtige politische Persönlichkeiten der Kommunistischen Partei Italiens und gehörten oft dem Parlament an. Sie waren in einer starken Partei verwurzelt, die es gewohnt war, ihr Personal auf die Herausforderungen in schwierigen Zeiten vorzubereiten.

Drei Faktoren seien hervorgehoben:

- Der starke politische Konsens, den die Bürgermeister hinter sich wussten: Die Kommunistische Partei erhielt 1946 38% der Stimmen und erreichte 1975 49%. In einem proportionalen Wahlsystem waren die Bündnisse so beschaffen, dass die Kommunistische Partei immer regieren konnte.
- Die gute Verwaltung: Die Haushalte waren immer ausgeglichen, und deshalb konnten die Bürger*innen auf die kluge Verwaltung der öffentlichen Mittel vertrauen und wussten diese zu schätzen.
- In Bologna wurden Innovationen in der öffentlichen Beteiligung der Bürger*innen an den politischen Entscheidungsprozessen eingeführt, um alle sozialen Schichten einzubeziehen und die öffentliche Diskussion in den Stadtteilen zu fördern.

Diese drei Grundelemente sind erforderlich, um eine so umstrittene Politik umzusetzen, wie sie das Mobilitätsmanagement immer war und auch heute noch ist. Was wir von Bologna lernen können, ist keine technische, sondern eine politische Lektion. Und dies in höchstem Maße!

Judith Dellheim

Erfahrungen aus dem »Autoland« Deutschland

Die Geschichte des Nulltarifs in Deutschland lässt sich in vier Zeitabschnitte unterteilen:

- von 1971 bis Anfang der 1990er Jahre,
- vom Beginn der 1990er Jahre bis zum Ausbruch der Finanzkrise 2008,
- von 2008 bis 2017 und
- seit Anfang Februar 2018.

Die Erklärung ist einfach: 1971 wurde erstmalig die Forderung nach dem Nulltarif erhoben; um 1990 gab es die Chance, mit dem Ende der Systemkonkurrenz eine sozialökologische Transformation einzuleiten – eine Chance, die vertan wurde; 2008 und in den darauffolgenden Jahren wurden in der komplexen Krise erneut gesellschaftliche Möglichkeiten zum Richtungswechsel zerstört (Balibar 2016: 187ff.), doch zugleich entstanden neue emanzipativ-solidarische Initiativen, die schließlich maßgeblich dazu beitrugen, dass der Nulltarif mit dem Jahr 2018 zumindest in Worten bei der Bundesregierung ankam und – wesentlich stärker – auf die Agenda der öffentlichen Debatte kam.

1. Von 1971 bis Anfang der 1990er Jahre

1969 gab es in Hannover Proteste gegen Fahrpreiserhöhungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der »Rote Punkt« an privaten Autos lud zur unentgeltlichen Mitfahrt ein. Idee und Initiative dazu gingen u.a. auf den bekannten Satiriker Dietrich Kittner zurück. Das Ziel war, die städtischen Betriebe durch Drosselung der Nachfrage nach ihren Transportdienstleistungen zum Verzicht auf Tarifierhöhungen zu drängen. Im März 1971 war der »Rote Punkt« erneut im Stadtleben präsent – diesmal in Dortmund, wo vor allem junge Menschen drei Wochen lang gegen eine dreißigprozentige Erhöhung der Fahrpreise protestierten. Der Dortmunder Tarif-Protest war durch die Jungen Christdemokraten begonnen worden. Den Protestierenden ging es um Preise und Einkommen, um sozial gerechte und ökologisch verantwortungsvolle Mobilität, um menschengerechte Städte und einen demokratischen Umgang mit ihren Interessen. Viele Protestierende wollten zudem austesten, wie der Staat agiert, wenn radikale Linke soziale Proteste organisieren. Diese mündeten schnell in spontane Straßenblockaden. Die sozialdemokratische Stadtverwaltung rief die Polizei, die gewaltsam gegen die Demonstrierenden vorging.

Anlass für die Fahrpreiserhöhung war das Finanzdefizit der Verkehrsbetriebe. Mit den längeren Wegen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, die in steigendem Maße mit dem Auto zurückgelegt wurden, mit der gesellschaftlichen Orientierung auf das Auto überhaupt und auf die autogerechte Stadt, kam es zu zeitlich und räumlich nicht ausgelasteten ÖPNV-Kapazitäten. In der Auseinandersetzung über die Tarifierhebung standen sich unterschiedliche Interessen gegenüber: jene, die sich eine weitgehend autofreie Stadt wünschten, die Betreiber und Beschäftigten der städtischen Verkehrsbetriebe, die Stadtverwaltung und die Auto-Lobby. Selbst unter den Anhänger*innen eines gut ausgebauten ÖPNV mit gerechten Tarifen bzw. einem Nulltarif in der Stadt gab es unterschiedliche Interessen und politische Vorstellungen. Das erschwerte ein gemeinsames Vorgehen. Die örtliche Deutsche Kommunistische Partei wollte ihre Forderung nach Rücknahme der Tarifierhöhung mit einer Mobilisierung gegen die Herrschenden und die militärische Aufrüstung verbinden. Sie hatte zuerst die Forderung nach einem Nulltarif erhoben, sich dann aber für einen Einheitstarif von 50 Pfennigen ausgesprochen. Die Kommunistische Partei Deutschlands/Marxisten-Leninisten und ihre Roten Betriebsgruppen, die Rote Garde und der Kommunistische Studentenbund/Marxisten-Leninisten bemühten sich ebenfalls, den Protest gegen die Fahrpreiserhöhungen mit radikaler Gesellschaftskritik zu verknüpfen. Sie übernahmen den Ruf nach einem Nulltarif und hielten vorerst an ihm fest. Verschiedene gewerkschaftliche und sozialdemokratische Organisationen fürchteten hingegen das Erstarken ihrer linken Kontrahenten. Diese und insbesondere die Studierenden unter ihnen hatten bereits am zweiten Protesttag begonnen, »Rote Punkte« zu verteilen. Die Gratis-Mitfahr-Initiative entwickelte eine Eigendynamik. In der zweiten Protestwoche gelang es dem Team des »Roten Punktes« zunehmend, Belegschaften von Großbetrieben für Aktionen gegen die Tarifierhöhungen zu gewinnen. Daran beteiligten sich einige Tausend Gewerkschaftsmitglieder (Kesten 2017).

Nach Hannover und Dortmund kam der »Rote Punkt« in weiteren fast 20 Städten zum Einsatz, darunter in Westberlin. 1971 brachte die berühmte Rockband »Ton Steine Scherben« eine Single mit einem Lied in die Öffentlichkeit, das sich mit den hohen Fahrpreisen im Westberliner ÖPNV auseinandersetzte. Auf der B-Seite gibt es das Stück »Nulltarif«, das auf einem Zusammenschnitt von Fahrgast-Meinungen zu den Fahrpreiserhöhungen beruht (Wikipedia 2020a). Hier wird die staatliche Ausgabenpolitik für das Defizit im öffentlichen Haushalt und im Budget der Verkehrsbetriebe verantwortlich gemacht und zur ÖPNV-Nutzung ohne Fahrschein ermutigt. Die Nulltarif-Anhänger*innen erhielten auch vom Schriftsteller Josef Reding Unterstützung, der klar und deutlich sagte: »Ein großflächiger Verkehrsverbund mit einheitlichem Niedrig- oder Nulltarif wäre die Lösung des Nahverkehrsproblems der Städte. Dem Menschen in den

Ballungsräumen muss eine preismäßig erschwingliche Transportmöglichkeit als Grundrecht zugestanden werden.« (Reding 1971)

Die Aktivist*innen der Aktionen versuchten jedoch nur selten ernsthaft, die Diskussionen über Mobilität und Stadtgestaltung fortzusetzen und einander näherzukommen. Dabei hätten sie sich auf gute Argumente aus der Wissenschaft stützen können. Universitätsprofessoren analysierten mit großem Interesse, was von Bologna gelernt werden konnte. Sie motivierten manche Diplom- und Doktorarbeit zum Thema Nulltarif. Das Defizit der Linken hatte ernsthafte Konsequenzen: Man beschäftigte sich nicht konsequent mit den Produktions-, Konsumtions-, Gesellschafts- und Herrschaftsstrukturen, für die die Autoindustrie, ihre entscheidenden Eigentümer, ihre sozialen und wirtschaftlichen Verflechtungen hochrelevant sind. Fragen der gesellschaftlichen Lebensweise und Wege ihrer demokratischen Veränderung blieben dadurch in der öffentlichen Debatte eher marginal. 1972 erschien der erste Bericht des Club of Rome. Die Diskussion über seine Konsequenzen wurde Jahre später jedoch durch die politische Offensive der Neoliberalen verdrängt. Es soll hier nicht behauptet werden, dass eine Debatte zum Nulltarif im ausgebauten ÖPNV die neoliberale Gesellschaftsentwicklung verhindert hätte, aber sie hätte die demokratischen Gegenkräfte stärken können. Politische Handlungsmöglichkeiten blieben ungenutzt: Die seit 1976 erschienenen Regierungsberichte »über die Folgekosten des öffentlichen Personennahverkehrs« boten gute Chancen, um über verkürzte bzw. falsche Effizienzbewertungen zu streiten, die es den kommunalen Verkehrsbetrieben erschwerten, die Interessen der Nutzer*innen zu berücksichtigen. Forciert wurde hingegen der Ausbau der Autostadt mit ihren negativen Folgen für die öffentliche Gesundheit und das öffentliche Leben. In Westdeutschland lag die Kapazitätsauslastung im ÖPNV insgesamt nicht einmal bei einem Viertel und hin und wieder wurde der Nulltarif als mögliches Instrument zum Gegensteuern erwähnt.

Nach der Gründung der Partei DIE GRÜNEN am 12./13. Januar 1980 wurden Fragen einer Neuorientierung des ÖPNV wieder aufgegriffen. In ihren Diskussionen über Alternativen zur Stadtgestaltung und damit zum ÖPNV mit gerechten Tarifen zeigte sich eine gewisse Vorreiterrolle jener Akteure, die einst bei »Rote-Punkt-Aktionen« aktiv waren. Sie stellten ihre Stadt-Konzepte in einen gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang und diskutierten mögliche Wege der ÖPNV-Finanzierung: eine Zweck-Gebühr erheben auf der Bundesebene, eine Reform der Steuererhebung und der Verteilung des Steueraufkommens, die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe, ggf. auch einer City-Maut und mit ihnen kombinierte Umschichtungen im Landes- und Kommunalhaushalt. Alle drei Varianten verlangten gesetzliche Veränderungen; aber die Einführung der Nahverkehrsabgabe auf der kommunalen Ebene bzw. in den Stadtstaaten schien vielen am ehesten durchsetzbar: Ab einem bestimmten Einkommen sollte

jede/r Einwohner*in einen bestimmten Betrag für den Betrieb und Ausbau des ÖPNV entrichten. Allerdings konnte bzw. kann die Kommune das nur einführen, wenn das Bundesland dies genehmigt. Daher war die vor allem »grüne« Debatte in den Stadtstaaten stark vertreten. Dort waren die Grünen gut verankert. Wegen des spezifischen Status von Westberlin bis zur deutschen Vereinigung und ihrer besonderen Biografien haben verschiedene Mitglieder der Alternativen Liste (AL) intensiv die Nahverkehrsabgabe diskutiert. Dies erfolgte im Zusammenhang mit der Arbeit an Projekten, von denen aus die AL in die öffentliche Debatte und die Politik im Westteil der Stadt intervenieren wollte.

2. Von Beginn der 1990er Jahre bis zum Ausbruch der Finanzkrise 2008

Nach dem Ende der DDR haben einige ehemalige »AL-ler*innen« sowie ehemalige Mitglieder der SEW (häufig mit »Rote-Punkt-Erfahrungen«) die ÖPNV-Debatte der Berliner PDS beeinflusst. Teilweise kooperierten sie mit der PDS oder traten ihr bei. 1994 intervenierte die PDS-Fraktion mit einem Gesetzesentwurf zur Nahverkehrsabgabe, zu einer weitgehend autofreien Innenstadt und einem Nulltarif im ÖPNV zunächst in die Debatte des Berliner Abgeordnetenhauses (Kimme 1994), dann sowohl 1995 als auch 1999 in den Wahlkampf. Die Berliner*innen sollten entsprechend ihres Einkommens einen Beitrag entrichten, der sich am Preis für ein Jahresabonnement zur ÖPNV-Nutzung (damals 600 DM im Osten und 750 DM im Westen) orientierte. Dieser Beitrag würde aufgrund der höheren Zahl der Zahlenden geringer ausfallen als das bisherige Jahresabonnement. Ferner sollte die Finanzierung des ÖPNV über die einzuführende City-Maut, eine Hotelbettensteuer und die Gebühren aus der Parkraumbewirtschaftung unterstützt werden. Die mehrheitlich ostdeutschen PDS-Mitglieder waren einerseits schnell für eine solche Idee zu gewinnen, was nicht nur mit ihren vergleichsweise geringen Einkommen zu tun hatte, sondern mit ihrer Lebenserfahrung. Der ÖPNV hatte einen zentralen Platz im Alltag der DDR. Andererseits mussten sie eine große Skepsis überwinden: Obwohl in der DDR der ÖPNV billig war und in der Regel funktionierte, wünschte man sich massenhaft das Auto. Hinzu kam, dass die Diskussion über eine zusätzliche Abgabe bzw. Steuer nicht gerade attraktiv anmutete. Es war also klar: Die Debatte zum ÖPNV, über seine Finanzierung und den Nulltarif musste in die Diskussion zur Stadtgestaltung, zu Lebensstilen und zur gesellschaftlichen Lebensweise eingebettet werden. Dafür waren nach dem Zusammenbruch der sogenannten »sozialistischen« Experimente kurzzeitig in Europa günstige Möglichkeiten gegeben: Relevante Teile der Bevölkerung, vielleicht sogar die Bevölkerungsmehrheit, sahen keinen Sinn mehr in großen Projekten militäri-

scher Rüstung und wussten um die sozialen und ökologischen Probleme der westlichen Produktions- und Lebensweisen.

Die Linken hätten mit attraktiven Konzepten politikwirksam die herrschende Richtung, Art und Weise der gesellschaftlichen Entwicklung angreifen können. Sie hätten mit Vorstellungen und Vorschlägen zu einem Alltag, in dem Selbst- und Mitbestimmung, Gerechtigkeit, Solidarität und Ökologie zusammengehen, in den »Gang der Dinge« eingreifen können. Sie hätten dafür zumindest mit Grundbausteinen zu Konzepten für Partizipation an politischen Entscheidungen, für Schutz vor körperlicher und seelischer Verletzung, für gesunde Ernährung, für sinnvolle Arbeit, Wohnen, Bildung, medizinische Betreuung und Pflege auf hohem Niveau, Mobilität und Freizeit und zu ihrem Zusammenspiel in gesunder Umwelt zur Kommunikation und Kooperation einladen können. Aber sie waren von den politischen Entwicklungen überrascht. Sie hatten meist ihre eigenen Lebensstile und Mobilitätsmuster nicht so mit der Arbeit an gemeinsamen Alternativen verbunden, dass sie überzeugend für einen anderen gesellschaftlichen Alltag werben konnten.

Die Berliner PDS aber hatte sich zumindest bemüht, eine »Alternativen-Diskussion« zu initiieren. Ihre Mitglieder haben schnell erfahren, wie schwierig es ist, unter den Folgen des Autoverkehrs Leidende zu ermutigen, sich zu wehren und für kollektive Verkehrslösungen einzutreten. Viele Bürger*innen sahen und sehen durchaus die Widerstände, Grenzen und Probleme, die einer stressarmen, solidarischen und ökologischen Mobilität seitens der gesellschaftlichen Wirtschaftsweise und der Herrschaftsverhältnisse entgegenstehen. Sie wissen, dass erst dann von einem nachhaltigen Erfolg die Rede sein kann, wenn relevant weniger Autos produziert und die Mobilitätsmuster verändert werden. Dies wäre mit gravierenden Veränderungen in anderen Bereichen des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens verbunden.

Die ÖPNV- und Nulltarif-Debatte kann helfen, sich mit sehr verschiedenen emanzipativ-solidarischen Akteuren zu vernetzen und gleichzeitig mit interessierten Bürger*innen ins Gespräch zu kommen. Dabei sind die Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern und darüber hinaus nützlich. Sie können die Debatten um den Einstieg in einen sozialökologischen Transformationsprozess unterstützen. Man schaut zurück nach Bologna und blickt nach Frankreich, Großbritannien und Schweden, nach Austin, Logan (Utah), Commerce City und Chelan Douglas Counties in den USA etc. Hinzu kam das wachsende Bedürfnis von vielen Linken, Kämpfe um eine zukunftsfähige Mobilität, um die Gemeingüter bzw. Commons, um »ein gutes Leben und eine ihm dienende Wirtschaft« zu verbinden – auf und zwischen den verschiedenen politischen Ebenen, von der lokalen und regionalen über die Bundes- und EU-Ebene bis zur globalen Ebene. Auch staatliche Akteure blickten suchend über die Staatsgrenzen hinweg, um herauszufinden, wann niedrige bzw. Nulltarife im ÖPNV

dessen Auslastung steigern, den Autoverkehr in den Städten relevant reduzieren, das ökologische und soziale Klima verbessern können.

Die ersten Nulltarif-Erfahrungen in Deutschland: Templin und Lübben

Templin ist eine brandenburgische Kleinstadt, etwa 80 km nördlich von Berlin zwischen mehreren Seen, einem Naturpark und einem Biosphärenreservat gelegen. Die Stadt zählt etwa 16.000 Einwohner*innen. Sie ist ein staatlich anerkannter Kurort mit einer Fläche von 377 km². Auf sie kamen in den 1990er Jahren bis zu 179.000 Gast-Übernachtungen, heute sind es mehr als 300.000. Die Kommunalpolitiker*innen der Stadt und viele Bürger*innen wollten nicht hinnehmen, dass der wachsende Autoverkehr sie und ihre Gäste daran hinderte, das historisch interessante und städtebaulich attraktive Stadtzentrum zu genießen. Lärm, Luftverschmutzung, zugeparkte Flächen und Unfälle hatten ein schwer erträgliches Ausmaß erreicht. Der 1992 eingeführte Stadtbusverkehr konnte nicht einmal fünftausend Fahrgäste pro Monat aufweisen. Seine Betriebskosten wurden zu gerade mal 14% aus dem Fahrscheinverkauf gedeckt. So wurde die Idee geboren, die Einwohner*innen und ihre Gäste zu motivieren, vom Pkw auf den Bus umzusteigen.

Die Suche nach Konzepten führte nach Hasselt, zum Studium der dortigen Erfahrungen. Es wurde ein ÖPNV-Modellprojekt mit Nulltarif für zwei Jahre konzipiert und intensiv für den Stadtbus geworben. Am 15. Dezember 1997 trat der »Fahrscheinfreie Stadtverkehr« in das öffentliche Leben von Templin. Sein Gültigkeitsbereich erstreckte sich auf das gesamte Stadtgebiet. Der Zentrale Omnibus-Bahnhof wird von allen Linien angefahren und dient als zentraler Umsteigepunkt. Die vier Stadtlinien werden im Stundentakt betrieben, wobei sich auf den wichtigsten Abschnitten aufgrund der Überschneidungen ein Halbstundentakt ergibt.

Zwischen 1992 und 1997 war das Stadtbus-Angebot stark ausgebaut und verbessert worden: Umsteigenotwendigkeiten wurden minimiert, Haltestellenabstände auf 300 bis 350 m reduziert. Haltestellen wurden mit Witterungsschutz ausgestattet, Betriebszeiten ausgedehnt. Nach dem 15. Dezember 1997 schnellten die Fahrgastzahlen in die Höhe (siehe die Tabelle). Doch dem lag vor allem eine Veränderung im Mobilitätsverhalten jener zugrunde, die zuvor zu Fuß gegangen oder mit dem Rad gefahren waren.

Damit stiegen allerdings auch die Kosten für das Stadtbussystem – von ca. 450.000 DM/Jahr auf etwa 530.000 DM/Jahr. Die Finanzierung des ÖPNV für Templin teilten sich das Land Brandenburg, der Kreis Uckermark und die Stadt Templin. Im Verlaufe von zwei Jahren wuchsen die ÖPNV-Aufwendungen der Stadt von 48.000 DM im Jahr 1997 auf 150.000 DM im Jahr 1999. Eine gewisse Entlastung brachten die Erhöhung der Kurtaxe, höhere Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung, aus der Werbung an den Haltestellen, aus dem Spon-

Fahrgastzuwachs nach Einführung des fahrscheinfreien Stadtbusverkehrs

	Januar 1997	Januar 1998	Steigerung
Fahrgäste	3.840	25.914	6,5-fach
Erwachsene	2.580	11.164	4,3-fach
Kinder	1.260	13.950	11-fach

Quelle: Hoffmann, T. (1998): Der fahrscheinfreie Stadtbusverkehr in Templin, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 5, S. 225.

soring und aus der gesteigerten Wirtschaftskraft der Unternehmen sowie die Einsparungen in der Verkehrsinfrastruktur (Forschungsbericht 2000: 32-36).

Obwohl also jede/r in Templin den Bus frei nutzen konnte, sank der Autoverkehr nur um etwa 10% bis zeitweise maximal 20%. Im Jahr 2002 drohten dann die Kosten für den ÖPNV die verfügbaren Haushaltsmittel zu übersteigen. »Wir durften als Kommune keine Umlage für den öffentlichen Nahverkehr erheben, dabei hätten uns zehn D-Mark im Jahr pro Bürger gereicht«, sagte 2018 der Ex-Bürgermeister Ulrich Schoeneich frustriert (Keck 2018). Das System wurde umgestellt. Der ÖPNV kann seitdem nur von jenen frei genutzt werden, die eine Jahreskurbeitragskarte erworben haben. Diese kostete zunächst 29 Euro, seit 2007 44 Euro.

Der fahrscheinlose ÖPNV in Templin ist so seit 2003 beitragsfinanziert. Die Kurkarte erlaubt jedoch auch einen ermäßigten oder freien Zutritt zu anderen Dienstleistungen der Stadt (Linden 2017). Diese Kombination birgt Chancen für eine Aufwertung der Gemeingüter in der Kommunalpolitik und in der öffentlichen Diskussion. Die positiven Effekte des Modellversuchs werden im ÖPNV-Ausbau, in vermiedenen Unfällen und in den Impulsen für die gesellschaftliche Debatte gesehen.

Auch Lübben ist eine Kleinstadt im Bundesland Brandenburg und ein offiziell anerkannter Erholungsort mit etwa 14.000 Einwohner*innen. Lübben ist im touristisch attraktiven Spreewald gelegen und verfügt über reizvolle historische Bauten. Als wiederum im Rahmen eines Modellprojektes für zwei Jahre am 1. Januar 1998 der unentgeltliche Stadtbusverkehr eingeführt wurde, war noch von einer Bevölkerung von ca. 15.000 die Rede. Die Stadt hatte das Beförderungsentgelt bezahlt. Sie wollte ebenfalls den Autoverkehr reduzieren. Allerdings besteht das städtische Bussystem aus lediglich einer zentralen Linie: von der Klinik für Rehabilitation im Osten der Stadt zum Hauptbahnhof im Westen und dann in den Süden. Der Takt variiert zwischen den Wochentagen und in Abhängigkeit von der Tageszeit. Das Angebot wurde verdichtet und gut angenommen: Nutzten 1997 nur 13.800 Menschen den Bus, waren es 1998 bereits 48.600 und 1999 kam es erneut zu einer großen Steigerung. Ca. 10% der Fahrgäste waren Kinder. Schon 1994 und 1995 war das Defizit

der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft gravierend gewesen. 1997 zog sich der Landkreis, der zuvor größere Teile des Defizits der Verkehrsgesellschaft begeben hatte, völlig aus der Finanzierung zurück. Die Kosten der Stadt für die Finanzierung der Buslinie wuchsen von 71.000 DM im Jahr 1997 auf 100.600 DM im Jahr 1999. Lübben konnte den Nulltarif nicht aufrechterhalten. Allerdings gab es im Unterschied zu Templin auch kein Gesamtkonzept, das den Regionalverkehr berücksichtigte und auf über den Stadtverkehr hinausgehende Überlegungen zum Umgang mit Gemeingütern orientierte.

Interessant ist, dass beide Male nach Wiedereinführung des Bustarifs höhere Fahrgastzahlen als vor seiner Einführung blieben, was für Lerneffekte spricht. Ebenfalls ist interessant, dass 1999 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Auftrag erteilte, einen Bericht zum »Kommunalen Nutzen von ÖPNV-Angeboten am Beispiel fahrscheinfreier Tarif/Finanzierungskonzepte bei Stadtbusverkehren von Klein- und Mittelstädten« (Forschungsbericht 2000) zu erstellen. Damals hatten 50 kleinere und mittlere Städte in Deutschland eigene Stadtbussysteme betrieben. Die Studie hatte das Ziel, am Beispiel des Modellversuchs Templin Kriterien zu entwickeln, die den Kommunen helfen sollten, über die Einführung des Nulltarifes zu entscheiden. Diese Kriterien fokussierten folgerichtig auf den kommunalen Haushalt und zeigten Probleme des Nulltarifes auf.

Den Streiter*innen für eine solidarische, soziale und ökologische Verkehrswende gelang es nicht, ausgehend von den Erfahrungen aus Templin, Lübben und anderen Städten die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV und für die Bekämpfung von Mobilitätsarmut zum gesellschaftspolitischen Thema zu machen. Dabei gibt es in Deutschland durchaus verallgemeinerbare Erfahrungen aus dem Semester- und auch dem Sozialticket. Das Semesterticket basiert auf einer Vereinbarung zwischen der Vertretung der Studierendenschaft und den zuständigen Verkehrsunternehmen, um Studierenden Leistungen des Personentransports verbilligt anzubieten. Die Nutzungsrechte können auf der Basis eines demokratischen Beschlusses der Studierendenversammlung, einen »Semesterbeitrag« zu entrichten, von den Studierenden erworben werden. An der Finanzierung des Semestertickets beteiligen sich also auch Studierende, die den ÖPNV nicht nutzten und auch nicht nutzen wollen.

Das Umlageverfahren erlaubt eine Verbilligung des Tickets im Vergleich zum Normaltarif, was insbesondere ständigen ÖPNV-Nutzer*innen zugutekommt. Sowohl das Solidarprinzip als auch die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen können unterschiedlich gestaltet werden. Das Leistungsangebot kann ferner durch die aktive Beteiligung der Kommune, des Landkreises und des Landes beeinflusst werden. Das Sozialticket ist dagegen ein Zeitausweis, der es Menschen mit geringem Einkommen gestattet, öffentli-

che Verkehrsmittel zu reduzierten Tarifen zu nutzen. Im Allgemeinen erhalten die Verkehrsbetriebe dafür einen Zuschuss aus den öffentlichen Haushalten der Kommunen, Landkreise und Bundesländer.

Während die Frage nach dem ÖPNV und dem Nulltarif zunehmend konkrete Machbarkeitsstudien, Diplom- bzw. Magisterarbeiten und Promotionsprojekte auslöste, gelang es nicht, ein bundesweites Netzwerk lokaler sozialer Initiativen für einen leistungsfähigen sozialen, solidarischen und ökologisch verantwortungsvollen ÖPNV mit Nulltarif zu schaffen. Hieran Interessierte waren vielfach in lokalen Sozialforen und der Klimagerechtigkeitsbewegung aktiv. Sie engagier(t)en sich nicht erst zuletzt für die Rechte der Einwander*innen und Geflüchteten. Sie folgten dem Beispiel von Planka.nu in Schweden und »Free Transit Toronto«. Es ging ihnen darum, anhand des Themas Mobilität Menschen, die selbstbestimmt, solidarisch und ökologisch leben wollen, zusammenzuführen. Erste internationale Workshops dazu fanden auf den Europäischen Sozialforen in Malmö (2008) und Istanbul (2010) statt.

3. Vom Ausbruch der Finanzkrise 2008 bis 2017

Von 2008 bis 2013

In Reaktion auf die Aktionen zur Bankenrettung und die Konjunkturpakete der Regierenden nach Ausbruch der globalen Finanzkrise 2008 erschienen in verschiedenen Städten wie Frankfurt am Main fingierte Flugblätter und Plakate, die die Logos der Verkehrsbetriebe oder Stadtverwaltungen nutzten. Ironisch-witzig wurde mitgeteilt, dass zur bescheidenen Entschädigung der Bürger*innen für ihren Beitrag zur Bankenrettung nunmehr der Nulltarif im ÖPNV eingeführt würde. Zeitgleich kündigte sich das Scheitern des Welt-Klimagipfels von Kopenhagen 2009 an und sozial engagierte Umweltbewegte orientierten in ihrer Arbeit auf zwei Schwerpunkte: auf den Kohleausstieg und auf die Verkehrswende beginnend mit dem ÖPNV zum Nulltarif. Das traf einen Nerv, denn nahezu zeitgleich entstanden in Bremen, Berlin, Tübingen, Erfurt, Hamburg und anderen Städten soziale Initiativen für einen ÖPNV zum Nulltarif. Oftmals sind sie wieder zerfallen, aber z.B. nicht in Erfurt, Hamburg und Tübingen. Oder es gab Neu- und Wiedergründungen wie in Bremen. Es entwickelten sich insbesondere dort stabile Zusammenhänge, wo die Initiativen mit politischen Organisationen verknüpft waren und wo es eine überregionale und auch internationale Kommunikation gab bzw. gibt. Das gilt auch für die Sozialticket-Initiativen. Nach der in Deutschland und Europa gescheiterten Sozialforumsbewegung gab es nur vereinzelte Aktivitäten zu größerer Vernetzung. Und leider ebte auch die gemeinsame Suche nach gesellschaftspolitischen Alternativen für die wichtigsten Fragen des individuellen und ge-

sellschaftlichen Lebens vorerst wieder ab. Das betraf auch die sozial und ökologisch nachhaltige Mobilität.

Das Beispiel Tübingen und ZAK³

In Tübingen leben ca. 85.000 Einwohner*innen. Die Universitätsstadt verfügt über ein relativ gut ausgebautes Busnetz. Allerdings gibt es einen gewissen Nachholbedarf bei der Barrierefreiheit. Das Fahrradfahren ist beliebt. »Nulltarif im Stadtverkehr!« – mit dieser Forderung versuchen wir seit 2008 ... einen doppelten Spagat: Zwischen sozialer Frage und Ökologie ebenso wie zwischen pragmatischer Kommunalpolitik und antikapitalistischer Utopie« (ZAK2010), erklärt die Gruppe ZAK³. »ZAK« steht für »Zentralamerikakomitee«. Die Gruppe ist 1978 als Zusammenschluss von Linken entstanden, die Solidarität mit der nationalen Befreiungsbewegung in Lateinamerika organisiert haben. Sie versucht, an den »Rote-Punkt«-Aktionen der 1970er Jahre wie an die Aneignungs- und Umsonst-Debatten der jüngeren Vergangenheit anzuknüpfen. »K³« heißt: gegen Kapitalismus, Krieg und Kohlendioxid. Die Aktiven sehen den besonderen Nutzen des Nulltarifs für Arme, für Familien mit Kindern, für Geflüchtete. Er sei ein Stück Umverteilung von oben nach unten. Bedürftige könnten mobiler werden und mehr Menschen könnten das private Auto stehen lassen. Das wäre ein Gewinn an Lebensqualität für alle. Allerdings wären dafür ein kräftiger Ausbau des Bahn- und Bus-Angebots vor allem auf dem Land und »der politische Kampf gegen die Autolobby« erforderlich. ZAK³ hat Umsonstfahr-Aktionen und einen Umsonst-Partybus organisiert. Als der Verkehrsverbund den Nulltarif für Hunde einführte, stülpten sich die Aktiven Hundemasken über und fuhrten entgeltfrei Bus. Beim Tübinger Stadtlauf verteilten sie »Gratisfahrtscheine«. Als die städtische Verwaltung aus Bau- und Verkehrsgründen einen befristeten Nulltarif an Samstagen einführte, verkleideten sie sich als die Kinderbuchfigur Sams und forderten: »Jeder Tag soll ein Sams-Tag sein!« Die Aktionen kamen in der Öffentlichkeit gut an und erfuhren die politische Unterstützung der Grünen, Sozialdemokraten und der Linkspartei. Dennoch bekam ZAK³ keine Kampagne für einen Nulltarif zustande. Auch deshalb ist die Gruppe an einem aktiven Erfahrungsaustausch mit anderen Akteuren interessiert.

Das Beispiel Erfurt und seine LINKE

Erfurt ist die Hauptstadt des Bundeslandes Thüringen. Hier leben über 210.000 Menschen. 40% von ihnen nutzen den ÖPNV. Der Stadtverband der Partei DIE LINKE. arbeitet seit 2009 an seinem Konzept für einen gut ausgebauten dynamischen ÖPNV mit Nulltarif im Rahmen eines integrierten sozialen und ökologisch vernünftigen Verkehrssystems – mit attraktiven Geh- und Radwegen und einem reichhaltigen Service für Radfahrer*innen. Schließlich sollen sich die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht in den ÖPNV gezogen sehen,

sondern sich weiterhin körperlich bewegen. Zum Verkehrskonzept gehört auch ein intelligentes Bike- und Car-Sharingsystem.

Das Verkehrswesen soll mit einer Stadtentwicklung einhergehen, die sich an den Bedürfnissen der Einwohner*innen ausrichtet und auf soziale Gerechtigkeit und solidarisches Zusammenleben orientiert. Daher werden immer wieder öffentliche Veranstaltungen, Räume und Instrumente demokratischer Diskussion und Entscheidungsfindung für konkrete Probleme in der Stadt angeboten, gesucht und entwickelt. Es gab bereits öffentliche Veranstaltungen zur Vorstellung und Diskussion des Verkehrskonzeptes mit ÖPNV-Nulltarif. Bürger*innenbefragungen und ein Referendum zum ÖPNV mit Nulltarif sind vorgesehen, denn es geht um mehr Demokratie bei der Verkehrsplanung und Stadtgestaltung. Diese werden im Kontext mit einer solidarischen sozialökologischen Transformation gesehen. Der ÖPNV mit einem Nulltarif soll helfen, »Erfurt demokratischer, sozialer und ökologischer« zu machen (Bärwolff 2013: 11). Zur Bundesgartenschau im Jahr 2021 soll ein Großteil der Ideen realisiert sein und die Stadt über ein stark erweitertes ÖPNV-Netz verfügen.

Ein Hauptziel des Erfurter Projekts ist der dauerhafte Verzicht auf das Auto, was einen Anstieg der ÖPNV-Fahrgastzahlen um 30% bis 50% und große Investitionen in eine entsprechende Infrastruktur bedeutet. Das eingesparte Geld, das bei jenen verbleibt, die vom Auto auf den ÖPNV umsteigen (für Kraftstoff, Reparaturen und Kontrollen, Steuern und Versicherungen), soll weitgehend der regionalen Wirtschaft zugutekommen. Die autoarme Stadt würde sowohl für ihre Einwohner*innen als auch für Tourist*innen attraktiver. Auch im Konzept der Erfurter LINKEN ist zur Finanzierung des ÖPNV mit Nulltarif eine Nahverkehrsabgabe als obligatorische Monats- oder Jahreskarte für alle Einwohner*innen vorgesehen. Aufgrund ihrer Verallgemeinerung wäre der Preis (10 bis 20 Euro) deutlich niedriger, als er heute ist. Die Nahverkehrsabgabe soll 40 Mio. Euro der insgesamt erforderlichen rd. 100 Mio. Euro erbringen. Hinzu kommen Einnahmen aus Zuschüssen des Landes (18 Mio. Euro), aus der Erhöhung der bereits existierenden Kulturförderabgabe (City-Steuer) auf Übernachtungen in Hotels, aus einer Citymaut für Gäste der Stadt, die mit dem Auto anreisen, aus der Parkraumbewirtschaftung, dem Car/Bike-Sharing, aus Umschichtungen im öffentlichen Haushalt (20 Mio. Euro), die durch veränderten Bauprioritäten und Investitionen zugunsten des ÖPNV zustande kommen, aus gesteigerten Einnahmen aus der Gewerbesteuer und verschiedenen Gebühren für die Außenflächennutzung (Restaurants, Biergärten, u.ä.).

Das Team um Matthias Bärwolff, der die Arbeit wesentlich forciert und koordiniert, ist unentwegt an der demokratischen Mitwirkung von Interessierten, am Erfahrungsaustausch und an der überregionalen wie internationalen Vernetzung interessiert. Das Team kooperiert mit Allan Alaküla und anderen Verfasser*innen dieses Buches.

Von Tallinn 2013 bis 2017

Tallinn hat nicht »nur« Akteure für eine soziale, ökologische und solidarische Stadtgestaltung mit einem entsprechenden ÖPNV zum Nulltarif in aller Welt ermutigt, sondern sie über seine engagierte Stadtverwaltung auch besser miteinander vernetzt. Angeregt insbesondere von der Debatte zu Tallinn und Erfurt, den Auseinandersetzungen um das Semester- und das Sozialticket entwickelten viele Kreisverbände der Partei DIE LINKE. ihre Vorstellungen zum ÖPNV mit Nulltarif. Das findet insbesondere in ihren Programmen zu den Kommunalwahlen seinen Ausdruck. Allerdings sind daraus nur ausnahmsweise Kampagnen hervorgegangen. Für viele Genoss*innen war es irritierend, dass Initiativen für das Sozialticket oft nicht für den Nulltarif gewonnen werden konnten. Die Argumente sind interessant und wichtig: Vielfach sehen jene, die das Sozialticket bzw. seine Verbilligung fordern, ihr Anliegen im Vergleich zum Nulltarif als eher realisierbar an. Sie können und wollen (sehr zurecht) nicht länger auf konkrete Unterstützung für ihren Gewinn an Mobilität warten! Hinzu kommt, dass die Debatte vom Umstieg vom Auto auf den ÖPNV die Interessen jener marginalisiert, für die letztlich der Zugang zum ÖPNV über die individuelle Mobilität entscheidet.

Das spricht dafür, zum einen primär die Forderungen der Sozialticket-Initiativen zu unterstützen und dann die aktiv vertretene Forderung nach einem Sozialticket bzw. nach seiner Verbilligung als ersten Schritt zum Nulltarif zu erklären. Zum anderen darf der Gedanke des Umstiegs vom Auto auf den ÖPNV nicht das primäre Argument für den Nulltarif sein. Im Mittelpunkt muss der Kampf gegen soziale Ausgrenzung und für mehr Solidarität in der Gesellschaft stehen. Das ist kein Widerspruch, wenn bedacht wird, dass solidarisch sein ökologisch handeln bedeuten muss. Aber das verlangt neben der nicht allgemein gefälligen Argumentation auch stärker das Prinzip durchzusetzen, dass bei bestehenden realen ÖPNV-Alternativen die Nutzung des individuellen Kraftfahrzeuges ökonomisch sanktioniert werden sollte – vor allem über Parkgebühren und die Maut. Dieser Ansatz wird auch in verschiedenen regionalen Gliederungen von Umweltverbänden, Kreisverbänden der GRÜNEN und in Gliederungen der SPD diskutiert. Im Gemeinderat bzw. der Stadtverwaltung von Tübingen gibt es eine große Unterstützung für den Nulltarif im ausgebauten ÖPNV. Seit Palmer Oberbürgermeister wurde, ist diese Unterstützung weiter gewachsen. So lag 2017 ein fertiges Konzept für das Vorhaben auf dem Tisch. Die Kosten beliefen sich auf 15,4 Millionen Euro. Da es die Stadträte mehrheitlich ablehnten, zur ÖPNV-Finanzierung die Grund- und Gewerbesteuer zu erhöhen, brachte der Oberbürgermeister erneut die Nahverkehrsabgabe in die Diskussion. 15 Euro pro Kopf und Monat wurden kalkuliert. Dafür gibt es zwar noch immer nicht die erforderliche gesetzliche Grundlage durch das Land Baden-Württemberg, aber Palmer setzt auf ihre Einführung (Keck 2018).

Frischen Wind brachten DIE PIRATEN mit ihren konzertierten Aktivitäten in die öffentliche Debatte zur Mobilität – insbesondere über die erfolgreiche Initiierung einer Enquetekommission zu »Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels« 2014 und über den Beitrag in der Debatte zum Abschlussbericht der Kommission, über Machbarkeitsstudien zum Nulltarif im ÖPNV für Nordrhein-Westfalen und Berlin (Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin 2015) und über ihre engagierten öffentlichkeitswirksamen Aktionen.

Ein großer Teil der PIRATEN will die Finanzierung des ÖPNV-Betriebes über ein Bürgerticket organisieren. Jede/r Bürger*in, die sozial Schwachen ausgenommen, soll monatlich einen Beitrag zur Finanzierung aller betriebsbezogenen Kosten für den ÖPNV zahlen (Waluga 2017). PIRATEN-Auftragnehmer Gregor Waluga hat ein Realexperiment für Wuppertal durchgeführt und gemeinsam mit anderen das Modell für weitere Städte konkret durchgerechnet. Dabei haben er und sein Team verschiedene Varianten für die Beitragserhebung – einzelne Personen oder Haushalt – und den Geltungsbereich, d.h. Kommune, Region bzw. Verkehrsverbund, Bundesland – zur Diskussion gestellt.

DIE PIRATEN haben 2015 einige Anträge zur ÖPNV-Finanzierung in das Berliner Abgeordnetenhaus eingebracht (Piraten 2015). Diese wurden aus dem Berliner Landesverband der Partei DIE LINKE., der sich teilweise auf das PDS-Konzept besann, begrüßt und solidarisch kritisiert (Kröger 2015). Die Kritik bezog sich auf nicht ganz logisch nachvollziehbare Vorschläge, insbesondere zum Verzicht, Unternehmen zur Finanzierung heranzuziehen. Die Linkspartei der Hauptstadt war durch diese PIRATEN-Initiativen noch zusätzlich gedrängt, ihr Konzept für einen ausgebauten, aufeinander abgestimmten ÖPNV perspektivisch mit Nulltarif und ein komplexes städtisches Verkehrssystem fortzuschreiben (DIE LINKE Berlin 2015: 27-30). Das Konzept knüpft an die Idee des Jahreskartenabonnements für alle – nunmehr 30 Euro pro Monat – und die Nahverkehrsabgabe auf verbreiteter Basis an.

Der Koalitionsvertrag 2016 zwischen SPD, GRÜNEN und der LINKEN legt fest: »Die Koalition gibt eine umfassende Machbarkeitsstudie in Auftrag, deren Ergebnis bis Ende 2019 vorgelegt werden soll. Darin werden die Einführung einer Nahverkehrsabgabe/Infrastrukturabgabe für Berlin und das Tarifgebiet des VBB, die Einführung einer solidarischen Umlagefinanzierung im ÖPNV in Berlin und im Tarifgebiet des VBB und die Übernachtungspauschale für Gäste getrennt voneinander untersucht. Dabei wird auch die Prüfung der Preiselastizität für touristische Produkte mit einbezogen. Zur Nahverkehrsabgabe/Infrastrukturabgabe wird zusätzlich im Rahmen eines Prüfauftrags die Rechtmäßigkeit einer Beitragsfinanzierung sowie einer Übernachtungspauschale für Gäste und bereits bestehender Systeme (zum Beispiel wie in Wien oder Frankreich) geprüft. Nach Auswertung der Ergebnisse der wirtschaftli-

chen und rechtlichen Untersuchungen wird die Koalition erste Maßnahmen umsetzen.« (Koalitionsvertrag 2016)

Der ÖPNV mit Nulltarif ist endlich zu einem Dauerthema geworden. Hinzu kamen 2017 Auseinandersetzungen um den Dieselskandal, die wachsende Luftverschmutzung und die insgesamt zunehmenden Umweltprobleme, die unzulängliche Qualität der Leistungen der Deutschen Bahn wie der S-Bahn, steigende Preise im öffentlichen Personenverkehr bei insgesamt zunehmenden sozialen Problemen und sozialen Spannungen, sozial und ökologisch zerstörerische Großprojekte im Verkehr (Stuttgart21, Autobahn- und Flughafenausbau), Reduzierungen des ÖPNV-Angebots und Bemühungen der Autoindustrie, den öffentlichen Personenverkehr zu übernehmen.

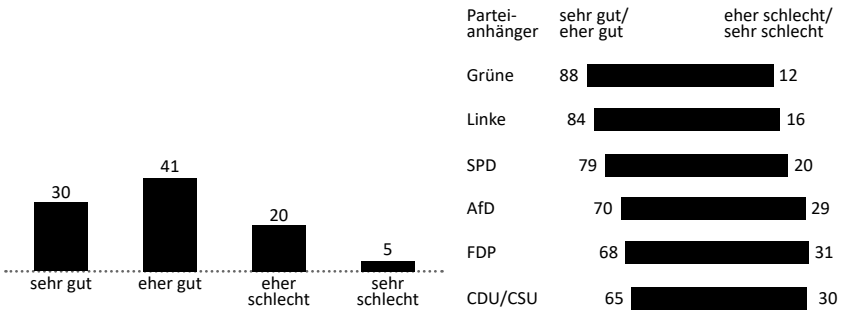
4. Der Nulltarif ist den Worten nach bei der Regierung angekommen, aber wesentlich »faktischer« in der öffentlichen Debatte – seit Februar 2018

Eine Umfrage vom Januar 2018 ergab, dass 71% der Bevölkerung in Deutschland den öffentlichen Personenverkehr mit Nulltarif unterstützen (Grottian 2018) (siehe Grafik). Nach dem 9. Februar 2018 berichteten die Medien für einige Tage über das Vorhaben der deutschen Bundesregierung, einen Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) einzuführen. Es war in einem Regierungsschreiben an den Umweltkommissar der Europäischen Union als ein Weg zu besserer Luft genannt. Der Brief sollte Sanktionen der EU wegen der hohen Luftverschmutzung in deutschen Städten abwenden. Ein Nulltarif-Test in mindestens fünf westdeutschen Städten war in Aussicht gestellt und eine Sensation schien perfekt zu sein.

Dass viele Anhänger*innen eines Nulltarifs im gut ausgebauten ÖPNV diesem Schreiben gegenüber skeptisch blieben, hatte seinen Grund: Wenige Tage zuvor war der Text für die Koalitionsvereinbarung von SPD und Unionsparteien veröffentlicht worden. Darin waren keine groß angelegten Maßnahmen für den Klimaschutz, für saubere Luft in den Städten und eine dringend erforderliche sozial-ökologische Verkehrswende zu finden. Auch war nicht von gesetzlichen Veränderungen die Rede, die einen ÖPNV-Nulltarif begünstigen bzw. ermöglichen könnten. In einer Pressekonferenz gaben die Regierungsvertreter auch zu, dass der ÖPNV-Nulltarif lediglich eine Idee neben vielen anderen sei. Dass sie aber formuliert wurde, spricht nicht zuletzt für ihre erlangte Popularität. Drei Wochen später hieß es dann: »Der Nulltarif ist vom Tisch«, was durch die Erfahrungen begründet angezweifelt werden darf.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes von Ende Februar 2018, die den Kommunen generelle Autofahrverbote wegen Luftverschmutzung er-

Zustimmung zur Forderung »Der öffentliche Nah- und Fernverkehr ist aus ökologischen und verkehrspolitischen Gründen kostenfrei zu machen.«



Quelle: infratest dimap

laubt, hat daran einen Anteil. 80.000 Menschen starben 2014 in Deutschland an den Folgen der Luftverschmutzung.¹ Hintergrund ist die rasante Zunahme des Individualverkehrs: Die Zahl der in Deutschland gemeldeten Kraftfahrzeuge stieg im Zeitraum von 1991-2017 von 36,8 auf 45,8 Millionen. 77% der privaten Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. Ca. 84% des Personenverkehrs ist an Pkws gebunden – 6% an Busse, 9% an die Bahn, 1% an U-Bahn und Tram (Statistisches Bundesamt 2019). Während sich der öffentliche Nahverkehr mit rund 70% selbst finanziert, liegt der Kostendeckungsgrad des Autoverkehrs je nach Kommune bei lediglich 15% bis 47%. Jede/r Bürger*in finanziert den städtischen Autoverkehr indirekt mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr.² Auch wenn die Gegenreaktionen viel zu schwach sind, verlangen sie sorgfältige Analyse.

Anfang 2018 führte das Land Hessen das »LandesTicket« für seine im öffentlichen Dienst Beschäftigten ein. Seitdem gilt für sie der Nulltarif in Regionalzügen, S-Bahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse sowie Anruf-Sammel-Taxen. Von montags bis freitags können sie ab 19:00 Uhr, am Wochenende sowie an Feiertagen ganztags einen Erwachsenen und alle zum Haushalt gehörenden Kinder bis 14 Jahre unentgeltlich mitnehmen. Darüber können sich ca. 135.000 Beamte, Tarifbeschäftigte und Auszubildende freuen.

¹ »Die Luftverschmutzung in Europa hat nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) im Jahr 2014 zum vorzeitigen Tod von mehr als 520.000 Menschen geführt – mehr als 80.000 davon in Deutschland.« (Redaktion Deutsches Ärzteblatt 2017)

² Diese Angaben gehen auf Daten des Umweltbundesamtes, der Europäischen Umweltagentur und des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland zurück.

In Reaktion auf den »Regierungsfake« in puncto Nulltarif reichte die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen den Antrag »Chancen des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs nutzen« ein und bewirkte eine Debatte. DIE LINKE. brachte ebenfalls einen Antrag in den Deutschen Bundestag und einen Vorschlag in die öffentliche Diskussion ein: Im Verlauf von fünf Jahren soll deutschlandweit ein stark verbesserter ÖPNV mit Nulltarif zur Wirkung kommen. Drei Projektphasen sind vorgesehen: Tests in 15 Städten ab 2019, die Einführung des Nulltarifs in vielen Kommunen ab 2020/21, die Verallgemeinerung eines dauerhaften Nulltarifs ab 2022. Dafür und für den ÖPNV-Ausbau sollten bis 2020 jährlich 12 Mrd. Euro eingesetzt werden, 2020 bis 2022 sollen jährlich 15 Mrd. und ab 2022 jährlich 15 bis 18 Mrd. Euro in den ÖPNV fließen. Die Gegenfinanzierung, so wurde vorgeschlagen, erfolgt über die Streichung von Subventionen, eine Zwangsabgabe der Autoindustrie, zusätzliche Steuern auf hohe Einkommen und Umschichtungen im Bundeshaushalt (DIE LINKE. 2018).

Wikipedia hat Bemühungen und Schritte, den Nulltarif einzuführen, aufgelistet (Wikipedia 2020c). Die Liste der Aktivitäten seit Februar 2018 ist bemerkenswert. Allerdings sind wichtige Initiativen der LINKEN und der außerparlamentarischen Linken in dieser Zusammenstellung nicht aufgeführt. So fehlen z.B. die Aktivitäten von HVVumsonst (Hamburg), »einfach einsteigen« (Bremen), aus den Reihen von »einfach umsteigen« (attac), »Nahverkehr für alle« (Kassel) und vor allem der Beschluss des Gewerkschaftskongresses von ver.di vom September 2018, den Nulltarif in die eigene Agenda aufzunehmen. Insbesondere von Kassel gingen wichtige Impulse zur bundesweiten Vernetzung von Nulltarif-Aktivist*innen aus. Bei wikipedia findet sich auch nicht der Gemeinsame Antrag der Fraktionen von SPD, DIE LINKE. und Bündnis 90/Die Grünen zur Einführung eines Kurzstreckentickets zum Nulltarif im Stadtbezirk Kalk vom 19.4.2018. Und es hat sehr wohl mit der LINKEN zu tun, dass folgende Beschlüsse gefasst wurden: In Rostock wurde mit dem Schuljahr 2019/20 der Nulltarif für Schüler*innen eingeführt; in Berlin, wo seit 1. Juli 2017 für 170.000 Berliner*innen ein bedeutend billigeres Sozialticket als vom Jobcenter zugestanden wird, galt das teilweise schon früher, aber universell seit 1. August 2019 (so auch für Schüler*innen von Berufsschulen); in Magdeburg soll ab 2021 Kindern und Jugendlichen bis 18 Jahre der Nulltarif gewährt werden; im Landkreis Anhalt-Bitterfeld fahren Schüler*innen seit Beginn 2020 bis vorerst Juli 2023 unentgeltlich Bus; in Bremen werden die Monatskarten für Schüler*innen deutlich verbilligt. Und aus Erfurt heißt es unverdrossen: »DIE LINKE wird weiter an der Forderung einer kostenlosen Beförderung aller Schülerinnen und Schüler in Erfurt festhalten. Gerade weil der Nahverkehr einen sozialpolitischen Auftrag hat und die Umwelt entlastet, ist der Ausbau der Infrastruktur unerlässliche Voraussetzung« (Bärwolff 2020).

Bundespolitisch interessant sind vor allem folgende Entwicklungen: Die Einführung des Nulltarifes in den Städten Pfaffenhofen (seit Dezember 2018) und Monheim (zum 1. April 2020), sein Test für den Stadtbus von Viechtach und samstags für die Stadtbusse von Bochohd, Tübingen, Aschaffenburg sowie für die Bahn zwischen Aschaffenburg Hauptbahnhof und Obernau und für die City-Zone in Augsburg seit 1.1.2020. Bevor die Beispiele Pfaffenhofen und Monheim sowie Berlin etwas näher diskutiert werden, wäre anzumerken:

- Ende 2019 stellte die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen eine kleine Anfrage zu den Förderprogrammen der Bundesregierung für Bus, Bahn (ÖPNV) und städtischen Lieferverkehr im Rahmen des Klimapaketes (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen 2019). Die Antworten ernüchtern, insbesondere: Die Kommunalen Modellvorhaben 2018 bis 2020 im ÖPNV werden lediglich in den fünf ausgewählten Kommunen Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen erprobt. Ende Januar 2020 erklärte die Bundesregierung, dass die inhaltlichen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Förderung 2021 bis 2023 derzeit geschaffen werden, insgesamt 145 Mio. Euro betragen und »die Entwicklung attraktiver Tarife als auch die Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität sowie die Vernetzung von Auskunft- und Vertriebssystemen ... fördern sollen« (Bundesregierung 2019).
- Seit dem Brief der Bundesregierung vom 9. Februar 2018 »nach Brüssel« ist das Interesse für internationale Erfahrungen beim Ausbau des ÖPNV gewachsen. So ist das 365-Euro-Ticket nach dem Vorbild des Wiener öffentlichen Personennahverkehrs in die Diskussion gelangt, aber leider auch als Gegenüberstellung »365-Euro-Ticket pro oder contra Nulltarif?« Selbstverständlich wäre ein solches Ticket in Deutschland für die meisten Bürger*innen wesentlich besser als die gegenwärtige Tarif-Praxis. Aber es wäre immer noch für viele Bürger*innen unerschwinglich. Es kann ein sinnvoller Schritt zum Nulltarif sein – ähnlich der Beispiele für den Nulltarif für Schüler*innen – und sollte auch so diskutiert werden. Allerdings wäre das zum einen mit Hilfen für die Einkommensarmen und der Forderung nach schneller Einführung des Nulltarifes für sie zu verbinden. Zum anderen wäre auf den gezielten Ausbau des ÖPNV bei Einführung des 365-Euro-Tickets und auf verstärkte Sanktionen gegen das Autofahren zu drängen. Zum dritten sollte auf die Kombination von 365-Euro-Ticket und Wiens sozialer Wohnungspolitik fokussiert werden. Damit erweitert sich die Perspektive auf die Stadtgestaltung, die Gemeingüter und das sozialökologische Herangehen an Mobilitätspolitik. Von hieraus können Debatten zum sozialen und ökologischen Umbau der gesellschaftlichen Lebens- und Produktionsweise offensiver geführt werden.

Neue Nulltarif-Versuche: Pfaffenhofen und Monheim

In Pfaffenhofen bei München leben ca. 26.000 Menschen. Im September 2018 beschloss der Stadtrat einschließlich des SPD-Bürgermeisters mit 25 zu 2 Stimmen, »den Stadtbus bis auf weiteres kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltung wurde damit beauftragt, in Abstimmung mit der Bahn die P+R-Parkplätze am Bahnhof nach Möglichkeit zeitnah kostendeckend zu bewirtschaften. In Bezug auf die Ortsteil-Anbindung ist eine Lösung für Gemeindeglieder ohne frequenten Anschluss an das Stadtbusnetz zu erarbeiten...« (Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm 2018) Die Worte »bis auf weiteres« meinen bis mindestens 2022. Die Regelung gilt nur für Einwohner*innen von Pfaffenhofen. Ferner: »Der Stadtrat beschloss einstimmig ... die vorgestellte Erweiterung der Abendfahrzeiten...« (Ebd.) So gilt auf allen acht Linien (zwischen September und Dezember wurden zwei weitere Linien in Betrieb genommen) ein 30-Minuten-Takt. Busse fahren bis ca. 20:15 Uhr, um den Anschluss an die Bahnen aus München, Nürnberg bzw. Ingolstadt zu gewährleisten. Dort sind die größten Arbeitgeber für Pfaffenhofen, Audi und BMW, angesiedelt. Sie stellen vielen Beschäftigten einen Pkw – zum Nulltarif. Diese finden es sicherlich gut, dass im Rufbussystem, das vor allem die Einwohner*innen der Ortsteile in der Fläche mobil halten soll, der Tarif von 3,60 Euro auf 1,50 Euro reduziert und die Infrastruktur für den Radverkehr ausgebaut wurde und weiter ausgebaut wird. Aber sie nutzen dies nur ausnahmsweise und sie stört, dass die Parkraumbewirtschaftung insgesamt teurer bzw. komplizierter geworden ist.

Dass die Maßnahmen Pfaffenhofens nicht primär auf die ärmeren Bevölkerungskreise zielt, zeigt insbesondere das ursprüngliche Vorhaben, Neubürger*innen eine Jahreskarte für den ÖPNV zu schenken, aber Sozialhilfeempfänger*innen so wie bisher lediglich einen Sozialrabatt in Höhe von 30% auf Zeitkarten zu gewähren (ebd.). Die Kommunalpolitiker*innen sind mit einem Autoverkehr konfrontiert, der die Lebensqualität stark beeinträchtigt. Zu fast jedem Haushalt gehören zwei Autos. Im Zwei- bis Fünf-Minutentakt fahren Busse vom Bahnhof in die Innenstadt und Wohngebiete. Sie werden im Allgemeinen eher schwach genutzt, wenngleich sich seit Beginn des Nulltarifs die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt haben. Man nimmt für die wenigen Kilometer meist das Auto, denn Fahrradfahren macht in Pfaffenhofen keinen Spaß. Versuche, dem Autoverkehr Attraktivität zu nehmen, werden mit Unwillen und sogar Aggressivität beantwortet. Die Pläne für das Car-Sharing scheinen (bisher) nicht recht zu interessieren. Man wolle eher immer und überall Parkplätze – zum Nulltarif (Materla 2019).

In Monheim am Rhein gilt seit dem 1. April 2020 der Nulltarif, zumindest für die nächsten drei Jahre. Das wurde von den örtlichen Verantwortlichen im Juni 2019 beschlossen. Monheims Bürgermeister kommt von der kommunalen Partei PETO, die sich insbesondere den Interessen junger

Menschen verpflichtet sieht (PETO. Die junge Alternative 2014). In der Stadt leben 44.000 Menschen, aber der Nulltarif soll für alle in der Stadt mit Monheim-Pass gelten und sogar bis zum benachbarten Langenfeld zur Anwendung kommen. Der Ticketpreis nach Düsseldorf wurde halbiert. Monheims Flotte besteht aus 47 Bussen. Ihre Fahrtstrecke hat sich seit 2012 von 1,4 auf 2,1 Millionen Kilometer pro Jahr erhöht. Dennoch saßen bis Ende 2019 durchschnittlich weniger Menschen in einem Bus als früher. Nicht mehr als 10% der Einwohner*innen nutzten den ÖPNV, aber 55% Autos, Motorräder oder Mopeds. Für den Nulltarif wird die Stadt jährlich drei Millionen Euro zusätzlich an das Nahverkehrsunternehmen zahlen. Das sind nur 10% des jüngsten Jahresüberschusses, wovon andere Kommunen nur träumen. Monheim ist eine Steueroase (von Dewitz 2019).

Berliner Linke und Berlins LINKE. setzen weiter auf Nulltarif

Die bisherigen Nulltarif-Erfahrungen wurden in Deutschland mit eher kleinen Städten gesammelt. Nicht wenige Wissenschaftler*innen und andere Fachleute erklären, der Nulltarif könne keine Option für Großstädte sein. Sie begründen dies mit meist bereits hoher Kapazitätsauslastung im ÖPNV, mit enormen langfristigen Investitionen für den weiteren Ausbau, die erforderlich wären und von einer Kommune nicht erbracht werden könnten (Randelhoff 2012). Umso wichtiger sind die Erfahrungen, die in Berlin gemacht werden.

Berlin ist nicht »nur« die Hauptstadt – mit ca. 3,6 Millionen Einwohner*innen ist Berlin die bevölkerungsreichste und mit 892 Quadratkilometern die größte Gemeinde in Deutschland. Sie hat den Status eines Landes und ist (seit dem Brexit) die Stadt mit der größten Bevölkerung in der Europäischen Union. Gemeinsam mit dem Land Brandenburg bildet Berlin mit seinen 12 Bezirken eine Region. Die Berliner Geschichte der Nulltarif-Debatte ist bereits recht lang. Sie wurde durchgängig von links geprägt, wenngleich es auch Nulltarif-Initiativen anderer Akteure wie der FDP gab bzw. gibt. Das heißt, dass die sozialen Nöte und der solidarische Kampf gegen Armut von hohem Stellenwert sind. Der Nulltarif in Berlin ist, wie bereits bemerkt, Gegenstand einer rot-rot-grünen Koalitionsvereinbarung auf Landesebene. Die Landtagsfraktion der Brandenburger LINKEN macht sich das Konzept ihrer Berliner Kolleg*innen zunehmend zu eigen (Fritsche 2020).

Doch gerade der ÖPNV ist ein Streitpunkt im rot-rot-grünen Senat. Das betrifft insbesondere die SPD-Pläne zum Ausbau der U-Bahn. Berlins Oberbürgermeister schlug das Wiener 365-Euro-Ticket vor, was DIE LINKE. unterstützte und die Grünen vorerst ablehnt(en). DIE LINKE. bleibt bei ihrer »Öffi-Flatrate« von 30 Euro pro Monat, was jährlich 360 Euro ergibt. Allerdings braucht es zunächst mehr Wagen, engere Taktzeiten und einen Ausbau der Strecken, was ein Meilenstein auf dem Weg zum Nulltarif wäre. Kosten für den Ausbau des

ÖPNV will DIE LINKE. nach wie vor vor allem durch eine Nahverkehrsabgabe decken, wobei sich nach französischem Vorbild insbesondere Unternehmen an der Finanzierung beteiligen sollten. Die Erträge würden zweckgebunden direkt in die lokalen Streckennetze fließen. Die Senatsverkehrsverwaltung hat dazu ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Während die einen noch auf Antwort und neue Diskussionen warten, machen andere Druck: Berlins Naturfreunde bleiben nicht beim Ticketteilen³ stehen. Sie machen sich gegen den Ausbau der Autobahn A 100, aber für den Ausbau der Radinfrastruktur und des ÖPNV stark. So soll vorrangig das Straßenbahn-Netz erweitert und vervollkommen werden (NaturFreunde Berlin 2017). Die Naturfreunde wollen einen klaren Kurs der Berliner Politik auf dem Weg zum Nulltarif und teilen indirekt auch die Position mit der LINKEN, wonach der öffentliche Nahverkehr nicht »nur« öffentlich finanziert und kontrolliert werden sollte. Die Berliner*innen sollen darüber hinaus bei der Planung und beim Ausbau mitreden. Alle Möglichkeiten zur Beteiligung der Bevölkerung an der ÖPNV-Entwicklung »im umweltgerechten Zusammenspiel der Verkehrsmittel, dem ›Umweltverbund‹, müssen genutzt werden« (DIE LINKE. Berlin 2015). Dafür müsse dieser so qualifiziert werden, dass »die Attraktivität der Verkehrsdienstleistungen den Verzicht auf ein eigenes Auto unterstützt. Die Fahrpreise müssen dauerhaft und spürbar gesenkt werden.« (Ebd.) Die verschiedenen Verkehrsweisen – ÖPNV, Rad, zu Fuß gehen – wären besser miteinander zu verknüpfen, Bahnhöfe wären zu Mobilitätsstationen auszubauen. Für den Betrieb von Schienenverkehrsmitteln sollen ausschließlich erneuerbare Energien genutzt werden. »Mittelfristig streben wir die solidarische Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an.« (Ebd.: 29)

Es gibt Initiativen, »Schwarzfahren« nicht mehr als Straftatbestand zu behandeln und keine Verhaftungen in diesem Zusammenhang vorzunehmen. Insbesondere geht es darum, Menschen mit geringem Einkommen zu entkriminalisieren. »Da die Einführung eines solidarisch finanzierten Nahverkehrs von heute auf morgen unrealistisch ist, streben wir einen fließenden Übergang an, in dem bei sinkenden Fahrpreisen die ersetzenden Finanzierungsanteile nacheinander eingeführt werden und langsam ansteigen. Nur so können steigende Fahrgastzahlen, die Ausweitung der Leistungen und der Ausbau des Systems angemessen bewältigt werden. Hierfür sind 10 bis 15 Jahre notwendig.« (Ebd.: 30) Die bereits gegangenen und begonnenen Schritte sind den Berliner Na-

³ Die VBB-Umweltkarten erlauben die Mitnahme von einem Erwachsenen (für Kinder und Jugendliche gilt nunmehr bereits Freizügigkeit), montags bis freitags ab 20.00 Uhr, samstags und sonntags, am 24. und 31. Dezember sowie an gesetzlichen Feiertagen ganztägig. Ihre Inhaber*innen sind aufgerufen, davon Gebrauch zu machen.

turfreunden wie vielen anderen Linken in der Stadt nicht durchgängig konsequent und schnell genug. Ihre Aktivität ist für reale Fortschritte unverzichtbar.

5. Schlussfolgerungen

Dass der Nulltarif als Idee in der breiteren Öffentlichkeit und sogar bei der Bundesregierung angekommen ist, ist kein Grund für Jubel, denn in der gleichen Zeit haben sich die sozialen bzw. gesellschaftlichen, die ökologischen und globalen Probleme verschärft. Ihre Ursachen wirken weiter und die Verursacher herrschen immer noch. Da tröstet es auch nicht, dass die Forderung nach einem Nulltarif bei Fridays for Future oder den Demonstrationen von Umweltbewegten zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Damit aber der Nulltarif im gut ausgebauten ÖPNV, der mit Radfahren, zu Fuß gehen kombiniert ist, als ein Pfeiler sozialökologischer Transformation politikwirksam wird, ist noch viel zu tun. Und auch damit wären die Produktions-, Konsumtions- und Gesellschaftsstrukturen wie die gesellschaftlichen Produktions- und Lebensweisen noch nicht sozial und ökologisch nachhaltig umgebaut.

Wollen die Linken den gerechten und demokratischen Umbau – und in diesem Kontext den Nulltarif – durchsetzen helfen, müssen sie sich und vielfach auch ihre eigenen Mobilitätsmuster verändern. Sie müssen fähig werden, sich und ihr Tun selbstkritisch zu reflektieren, ständig ihre politischen Handlungsbedingungen analysieren, an politischen Strategien arbeiten, Solidarität mit den sozial Schwächsten und den emanzipativ-solidarisch Kämpfenden leben, zielgerichtet um die Umsetzung der eigenen Forderungen und Konzepte ringen, politische und soziale Bündnisse entwickeln.

Der Nulltarif im ÖPNV ist also kein Schlüssel, um alle dramatischen Probleme zu lösen und ihre Ursachen zu überwinden, die Macht ihrer Verursacher zurückzudrängen und zu brechen. Er kann aber ein Schlüssel sein, um über diese Ursachen aufzuklären und zu diskutieren, um gesellschaftliche Alternativen zu erarbeiten und vor allem um (transformatorisch) in den gesellschaftlichen Alltag zu intervenieren. Er kann sogar ein Instrument sein, um den genannten Anforderungen gerecht zu werden und die gesellschaftspolitischen Kräfteverhältnisse zu verändern. Um das Instrument effektiv gebrauchen zu können, muss man am Thema und an der Organisation von interessierten demokratischen Akteuren dranbleiben, Widersprüche erkennen und nutzen, Prinzipien verfolgen und dennoch pragmatisch und flexibel sein, Komplexität begreifen, aber fähig sein, das im Moment Mögliche zu tun.

Zu den Widersprüchen gehört, dass die Forderung nach einem Nulltarif und seine politische Umsetzung nicht per se links und erst recht nicht sozialistisch im emanzipatorisch-solidarischen Verständnis sind. Immer wieder muss ge-

fragt werden: Wer will den Nulltarif, für wen, warum und wofür? Wie soll er gestaltet, realisiert und finanziert werden?

Jetzt soll zielgerichtet begonnen oder forciert darum gerungen werden, schnellstmöglich sozial und ökologisch nachhaltige Mobilität zu realisieren. Das bedeutet, sofort bzw. kurzfristig mehr Mobilität für jene zu erwirken, die unter sozialer Mobilitätsarmut und kulturellen Mobilitätsbarrieren leiden. Es geht darum, gegen gesundheitliche Schäden, Unfälle, Schadstoffbelastung, Bodenversiegelung, Lärm, Stress, Zeitverschwendung, Ressourcenverbrauch durch Verkehr zu wirken. Zugleich wären zielgerichtet die Zusammenhänge zwischen sozial und ökologisch nachhaltiger Mobilität und den anderen Bedingungen für ein selbstbestimmtes Leben in Würde für alle zu suchen und demokratisch wirksam zu machen.

Der Nulltarif im – an Bedeutung für die individuelle und gesellschaftliche Mobilität wachsenden – ÖPNV orientiert zum einen auf sozial und ökologisch nachhaltiges Wachstum des Öffentlichen. Zum anderen orientiert er auf fortschreitende Demokratisierung des Öffentlichen und insbesondere der politischen Entscheidungsprozesse. Das gilt erst recht für die Finanzierung des ÖPNV, für konkrete kurz-, mittel- und langfristige Investitionen, ihre Kontrolle und Evaluierung. Um einen solchen Kurs einzuschlagen, ist *jetzt* relevant:

- zu verhindern, dass öffentliche Ausgaben und Leistungsangebote gekürzt werden, dass neue Maßnahmen zur Kommerzialisierung und Privatisierung des Öffentlichen beschlossen und realisiert werden, dass neue sozial und ökologisch zerstörerische Projekte und Investitionen (z. B. Autobahnausbau) begonnen werden;
- darum zu ringen, dass der sozial und ökologisch nachhaltige wirkende ÖPNV zur gemeinsamen öffentlichen Aufgabe der Kommunen, Länder und des Bundes im Interesse aller hier Lebenden wird. In diese Richtung denkt anscheinend auch einer der beiden geschäftsführenden Direktoren des Städtetags von Rheinland-Pfalz, denn im Juni 2019 erklärte er: »Mutig wäre, wenn der Minister sagen würde: Rheinland-Pfalz wird deutschlandweit Vorreiter beim nachhaltigen, umweltschonenden, klimafreundlichen Nahverkehr und der ÖPNV wird bis 2030 kostenlos ... Wir steigen ein mit dem 365-Euro-Ticket ... Danach muss der ÖPNV bedarfsgerecht ausgebaut werden und geschaut werden, ob das auch angenommen wird.« (DPA 2019) Beide Direktoren forderten die Landesregierung auf, den ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe der Kommunen zu erklären. Dann müsse es dafür ein Landesgesetz und auch Geld vom Land für die Städte geben. Die Städte würden sich selbstverständlich am ÖPNV-Ausbau beteiligen (ebd.). Allerdings darf die Frage nach der Mobilität und den öffentlichen Mobilitätsleistungen im Kontext mit den freiwilligen oder Pflichtaufgaben der Kommunen nicht einfach Ländersache sein – so wie der Kampf gegen Armut, Diskrimi-

nierung und soziale Ausgrenzung, gegen die Zerstörung des Klimas und den Schwund der Biodiversität, gegen Gewalt gegen Menschen, ihre natürlichen Lebensgrundlagen, die Natur nicht vor allem den Ländern überlassen werden darf.

- *Jetzt* wäre also vom ÖPNV und seinen Tarifen ausgehend zu diskutieren, wie dieser Kampf wirksam geführt werden kann; und vor allem gilt es, diesen Kampf auch lokal konkret zu beginnen bzw. lokal zu forcieren. Das betrifft jeden Tag jede und jeden von uns. Denn jede und jeder von uns muss klären, warum sie/er sich wie in der Stadt bewegt; wie sie/er auf die Diskriminierung einzelner Fahrgäste, auf Verschmutzung der Bahn, rassistische Losungen an Haltestellen usw. reagiert; wie sie/er sich gegenüber den Verkehrsteilnehmer*innen verhält; ob und wie sie/er sich für gute Arbeits- und Vergütungsbedingungen für die im ÖPNV Beschäftigten engagiert. All das gehört zum Kampf um den ÖPNV und den Nulltarif.

Michael Brie

Aufstieg und Fall des entgeltfreien ÖPNV in Hasselt (1997-2013)

1. Ein überraschender Wahlsieg

1994 kandidierte der Besitzer mehrerer Restaurants, Steve Stevaert,¹ überraschend bei den Bürgermeisterwahlen der flämisch-belgischen Stadt Hasselt, und gewann die Wahlen. Er war zu diesem Zeitpunkt 40 Jahre alt. Schon in den zehn Jahren davor war er für die Socialistische Partij Anders (sp.a) (Sociaal Progressief Alternatief) im Parlament der Provinz Limburg und Mitglied im Gemeinderat von Hasselt. Ab 1995 war er Mitglied im flämischen Parlament Belgiens. Unmittelbarer Auslöser von Stevaerts Kandidatur für das Bürgermeisteramt war das zunehmende Verkehrsaufkommen in Hasselt, das nach seiner Auffassung die Lebensqualität und die lokale Wirtschaft der Stadt bedrohten. Die Folgen des Auto- und Lkw-Verkehrs schienen die über 800 Jahre alte Stadt zu zerstören. Das Thema Verkehr war zu einem zentralen Konflikt im politischen Wettbewerb geworden. Und Stevaert konnte zeigen, dass man mit einer Vision, die die »autogerechte Stadt« bekämpft, lokale Wahlen gewinnen kann.

Kurz zu den Daten: Hasselt ist die Hauptstadt der flämisch-belgischen Provinz Limburg, die insgesamt rd. 860.000 Einwohner und eine Fläche von über 2.400 Quadratkilometern hat. Hasselt selbst hat knapp 75.000 Einwohner und umfasst ein Stadtgebiet von über 102 Quadratkilometern. Hasselt ist seit vielen hundert Jahren ein Handelszentrum an der Schnittstelle von überregionalen Handelsstraßen. Es verfügt jetzt über eine Universität mit rd. 6.000 Studenten. Seit dem 19. Jahrhundert hat sich eine regionale Industrie angesiedelt. Berühmt wurde die Stadt damals für den Wacholderschnaps *Genever*, der dort hergestellt wurde. Die Bedeutung Hasselts für die Provinz liegt nicht zuletzt in ihrer Rolle als Einkaufszentrum. Täglich kommen fast 40.000 Schüler*innen und Student*innen aus den umliegenden Gemeinden nach Hasselt. Obwohl nach Bevölkerungszahl nur auf der 21. Stelle in Belgien, steht Hasselt mit seinen Dienstleistungen an vierter Stelle. Wöchentlich kommen 150.000 Menschen zum Shoppen in die Stadt. Die Zahl der Einpendler und Besucher

¹ Stevaert hatte in den Jahren danach eine ganze Reihe politischer Ämter inne, u.a. auch als flämischer Vizepremier und Minister für Energie und Verkehr, zeitweilig war er auch Parteivorsitzender. 2009 legte er alle Ämter nieder, war in der Privatwirtschaft tätig. 2015 wurde bekannt, dass gegen ihn Anklage wegen Vergewaltigung erhoben werden sollte, die er 2010 begangen haben soll. Kurz später wurde er tot aufgefunden. Der Befund lautete: Selbstmord.

der Stadt ist – bezogen auf die Zahl der Einwohner*innen – hoch. In der Stadt arbeiten über 20% mehr Personen, als die Stadt einschließlich der gesamten nichtarbeitsfähigen Bevölkerung Einwohner hat (Verachtet 2013: 4).

Autobahnen führen nahe an Hasselt vorbei und es gibt einen äußeren wie inneren Straßenring um die Stadt. Der geplante Bau eines dritten Rings wurde zu einem Auslöser für Stevaerts Wahlkampagne. Die Frage war, wie der besondere Charakter Hasselts als regionales Zentrum von Bildung, Dienstleistungen und Industrie gewahrt und ausgebaut werden kann und *zugleich* die Lebensqualität und Attraktivität der über Jahrhunderte gewachsenen Stadt gesichert und gesteigert werden konnte – und dies unter Bedingungen einer hohen Verschuldung der Stadt. Stevaert führte einen Wahlkampf, in dem er als Sozialdemokrat soziale Anliegen, regionale Wirtschaftsinteressen und Ökologie miteinander zu einer neuen Vision von Stadtentwicklung verband. Verkehrsberuhigung, Ausbau von Fußgängerzonen, Fahrradverkehr und vor allem ein entgeltfreier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sollten die Unterordnung der städtischen Entwicklung unter die Automobilität beenden.

Die Wahl Stevaerts zum Bürgermeister von Hasselt machte Folgendes deutlich:

- Die Sanierung öffentlicher Haushalte muss keinesfalls mit dem Abbau öffentlicher Dienstleistungen Hand in Hand gehen. Sparsame Verwendung der Steuermittel und Investitionen in solche Dienstleistungen stehen nicht zwangsläufig im Widerspruch, sondern können sich wechselseitig bedingen.
- Die Vision einer lebenswerten Stadt kann den Wahn der »autogerechten« Stadt besiegen. Eine andere städtische Moderne ist möglich. Die Nachkriegseuphorie für Autos und Autobahnen kann ein Ende finden.
- Es sind breite Bündnisse möglich, die zugleich die sozialen Interessen, Ökologie, lokale und regionale Wirtschaft sowie Kultur miteinander auf neue Weise verbinden. Die neuen Mittelschichten und die traditionellen Arbeitnehmer*innenschichten können auf dieser Basis zusammenfinden. Das diskursive Framing und die Fähigkeit, für alternative Ansätze zu mobilisieren und Unterstützer*innen zu gewinnen bzw. Gegner zu neutralisieren, ist für solche Projekte von größter Wichtigkeit. Wirtschaftliche Interessen und Haushaltsfragen dürfen nicht an den Rand gedrängt werden. Wie Steve Stevaert betonte: »Es geht also darum, die Interessen des Mittelstands zu fördern und gleichzeitig sozial und ökologisch verantwortungsbewusst zu handeln.« (Zitiert in Wehrmann 2007: 5) Die Stärke von Stevaerts Ansatz bestand genau in der Verbindung von Interessen und Einstellungen, die oft im Gegensatz gesehen werden.

Eine wesentliche Voraussetzung der Einführung des entgeltfreien ÖPNV war die relativ hohe Subventionierung des öffentlichen Personenverkehrs in Bel-

gien auf regionaler und lokaler Ebene. Es waren weitgehend die regionalen Haushalte, die die Kosten dafür übernahmen. Im Falle von Hasselt waren dies 89%! Die restlichen 11% trug die Stadt. Es gab also den Widerspruch zwischen einem relativ aufwendigen lokalen Busverkehr mit einer niedrigen Zahl von Fahrgästen auf der einen Seite (vor 1997 rd. 1.000 pro Tag) und einer hohen Subvention, um eine sinnvolle Grundversorgung überhaupt zu sichern. Weitgehend leere Busse sorgten vor 1997 für das unverzichtbare Minimalangebot. Für Hasselt waren es rd. 250.000 Euro, die dafür aufzubringen waren. Den Rest übernahm die Provinz (Verachtart 2013: 12). Dahinter steht ein grundlegendes Problem: In den Staaten der EU wie auch in vielen anderen Ländern gehört der ÖPNV zu den Basisdienstleistungen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Er ist eine Grundbedingung der Partizipation am öffentlichen gesellschaftlichen Leben und sichert gerade für die sozial Schwächeren den Zugang zu Arbeit, Bildung, Einkauf, Gesundheitseinrichtungen, Behörden, Kultur usw. Die Wahrnehmung realer sozialer und kultureller Rechte steht und fällt mit dem ÖPNV. Dies führt dazu, dass für Kinder, Schüler*innen, Studenten, aber auch für Ältere, nicht zuletzt für Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen der ÖPNV hochsubventioniert oder auch entgeltfrei bereitgestellt wird. Dies trifft auch auf Belgien zu. Gesetzliche Regelungen sowie Verträge zwischen Regionen und Kommunen untereinander und mit den Verkehrsbetrieben sichern dies ab. Auch größere Betriebe, vor allem in öffentlicher Hand, beteiligen sich daran, ihren Beschäftigten Sonderkonditionen zu gewähren. Um so stärker dies der Fall ist, umso niedriger ist die Hürde, die Leistungen des ÖPNV lokal oder auch regional entgeltfrei anzubieten.

Zugleich liegt hier auch ein zentrales Problem: Im Fall Hasselt war die Stadt selbst nicht Eigentümer des Verkehrsunternehmens, das den lokalen Busbetrieb aufrechterhielt, sondern die Region. Es mussten also Vereinbarungen getroffen werden, um die infolge des entgeltfreien ÖPNV entstehenden höheren Kosten neu zu verteilen. Zugleich schlugen sich Einsparungen, die dadurch erzielt werden konnten, dass kein neuer dritter Straßenring gebaut wurde, nicht unmittelbar im Stadthaushalt nieder. Dies erschwert lokale Lösungen oder macht sie anfällig für Veränderungen auf der übergeordneten Ebene. Was volkswirtschaftlich sinnvoll ist, muss keinesfalls Nettoeinsparungen in den öffentlichen Haushalten erbringen. Aber selbst wenn dies der Fall ist, und auch Hasselt spricht dafür, so fallen höhere Einnahmen bzw. geringere Ausgaben bei jeweils unterschiedlichen Haushalten an und sind zudem auf völlig unterschiedliche Haushaltsposten verteilt. Zudem lassen sich z.B. sinkende Gesundheitsausgaben wegen höherer Luftqualität oder geringerem Mobilitätsstress weder linear einzelnen Projekten zuweisen, noch spürt der städtische Kämmerer davon etwas, wenn die Krankenkassen weniger Ausgaben haben.

2. Free Public Transport – »die Kirsche auf dem Kuchen«

Die Einführung eines entgeltfreien ÖPNV in Hasselt im Jahr 1997 hat der Stadt eine große europäische Popularität gebracht. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die »freie Fahrt« im öffentlichen Bus für alle Teil eines umfassenderen Konzepts des Umbaus der Stadt war und sich in keiner Weise auf die Abschaffung von Tickets im gegebenen innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr reduzieren lässt. Wie Stevaerts Kabinettschef in einem Interview zu Bedenken gab, »dass der Gratisbus zwar Schlagzeilen macht, aber sozusagen nur die Kirsche auf dem ganzen Kuchen ist« (Wehrmann 2007: 4).

Das Motto, mit dem Steve Stevaert antrat, war »Hasselt für alle« – eine City for all! Es ging um einen komplexen Stadtumbau. Nachdem der vorgesehene Autobahnring gestoppt war, wurde nicht etwa der zweite Ring ausgebaut, sondern der innere Ring, der die mittelalterliche Stadtmauer markiert, wurde von vier auf zwei Spuren verengt und begrünt. So erhielt er viel von dem zurück, was er im 19. Jahrhundert gewesen war, ein Boulevard zum Bummeln und Flanieren. Zugleich wurden beim äußeren Ring kostenlose bewachte Parkplätze für Autos wie Fahrräder eingerichtet, für deren Betreuung Langzeitarbeitslose angestellt wurden. Von hier aus konnte entgeltfrei mit den öffentlichen Bussen zu zentralen Orten in der Stadt gefahren werden. Es gibt drei Haupttransferstationen, die behindertengerecht sind. Es wurde ein System von Fahrradausleihstationen geschaffen. Aus der Innenstadt wurde eine Stadt der Fußgänger und Fahrradfahrer. Das Stichwort ist *walkability*. 1.000 Parkplätze der Innenstadt wurde für andere Zwecke umgenutzt. Nur 500 Parkplätze blieben übrig.

Free Public Transport wurde in Hasselt zu einem Teil einer ganzen Reihe von Aktivitäten, die den sozialen Zusammenhang und die Solidarität in der städtischen Gemeinschaft stärken sollten. Für jedes Neugeborene wurde ein Baum gepflanzt; und dies bei gemeinsamen Festen, die drei Mal im Jahr stattfanden. Jugendliche von 16 Jahren erhielten das Angebot, in den Sommerferien bezahlt für die Stadt zu arbeiten und so zu lernen, sich um den öffentlichen Raum und gemeinschaftliche Angelegenheiten der Stadt zu kümmern (siehe ebd.: 5).

Schrittweise wurden die Straßen in der Innenstadt zu Fußgängerzonen, so dass heute große Teile autofrei wurden. Ein Teil der höheren Ausgaben wurde durch die deutliche Anhebung der Parkgebühren im innerstädtischen Bereich kompensiert (Mitte der 2000er Jahre: zehn Euro für einen halben Tag). Die Zulieferung zu Geschäften erfolgt nur zu ausgewählten Zeiten bzw. durch Fahrräder. Die Regelgeschwindigkeit für Autos im innerstädtischen Verkehr wurde auf 30 km/h herabgesetzt. Parallel wurden Maßnahmen höherer Attraktivität für den ÖPNV und Einschränkungen für den privaten Autoverkehr eingeführt.

Da es vor allem darum ging, die Innenstadt vom Autoverkehr zu befreien, kann nicht von einer gesunkenen Mobilität gesprochen werden. Teilweise wur-

den auch deutlich mehr Fahrten unternommen, u.a. auch in Krankenhäuser. Die höhere Attraktivität von Hasselt zog zusätzliche Bürger*innen an. Zudem stiegen nicht nur Autofahrer*innen auf den ÖPNV um (16% der Fahrgäste), sondern auch jene, die vorher zu Fuß gegangen waren (9%). Personen, die das Fahrrad genutzt hatten, stiegen nun teilweise in den Bus (12%). Gleichzeitig aber stieg die Zahl der Fahrradfahrer insgesamt an. Die Straßen waren ruhiger und sicherer. Viele, die vorher in ihrer Mobilität eingeschränkt waren, konnten nun entgeltfrei fahren, darunter viele Ältere.

Bei den Neuverhandlungen mit dem regionalen Verkehrsunternehmen *De Lijn* wurde nach 1995 vereinbart, dass Hasselt nicht mehr nur elf, sondern 25% der Kosten des Busverkehrs in der Stadt übernahm. Die Einführung des entgeltfreien ÖPNV war so weder für die Stadt noch für die Region kostenneutral, sieht man nur auf die Ausgaben, die mit dem öffentlichen Nahverkehr verbunden sind. Die Zahl der Busse musste vervielfacht werden. Die Zahl der Fahrgäste verzweifachte sich von 1997 bis 2012. Sie stieg von rd. 350.000 auf 4,4 Mio. (Verachtart 2013: 9). Von den zentralen Stellen fahren nun alle fünf Minuten Busse ab, sodass längeres Warten nicht mehr vorkommt. Der öffentliche Verkehr sparte jetzt also auch Zeit (siehe Zimmermann 2007: 7). Die Aufwendungen für den entgeltfreien ÖPNV betragen über die Jahre rd. 1% des städtischen Haushalts. Durch höhere Einnahmen aufgrund der gewachsenen Attraktivität Hasselts soll sich dies mehr als ausgeglichen haben. 2012 gab die Stadt rd. 1,75 Mio. Euro für das Projekt aus. Pro Einwohner der Stadt waren dies gut sechs Cent pro Tag oder 23 Euro im Jahr.

In den über 15 Jahren, die das Projekt eines entgeltfreien ÖPNV in Hasselt realisiert wurde, hat sich aber eines nicht verändert: Immer noch liegt der Besitz von Autos je Haushalt bei über 90%. Täglich werden im Durchschnitt 2,8 Fahrten mit dem Auto absolviert. Den Weg zur Arbeit legen nur knapp 3% zu Fuß und 10% mit Fahrrad zurück. Der Anteil des ÖPNV beträgt knapp 7%. Fast 80% nutzen dafür weiterhin das Auto (Verachtart 2013: 17). Die Zentralität des Autos für die Mobilität wurde nicht gebrochen. Der entgeltfreie ÖPNV hatte vor allem die Funktion, die Innenstadt von Hasselt umzubauen, weitgehend verkehrsberuhigte Zonen durchzusetzen und die Attraktivität zu erhöhen. Dies sind dauerhafte Errungenschaften. Aber eine wirklich ökologische und soziale Wende im Mobilitätsverhalten konnte nicht erreicht werden.

3. The Final Stroke – so far

Bei den Kommunalwahlen 2012 konnten die Befürworter*innen des entgeltfreien ÖPNV, die sozialdemokratische SP.A und die Grünen, die Regierung bilden, nun aber in Koalition mit den Christdemokraten, die für die (Wieder-)

Einführung von Tickets (wenn auch mit niedrigem Preis) warben. Vor dem Hintergrund der landesweiten Austeritätspolitik und der damit verbundenen Verlagerung von Aufgaben von der nationalen und regionalen Ebene auf die Kommunen hatten sich die Haushaltszwänge verschärft. Der Verkehrsverbund *De Lijn* wollte seinen Anteil an den Kosten für den lokalen Busverkehr radikal absenken. Hasselt sollte anstelle von 1,8 Mio. Euro nun 2,8 Mio. Euro jährlich zahlen. Zum 1. Januar 2014 wurde das Projekt des entgeltfreien ÖPNV in Hasselt beendet. Pro Fahrt mit dem lokalen Bus mussten die Einwohner*innen nun 60 Cent zahlen. Jugendliche bis 19 Jahren sowie Rentner*innen und Personen mit sehr niedrigem Einkommen behielten nach flämischem Recht das Recht auf freie Fahrt.

Blickt man auf das Projekt eines entgeltfreien ÖPNV in Hasselt zwischen 1997 und 2013 zurück, so zeigt sich, dass es erstens Teil eines umfassenden Umbaus vor allem der Innenstadt war und dazu beitrug, dass dieser Umbau weitgehend erfolgreich war. Der entscheidende unmittelbare Anlass für das Projekt war damit durch den eigenen Erfolg verschwunden. Eine Rückkehr zu den verstopften Straßen der Innenstadt erfolgt nicht. Die »Kirsche auf der Torte« wurde entfernt, doch die Torte blieb. Zweitens war das Projekt an politische und personelle Konstellationen gebunden, die am Ende geschwächt waren. Die sozialdemokratisch-grünen Kräfte verloren an Einfluss, der Initiator des Projekts, Steve Stevaert, war ausgeschieden. Eine Dynamik, die auf umfassendere sozialökologische Transformation gerichtet gewesen wäre, gab es nicht mehr. Der entgeltfreie ÖPNV erschien nur noch als Verwaltungsakt neben anderen. Drittens veränderten sich die regionalen und nationalen Machtverhältnisse und Sichtweisen, bedingt auch durch die Krise und eine allgemeine Austeritätspolitik. Sozialökologische transformatorische Umbauvisionen verloren an Einfluss. Viertens konnte im Zeitraum von über 15 Jahren zwar der Verkehr in der Innenstadt auf eine völlig neue Grundlage gestellt werden. Fußgänger, Fahrradfahrer und öffentliche Busse bestimmen nun das Bild. Aber es gelang nicht, die Autozentrierung insgesamt zu beenden. Die privaten Haushalte verwendeten weiter einen beträchtlichen Teil ihrer Einkünfte für den Kauf und Betrieb von Autos. Die Abschaffung des entgeltfreien ÖPNV traf die Mehrheit von ihnen deshalb nicht ernsthaft. Die gewachsenen lokalen Steuereinnahmen waren durch die Wiedereinführung des Tickets für den ÖPNV nicht bedroht.

Es bleibt die Erinnerung an eine Vision, dass Mobilität im öffentlichen Raum entgeltfrei zur Verfügung gestellt werden kann und dies zu sozialer Gerechtigkeit und Lebensqualität sowie Attraktivität einer Stadt beitragen kann. Es wird sich zeigen, ob in Zukunft daran in Hasselt und Belgien insgesamt erneut angeknüpft wird.

Wie Tallinn auf die Idee vom Nulltarif kam

Interview mit Allan Alaküla¹

Woher kam die Idee ursprünglich, in Tallinn/Estland den Nulltarif im ÖPNV einzuführen?

In der Gemeinschaft der Stadtplaner ist die Idee eines unentgeltlichen öffentlichen Verkehrs nicht neu und die Erfahrungen aus Italien und Frankreich reichen bis in die 1970er Jahre zurück. Dass es aber keine einheitliche Definition für den Nulltarif im öffentlichen Verkehr gibt, hat auch mit den unterschiedlichen Gründen für ihn zu tun.

In Tallinn wurde die Idee des entgeltfreien ÖPNV zunächst von Grünen und Sozialdemokraten bereits bei den Kommunalwahlen um das Jahr 2000 aufgegriffen. Aber die Grünen kamen nicht ins Parlament und die Sozialdemokraten landeten in der Opposition. Der Nulltarif im ÖPNV wurde später auch von den Konservativen in Tartu, der zweitgrößten Stadt Estlands, versprochen, aber als sie der Stadtregierung beigetreten waren, hatten sie ihr Versprechen vergessen.

In gewisser Hinsicht ist es fair zuzugeben, dass die Zentrumsparterie in Tallinn die Idee von Tartu übernommen hat. Sie sagte: Die in Tartu machen nur leere Versprechen, aber wir in Tallinn, wir machen es.

Die Ziele für den Nulltarif im ÖPNV in Tallinn waren jedoch viel tief- und weitgehender gefasst. Sie gingen über die bloße Abschaffung der Tickets hinaus.

Zunächst einmal sollte diese Maßnahme die sozialen Folgen des Wirtschaftsabschwungs 2008-2010 (minus 17% in Estland) lindern. Während Tallins öffentlicher Nahverkehr mit über 70% subventioniert wurde, war das Hauptproblem für die Passagiere der bereits eingefrorene Ticketpreis. Die Weiterführung stark subventionierter und für Teile der Bevölkerung unbezahlbarer öffentlicher Dienstleistungen wäre eine drastische Verschwendung öffentlicher Gelder gewesen. Dies war die Ursache für die Idee, Mobilität für alle zu gewährleisten.

Es wurde auch davon ausgegangen, dass ein Nulltarif im ÖPNV die lokale Wirtschaft stimulieren würde, indem er den Konsum lokal produzierter Waren und Dienstleistungen fördert. Die Menschen würden abends und am Wochenende mehr ausgehen und mehr Geld für Unterhaltung, Sport, Kultur, Essen und Trinken ausgeben.

Und unabhängig von der Wirtschaftslage war das Zentrum von Tallinn voller Autos. Die Bereitstellung eines Nulltarifs im ÖPNV sollte zu einer Alter-

¹ Das Interview wurde 2017 durchgeführt.

native für die private Autonutzung werden. Das Ziel war, die Anzahl der Autos im Stadtzentrum einzudämmen und möglicherweise auch zu reduzieren.

Welche Schritte wurden in Richtung eines unentgeltlichen ÖPNV von Behörden, politischen Parteien, Zivilgesellschaft und Bewohnern unternommen?

Die Idee wurde im Januar 2012 vom damaligen Bürgermeister Edgar Saviisaar öffentlich zur Diskussion gestellt. Die Stadtverwaltung leitete sehr bald ein lokales Referendum zu diesem Thema ein, das im März desselben Jahres stattfand. Die Frage, die den Einwohner*innen von Tallinn zur Abstimmung unterbreitet wurde, lautete: »Wünschen Sie sich eine freie Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt Tallinn?« Es nahmen 20% der Einwohner*innen am Referendum teil. 75% stimmten mit Ja, 25% mit Nein.

Die Interpretation der Ergebnisse des Referendums durch die Stadtverwaltung beschränkte sich nicht auf die direkte Frage. Das Referendum wurde als Mandat für eine breite Verbesserung des öffentlichen Verkehrs genutzt. Im Sommer 2012 wurden die separaten Busspuren durch die Innenstadt ausgebaut. Es erfolgte eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren.

Das Referendum gab den politischen Parteien und der Zivilgesellschaft die Möglichkeit, sich über die Frage des Nulltarifs im ÖPNV zu informieren. Eindeutiger Gegner des freien Transits war die Reformpartei. Die Sozialdemokraten lehnten das Referendum ab, befürworteten aber den Vorschlag, den Nulltarif einzuführen. Die Konservativen blieben unauffällig, da sie erkannten, dass der Vorschlag der Zentrumspartei in Tallinn aus ihrem Wahlmanifest in Tartu »gestohlen« worden war.

Die starke, aber überwiegend skeptische Medienberichterstattung während der Referendumskampagne informierte gleichwohl die Einwohner*innen von Tallinn und bezog sie in die Entscheidungsfindung ein. Mit 20% Beteiligung der Wahlberechtigten erreichte dieses Referendum die höchste Teilnahmequote in der Geschichte von sechs lokalen Referenden in Tallinn seit 2002.

Was waren bisher die größten Probleme?

Rückblickend können wir zugeben, dass die von der Verwaltung getroffenen Vorsichtsmaßnahmen teilweise übertrieben waren.

Fiskalisch wurde ein extrem konservativer Plan aufgestellt, um alle Verluste aus dem bestehenden Budget zu decken, die durch den Verzicht auf die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf entstehen würden. Es wurde jedoch davon ausgegangen, dass die Zahl der Steuerzahler*innen in Tallinn zunimmt. Viele derer, die zwar in Tallinn wohnen, dort aber nicht registriert sind, so nahmen wir an, würden sich in Tallinn anmelden, um am Nulltarif im ÖPNV partizipieren zu können. Dies hat tatsächlich die Steuereinnahmen erhöht. Aber niemand von uns hat vorhergesagt, dass die Stadt durch die Einführung des

entgeltfreien ÖPNV, der nur für die Einwohner*innen gilt, fast doppelt so viel einnehmen würde als durch den Verzicht auf die Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf verloren gehen würde.

Für einige Straßenbahnlinien wurde ein System eingeführt, bei dem durch das Drücken eines Alarmknopfes eine private Sicherheitsfirma aktiv werden würde. Dies sollte dem vermeintlich zunehmenden Vandalismus in der Nacht begegnen. Heute ist offensichtlich, dass mit zunehmender Anzahl von Passagieren in der Nacht und am Wochenende das Gegenteil der Fall war: Der Vandalismus ging zurück.

Die Stadtverwaltung, der starker Populismus vorgeworfen wurde, hatte den Mut, nur die Aufrechterhaltung der Servicequalität zu versprechen. Es gab keine Garantie für eine Verbesserung des ÖPNV. Und selbst dieser Ansatz war im damaligen Kontext kühn. Folgte man der Mainstream-Berichterstattung, standen wir kurz vor dem Weltuntergang. Der ÖPNV würde sofort und völlig zusammenbrechen. Heute ist offensichtlich, dass die Servicequalität in allen Bereichen, die kontrolliert werden, deutlich gestiegen ist.

Und am Ende des ersten Monats der Einführung des Nulltarifs im ÖPNV, im Januar 2013, gab der damalige Finanzminister der Reformpartei, der zuvor einer der Hauptgegner des Projekts war, in der Öffentlichkeit zu, dass der Nulltarif im ÖPNV auch aus Sicht der Autofahrer*innen nicht die schlechteste Idee sein könne, da der Verkehr von seinem grünen Vorort zum Zentrum von Tallinn reibungsloser wurde.

Welches sind die bisherigen Resultate?

Die Veränderungen bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel blieben bescheiden. Die Stadt war bereit, die Zahl der Fahrten um bis zu 15% zu steigern, die realen Werte blieben jedoch unter 10%. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass schon vorher alle, die mindestens 65 Jahre oder älter waren, den ÖPNV entgeltfrei nutzen konnten und Student*innen einen Rabatt erhielten, der ihnen den Zugang zum ÖPNV sicherte.

Der Autoverkehr im Stadtzentrum ging zunächst um 15% zurück, aber diese Veränderung wurde teilweise durch anstehende größere Straßenbaumaßnahmen erklärt. Der dauerhafte Rückgang der das Stadtzentrum passierenden Verkehrsmittel übersteigt nicht 6% bis 7%, aber gleichzeitig ist der Verkehr im Umfeld des Zentrums um rd. 4% gestiegen. Das ist zum großen Teil der Nebeneffekt der Erweiterung der kostenpflichtigen Parkplätze und der Erhöhung der Parktarife. In der Altstadt sind sechs Euro pro Stunde, im restlichen Zentrum 4,80 Euro pro Stunde zu zahlen.

Warum wurde die Entscheidung gefällt, den Bereich des Nulltarifs im ÖPNV auszudehnen?

Die Ausweitung des entgeltfreien ÖPNV auf Züge wurde von der Stadt bereits im Frühjahr 2013 geplant, aber da die Züge der nationalen Eisenbahngesellschaft unterstehen, waren die Verhandlungen nicht einfach und die Durchsetzung des Abkommens erfolgte erst ab dem 20.10.2013. Dies war der Tag nach den Kommunalwahlen, an dem die Regierung Tallinns fest in den Händen der Zentrumspartei – der Initiatorin des freien öffentlichen Nahverkehrs – blieb.

Gab es Probleme bei der Ausweitung?

Das Hauptproblem für die Stadt war fiskalischer Natur. Die Stadt zahlt an die nationale Bahngesellschaft entsprechend der tatsächlichen Nutzung der Bahn durch die Einwohner*innen Tallinns. Für die Budgetierung war entscheidend, das Wachstum des Passagieraufkommens zu schätzen. Wir gingen mit großen Vorbehalten davon aus, dass sich die Nutzung maximal verdoppeln kann (in den Zügen gab es vorher keinen Nulltarif für Bürger*innen über 65 Jahre und ein Studierendenrabatt schien nicht sinnvoll). Wir lagen falsch: Bereits am Ende des ersten Monats mit Nulltarif in den Zügen verdreifachte sich die Nutzung durch die Bürger*innen von Tallinn und stabilisierte sich nach sechs Monaten auf einem siebenfach höheren Niveau.

Da die Zugfahrten weniger als 2% der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Tallinn ausmachen (insgesamt 140 Mio. pro Jahr), sind die Kosten für den städtischen Haushalt immer noch tragbar. Eine Fahrt in Zügen der nationalen Eisenbahngesellschaft kostet der Stadt jedoch deutlich mehr als die Fahrt im öffentlichen Nahverkehr, der Tallinn untersteht.

Die Erfahrung mit den Zügen ist ein klares Beispiel dafür, dass die Servicequalität allein keine ausschlaggebende Rolle spielt und die Erschwinglichkeit der Leistung wichtiger ist. Schon vor der Einführung der entgeltfreien Nutzung der Züge durch die Bürger*innen Tallinns wurden die veralteten Waggonen im Hochsommer 2013 durch neue Nahverkehrszüge (Swissmade Stadler) ersetzt. Aber erst die Tatsache, dass die Fahrt im Oktober des gleichen Jahres zum Nulltarif möglich wurde, führte zum Anstieg der Nutzung.

Welche Debatten gibt es derzeit um den Nulltarif im ÖPNV?

Die Fortsetzung des Nulltarifs im ÖPNV ist unumstritten. Wir hatten im Oktober 2017 Kommunalwahlen, und es gab keine Partei, die eine Rückkehr zum alten System der Bezahlung forderte, keine einzige. Selbst der bisherige Hauptgegner, die Reform-Partei, schweigt zu diesem Thema. Die Bevölkerung und die Parteien, die um die Zustimmung bei Wahlen konkurrieren, sehen den entgeltfreien ÖPNV als neue und gewünschte Normalität an.

Welche aktuellen Pläne und Entwicklungen gibt es?

Tallinn schloss 2017 die vollständige Erneuerung der Gleise der Straßenbahnen ab. Der Ausbau der Straßenbahn zum Flughafen wurde im August 2017 abgeschlossen, und die nächste Erweiterung des Passagierbahnhofs ist in Planung.

Als die Zentrumsparterie im November 2016 die Landesregierung bildete und den Posten des Premierministers übernahm, verpflichtete sie sich auch, alle öffentlichen Regionalverkehrsmittel, d.h. die Kreisbuslinien, ab Herbst 2018 für alle entgeltfrei zu machen. Dies war ein Schritt, der eindeutig von der erfolgreichen Umsetzung des entgeltfreien ÖPNV in Tallinn beeinflusst wurde.

So müsste Tallinn die Nutzung des ÖPNV zum Nulltarif auf alle Nutzer*innen ausdehnen, unabhängig vom Wohnsitz. Wenn es einen entgeltfreien ÖPNV im Landkreis um Tallinn gibt, kann die Stadt die entgeltfreie Fahrt nicht mehr nur auf ihre eigenen registrierten Einwohner*innen beschränken.

Estland könnte so der erste Staat in der Welt werden, wo es einen Nulltarif im öffentlichen Verkehr im ganzen Land gibt.

Ist Tallinn zu einem Beispiel für andere Städte in der Welt geworden?

Ja, das trifft immer mehr zu. Während wir zunächst von anderen gelernt haben, treffen wir nun auf neue Städte, die von sich sagen, dass Tallinn ihnen als Inspiration diene. Letztes und größtes Beispiel ist die Stadt Dünkirchen, die im Herbst 2018 den Nulltarif im ÖPNV startete. Mit 200.000 Einwohner*innen ist dies die größte Stadt in Frankreich mit einem entgeltfreien ÖPNV (danach kommt Aubagne mit 100.000 Einwohner*innen). Dünkirchen ist nach Tallinn die zweitgrößte in Europa, in der es den Nulltarif im ÖPNV gibt.

Haben Sie Empfehlungen für andere?

Es gibt noch keine allgemeingültige Definition für den entgeltfreien ÖPNV und so sind auch die Ziele, weshalb diese Politik umgesetzt wird, sehr unterschiedlich.

Unsere generelle Empfehlung ist es, sich in anderen Städten umzusehen, mit Praktiker*innen zu sprechen und weniger Theoretiker*innen zu glauben. Der Nulltarif im ÖPNV ist definitiv eine mutige Politik. Er hat auch eine große Anzahl erfolgreicher Beispiele aus Städten unterschiedlicher Größe, mit sehr verschiedenen Klimabedingungen, kulturellen Hintergründen und ideologischen Bewertungen geliefert. Wir sehen also keinen Grund, die Einführung des entgeltfreien ÖPNV von der politischen Tagesordnung zu nehmen.

Was wir beobachten, ist die Tatsache, dass der Nulltarif im ÖPNV überall dort, wo er umgesetzt wird, den Menschen gefällt.

Ergänzung der Herausgeber*innen

Der erste Staat, der den Nulltarif zum 1.3.2020 umfassend eingeführt hat, ist Luxemburg. In elf von insgesamt 15 Bezirken Estlands gilt seit dem 1. Juli 2018 der Nulltarif für das gesamte staatlich subventionierte Busnetz. In den übrigen vier Bezirken können Kinder und Jugendliche bis zu 19 Jahren und Personen ab 63 Jahre den Bus zum Nulltarif nutzen. Auch eine Reihe von ländlichen Gemeinden und Kleinstädten haben die Tarife für ihre eigenen Busse abgeschafft. So gilt für die meisten lokalen Busverbindungen in Estland der Nulltarif. Für die Nutzung der staatlich subventionierten Züge ist weiterhin der Kauf von Fahrausweisen obligatorisch. Allerdings gibt es die im Interview angesprochene Ausnahme. Sie gilt für die Züge, die durch Tallinn rollen. Im letzten Jahr begannen auch einige Stadtverwaltungen wie die von Harjumaa, Jugendlichen für die Pendlerzüge zwischen ihrem Wohnort und Tallinn den Nulltarif zu gewähren. Rasmus Ruuda, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit im estnischen Wirtschafts- und Kommunikationsministerium, sagte, das die Nutzung von Regionalbussen seit Einführung des Nulltarifs zugenommen habe: »Nach anderthalb Jahren haben wir einen Anstieg der Fahrgastzahlen um etwa 15% erfahren.« Außerdem habe sich die Maßnahme positiv auf die Gesundheit der älteren Menschen ausgewirkt, sie aktiver und mobiler gemacht. Sie sind es, die mehrheitlich die Regionalbusse nutzen. Mehrere von ihnen sind vom Auto auf die Busse umgestiegen. »Wenn wir uns die jüngsten Statistiken ansehen, so wurden von 2018 bis 2019 zusätzlich zwei Millionen Fahrten an Bord unserer Bus-, Straßenbahn- und Trolleybusflotte unternommen, sodass die Zahlen auch nach sieben Jahren noch weiter steigen«, erklärte Tallinns stellvertretender Bürgermeister Novikov. Die jüngste Feedback-Umfrage unter 1.500 Einwohner*innen Tallinns im Jahr 2019 ergab, dass 44% (40% im Jahr 2018) hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel für ihre Fortbewegung nutzen, während 38% hauptsächlich das Auto benutzen (46% im Jahr 2018). Bürger*innen, die sich hauptsächlich zu Fuß bewegen, machen 14% (12% im Jahr 2018) aus, und der Anteil der Radfahrer*innen liegt seit vielen Jahren stabil bei 1%.

Der Trend zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist bei der jüngeren Generation deutlich erkennbar: 52% der 15- bis 26-Jährigen nutzen in Tallinn öffentliche Verkehrsmittel, um von A nach B zu gelangen. Allerdings gibt es auch Probleme: Da die Regionalbusse mit Nulltarif populärer sind, als alle Prognosen voraussagten, gab es Situationen, in denen die Busse überfüllt waren. Das macht es in einigen Regionen schwierig, die gewünschte Servicequalität zu erreichen, meint Ruuda. »Außerdem sind viele Kinder, die sich früher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule bewegten, auf Busse umgestiegen. Vom Sicherheitsstandpunkt aus gesehen ist es zwar begrüßenswert, aber es könnte der Gesundheit unserer Jugend schaden«, fügt er hinzu. Er macht so auf einen

Widerspruch aufmerksam und stellt die Frage nach kindgerechter Mobilität in der Stadt. Insgesamt aber zeige sich: »Obwohl die Kosten für die Aufrechterhaltung dieses Systems aufgrund seiner Beliebtheit gestiegen sind, hat der kostenlose öffentliche Verkehr in Estland Menschen mit geringerem Einkommen eine größere Mobilität ermöglicht.«

Joseph Enge, ein Journalist in Tartu, der zweitgrößten Stadt Estlands, meint, dass die Regionalbusse mit Nulltarif nicht immer so gut seien, wie ihr Name klingt. »Die Strecke und die Zeitplanung sind große Probleme«, sagte er. Zum Beispiel müsse man für eine Strecke von sechs Kilometern von Punkt A nach B einen großen Kreis von 60 Kilometern mit vielen anderen Haltestellen fahren, während man, wenn die Zeit richtig gewählt ist, eine andere direkt nehmen könne. Jüri Etverk, Geschäftsführer der Go-Gruppe, eines von vielen estnischen Busunternehmen, die zum subventionierten öffentlichen Verkehrssystem gehören, resümierte, dass sich insgesamt die Folgen der Einführung des Nulltarifs in Grenzen halte, aber: »Auf einigen Linien mussten wir größere Fahrzeuge einsetzen, um dem erhöhten Fahrgastaufkommen gerecht zu werden. Das erhöhte Gewicht erhöhte den Kraftstoffverbrauch, was für uns ein eindeutiger Nachteil war.« Das spricht eigentlich für flexibles Management, zumal Etverk reduzierten Verwaltungsaufwand als eine Konsequenz aus dem Übergang zum Nulltarif ausmacht. »Der wichtigste Aspekt, von dem wir hoffen, dass andere von uns lernen, ist, dass das Angebot eines kostenlosen Transports zwar mit Kosten verbunden ist, es sich aber lohnt«, erklärt Novikov und fügt hinzu: »Wir freuen uns sehr, ... dass Luxemburg den öffentlichen Verkehr ab März kostenlos gemacht hat!« (Zitiert in Jegelevicius 2020)

Georgios Daremas

Griechenland: Autos oder öffentlicher Nahverkehr?

Einleitung

In den letzten Jahrzehnten wurde der öffentliche Verkehr in der heutigen kapitalistischen Welt von einer dramatischen Krise erfasst. Hauptverantwortlich für den materiellen Niedergang und die soziokulturelle Abwertung des Angebots öffentlicher Leistungen ist ein sozialer Antagonismus, der mit dem wachsenden Trend hin zur privaten Autonutzung sowohl in Industrie- als auch in Entwicklungsländern einhergeht. Die großen Veränderungen in den Mobilitätsmustern der Bürger*innen haben zahlreiche nachteilige wirtschaftliche, politische, soziale und ökologische Auswirkungen. Am wichtigsten aber ist die Einschränkung des universellen Grundrechts auf Mobilität. Bestimmten »benachteiligten« Gruppen wird ihr unveräußerliches Recht auf Freizügigkeit verweigert. Dennoch gibt es Hoffnung. Einige Städte unternehmen Schritte in die richtige Richtung. Sie haben eine Wende hin zum Ausbau des ÖPNV eingeleitet – dem allgemeinen Trend zu mehr Autos, mehr Straßen und immer mehr Staus zuwider.

Dieses Kapitel¹ beschäftigt sich mit Erfahrungen aus Griechenland, wo der private Autoverkehr, beschleunigt durch die Integration in die Europäische Union und lange sowohl vom Staat als auch von den herrschenden kommerziellen Interessen gefördert, zum bevorzugten Verkehrsmittel wurde. Anschließend werden eine Reihe von alternativen »Experimenten« mit dem entgeltfreien ÖPNV untersucht, die von Gemeinden in der Nähe von Attika

¹ Dieses Kapitel stützt sich auf eine breitere Forschung, die die Auswirkungen der Systeme des Nulltarifs im ÖPNV auf ihre Nutzer und die breitere Gemeinschaft, in der sie leben, untersucht. Mit partizipativen Forschungsmethoden sollen die verborgenen Möglichkeiten aufgezeigt werden, die ein lokales Angebot des Nulltarifs im ÖPNV aktiviert, um die Konturen einer alternativen, emanzipatorischen Lebensweise vorwegzunehmen. Es geht um eine Lebensweise, bei der die Bürger*innen ihren konkurrierenden Individualismus zugunsten einer gemeinschaftlichen Daseinsweise abgeschwächt haben, bei der die soziale Existenz des anderen die wertvolle Voraussetzung der Möglichkeit zur eigenen Selbstverwirklichung ist. In vertiefenden Interviews wird untersucht, ob Menschen, die das Leben unter einer multiplen sozioökonomischen, politischen und kulturellen Krise erleben, sich eine realistische Utopie vorstellen können, eine kollektiv selbstbestimmte Welt, die durch Verhältnisse von Gleichheit, Gerechtigkeit, sozialer Solidarität und einer nichtausbeuterischen Beziehung zum natürlichen Lebensraum geprägt ist.

durchgeführt wurden. Hier konzentriert sich die große Mehrheit der städtischen Bevölkerung des Landes.

Die Krise des öffentlichen Verkehrs in der heutigen kapitalistischen Welt und das Recht auf freie Mobilität

Die private Nutzung von Autos für den Individualverkehr dominiert weltweit die Mobilität. Dafür werden ständig wachsende Straßennetze gebaut und modernisiert, öffentliche Mittel zur Subventionierung eingesetzt und entsprechend die Staatsverschuldung erhöht. Das Ausmaß des Straßenbaus ist so massiv, dass das »Netz der Straßenadern« auf Satellitenbildern sichtbar ist. In diesem Sinne ist der globale Straßenbau eine »terra-formende Praxis«, die einer menschlichen »Hybris« gleichkommt. Es ist ein Ausdruck des durch das Kapital getriebenen Imperativs, sich die natürliche Welt zu unterwerfen, unabhängig davon, welche negativen Folgen dies für die Zukunft des Planeten und die Überlebenschancen der Menschheit haben mag.

Um das Ausmaß des Wandels und die daraus resultierende Explosion der privaten Mobilität in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg zu erfassen, genügt es, festzustellen, dass in den 15 Ländern, die 2003 zur EU gehörten, die Pkw-Nutzung im Zeitraum von 1970 bis 2015 um 164% zugenommen hat (European Commission 2017). Die nahezu vollständige Dominanz des Autos im Individualverkehr wird auch dadurch belegt, dass sein Anteil am inländischen Personenverkehr trotz der gleichzeitigen Entwicklung alternativer Mobilitätsformen weiter gestiegen ist. Im Jahre 2016² entfielen 81% des Personenverkehrs in der EU auf Personenkraftwagen, während der Anteil von Bussen (9%), Zügen (8%) und Straßenbahnen (2%) marginal geblieben ist (ermittelt nach Passagier-Kilometer) (European Commission 2019). Gleichwohl konnte sich in Städten wie Amsterdam und Kopenhagen in den letzten Jahren ein anderer Trend herausbilden (siehe Cathcart-Keays 2016).

Der Anstieg des Autoverkehrs wird von Marshall/Barrister (2000) dem Einkommens- und Bevölkerungswachstum als Hauptantriebskraft zugeschrieben. Dabei bleibt jedoch unklar, warum das Wachstum der Bevölkerung sich nicht in der steigenden Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln niederschlägt oder warum gesteigerte Einkommen nicht für andere Konsumformen ausgegeben werden. Es ist ein allgemein anerkannter Glaubenssatz der herrschenden Verkehrswissenschaften, der meisten staatlichen Akteure und sogar der Laien, dass der Besitz und die Nutzung von Autos ein »natürliches Resultat« des

² Eine Aktualisierung der in diesem Text verwandten Daten ist zur Zeit noch nicht möglich, Eurostat weist keine neueren Daten aus.

»Wachstums« des Lebensstandards und des Wohlstands in unserer heutigen Zivilisation seien. Autos sind kostspielige Güter, die man besitzen und nutzen kann. Ihr Konsum unterstützt eine der größten Branchen weltweit. Der Autobesitz ist zu einem Markenzeichen für den Klassenstatus und das damit verbundene Sozialprestige geworden. Der Autobesitz ist Teil eines idealisierten Modus des kommodifizierten gesellschaftlichen Zusammenlebens (der durch globale Werbung und die Massenmedien kräftig gefördert wird). Er spiegelt das (neo)liberale, marktbasierende Credo wider, dass das egozentrische Verhalten eines Individuums, wenn es nur die »Spielregeln« befolgt, zum Wohlstand der Gesellschaft und zum Nutzen aller beiträgt.

Unberücksichtigt bleibt in diesem »legitimatorischen« ideologischen Diskurs, dass der Trend zur Monopolisierung der öffentlichen Mobilität durch eine private Nutzung zulasten der öffentlichen Verkehrsnetze (Brie/Candeias 2012: 5) ein zweistufiges System von Bürger*innen »erster« und »zweiter Klasse« schafft. Es entsteht eine soziale Polarisierung zwischen den »Privilegierten«, die sich ein Auto leisten können, und den »unterprivilegierten« sozialen Gruppen (Arme, Arbeitslose, Unterbeschäftigte, das Prekariat, Personen mit besonderen Bedürfnissen und die sozial bewussten Gegner der »privaten Automobilität«).

Für viele Beobachter*innen hat sich der Autobesitz zu einem weitverbreiteten Index der sozialen Ungleichheit im Spätkapitalismus entwickelt. Bis 2015 stieg die durchschnittliche »Motorisierungsrate« für die 28 Mitgliedstaaten der EU auf 497 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen (Eurostat 2018). Dieser Durchschnitt verdeckt jedoch die Unterschiede, die innerhalb der EU zwischen den wohlhabenderen und den schwächeren Volkswirtschaften bestehen. Länder wie Italien, Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich und Spanien liegen über dem Durchschnitt oder um diesen herum, während Länder wie Bulgarien, die Slowakei, Kroatien, Lettland, Ungarn und Rumänien bei den Motorisierungsraten die letzten Plätze belegen (ebd.). In weiten Teilen Europas führt die Klassenunterscheidung zwischen Autobesitzern und denen, die kein Auto haben, dazu, dass letztere zu Nutzer*innen von zweitklassigen, unterfinanzierten und ineffizienten öffentlichen Verkehrsmitteln degradiert werden, auf die sie zwangsweise angewiesen sind. Da aber, wie bemerkt, reichlich öffentliche Gelder in die infrastrukturelle Unterstützung der privaten Pkw-Nutzung fließen, findet ein direkter Angriff auf die demokratischen Grundsätze der sozialen Integration und die universellen öffentlichen Dienste statt. Diese sollen jedoch das Recht auf Freizügigkeit für alle Bürger*innen gewährleisten.

Diese Situation erzeugt oft einen Teufelskreis: Die Verschlechterung der angebotenen öffentlichen Verkehrsdienstleistungen (Überfüllung, längere Wartezeiten, verkürzte Laufzeiten, Belastung durch Kleinkriminalität) drängt wachsende Bevölkerungsgruppen zu privatisierten »Fluchtlösungen«, die auf dem

Markt für Gebrauchtwagen angeboten werden, und fördert gleichzeitig sozial-symbolisch den Lebensstil der Autobesitzer*innen als den geeigneten Weg, um das Recht auf Freizügigkeit auszuüben. Dadurch wird der Status quo der privatisierten Mobilität reproduziert und gestärkt.

Die Autobesitzenden sind in einem unlöslichen Widerspruch gefangen: Auf der einen Seite leben sie ihre Fantasie von der persönlichen »Freiheit« in ihrem automobilen Mikrokosmos; auf der anderen Seite leiden sie unter immer mehr Verkehrsstaus, längeren Fahrzeiten zur Arbeit und zu den Orten der Freizeitunterhaltung, erhöhter Aggressivität anderer gestresster Autofahrer*innen, übermäßiger Erschöpfung durch das Fahren selbst, hohen Kosten für Kraftstoff, Versicherungen, Autowartung, Kfz-Steuer und die Parkplätze.³ Außerdem sind sie durch Autounfälle bedroht. Die Gesamtzahl der Todesfälle und der durch Unfälle verursachten gesundheitlichen Schäden und dauerhaften gesundheitlichen Beeinträchtigungen legt ohne große Übertreibung nahe, dass das Auto nichts anderes ist als eine »Massenvernichtungswaffe« in Friedenszeiten. Dabei sind die Umweltschäden noch gar nicht berücksichtigt. Jährlich sterben so viele Menschen in der EU durch den Autoverkehr, wie eine mittelgroße Stadt Einwohner*innen hat (European Commission, Directorate General for Mobility and Transport 2016). Die Zahl der Todesopfer durch Autos ist weltweit alarmierend hoch.⁴ Darüber sind Autounfälle oft nicht nur tödlich, sondern verursachen auch eine hohe Anzahl von Verletzungen von Fußgänger*innen, Radfahrenden, Motorradfahrer*innen, Männern und Frauen, älteren Menschen und Kindern. Auf jeden Todesfall auf europäischen Straßen kommen schätzungsweise vier Verletzungen mit den Folgen dauerhafter Behinderung, wie z.B. Schäden am Gehirn oder am Rückenmark, acht schwere Verletzungen und 50 leichte Verletzungen. Derartige Auswirkungen der privaten Autonutzung gehen einher mit der Abwälzung von Kosten auf die nationalen Gesundheitssysteme.

Die Summe der menschlichen Verluste, der physischen, psychischen und sozialen Opfer, die dem »Moloch des Asphalts« gebracht wird, erscheint oft nur als abstrakte Statistik. Genauso gilt dies für das gewaltige Problem der »Luftverschmutzung«, die direkt mit Autos zusammenhängt. Ein Cocktail aus über 80 verschiedenen giftigen Gasen und Partikeln wird ausgespuckt, der viele unsichtbare Todesfälle verursacht. Sie werden nur statistisch als »Wahrscheinlichkeit« erfasst. Das Bild des Todes in »Fleisch und Knochen« fehlt.

³ In Großbritannien betragen die Aufwendungen für die Nutzung privater Autos rd. ein Drittel des monatlichen Nettoeinkommens (Brie/Candeias 2012: 7).

⁴ Im Jahr 2015 meldete die EU durchschnittlich 51,5 Todesfälle pro einer Million Einwohner*innen, gegenüber 109 Todesfällen pro Million in den USA und 174 Todesfällen pro Million weltweit (European Commission 2016).

Der Knackpunkt ist, dass die Auswirkungen des privaten Autobesitzes und privater Autonutzung nicht als ein gesellschaftliches Problem behandelt werden. Es gibt eine »Verschwörung des Schweigens«, die um die schädlichen Auswirkungen der privaten Automobilmobilität gewoben ist. Die Mächte des Kapitals, des industriellen wie des Finanzkapitals, die mit der Produktion und dem Verkehr der Automobilware verbunden sind, besitzen eine außerordentliche politische Schlagkraft. Sie reicht aus, um die Gestaltung der Regierungspolitik wesentlich zu beeinflussen, wenn nicht gar, um sie vollständig zu bestimmen.

In den Ländern, die über eine eigene Großindustrie im Automobilssektor verfügen wie Deutschland, Frankreich, Italien, Schweden, Japan, die USA, Kanada und zuletzt China und Indien, gibt es eine fest etablierte wirtschaftspolitische Absprache zwischen den Interessenvertretern der Automobilindustrie und den mit ihr verbundenen Produktionsbranchen (den unmittelbaren Zulieferern), den Kraftstofflieferanten (der Öl- und petrochemischen Industrie) und den kommerziellen Dienstleistern (Groß- und Einzelhandel, Autoreparaturbetriebe) sowie anderen Sektoren (Telekommunikations- und Informationstechnologiebereiche), die mit dem Auto-Komplex ebenso verbunden sind wie mit den Regierungen. Eine vergleichbare Absprache lässt sich aber auch in jenen Ländern nachweisen, die keine eigene Automobilindustrie haben, sondern Nettoimporteure sind. Dies ist deshalb der Fall, weil das Einkommen, das für Autos ausgegeben wird, die zweitgrößte private Ausgabe (nach dem Wohnen) ist, die die »Durchschnittsbürger*innen« in der westlichen Welt während ihres gesamten Lebens machen, sieht man von den Aufwendungen für Kinder ab.

Die »Verschwörung des Schweigens« über die schädlichen Auswirkungen der privaten Automobilmobilität wird stark durch die Werbewirtschaft bestimmt. Sie ist die grundlegende Finanzierungsquelle für jene kommerziellen Massenmedien, die der großen Mehrheit der Konsum-Bürger*innen weltweit Nachrichten, Informationen und Unterhaltung bieten. In den USA kommen drei der zehn wichtigsten, in den Medien Werbung betreibende Unternehmen aus dem Automobilssektor (Johnson 2016). Sie konkurrieren in dieser Hinsicht nur mit den Mobilfunkkonzernen. Die Medienunternehmen, die selbst gewinnorientierte kapitalistische Betriebe sind, neigen dazu, alle Informationen oder kritischen Befragungen zu vermeiden, die ihren großen Werbekunden möglicherweise »Unmut« bereiten könnten.⁵

Die Unterordnung von Regierungen, die einen marktorientierten Kurs verfolgen, unter die Profitinteressen des automobilindustriellen Komplexes wird

⁵ Im jüngsten Volkswagen-Skandal im Zusammenhang mit illegalen Abschaltvorrichtungen für Dieselaautos drohte das Unternehmen den französischen Fernsehanstalten, seine Werbekampagnen zurückzuziehen, und erreichte so eine »sanfte« und schnell vorübergehende Berichterstattung über die Affäre.

oft mit der Behauptung verschleiert, die öffentliche Finanzierung und Förderpolitik beim Ausbau der Straßeninfrastruktur sei eine Form der »demokratischen« Reaktion auf Forderungen und Wünsche der Zivilgesellschaft und insbesondere der »Mittelschicht« (eine nebulöse, aber bequeme Kategorie, die tendenziell fast jeden erfasst). Diese seien es, die eine ihrer »Lebensweise« förderliche Politik – ganz unabhängig von negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft insgesamt – erwarten würden. Gleichzeitig werden die »Mittelschichten« von den politischen Eliten als ihre »privilegierte« Wähler*innenklientel angesehen, deren Unterstützung die *conditio sine qua non* für die Erlangung und/oder die Aufrechterhaltung politischer Stabilität ist. In vielen Städten zeigt sich das daran, dass die Bewohner*innen der Vororte Entscheidungen zugunsten des Autos favorisieren, wodurch die Bewohner*innen der Innenstädte gezwungen werden, mit den Folgen dieser Entscheidungen zu leben. Sie sind hoher Luftverschmutzung ausgesetzt und auf ein unterfinanziertes Nahverkehrssystem angewiesen.

Im Gegensatz zum »Einschluss« in einen privaten Mikrokosmos, den Autobesitzende genießen, ist der öffentliche Verkehr ein bewegter Raum, der die Einzelnen *vergesellschaftet*, indem er sie/ihn in lebendigen Kontakt mit zahlreichen anderen Mitbürger*innen bringt. Es ist ganz einfach, mit der Person zu flirten, die ihnen im Bus oder Zug gegenüber sitzt. Selbst bei starkem Verkehr und Staus ist es dagegen viel schwieriger, dies mit der Person, die Sie im nächsten Auto sehen, zu tun. Diese soziale Sensibilität des öffentlichen Personenverkehrs können jede und jeder erfahren, die/der als Tourist*in danach strebt, sich mit fremden Kulturen vertraut zu machen, indem man sich unter die Einheimischen mischt. Dies ist einer der Gründe, warum sich Tourist*innen für eine Besichtigung einer Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheiden, auch wenn sie sich ein privates Auto leisten können. Es vervielfacht die Chancen auf soziale Begegnungen und spontane soziale Interaktionen. Im Notfall erhält man auch schnell solidarische Hilfe.

Die öffentlich-private Schnittstelle im Verkehr in Griechenland

Das schnelle, aber einseitige Wirtschaftswachstum der letzten Jahrzehnte in Griechenland führte zu einer erheblichen Expansion der Mittelschicht sowohl im privaten als auch im staatlichen Sektor. Eine Folge war, dass sich die Vorstädte ausbreiteten. Dies spiegelt einerseits den Anstieg des Lebensstandards wider und wird andererseits durch die griechische Binnenmigration in den Großraum Athen verstärkt. Dort sind die Möglichkeiten, eine Beschäftigung zu finden, besser als in vielen anderen Teilen des Landes. Diese beiden strukturellen Veränderungen begünstigten die Entwicklung einer zügellosen,

konsumorientierten Kultur, die durch die Einführung eines nationalen kommerziellen Systems der Massenmedien in den späten 1980er und frühen 1990er Jahren verstärkt wurde (Daremas/Terzis 2000). Dabei spielten das kommerzielle Fernsehen und der Sektor der Lifestyle-Zeitschriften eine besondere Rolle. Die groß angelegte Verlagerung der Wohnsitze in die Vororte der Metropolregionen erforderte bis zu einem gewissen Grad auch die Wende hin zum privaten Autobesitz, da es keine wirklich alternativen öffentlichen Verkehrsmittel gab. Im Großraum Athen gibt es nur eine einzige U-Bahn-Linie, die vom Stadtzentrum aus in einige der vielen Vororte führt. Das heutige öffentliche Busystem mit seiner sprichwörtlichen Ineffizienz reagierte nicht auf die drastischen Veränderungen in der sozio-geografischen Bevölkerungsentwicklung. Hinzu kam, dass sich trotz der Entstehung eines so massiven neuen sozialen Bedarfs an Mobilitätsleistungen keine organisierte öffentliche Stimme erhob, um politisch den Auf- oder Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems zu fordern. Die Befriedigung dieses Bedarfs wurde völlig den privaten, »marktvermittelten« Lösungen überlassen.

Der Massentrend hin zum privaten Auto führte in den letzten 30 Jahren zu einem starken Anstieg der Handelsdefizite. Parallel starteten die Regierungen überambitionierte kreditfinanzierte Programme zur Entwicklung der Straßeninfrastrukturen. Die Aufträge wurden an Unternehmen vergeben, die mit der herrschenden Politik liiert waren und die Medien kontrollierten. Sie berechneten überhöhte Kosten und handelten immer neue, zusätzlichen Gewinn bringende Verträge aus.

Die Automobilkultur hat einen so dominanten Platz im Alltag eingenommen, dass sie alle alternativen Verkehrsmittel abgewertet hat. Der Autobesitz hat die Konsumgewohnheiten einer Gesellschaft mit raschem Wirtschaftswachstum und mit »Modernisierung« durchdrungen und Zeichen dafür gesetzt, wer im Leben »erfolgreich« war und den begehrten Status der Zugehörigkeit zur Mittel- oder Oberschicht erlangt hat. Das Auto als Zeichen des Klassenstatus hat zur Etablierung einer starren symbolischen Statushierarchie geführt, die für viele Menschen sowohl den »Sinn des Lebens« als auch seine/ihre aktuelle Position im Leben definiert. Aus diesem Grund sind viele Menschen hoch verschuldet und besitzen Luxusautos, die sie sich überhaupt nicht leisten konnten. So ist ein Teufelskreis der öffentlichen und privaten Verschuldung entstanden: Während sich der griechische Staat zur Umsetzung seines »Modernisierungsprojekts« verschuldete, um die Straßennetze auszubauen, haben sich viele private Haushalte verschuldet, um in den Genuss dieses »erweiterten und modernisierten Straßennetzes« zu kommen. Je mehr Autos es gibt, desto größer ist der Druck, diese Expansion fortzusetzen.

Die Dominanz der Automobilkultur wurde von den politischen Eliten bewusst als eine Art »Bestechung« der Wähler*innen-Kundschaft gefördert. Im

Austausch für die politische Zustimmung zu den herrschenden Parteien wurde ihnen versprochen, sie dadurch »glücklich« zu machen, dass die öffentlich finanzierte Infrastruktur bereitgestellt wird, damit sie einen privatisierten Lebensstil ausüben können. Jeder und jede sollte König oder Königin innerhalb der privilegierten Grenzen des eigenen Autos sein können. Da das private Auto zum Vermögen gezählt wird, hat der Anstieg des Autobesitzes dem Staat viele zusätzliche Steuereinnahmen beschert, und zwar durch Lizenzgebühren, luxuriöse Verbrauchssteuern, erhöhte Versicherungssteuern, die an den Wert des Autos gebunden sind, Kraftstoffkosten für Benzin, die über 60% des Preises an der Tankstelle ausmachen, und eine einzigartige persönliche Einkommenssteuer, die unabhängig vom deklarierten Einkommen des Eigentümers auf den Wert des Autos erhoben wird. Leider war kein Teil dieser beträchtlichen jährlichen Steuereinnahmen, die aus dem Privatverkehr stammen, für die Subventionierung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen: Alles ging in die allgemeinen öffentlichen Haushalte. Aufeinanderfolgende Regierungen hätten einen beträchtlichen Teil als spezifische Steuer nutzen können, um die dezentrale Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen zu unterstützen oder die öffentlichen Verkehrssysteme auf erneuerbare Energiequellen umzustellen und so einen Übergang zu einem weniger schädlichen, ökologisch nachhaltigen Modell der öffentlichen Mobilität zu erleichtern. Dies gilt auch für jene öffentlichen Transportmittel, die Strom nutzen (elektrische Trolleybusse oder Straßenbahnen), Strom, der immer noch auf Basis fossiler Energieträger erzeugt wird. Sie hätten diese Einnahmen für die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV und für die Verbreitung eines höheren Umweltbewusstseins verwenden können, bei dem die griechische Gesellschaft hinterherhinkt.

Der Beginn der Staatsschuldenkrise 2010 und die Verabschiedung der »Retungsprogramme«, die harte neoliberale Sparmaßnahmen vorschreiben, haben zu einer historisch beispiellosen großen Rezession geführt. Das Bruttosozialprodukt sank bis 2015 um 27%. Der wirtschaftliche Zusammenbruch ging einher mit drastischen Kürzungen der Löhne und Gehälter im öffentlichen Sektor, einem starken Rückgang des Lohnniveaus des Privatsektors, Kürzungen bei den Renten, dem raschen Anstieg des Prekariats. Die Deregulierung des Arbeitsmarktes, die Schrumpfung des Kleinbürgertums infolge unzähliger Konkurse von Kleinunternehmen und selbständigen Unternehmer*innen, der exorbitante Anstieg der Arbeitslosigkeit auf 27% bis 2014 (obwohl sie unter der Syriza-Regierung im Juli 2017 auf 21% zurückging) haben die griechische Gesellschaft mit einer beispiellosen Krise und trostlosen Zukunftsaussichten konfrontiert.

Die Autobesitzer*innen sind in eine Sackgasse geraten. Viele wurden zum Verkauf ihres Autos gezwungen, wie das enorme Wachstum des Angebots auf dem Gebrauchtwagenmarkt zeigt. Die Autos wurden schnell entwertet. Viele

haben ihre Nummernschilder abgemeldet, um zu vermeiden, dass sie die jährlichen staatlichen Gebühren für die Nutzung des Autos zahlen müssen. Damit aber können sie das Auto auch nicht mehr nutzen. Eine dritte Gruppe, die das Auto behalten hat (oft Familienhaushalte und Personen, für die das Auto bei der Arbeit unverzichtbar ist), hat die zurückgelegte Wegstrecke und die Gesamtnutzung reduziert. Die Folge ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel, die die Massen von neuen Pendler*innen aufnehmen müssen, völlig überfordert sind. Dies hat jedoch nicht zu den für erforderliche Investitionen steigenden Einnahmen der Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel geführt, sondern zu einer Verschlechterung des Angebots.

Das Arbeitsministerium hatte unter der Syriza-Regierung mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben eine Vereinbarung unterzeichnet, die die unentgeltliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für alle registrierten Arbeitslosen ermöglicht. Sie hat gemeinsam mit Solidaritätsinitiativen Asylberechtigte über ihren Anspruch informiert, eine Karte, die zum Nulltarif im ÖPNV berechtigt, zu erhalten (Refugee Info 2020). Das knappe Ministeriumsbudget ließ jedoch keine rechtzeitige Erstattung der Kosten zu, was die wirtschaftlichen Defizite der öffentlichen Verkehrsunternehmen verstärkte. Hinzu kommt: Die notwendige und sozial gerechte Politik für Arbeitslose hatte eine unbeabsichtigte negative Nebenwirkung. Sie hat das Phänomen des »Trittbrettfahrers« in die Höhe getrieben. Angesichts des Fehlens einer wirksamen Fahrscheinkontrolle haben viele Pendler*innen vorgegeben, arbeitslos zu sein, um so zu vermeiden, Fahrkarten entwerten zu müssen. Dies hat zu erheblichen Umsatzeinbußen bei den Verkehrsunternehmen geführt. Diese Mentalität der »Trittbrettfahrer« ist für sie kurzfristig vorteilhaft, langfristig aber für die Gesellschaft und für sich selbst schädlich, da sie zur Verschlechterung des öffentlichen Verkehrssystems führt. Gleichzeitig entwickelte sich eine Solidaritätsbewegung, bei der Zugpassagiere, deren Tickets noch nicht abgelaufen waren, sie an andere zur Wiederverwendung verteilten. Um den Einnahmeverlusten entgegenzuwirken, hatte das Verkehrsministerium ein vollwertiges elektronisches Ticketsystem auf der Grundlage personalisierter elektronischer Karten und Ausgangsbarrieren an allen U-Bahn-Stationen eingeführt sowie die Fahrkartenkontrollen in allen anderen öffentlichen Verkehrsmitteln verschärft (Demetis 2017). Diese Logik des Staates fördert Entpolitisierung und stärkt die »Überwachungsgesellschaft«. Jedes sinnvolle Projekt für eine emanzipatorische sozial-ökologische Transformation muss sich mit der Frage nach den zugrunde liegenden Werten befassen. Ohne ein öffentliches Bekenntnis zu sozialen Werten, die darauf abzielen, individualistisches, selbstsüchtiges Verhalten einzuschränken, das die Kosten des eigenen Verhaltens auf die Gesellschaft abwälzt, ist jedes emanzipatorische demokratische Projekt zum Scheitern verurteilt.

Rückgewinnung der Gemeingüter durch alternative Formen der Mobilität: Der Beginn des Nulltarifs in den öffentlichen Nahverkehrssystemen in Attika, Griechenland

Die griechische Hauptstadt Athen und der gesamte Ballungsraum einschließlich der Hafenstadt Piräus in der Präfektur Attika werden von der Athener Stadtverkehrsorganisation (OASA) bedient. Der städtische Nahverkehr in Athen begann 1900 mit Buslinien, für die private Betreiber Lizenzen erhielten. 1925 wurde das erste städtische Transportunternehmen gegründet, um die U-Bahn-Strecke zwischen Piräus und den nördlichen Athener Bezirken zu betreiben. Nach und nach geriet der gesamte öffentliche Verkehr unter die Kontrolle des Staates. 1998 gründete die OASA mehrere Tochtergesellschaften für den Betrieb der Bus-, Trolleybus- und Straßenbahnsysteme. Die jüngste Änderung erfolgte 2011 mit einem Gesetz (Law N. 3920/3.3.2011), das die verschiedenen Tochtergesellschaften in zwei öffentliche Unternehmen zusammenführt: in die Road Transportations S.A. (O.SY. S.A.), die die Bus- und Trolleybussysteme betreibt, und in die STA.SY S.A., die die elektrische Eisenbahn und die Straßenbahnen betreibt. Das Stammkapital beider Unternehmen gelangte in den Besitz der OASA Aktiengesellschaft (OASA. S.A. 2017). Das OASA-Netzwerk umfasst den größten Teil der Präfektur Attikas mit 52 seiner Gemeinden, darunter Athen und Piräus, mit über 3,75 Mio. Einwohner*innen im Jahr 2011 (Kalkulation des Autors auf der Basis von Provlima.gr 2011). Eine Million Pendler*innen nutzen täglich das Verkehrsnetz von OASA. Im Jahr 2016 führten Busse und Trolleybusse über 3,6 Mio. Fahrten durch, während die U-Bahn zusammen mit der Stadtbahn 540.000 Fahrten erbrachte. Dies entsprach 86,5 Mio. bzw. 51 Mio. Personenkilometer (Tastanis 2017).

Ein Ticket für alle Verkehrsmittel unter dem Dach der OASA gilt für einen Zeitraum von 90 Minuten. Verspätungen bei den geplanten Laufzeiten und Staus durch Autos (insbesondere für Busse) »fressen« die verbleibende Fahrkartenzzeit auf und verwehren Fahrscheininhaber*innen die Möglichkeit, mit anderen Mitteln an ihr Ziel zu gelangen, während sie bei den Pendelnden Frustration und Ernüchterung verursachen. Obwohl in einigen Hauptverkehrsadern den Bussen und Trolleybussen die ausschließliche Nutzung von Fahrspuren zugewiesen wurde, sind Verkehrsstaus und die illegale Nutzung von Busspuren durch Autos sowie unrechtmäßiges Parken ein häufiges Problem. Der reguläre Fahrpreis beträgt 1,40 Euro und der ermäßigte Fahrpreis 0,60 Euro.

Ein breites Spektrum der Bevölkerung hat das Recht auf ermäßigte oder Nulltarife im ÖPNV. Dies ist ein deutlicher Ausdruck der sozialen Dimension der Verkehrssysteme in Griechenland. Alle Personen über 65 Jahre, Kinder von 7 bis 12 Jahren, Jugendliche von 13 bis 18 Jahren, Student*innen zwischen 18 und 25 Jahren und Familien mit vier oder mehr Kindern haben Anspruch auf

ermäßigte Tarife. Alle Kinder, auch die von Tourist*innen, bis sechs Jahre in Begleitung von einem Erwachsenen (Athens Transport 2020), alle registrierten Arbeitslosen (eine von der Syriza-Regierung gesetzlich vorgeschriebene Maßnahme), alle Personen mit Behindertenausweis und ihre Helfer*innen*, Parlamentsmitglieder – einschließlich der des Europaparlaments –, alle Polizeibeamt*innen, einschließlich der Pensionäre der Polizei und des Zivilpersonals des Ministeriums für Katastrophenschutz, alle Bürger*innen, die den Militärdienst leisten, Feuerwehrleute und Kriegsveteran*innen können die öffentlichen Verkehrsmittel entgeltfrei nutzen (Aftodiokisi 2017).

Bei ständig steigenden Haushaltsdefiziten können die öffentlichen Verkehrsunternehmen nicht jene öffentlichen Dienstleistungen erbringen, die die Öffentlichkeit von ihnen verlangt. Gemäß Haushalt 2016 wurden die kombinierten Defizite der beiden öffentlichen Unternehmen (STASY S.A. und OSY S.A.) auf 77,27 Mio. Euro geschätzt. Der Umsatz lag im Wirtschaftsjahr 2016 bei 182 Mio. Euro. 2015 hatte er noch bei 201 Mio. Euro gelegen. Der Rückgang geht vor allem auf die Zunahme von »Schwarzfahrten« zurück. Die daraus erwachsenden Verluste werden auf 60 Mio. Euro geschätzt (OASA 2017). Die enormen operativen Defizite schlagen sich in der Verschlechterung des Services nieder. Die Anzahl der Fahrer*innen der Unternehmen wurde von 4.016 im Jahr 2014 auf 3.440 im Jahr 2016 reduziert.

Trotz einer Flotte von 2.139 Bussen sind nur 900 davon voll funktionsfähig (Moschou 2016). Dies hat zu einem ständig sinkenden Angebot geführt. Die Fahrintervalle wurden erhöht. Die Wartezeiten nahmen zu, die Pendler*innen sind gestresst und verärgert. Unter diesen Bedingungen wird die Geselligkeit, die der öffentliche Nahverkehr eigentlich bieten soll, in ihr Gegenteil verkehrt. Die Präsenz der anderen wird oft als Belästigung und nicht als Segen empfunden.

Seit 2017 haben die öffentlichen Verkehrsbehörden drastische Maßnahmen ergriffen, um die Qualität und Effizienz der öffentlichen Verkehrsdienste zu verbessern. Dadurch steigt die Zufriedenheit der Fahrgäste wieder deutlich an. Einer aktuellen Umfrage zufolge erklärt fast die Hälfte von ihnen (46%), dass sie mit den angebotenen Diensten zufrieden oder sehr zufrieden sind. Die Zufriedenheit derjenigen, die den öffentlichen Nahverkehr täglich oder häufig in Anspruch nehmen, ist etwas höher (48,2%) als die derer, die ihn selten nutzen (43,9%) (Avgi 2018).

Die Idee der Einführung des Nulltarifs im ÖPNV ist im griechischen sozialen Kontext relativ neu. Der Hauptgrund dafür liegt im zentralistischen Charakter der Verwaltungsstrukturen. Sowohl die Verwaltungsstrukturen der Regionen als auch die der lokalen Verwaltungen sind dem Innenministerium untergeordnet. Es gibt keine Autonomie. Die sozialdemokratische Pasok-Regierung führte Ende der 1990er Jahre eine Verwaltungsreform durch (das Kapodistrias-

Gesetz) und verabschiedete dann im Mai 2010 eine noch radikalere Reform, das Kallikratis-Gesetz, das bis heute in Kraft ist. Das Gesetz setzte eine zwingende Vereinheitlichung der angrenzenden Gemeinden durch, die die Gesamtzahl der neuen Verwaltungseinheiten auf ein Drittel der bis dahin bestehenden reduzierte. Sie übertrug den Stadtgemeinden eine weitaus größere zivile und administrative Verantwortung, ohne ihnen jedoch anteilig Mittel zu übertragen, um die lokale Verwaltung bei ihren neuen Aufgaben zu unterstützen.

Die Kommunen mussten aktiv werden, um neue Einkommensquellen zu erschließen und an den staatlich finanzierten Programmen zu partizipieren. Ein solches Programm, das ein Jahr vor der grundlegenden Überarbeitung der lokalen Verwaltung eingeleitet wurde, war »Syn-Koinonia« (wörtlich: »bewegte Gesellschaft« oder »Verkehr«), das vom Innenministerium verwaltet wird. Es subventioniert den entgeltfreien ÖPNV auf kommunaler Ebene. Einer der wenigen Begünstigten des Programms war Xylokastro im gebirgigen Nordpeloponnes. Die Gemeinde konnte vom 1. Januar 2009 bis zum 28. Februar 2010 den Nulltarif im Nahverkehr nutzen. Dann musste das Programm aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten angesichts der Krise abrupt eingestellt werden.

Von Bedeutung ist das Betriebsmodell des Nahverkehrsprogramms, wie es später von anderen Gemeinden im Großraum Athen wiederholt wurde. Öffentliche Verkehrssysteme haben hohe Fixkosten (insbesondere Bahnsysteme), während die variablen Kosten demgegenüber eher relativ gering sind (Ubbels et al. 2004: 33). Anstatt also die Kosten für den Kauf der Busse und die Beschäftigung von Fahrer*innen zu übernehmen, mietete die Gemeinde die Dienste eines regional tätigen privaten Anbieters an. Das Problem bei dieser Art von Public-Private-Partnership besteht darin, dass es ebenso einfach ist, sie zu beginnen wie sie zu beenden, wenn die Finanzierung des Geschäfts nicht zustande kommt, wie im oben genannten Fall geschehen.

Damit ein Programm des ÖPNV mit Nulltarif auf Dauer gestellt wird, bedarf es der Bereitschaft der Gemeinde, die es betreiben will, gewisse Anfangsinvestitionen zu tätigen, um nicht bei der ersten Schwierigkeit aus der Bahn geworfen zu werden. Wenn sich das Programm zudem vollständig im »Besitz« der Gemeinde befindet und nicht an einen externen Anbieter ausgelagert wird, besteht eine größere Flexibilität bei der Anpassung an die sich ändernden Bedürfnisse und Prioritäten der Gemeindebewohner*innen.

Noch wichtiger ist, dass ein in eigener Regie funktionierendes Verkehrssystem die Möglichkeit einer demokratischen Beteiligung sowohl der kommunalen Nutzer*innen als auch derer, die es nicht nutzen, an der Planung und Durchführung des Systems ermöglicht. Dies kann entweder durch partizipative Budgetierung und lokale Volksversammlungen oder durch kommunale Gremien geschehen, die aus Vertreter*innen kommunaler Interessen zusammengesetzt sind. Dadurch können die lokalen Sozialbindungen gestärkt und

die Gemeinschaft der Nutzer*innen in eine selbsttätige kommunale Körperschaft münden. Sie hören auf, bloße passive Empfänger*innen von Dienstleistungen der Kommunalbehörden zu sein.

Die Langlebigkeit eines Programms des Nulltarifs im ÖPNV ist keine Garantie dafür, dass es das Engagement der Bürger*innen und die demokratische Beteiligung an der Basis fördert. Neben der Entwicklung einer gewachsenen partizipativen Kultur bedarf es einer linksorientierten politischen Macht an der Spitze der Gemeinde, die das Engagement der Bürger*innen aktiv fördert. In Ermangelung eines solchen »Auslösers« wird die Bereitstellung eines »Nulltarifs im ÖPNV« zu einer bloßen Routinepraxis, einer Dienstleistung, die von gut meinenden Bürgermeisterämtern angeboten wird, um ihren Wähler*innen im Austausch für ihre Wahlunterstützung zu danken, wie der Fall der Gemeinde Maroussi zeigt, ein Beispiel, dem wir uns nun zuwenden werden.

Der Nulltarif im ÖPNV in Maroussi

Diese Gemeinde, die im englischsprachigen Raum durch Henry Miller berühmt wurde, liegt im Norden des Großraums Athen. Maroussi ist eine der größten Gemeinden des Landes:: Sie erstreckt sich über dreizehn Quadratkilometer und verfügt über eine der höchsten Bevölkerungsdichten in Griechenland (5.536 Einwohner*innen pro km²). Maroussi ist ein reicher bürgerlicher Stadtteil mit vielen Unternehmen aus den Bereichen Gesundheit, Finanzen, Telekommunikation und Einzelhandel, die dort ihren Sitz haben. Im Dezember 1997 startete die Gemeinde ein fünfzehnjähriges Programm des Nulltarifs im ÖPNV. Danach wurde wieder ein niedriger Fahrpreis von 50 Cent erhoben. Nicht nur die Einwohner*innen der Gemeinde, sondern auch Besucher*innen konnten den Nulltarif im ÖPNV nutzen.

Das Projekt war Teil einer Strategie zur Aufwertung der Stadt als erfolgreiches Handels- und Geschäftszentrum. Es begann mit nur einer Buslinie. Nach zehn Jahren deckten fünf lokale Buslinien 93% der Stadtfläche ab. Die Busse fahren täglich von 5:45 Uhr bis 23:45 Uhr. Das städtische Unternehmen, das das Programm leitet, verfügt über eine kleine Flotte von Bussen, die 160 Haltestellen auf einer Länge von 1.200 km anfahren und täglich rund 18.000 Passagiere befördern. In Bezug auf Umfang und Effizienz wurde das Programm als erfolgreich empfunden und trug nicht nur zu den aufeinanderfolgenden Wiederwahlen des Bürgermeisters bei, sondern katapultierte ihn auch zu nationaler Prominenz und zu seiner Wahl zum Präsidenten der nationalen Föderation der griechischen Gemeinden. Die Einführung eines niedrigen Tarifs im Jahr 2013 nach der von der Sparpolitik geprägten großen wirtschaftlichen Depression Griechenlands hat zu keinen weitverbreiteten Beschwerden ge-

führt. Der Mittelstand betrachtet die Zahlung von Nutzungsentgelten für bestimmte kommunale Dienstleistungen als eine Art »natürliche Notwendigkeit« – insbesondere dann, wenn ansonsten eine Herabstufung oder Abschaffung des Dienstes wahrscheinlich ist.

In jüngster Zeit zeichnet sich die Tendenz ab, in verschiedenen Gemeinden, nicht nur in Attika, Pilotprogramme des Nulltarifs im ÖPNV zu initiieren oder sogar den Start von groß angelegten Programmen anzukündigen. Zwei Hauptgründe für diesen Aufschwung des Nulltarifs sind ausschlaggebend. Der erste Grund, wie wir im Falle von Maroussi gesehen haben, ist das Bestreben von Gemeinden, ihre Attraktivität als Geschäfts- und Handelszentrum zu erhöhen und gleichzeitig die Einwohner*innen zu motivieren, vor Ort einzukaufen. Das soll die lokale Wirtschaft stimulieren und Mobilitätsbedürfnissen der örtlichen Bevölkerung entgegenkommen. In diese Kategorie fällt die beliebte Touristeninsel Kos, deren Gemeindebehörden im Sommer 2016 den Pilotstart eines Programms des Nulltarifs im ÖPNV ankündigten.

Der zweite Grund für diese Programme ist die beharrliche Forderung der unter der Krise leidenden Stadtbevölkerung, öffentliche Nahverkehrsmittel nutzen zu können, um sich in ihren Städten frei bewegen zu können. Es geht um den Zugang zu örtlichen Behörden, Gesundheitsdiensten, Arbeitsplätzen sowie zu jenen Verkehrsknotenpunkten, die den Anschluss an den Großraum Athen anbieten. Es war gerade die Wirtschaftskrise in Griechenland, die das Bedürfnis nach einem Nulltarif im ÖPNV auf kommunaler Ebene so stark werden ließ. Dies erklärt, warum in Gemeinden wie Glyfada (Start im März 2016), Moschato-Tavros, Nea Ionia, Neo Iraklio, Rafina-Pikermi (Oktober 2016), Ilioupoli (Mai 2015), Vari-Voula-Vouliagmeni (Februar 2017), Koropi (August 2013) und anderen Programme des Nulltarifs im ÖPNV begonnen wurden. Einige kommunale Experimente, die relativ früh begonnen haben, wie in Vyronas (2004) oder Papagou (2013), sind auf erhebliche Hindernisse gestoßen und mussten eingeschränkt werden.

Jede Gemeinde ist eine in sich geschlossene Verwaltungseinheit. Das bedeutet, dass selbst dann, wenn die Gemeinden eine gemeinsame geografische Grenze haben (z.B. wenn sie von derselben Autobahn, Straße oder Allee durchquert werden), es fast unmöglich ist, an einem gemeinsamen Projekt (z.B. einem interkommunalen Programm des ÖPNV mit Nulltarif) mitzuwirken, das die Effizienz steigern, die Kosten senken und gleichzeitig einen besseren öffentlichen Dienst bieten könnte. Diese politisch-administrative Isolation wird durch die problematische Beziehung der einzelnen Gemeinden zur Präfektur Attika als der übergeordneten regionalen Verwaltungsbehörde verstärkt. Sie verfügt über ein beträchtliches Budget für die lokalen öffentlichen Dienste und Projekte, aber verhandelt nur bilateral mit den Gemeinden, ohne Politiken zur Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit zu forcieren. Auch

die Vorherrschaft der Automobilkultur, insbesondere in den Vororten, veranlasst die Autobesitzer*innen, die Verfügbarkeit von Parkplätzen zu fordern, anstatt den ÖPNV mit Nulltarif als alternative Mobilitätsform zu unterstützen. Dennoch zeigen jüngste Interviews mit Einwohner*innen von Neo Iraklio (einer Gemeinde in Attika, deren Programm des Nulltarifs im ÖPNV täglich 500 Personen bedient), eine starke Unterstützung der Bürger*innen für das Programm. Dies gilt auch für jene, die es nicht nutzen und Auto fahren. Es scheint einen wachsenden Trend unter allen Bevölkerungsschichten zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs und alternativer Mobilitätsformen wie Radfahren und der Nutzung von Elektrofahrzeugen zu geben. Dies wird durch ein erhöhtes Umweltbewusstsein verstärkt (siehe Daremas 2018).

Schlussfolgerung

Wenn das Diktum wahr ist, dass eine sozioökonomische Krise auch ein »Möglichkeitenfenster« der gesellschaftlichen Transformation ist, dann steht die griechische Gesellschaft an einem kritischen Scheideweg. Entweder klammern sich die Griech*innen nostalgisch an die Erinnerung an die »guten alten Tage« – die in Wirklichkeit noch gar nicht so lange her sind –, und reproduzieren die Logik der Suche nach privaten »Lösungen« für ihre gemeinsamen Probleme; oder wir werden die Fehleinschätzungen, die uns in diese verzweifelte Lage brachten, kritisch hinterfragen und die mühsame Aufgabe, eine wirklich demokratische Gesellschaft aufzubauen, die auf Egalitarismus, sozialer Gerechtigkeit und Solidarität basiert, aufs Neue beginnen.

Ein guter Anfang könnte die Wiederbelebung des öffentlichen Raums sein, nicht als neutraler Hintergrund für die Verwirklichung der eigenen egoistischen Interessen, sondern als kollektiv gestalteter partizipativer Bereich, in dem das institutionelle Leben sozial verantwortlich gestaltet wird, und wo Entscheidungen und Praxen sich an der Lebensqualität und nicht am materiellen Lebensstandard orientieren. Ein wichtiger Aspekt einer solchen Wiederaufnahme des öffentlichen Raums ist es, dass ein demokratisch organisiertes öffentliches Verkehrssystem, das die Freiheit der Mobilität für alle garantiert, Priorität hat. Wir müssen die kapitalistisch motivierte, privatisierte und warrenförmige »Lösung«, die die (Auto-)Mobilität für die einen sichert und den anderen verweigert, hinter uns lassen.

Anna Nygård

Schweden: Mit Planka.nu Barrieren überwinden

Zur Geschichte der Bewegung

Stockholm, September 2001: Die Linke war noch von den Repressalien gegen die globalen Massenproteste, die fast drei Monate zuvor beim EU-Gipfel in Göteborg (15/16. Juni) ihren Höhepunkt erreicht hatten, hart getroffen. Viele Aktivist*innen wurden verletzt oder inhaftiert und noch mehr waren desillusioniert oder hatten den Glauben an die Anti-Globalisierungsbewegung und ihre Methoden verloren. Die Gipfelproteste waren ritualisiert und hatten keine größere Diskussion oder Aufmerksamkeit mehr für die wichtigen politischen Zeitfragen hervorgerufen. Die Ziele der Proteste waren gesichtslose globale Institutionen wie der Internationale Währungsfonds, die Weltbank und die Europäische Union. Die Verbindung dieser Proteste zum Leben der Aktivist*innen blieb unklar. Sie hatten sehr wenig mit dem täglichen Leben und den Beziehungen zur eigenen Familie, zu Nachbar*innen und Kolleg*innen zu tun. Es bestand ein Bedarf an lokalen Aktivitäten im Alltag und an politischer Organisation.

Der entscheidende Moment für eine neue Organisation in Stockholm kam genau zu dieser Zeit: Der Verwaltungsrat der Stadt erhöhte erneut die Fahrpreise für den öffentlichen Nahverkehr und dieser Akt löste Proteste aus. *Syndikalistiska ungdomsförbundet* (die Syndikalistische Jugendliga – SUF) Stockholm, ein lokaler anarchosyndikalistischer Jugendverband, initiierte einen Fahrpreistreik, der sofort große öffentliche Aufmerksamkeit erregte. Im Jahr 2001 hatte noch nicht jede gemeinnützige Organisation eine Website, und selbst SMS wurden als Innovation angesehen. Durch den Einsatz der neuen Kommunikationsmittel gelang es der SUF Stockholm, einen Hype für ihre Kampagne loszutreten. Die Aktiven nannten sie Planka.nu, was grob übersetzt »fare-dodge.now« (die-Tickets-umgehen.jetzt). Sie forderten einen Nulltarif in einem ÖPNV, der allen Bürger*innen gemeinsam gehört und von den Beschäftigten selbst kontrolliert wird. Statt des ungerechten Tarifsystems befürwortete Planka.nu eine Steuererhöhung, um die Kosten des Betriebs und für den erforderlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu decken.

Der Name »Planka.nu« kann als eine Forderung verstanden werden, aber er ist auch eine Website-Adresse. In den frühen 2000er Jahren entstanden weitere Kampagnen mit ähnlichem Namen – maska.nu (über Aktivitäten am Arbeitsplatz) und jagvillhabostad.nu (was übersetzt heißt: »Ich möchte eine

Wohnung.jetzt«). Manche sprachen sogar von einer »Dot-now-Bewegung«. (Der Inselstaat Niue hat ».nu« als Top-Level-Domain des Landes. Er muss über seine plötzliche Popularität angenehm überrascht gewesen sein.)

Im Gegensatz zu den meisten anderen linken außerparlamentarischen Bewegungen dieser Zeit entschied sich Planka.nu dafür, Interviewanfragen anzunehmen und nutzte traditionelle Medien für die Kommunikation. Sie machte all dies, obwohl die publizierten Artikel zu ihrer Kampagne oft weit davon entfernt waren, die Sache von Planka.nu zu unterstützen.¹ Zusätzlich zu ihrer Website bestand das eigene Low-Budget-Marketing lediglich aus Zehntausenden von länglichen Aufklebern in schwarz-weiß, die schnell in der Stadt verteilt wurden. Auf den Aufklebern, mit der Adresse ihrer Website und dem Logo mit der charakteristischen Drehkreuz-Springerin, stand der Slogan: »Sie haben nichts zu verlieren außer Ihre Geldstrafe.«

In Bezug auf Stockholm muss man drei Dinge wissen: Erstens ist die Stadt durch soziale Segregation geprägt. In der Innenstadt wohnen die Wohlhabenderen, während die Vororte, die über öffentliche Verkehrsmittel mit dem Zentrum verbunden sind, von ärmeren Gruppen dominiert werden. Dadurch entsteht eine Situation, in der viele Menschen nur dann Zugang zu den Dingen des Alltags haben, wenn sie den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

Zweitens war »Schwarzfahren« in Stockholm schon vor dem Start von Planka.nu eine verbreitete Praxis. Nur wurde dies damals als eine individuelle Angelegenheit angesehen. Durch die Schaffung einer kollektiven Identität und Praxis und mit dem konkreten Vorschlag, das Problem der teuren öffentlichen Verkehrsmittel in einer sozial gespaltenen Stadt zu lösen, wurde das »Schwarzfahren« zu einem politischen Thema, das nicht mehr ignoriert werden konnte.

Der dritte Punkt ist, dass das Unternehmen, das das öffentliche Verkehrssystem in Stockholm verwaltet, eine politisch geführte Organisation ist, aber für den Betrieb und die Wartung private Vertragspartner einsetzt. Das bedeutet, dass der öffentliche Verkehr von Gewinninteressen geprägt ist, was sich sowohl in der Personalpolitik als auch im Kundenservice widerspiegelt. Alle Dienstleistungen, die das öffentliche Verkehrsunternehmen Storstock-

¹ Eine Suche in der Mediendatenbank Retriever, die in schwedischen Bibliotheken verfügbar ist, ergibt nur fünf Treffer für die Suche »Planka.nu« im Jahr 2001. Retriever enthält Artikel aus etwa 460 schwedischen Zeitschriften und Zeitungen, aber es speichert keine online veröffentlichten Artikel und zeigt auch keine Treffer für Fernsehen oder Radio an. Anfang der 2000er Jahre weigerten sich viele Zeitungen, Planka.nu namentlich zu erwähnen; stattdessen gaben sie Hinweise auf die Organisation »you-know-which«, die Betrügereien im öffentlichen Verkehrssystem fördert. Im Jahr 2010 wurden bei derselben Suche 103 Treffer erzielt, im Jahr 2011 waren es 114 Treffer. Das ist der bisherige Höhepunkt.

holms Lokaltrafik (SL) anbietet, vom Fahren der Busse über die Reinigung der Bahnsteige bis hin zur Fahrscheinkontrolle, wurden an den billigsten Anbieter vergeben; d.h. an jenes Unternehmen, das verspricht, den Auftrag zu den geringsten Kosten auszuführen. So wird z.B. die U-Bahn von der in Hongkong ansässigen MTR betrieben. Seit dieses Unternehmen im Jahr 2009 den U-Bahn-Betrieb übernommen hat, gab es ständig Skandale und Proteste. Das Unternehmen wurde von einer Gewerkschaft, die die Beschäftigten des öffentlichen Nahverkehrs organisiert, verklagt, weil es ein Gewerkschaftsmitglied, das 35 Jahre lang als Lokführer gearbeitet hatte, auf eine Stelle als Reinigungskraft versetzte (P4 Stockholm 2013). Die MTR ist berüchtigt dafür, ihre Beschäftigten so zu überwachen, dass selbst Toilettenbesuche zu einem Konfliktstoff geworden sind (Andersson 2015).

Anstatt lediglich den Nulltarif im ÖPNV zu fordern, fand Planka.nu einen Weg, um den öffentlichen Personennahverkehr einfach zu besetzen oder zumindest seine Nutzung sehr billig zu machen. Die Kampfmaßnahmen – Tarifstreiks und direkte Aktionen – haben ihren Ursprung in der Arbeiterbewegung. Sie wurden von den Initiativen zur autonomen Fahrpreissenkung im öffentlichen Verkehr in den 1970er Jahren in Italien inspiriert (Cherki/Wieviorka 1980). Die Protestierenden der italienischen autonomen Bewegung *Tarifabsenkung* weigerten sich, die unangemessen teuren Busfahrscheine zu bezahlen, die sie für den Weg zur Arbeit und zurück nach Hause brauchten. Also stellten sie ihre eigenen Fahrscheine her und zahlten nur so viel, wie sie selbst für fair hielten. Die Busgesellschaft reagierte darauf mit der Einstellung des Busverkehrs. Aber da die Arbeiter*innen nicht zur Arbeit kamen, dauerte es nicht lange, bis die Fahrpreise auf ein erschwingliches Niveau abgesenkt wurden. Die Methode griff auf andere Teile der Gesellschaft über. Der Fahrpreisstreik vermochte es, auch die Strom- und Lebensmittelpreise zu beeinflussen.

Die Streikkasse als Solidaritätsfonds

Um die Teilnahme am Tarifstreik von Planka.nu zu ermöglichen, wurde ein Solidaritätsfonds »P-Kassan« (der P-Fonds) eingerichtet, in den alle Mitglieder monatlich 100 SEK (9,47 €) einzahlen. Wenn jemand erwischt wird, wird die Strafe durch den Fonds gedeckt. Voraussetzung für diese Regelung ist, dass die Strafe für »Schwarzfahrer*innen«, die von den Fahrkartenkontrolleur*innen »zur Kasse gebeten« werden, rechtlich gesehen keine wirkliche Geldstrafe ist. Es gibt ein besonderes Gesetz, das die »Zusatzgebühr« im schwedischen öffentlichen Nahverkehr regelt. Die Geldstrafe ist in der Praxis ein sehr teurer Fahrschein und keine strafrechtliche Maßnahme. »Schwarzfahrer*innen«, die erwischt werden, erhalten also keine Vorstrafen. Bußgelder für »Schwarzfah-

ren« sind auch nicht gleichbedeutend mit Bußgeldern für Geschwindigkeitsüberschreitungen mit dem Pkw auf der Straße. Wir werden deshalb im Weiteren von einer Zusatzgebühr sprechen, die für »Schwarzfahren« erhoben wird.

Im Jahr 2001 kostete die Monatskarte 500 SEK und die Zusatzgebühr betrug 600 SEK. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Beitrags, Anfang 2020, kostet die Monatskarte 930 SEK (88 €). Es ist bereits angekündigt worden, dass sie auf 950 SEK im Jahr 2021 und 970 SEK im Jahr 2022 erhöht werden soll. Die Zusatzgebühr wurde auf 1.500 SEK zuzüglich des Preises für einen Einzelfahrschein, der etwa 50 SEK beträgt, erhöht (insgesamt 147 €). Die Mitglieder des P-Solidaritätsfonds zahlen aber immer noch die gleichen 100 SEK wie vor 18 Jahren. Zur Beteiligung am Solidaritätsfonds wurde kein Inflationsausgleich vorgenommen.

Der P-Fonds kann im Alltag für jemanden, der sich weder ein Ticket noch eine Zusatzgebühr leisten kann, einen großen Unterschied machen; aber aus einer umfassenderen Sicht ist das Verfahren problematisch, da es das System legitimieren kann, indem es dafür sorgt, dass die zusätzlichen Gebühren an die Verkehrsbetriebe gezahlt werden. Auch wenn der Akt des bewussten kollektiven »Schwarzfahrens« – verbunden mit Protesten – das System infrage stellt, so ist es letztlich nicht sehr subversiv, die zusätzlichen Gebühren zu bezahlen. Das gilt vor allem dann, wenn dies dazu führt, dass immer mehr Menschen die Zusatzgebühr akzeptieren, anstatt ihre Zahlung zu vermeiden.

Eine weitere problematische Situation entsteht, wenn die Mitglieder des P-Fonds zu einem reduzierten Preis eine Monatskarte kaufen und dabei falsche Angaben zu ihrem Alter machen. Dies ist eine Art halber Protest gegen die unfairen Tarife. Die ganze Idee des Fahrpreisstreiks und des »Schwarzfahrens« verschwindet als Infragestellung des Systems, wenn sie lediglich als eine Methode genutzt wird, um an ein billigeres Ticket zu kommen. Wenn »Schwarzfahrer*innen« anfangen würden, die Zahlung der Zusatzgebühr zu verweigern und diese strikt ablehnen, würde der P-Fonds nicht mehr gebraucht werden oder eine neue Daseinsberechtigung bekommen. Aber in jedem Fall ist der Fonds immer noch ein wesentlicher Bestandteil der Existenz von Planka.nu.

Der P-Fonds wird wöchentlich kontrolliert und bietet eine ökonomische Grundlage für politische Aktivitäten rund um das Thema Nulltarif. Die Zahl der Mitglieder liegt in der Regel bei etwa 500 pro Monat und maximal etwas über 1.000. Im Sommer gehen die Mitgliederzahlen in der Regel leicht zurück und steigen mit Beginn des Schulsemesters wieder an. Da die meisten monatlich zahlen und manchmal ein oder zwei Tage fehlen, gibt es immer Lücken in den Mitgliedschaften, wodurch die Gesamtzahl niedriger erscheint, als sie wirklich ist.

Dennoch ist nur ein sehr kleiner Prozentsatz der gesamten »Schwarzfahrer*innen« in Stockholm beim P-Fonds versichert. Im Jahr 2013 fuhren 3%

(Andersson 2013) der 786.000 Tagespendler*innen (Storstockholms Lokaltrafik (SL) 2013) ohne gültigen Fahrausweis nach Stockholm. Höhere Bußgelder, mehr Fahrscheinkontrollen und Fahrpreiserhöhungen haben stets zu steigenden Mitgliedszahlen beim Solidaritätsfonds geführt. Das bedeutet wiederum, dass in schlechten Zeiten, wenn viele Menschen Bußgelder zahlen müssen, mehr Finanzmittel zur Verfügung standen. Normalerweise werden pro Woche nur eine Handvoll Fonds-Mitglieder verhaftet, aber die Zahl variiert über das ganze Jahr hinweg und wird manchmal durch sporadische Kontrollen an strategischen Punkten beeinflusst. Der Solidaritätsfonds hat es Planka.nu ermöglicht, stets aktiv zu sein, auch in Zeiten, in denen sich weniger Menschen an der Kampagne engagierten. Die Hauptstärke des Tarifstreiks von Planka.nu ist, dass er ein wirkungsvolles Instrument im Alltag ist und gleichzeitig schon heute zeigt, wie die Gesellschaft von morgen aussehen könnte.

Zu Beginn waren die Aktionen von Planka.nu hauptsächlich Massenaktionen der offenen Verweigerung, für Fahrscheine zu zahlen. Bei solchen Aktionen sprangen viele Menschen gleichzeitig über die Drehkreuze oder zwängten sich durch diese hindurch, ohne einen Fahrschein zu erwerben. Der Zweck dieser Aktionen bestand darin, die Bewegung zu verbreitern und die zuvor isolierten Einzelaktionen in ein kollektives politisches Instrument zu überführen. Manchmal waren es nicht mehr als eine Handvoll, aber zu anderen Zeiten gab es Hunderte von »Schwarzfahrer*innen«, die gemeinsam die Barrieren über- oder durchquerten. Bei den meisten dieser Aktionen waren die Drehkreuze bereits geöffnet, entweder auf Initiative der öffentlichen Verkehrsbetriebe Stockholms oder auf Anraten der Polizei, um einen reibungslosen Ablauf der politischen Aktion (oder zumindest ihre schnelle Durchführung) zu ermöglichen. In Zeiten, in denen dies nicht der Fall war, haben die Aktivist*innen die Drehkreuze selbst geöffnet und mit Aufklebern, Kabelbindern oder Plastikfolie versehen, sodass »Schwarzfahrer*innen« leicht hindurchschlüpfen können. Die Angst seitens der öffentlichen Verkehrsbetriebe oder seitens der Polizei, dass der Verkehr gestört würde, hat es anderen Personen, die gar nicht vorhatten, sich an den Aktionen zu beteiligen, ermöglicht, die Barrieren sicher zu passieren, ohne Gefahr zu laufen, beim »Schwarzfahren« erwischt zu werden.

Eine weitere traditionelle Aktion von Planka.nu ist die Warnung der Mitreisenden vor Fahrscheinkontrollen, entweder physisch – indem man sich in der U-Bahn mit einem Schild hinstellt, wenn es eine Massenkontrolle an den Ausgangstoren gibt, – oder aber durch verschiedene technische Warnsysteme. Im ersten Jahr der Aktionen wurden vor allem SMS-Textnachrichten verwendet. Durch die Eintragung in eine SMS-Liste konnten sich Reisende in ganz Stockholm gegenseitig vor Fahrkartenkontrollen warnen und die zusätzlichen Gebühren vermeiden. Diese Praxis wurde jedoch so populär, dass das System bereits nach wenigen Wochen aufgrund von Überlastung zusammenbrach. In

den letzten Jahren wurden zu diesem Zweck anstelle von Textnachrichten soziale Medien genutzt. Derzeit gibt es eine Gruppe auf Facebook, die in Stockholm am häufigsten für derartige Warnungen genutzt wird. Sie hat mehr als 40.000 Mitglieder, die Warnungen posten, sobald sie die Fahrkartenkontrollierer*innen sehen. Diese Gruppe wird aber nicht von Planka.nu organisiert.

Es ist wichtig zu betonen, dass Planka.nu eine politische Bewegung und keine Gruppe von Rüpeln oder Betrüger*innen ist. Sie verfolgt politische Ziele. Alle Aktivitäten von Planka.nu sind dokumentiert und öffentlich zugänglich. Planka.nu hat regelmäßig Lehrfilme im Internet veröffentlicht, die zeigen, wie man die Drehkreuze und Absperrungen im öffentlichen Verkehrssystem von Stockholm passieren kann. Planka.nu nahm das Thema der kommerziellen Werbung im Verkehrswesen ins Visier, sowohl polemisch durch Artikel und Debatten, als auch durch direkte Aktionen, indem Anzeigen entfernt oder kunstvoll ersetzt wurden. Auch hierbei handelt es sich um politische Aktionen: Die Einnahmen aus der Vergabe von Werbeflächen machen nur wenige Prozent der gesamten Betriebseinnahmen des öffentlichen Verkehrssystems aus (fast die Hälfte davon wird heute aus Steuern finanziert, der Rest kommt aus dem Fahrscheinverkauf), aber die ÖPNV-Nutzer*innen werden gezwungenermaßen mit kommerziellen Botschaften gefüttert. Planka.nu ist als gemeinnütziger Verein eingetragen, hat aber eine horizontale Managementstruktur. Planka.nu verfügt dennoch über keine formelle Leitung und wird ausschließlich durch ehrenamtliche Mitarbeiter*innen getragen.

Die Sprache in Besitz nehmen: Von Orwell lernen

Einige Jahre nach der Gründung von Planka.nu durch die anarchosyndikalistische Jungendliga in Stockholm wurden in Göteborg, Östergötland und Schonen Schwesterorganisationen mit dem gleichen Namen gegründet. In Helsinki wurde Pummit, was auf Finnisch »planka« bedeutet, gegründet, und dann kam Planka Oslo in Norwegen hinzu. Planka hat im Norwegischen keine Bedeutung, aber da Schwedisch und Norwegisch so nah beieinander liegen, ist das Wort für Norweger*innen verständlich. Das norwegische Wort, das früher für »Schwarzfahren« verwendet wurde, klang nach Ansicht jener norwegischen Aktivist*innen, die Planka Oslo gründeten, zu negativ. So haben sie sich für das schwedische Wort entschieden.

Viele Menschen in Schweden weigern sich immer noch, über »Schwarzfahren« zu sprechen und das Wort »planka« zu benutzen. Es ist ihnen zu neutral. Stattdessen verwenden sie zusammengesetzte Wörter, die mit »Dieb« oder »Betrüger« assoziiert sind. Die Prägung eigener Begriffe und die Schaffung von autonomen Konzepten sind für Planka.nu eine wichtige Strategie, um ihre

Erzählung zu kontrollieren. Rechte Rhetoriker*innen beschwerten sich gerne über die hohe Steuerlast, aber Planka.nu hat sich dafür entschieden, stattdessen über die »Belastung durch Gebühren« zu sprechen: Statt auf Steueröasen zu verweisen, verwendet Planka.nu das Wort »Steuerbunker«. Ein anderer Begriff, den Planka.nu mit Sturheit verwendet hat, ist »Squash-Barrieren«. Damit werden die Barrieren am Eingang zur U-Bahn bezeichnet, die kontrollieren sollen, ob jemand für die Fahrt bezahlt hat. Es ist ein häufig auftretendes Problem, dass diese Barrieren Passagier*innen unabhängig davon, ob sie bezahlt haben oder nicht, zusammenquetschen. Die ältere Generation von Toren mit einfachen Drehkreuzen wurde heute fast vollständig ersetzt, und »Squash-Barrieren« hat sich als Bezeichnung für die neuere Generation von Toren mit Glastüren etabliert.

Dass »frei« ein sehr umstrittenes Wort ist, hat Planka.nu bei seiner Argumentation für den Nulltarif wiederholt erlebt. »So etwas wie ein kostenloses Lunchessen gibt es nicht«, ist ein liberales Mantra, das in gewisser Weise durchaus richtig ist. Der öffentliche Verkehr kostet Geld. Aber das gilt auch für das Kino, und dennoch ist es manchmal möglich, ins Kino zu gehen, ohne überhaupt etwas zu bezahlen – mit Freikarten. Auch eine Firma, die Gratisproben ausgibt, wird normalerweise dafür nicht kritisiert, und in Schweden gibt es heute kaum jemanden, der sich darüber aufregt, dass Kinder Zugang zu unentgeltlicher zahnärztlicher oder medizinischer Versorgung haben.

Planka.nu ist auf beträchtlichen Widerstand gestoßen. Die Organisation wurde mehr als einmal bei der Polizei angezeigt und der Durchführung illegaler Aktivitäten bezichtigt; aber bisher gibt es keinen Hinweis darauf, dass die Kampagne oder ihre Initiator*innen wegen eines Verbrechens oder der Anstiftung zu einem Verbrechen angeklagt werden. Keine der Meldungen hat zu einer Strafverfolgung geführt, sondern vielmehr dazu beigetragen, zusätzliche Publicity für die Organisation und die von ihr verfolgten Themen zu schaffen. In Diskussionen, wenn die Kritiker*innen von Planka.nu es leid sind, über öffentliche Verkehrsmittel zu reden, stellen sie oft die rhetorische Frage: »Was sollte noch frei sein?« Dies zeigt, wie das Thema in eine breitere Diskussion über die Gesellschaft und ihre Prioritäten und hoffentlich auch über Alternativen für eine zukünftige Gesellschaft mündet. Die Befürwortung des entgeltfreien ÖPNV führt zu umfassenderen politischen Fragen über Besteuerung, Steuerhinterziehung, Vermögensungleichheit und Fairness von Nutzungsgewehren im Allgemeinen.

Eine Idee entwickelt sich

Obwohl Planka.nu als Reaktion auf eine Preiserhöhung begann, war man sich innerhalb der Organisation stets der Risiken bewusst, zu sehr zu einer Bewegung zu werden, die nur auf die Maßnahmen anderer reagiert. Indem ihre Mitglieder ihre eigene Agenda zur Förderung des entgeltfreien ÖPNV entwickelten, anstatt nur gegen Fahrpreiserhöhungen zu protestieren und abstrakte Kritik zu üben, etablierte sich Planka.nu erfolgreich als eine bekannte Organisation. Sie schaffte es, die Stimmen sowohl der »Schwarzfahrer*innen« als auch der regelmäßigen Fahrgäste stärker zu Gehör zu bringen.

Die Prinzipien von Planka.nu – und die Taktiken, die aus ihnen hervorgehen – sind im Prinzip immer im »Von-unten-Aufbauen« verwurzelt gewesen. Was klein und lokal, auf (und unter) den Straßen mit Aufklebern und selbstgedruckten Flugblättern begann, wuchs zu einem Teil einer internationalen Bewegung mit solider theoretischer Grundlage heran. In einer der ersten Broschüren von Planka.nu listeten die Aktivist*innen einfach ihre Argumente für einen freien öffentlichen Verkehr auf: Gerechtigkeit, Ökologie und Gleichheit. Damals wurde nicht allzu viel über die Hintergründe nachgedacht. Der Nulltarif wurde als etwas ganz Selbstverständliches empfunden.

Im Laufe der Jahre hat Planka.nu aber eine feste theoretische Grundlage geschaffen, von der die Organisation ausgehen kann. Die Gründe für die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV sind vielfältig. In letzter Zeit lag der Schwerpunkt auf Umwelt- und Klimaaspekten. In vielen Städten hat die Senkung der Gebühren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhöht und die Zahl der Autofahrer*innen verringert. Aber es gibt auch soziale Auswirkungen auf eine Stadt mit einem Nulltarif im ÖPNV, die ebenso wichtig sind. Es geht nicht nur um Zahlen, auch nicht nur um technische Fragen, nicht nur um Einkommen oder den Ausstoß von CO₂. Es geht darum, in welcher Art von Stadt wir leben wollen: Wollen wir in einer offenen, für alle zugänglichen und sozialen Stadt leben, in der menschliche Beziehungen gedeihen können? Oder wollen wir eine geschlossene und von Grenzen umgebene Stadt, eine Überwachungsstadt, in der Absperrungen von der Polizei und den Sicherheitsbeamten genutzt werden, eine Stadt mit internen Grenzkontrollen und Wachen, die willkürlich in der Innenstadt patrouillieren?

In einigen Städten wurde ein Nulltarif im ÖPNV für Senior*innen (Andersson Johansson 2016) eingeführt. Der Grund dafür ist, dass Senior*innen bekanntermaßen eine Gruppe mit geringem Einkommen sind und schnell in die soziale Isolation geraten, wenn sie nicht in der Lage sind, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Zudem nutzen Senior*innen das System zumeist außerhalb der Stoßzeiten. Aber es gibt viele andere in der gleichen Situation: Arbeitslose, Student*innen und Alleinerziehende, um nur drei derartige Grup-

pen zu nennen. Genauso wie der Bürgersteig eine Notwendigkeit ist, um die Stadt für Fußgänger*innen zugänglich zu machen, und der Fahrstuhl für Angestellte und Bürger*innen entscheidend ist, um die oberen Stockwerke hoher Gebäude zu erreichen, müssen wir den öffentlichen Verkehr als ein System betrachten, das für den Zugang zu allen Teilen der Stadt fundamental ist. Es geht um das Recht auf Stadt.

Der öffentliche Nahverkehr ist der Lebensnerv und die Blutbahn der Stadt; er hält das Wirtschaftssystem aufrecht und ermöglicht soziale Interaktion. Ein ÖPNV, der vor allem durch die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen finanziert wird, bedeutet, dass ein Millionär den gleichen Betrag für die öffentliche Dienstleistung wie die Obdachlosen zahlt. Für den Millionär ist dies ein bedeutungsloser Geldbeitrag, für eine Obdachlose, einen Obdachlosen aber handelt es sich um einen erheblichen Teil ihrer oder seiner Tageseinnahmen. Würde der ÖPNV aus der Einkommenssteuer finanziert werden, dann wäre diese Ungleichheit behoben: Die Reichen zahlen mehr und die Nutzer*innen des Verkehrssystems mit niedrigem und mittlerem Einkommen zahlen weniger oder gar nichts. Da sich zudem mehr Menschen die Gesamtkosten des Verkehrssystems teilen würden, würden die meisten Nutzer*innen des öffentlichen Verkehrs tatsächlich davon profitieren, wenn er entgeltfrei wäre (Gelin 2017). Auch Arbeitslose und Student*innen, die keine Steuern zahlen, würden davon gewinnen.

Studien, die die Mobilitätsmuster kartografieren, zeigen deutliche Unterschiede in der Art und Weise, wie Männer und Frauen sich bewegen. Männer fahren in der Regel längere Strecken und mit weniger Zwischenstopps. Oft fahren sie nur hin zur Arbeit und wieder zurück. Frauen dagegen fahren meist kurze Strecken mit vielen Stopps: von zu Hause zur Vorschule, weiter zur Arbeit, zur Apotheke oder zum Brillengeschäft, wieder zur Vorschule, dann ein Halt beim Lebensmittelladen und hin zum Nachbarn, der sich letzte Woche ein Paar Gummistiefel geliehen hat, und schließlich wieder nach Hause. Frauen arbeiten oft in Teilzeit, haben ein geringeres Einkommen und sind stärker auf zugängliche und erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Frauen als Gruppe würden von einem gerechteren System der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs profitieren.

Der Kern des Problems

Eine für Planka.nu typisch gewordene Haltung ist der Ansatz: »Dies kann doch nicht so schwer sein!« Aus dem Geist des heiteren Experimentierens heraus sind alle möglichen (und unmöglichen) Projekte versucht worden. Dies ist ein gutes Beispiel für Aktivist*innen in anderen Städten.

2007 veröffentlichte die Organisation Planka.nu ihren ersten Bericht, nachdem ihre Mitglieder zu dem Schluss gekommen waren, dass das Berichteschreiben nicht allzu schwierig sein könnte. Unter dem Titel »Highway to Hell?« (Planka.nu 2007) war der Report ein Versuch, die Mythen um den Bau eines gigantischen Autobahnprojekts in Stockholm zu kritisieren und ad absurdum zu führen. Er wurde gut aufgenommen und recht weit verbreitet, was zum Teil der Klimaaktionsgruppe Klimax zu verdanken ist. Sie hat den Bericht an das schwedische Verkehrsamt weitergeleitet, besetzte dessen Lobby und forderte einen schriftlichen Kommentar, während einige von ihr auf einem Gettoblastar das Lied »Highway to Hell« spielten.

Planka.nu schrieb weitere Berichte, einen über die Kosten der Barrieren im öffentlichen Verkehrssystem von Stockholm und einen über die Vorteile des Nulltarifs im ÖPNV. Im Jahr 2009 veröffentlichte sie einen Report mit dem Titel »Trafikmaktordningen« (Hierarchie im Verkehrswesen) (Planka.nu 2010). Wie die vorherigen Veröffentlichungen umfasste er etwa zehn Seiten, die gedruckt und zu einer kleinen Broschüre geheftet wurden. Aber dieser konzeptionsgeladene »Molotow« gegen die Autoindustrie und das aktuelle Mobilitätsparadigma erforderte mehr Raum. Er wurde zu »The Traffic Power Structure« (Die Machtstruktur im Verkehr) umgearbeitet, zu einer Artikelseerie auf der Website von Planka.nu. 2011 wurde das Ganze zu einem kleinen Buch mit demselben Titel weitergeführt, das vom Koloni Förlag herausgegeben wurde (Planka.nu 2011).

Das Buch »Traffic Power Structure« beschreibt die Hierarchie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Das Auto steht oben an der Spitze, danach rangieren die Nutzer*innen öffentlicher Verkehrssysteme. Dann kommen die Radfahrer*innen, gefolgt von den Fußgänger*innen. Und ganz unten sind diejenigen, die Mobilitätshilfen wie Gehhilfen oder Rollstühle benötigen. Das Buch zeigt, dass Mobilität, Klasse und Geschlecht eng miteinander verbunden sind. Mobilität hängt von wirtschaftlichen Ressourcen ab, wobei die Reichen einen besseren Zugang zur Mobilität haben als die Armen. Das gegenwärtige Mobilitätsparadigma trägt so direkt zur Zunahme der wirtschaftlichen und sozialen Ungerechtigkeit bei.

Die Ressourcen, nicht zuletzt die öffentlichen Mittel, werden sehr ungleich auf die verschiedenen Verkehrsträger und ihre Systeme verteilt. Diese (Fehl-)Verteilung verstärkt die gesellschaftliche Ungleichheit. Ein obszön hoher Anteil der öffentlichen Gelder wird für den Autoverkehr zur Verfügung gestellt. Und da die nach dem Zweiten Weltkrieg entstandene Infrastruktur von Straßen und Brücken aus Sicherheitsgründen erneuert werden muss, steigt dieser Anteil für den Autoverkehr gegenwärtig rasch an.

Die Analyse der Machtstrukturen im Verkehrswesen veranlasste Planka.nu manchmal, völlig unerwartete Debatten zu führen. Dazu gehörten feministi-

sche Aspekte der Räumung der Verkehrswege von Schnee, das Problem der Benzinpreise und Umweltrassismus. Diese Debatten führten auch zur Entdeckung einiger grundlegender Paradoxa in unserer Gesellschaft. In der globalisierten Welt ist man auf Mobilität fixiert. Wir leben in einer High-Speed-Gesellschaft. Wer kann, reist so oft und so weit wie möglich, um das eigene Leben zu bereichern. Paradoxerweise reist man dann an Sandstrände, um der Traurigkeit des Alltags zu entfliehen – um dem unvermeidlichen, seelenzerstörenden täglichen Pendeln mit dem eigenen Auto zu entfliehen!

Der Arbeitsmarkt erfordert zunehmend stets verfügbare, flexible und mobile Arbeitskräfte. Gleichzeitig zeigen immer mehr wissenschaftliche Studien, dass das tägliche Pendeln – das zwangsweise Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz – die Menschen krank und unglücklich macht. Zum anderen zeigen Untersuchungen darüber, was Menschen im Leben glücklich macht, dass es die Zeit mit Freunden und Familie ist, die wir am meisten schätzen, und dass das Pendeln (mit jedem Verkehrsmittel) uns belastet und gestresst macht. Nicht vergessen werden sollte, dass der Verkehrssektor mit seinen Emissionen, die die globale Erwärmung verursachen, einen enormen Einfluss auf das Klima hat. So nimmt die Zahl der Menschen, die aufgrund von klimabedingten Ursachen gezwungen sind auszuwandern, ständig zu.

In Anbetracht dieser Paradoxien und Widersprüche hat sich Planka.nu auf die Zugänglichkeit zum Verkehr und nicht auf die Mobilität an sich konzentriert. Sie will so zu den Debatten über zukünftige Verkehrspläne und zur Stadtplanung beitragen. Indem wir gleichzeitig lokal und global denken, können wir eine nachhaltigere Lebensweise ausprägen, bei der man nicht viel fahren muss, um eine gute Schule zu besuchen, interessante Veranstaltungen zu erleben oder sich in der Natur eines Stadtparks zu entspannen.

Die Idee von der Zugänglichkeit basiert auf einer gerechteren und weniger segregierten Stadtstruktur, in der Schulen, Gesundheitszentren und andere öffentliche Einrichtungen nicht aus Profitstreben betrieben und zur Konkurrenz gegeneinander gezwungen werden. Die Gesellschaft in unserer neoliberalen Zeit stellt die individuelle Wahlfreiheit über alles andere. Dies hat uns politische Reformen beschert, die die Menschen zwingen, zwischen verschiedenen Gesundheitszentren oder Schulen auszuwählen, anstatt darauf zu vertrauen, dass es überall in der Stadt gleich gute medizinische und Bildungseinrichtungen gibt. Dies führt zu einer Zunahme des Zwangspendelns und ist zugleich eine Frage von Mobilität und Klasse. Indem wir unsere lokalen Zentren zurückgewinnen, können wir die derzeitige Entwicklung stoppen, bei der das Angebot hochwertiger Dienstleistungen auf die Innenstädte beschränkt ist. Durch die Einführung des Prinzips der Nähe beim Angebot von öffentlichen Dienstleistungen werden wir die Qualität dieser Dienstleistungen insgesamt verbessern. Anstatt den Bessergestellten die Möglichkeit zu geben, mehr zu bezahlen,

um dann ihre Kinder in eine bessere Schule zu bringen, bringt eine Wiederbelebung des Primats der Nähe eine Verbesserung für alle, die dort leben. Mit einfachen Worten: Indem wir die Mittelklasse mit Wohneigentum dazu bringen, in den Wohngebieten die Schulen und andere öffentliche Dienstleistungen mit Menschen aus den Mietshäusern zu teilen, garantieren wir eine Erhöhung der Lebensqualität für alle (Planka.nu 2010: 11).

Erfolgreiche (und nicht so erfolgreiche) Projekte

Planka.nu hat immer breite Partnerschaften gesucht und mit verschiedenen Gruppen mit unterschiedlichem Hintergrund zusammengearbeitet. Eine der dauerhaftesten Partnerschaften ist die mit dem Netzwerk »Niemand ist illegale«. In den Jahren, in denen Planka.nu in Stockholm aktiv ist, haben ihre Aktivist*innen erlebt, wie die Polizei systematisch mit Fahrausweiskontrollleur*innen zusammenarbeitet, um Migrant*innen ohne Papiere zu finden. Da das schwedische Gesetz keine unbegründeten Ausweiskontrollen auf der Straße zulässt, nutzt die Polizei die Gelegenheit, Personen in öffentlichen Verkehrsmitteln zum Vorzeigen von Ausweispapieren aufzufordern. So entstehen an den Zugängen zu den Verkehrsmitteln mitten in der Stadt Personenkontrollen. Ein Migrant, eine Migrantin ohne Papiere kann den öffentlichen Nahverkehr nicht nutzen, ohne zu zahlen. Wenn er oder sie ohne Fahrkarte erwischt wird, wird ein Ausweis verlangt. Wenn sie nicht die richtigen Papiere vorzeigen können, besteht ein hohes Risiko, dass die Fahrkartenkontrollleur*innen die Polizei rufen. Im Jahr 2012 enthüllte Planka.nu, dass Angehörige der Polizei, verkleidet als Putzfrau oder Handwerker, sogenannte »innere Grenzkontrollen« durchführten, um Passagier*innen ohne Ausweispapiere zu suchen. Die Enthüllung erregte große Aufmerksamkeit und die Operation wurde weiterhin als rassistisches Profiling kritisiert.

Nach der Gründung von Planka.nu dauerte es nicht lange, bis man sich an die Organisation wandte, um Fragen zu stellen, die über das »Schwarzfahren« oder den Nulltarif hinausgingen. Oftmals waren es reguläre Fahrgäste, die von Mitarbeiter*innen der Verkehrsbetriebe oder Sicherheitsbeamten*innen im öffentlichen Verkehrssystem schlecht behandelt oder sogar verprügelt wurden. Sie hatten sich an den Kundendienst der Verkehrsbetriebe gewandt, aber es wurde ihnen nicht nur nicht geholfen, sondern oftmals nicht einmal zugehört. Manchmal bat jemand um rechtlichen Rat, wie man einen Wachmann, der körperlich gewalttätig geworden war, anzeigen oder gegen eine zusätzliche Gebühr Berufung einlegen könnte. Die Aktivist*innen von Planka.nu, die selbst keine juristische Kompetenz hatten, stellten daher sicher, dass die Stelle eines Ombudsmanns, einer Ombudsfrau für den öffentlichen Verkehr eingerichtet

wurde, der bzw. die sich mit Fragen dieser Art befassen würde. Die Rolle des Ombudsmanns, der Ombudsfrau für den öffentlichen Verkehr wird normalerweise einem oder mehreren Jurastudent*innen übertragen. Sie helfen Planka.nu in ihrer Freizeit, indem sie Menschen mit konkreter Rechtsberatung unterstützen, etwa vor einem Gerichtsprozess, der im Zusammenhang mit einem Vorfall im öffentlichen Verkehr steht.

Im Winter 2005/2006 kam es in der Stockholmer U-Bahn zu einem Konflikt, nachdem ein gewerkschaftlicher Sicherheitsbeauftragter, der Sicherheitsmängel kritisiert hatte, entlassen worden war. Der Konflikt führte zu einem politischen Streik, den Planka.nu gemeinsam mit einer Gruppe unterstützte, die sich »Vereinigte Pendler*innen von Stockholm« nannte. Sie öffneten die Barrieren zum öffentlichen Verkehr und gaben anderen Fahrgästen die Möglichkeit, ihr Geld für Fahrscheine dem Streikfonds der Arbeiter*innen zu spenden, anstatt den Fahrpreis an die Verkehrsbetriebe zu zahlen. Aufgrund der Wurzeln von Planka.nu in der Arbeiter*innenbewegung war es für die Organisation immer selbstverständlich, Solidarität mit den Arbeiter*innen zu demonstrieren, wenn es Konflikte zwischen Arbeitgebern und den Beschäftigten der Verkehrsbetriebe gab. Man darf nicht vergessen: Die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bedeutet fast immer ein Sicherheitsrisiko sowohl für die Beschäftigten als auch für die Reisenden.

Als die Stockholmer Verkehrsbetriebe 2008 erklärten, dass sie die Drehkreuze durch die modernen und »tarif-sicheren« »Squash-Barrieren« ersetzen würden, gelang es den Mitgliedern von Planka.nu, sich selbst zu filmen, wie sie sich – wie in Frankreich – durch die gleiche Art von Barrieren quetschen mussten. Der Film wurde dann an alle für die Entscheidung verantwortlichen Politiker*innen verteilt und in den beiden größten lokalen Nachrichtensendern im Fernsehen gezeigt: bei SVT ABC (SVT ABC 2008) und TV4 Stockholm (TV4 Lokal Nyheter Stockholm 2010). Trotz des Medieninteresses und der Warnungen, dass der Kauf der neuen Barrieren eine totale Geldverschwendung wäre, wurden die »Squash-Barrieren« installiert. Diese Geschichte ist eines von vielen Beispielen dafür, wie Planka.nu es schafft, die Aufmerksamkeit auf ihre Kampagne zu lenken; aber auch dafür, dass sie von den Entscheidungsträger*innen in ihrer Heimatstadt nur selten gehört werden.

Der erste Samstag im März: Tag des Nulltarifs im ÖPNV

Am 1. März 2008 wurde zum ersten Mal der »Tag des Nulltarifs im ÖPNV« gefeiert. Der Feiertag, den die Aktivist*innen von Planka.nu nur deshalb erfunden hatten, weil sie dachten, dass es ihn geben sollte, findet jährlich am ersten Samstag im März statt. Im ersten Jahr wurde er mit einer Demonstration

in der Stockholmer U-Bahn eingeleitet. Seither wird er in vielen Städten der Welt mit Demonstrationen, Aktionen und Partys begangen. Seit 2010 vergibt Planka.nu auch den »Preis für den Nulltarif« an Personen oder Organisationen, die im vergangenen Jahr etwas Bemerkenswertes für den entgeltfreien ÖPNV getan haben. Der Preis wird im Zusammenhang mit der Feier des »Tages des Nulltarifs« vergeben und wurde an Schüler*innen und Aktivist*innen sowie an Wissenschaftler*innen und an Städte verliehen. Die Schaffung solcher Ereignisse, die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, ist ein gutes Beispiel für die praktische Einstellung, die die Aktivitäten von Planka.nu oft geprägt hat.

Ein regelmäßiges Vergnügen für Aktivist*innen von Planka.nu ist es, die wiederkehrenden Kampagnen gegen »Schwarzfahren«, die von den Stockholmer Verkehrsbetrieben SL geführt werden, öffentlich zu persiflieren. Als die Verkehrsbetriebe online einen Wettbewerb ankündigten, bei dem Bürger*innen eingeladen wurden, ihre eigenen Vorschläge für das Design der Monatskarte der Verkehrsbetriebe hochzuladen, war Planka.nu schnell dabei und hat mit mehreren innovativen Designs mitgemacht. Darunter war ein Diagramm, das die Preiserhöhungen der Monatskarte in den letzten Jahren zeigte; ein weiteres war durch das Wort Plastkort (Plastikkarte) auf magenta-pinkem Hintergrund in der gleichen Schriftart geprägt, für die Planka.nu bekannt ist. Durch die Mobilisierung ihrer vielen tausend Anhänger*innen in den sozialen Medien und die Ermutigung zur Stimmabgabe für SL-kritische Entwürfe von Planka.nu, rückten diese direkt an die Spitze der Abstimmungsgrafik. Die Verkehrsbetriebe versuchten, einige von ihnen vom Voting auszuschließen, indem sie neue Regeln schufen, die jene Designvorschläge, die das »Schwarzfahren« unterstützen, untersagten. Aber sie konnten die Kritik nicht ganz unterbinden. Am Ende landete eine Zeichnung, die ein zwischen den »Squash-Barrieren« zerquetschtes Stoffkaninchen zeigt, unter die ersten drei Vorschläge. Dieses Design konnte mehrere Jahre lang im Webshop der Verkehrsbetriebe gekauft werden. Diese Episode ist ein großartiges Beispiel für die Wirkung, die mit relativ geringem Aufwand erzielt werden kann, wenn man über ein großes Netzwerk verfügt und die Vorteile der sozialen Medien zu nutzen weiß. Die Kampagne, mit der die Verkehrsbetriebe für sich werben wollten, wurde komplett durch Planka.nu übernommen, und in der Diskussion ging es am Ende vor allem um den Nulltarif.

Im Laufe der Jahre nahmen viele Menschen Kontakt zu Planka.nu auf, die sehr verschiedene Ideen und Vorschläge unterbreiteten. Planka.nu sagt oft »ja« zu allen möglichen Anfragen und hat es sich auch zur Ehrensache gemacht, in unerwarteten und manchmal umstrittenen Bündnissen zu arbeiten. Das hat zu Debatten mit politischen Gegner*innen, zu Interviews von Schulkindern und zur Zusammenarbeit mit Musiker*innen und Künstler*innen geführt. Oft waren die Ergebnisse gut, aber manchmal entstanden Probleme, so zum Beispiel,

als eine Gruppe von Berufsschüler*innen ihre Diplomarbeit über die Organisationsstruktur von Planka.nu mit Verweisen auf Literatur über terroristische Netzwerke schrieb. Selbstverständlich wird Planka.nu aus Prinzip immer die Zusammenarbeit mit Menschen ablehnen, die daran interessiert sind, nach dem Vorbild des P-Fonds einen solidarischen Rechtsfonds zu schaffen für Autofahrer*innen, die zu schnell fahren, oder für ein Frühwarnsystem für jene, die Geschwindigkeitsgrenzen überschreiten.

Aktuelle Aktivitäten und Pläne

In den letzten Monaten des Jahres 2019 hat sich Planka.nu auf die jüngsten Fahrpreiserhöhungen konzentriert und verschiedene Proteste organisiert, beginnend bei klassischen Straßendemonstrationen bis hin zu Online-Petitionen und Massenaktionen mit kollektivem »Schwarzfahren«. Der Herbst letzten Jahres war geprägt von den Protesten der Bevölkerung in Ländern wie Chile und Hongkong, die einen klaren Zusammenhang mit Fahrpreiserhöhungen und anderen Fragen des öffentlichen Verkehrs hatten. Planka.nu folgte diesen inspirierenden Bewegungen im Ausland und nahm im Laufe des Jahres an mehreren internationalen Konferenzen teil. Ziel aber ist es, weiterhin konkret vor Ort zu arbeiten und gleichzeitig den Kontakt zur Welt zu halten und sich mit ähnlichen Kämpfen zu verbinden.

Internationale Treffen und Übersetzungen der Bücher und Schriften von Planka.nu sind wichtige Bestandteile der Arbeit zur Bildung einer internationalen Bewegung für den Nulltarif im ÖPNV. Planka.nu hat zwei Bücher geschrieben. Das Buch »Die Machtstruktur im Verkehr« ist bisher auf Schwedisch, Englisch und Deutsch erschienen und wird derzeit ins Portugiesische übersetzt. Das zweite Buch »Så kom vi över spärrarna« (»Wie wir die Barrieren durchbrochen haben«) gibt es bisher nur auf Schwedisch. Es handelt sich um eine aktivistische Biografie der Geschichte und Organisationserfahrungen von Planka.nu.

Da die Zahl der Fahrkartenkontrolleur*innen im gleichen Tempo wie die Fahrpreise gestiegen ist, war es in den letzten Jahren eine der wichtigsten Aktivitäten von Planka.nu, vor Kontrollen zu warnen. Dank des großen Netzwerks in den sozialen Medien war es den Aktivist*innen möglich, die Kontrolleur*innen aufzufinden und ihre Arbeit zu sabotieren. Diese Aktivität wird wahrscheinlich fortgesetzt, ebenso wie die Zusammenarbeit mit anderen Gruppen und Bewegungen. Während des Jahres, in dem sich die Klimastreiks nach dem Vorbild von Greta Thunberg zu einer globalen Massenbewegung entwickelten, nahm Planka.nu an mehreren Klimaaktionen und den Protesten von »Fridays for Future« teil.

Abgesehen von alledem wird die laufende Arbeit mit der wöchentlichen Verwaltung des Solidaritätsfonds fortgesetzt. Seit dem Start von Planka.nu sind über 18 Jahre vergangen, und der öffentliche Verkehr in Stockholm ist teurer denn je. Die Repression gegen »Schwarzfahrer*innen« hat zugenommen, Infrastrukturinvestitionen geben dem Autoverkehr immer noch Vorrang, obwohl die Bedrohungen für das Klima nicht mehr ignoriert werden können. Die Frage der Steuerfinanzierung des öffentlichen Verkehrs scheint auf offizieller politischer Ebene tot zu sein. Aber anderswo, sowohl in Schweden als auch in anderen Ländern der Welt, sind die Dinge in Bewegung. In Paris wurde der öffentliche Verkehr im Dezember 2016 vorübergehend entgeltfrei gemacht. Es war ein Versuch, die Emissionen zu reduzieren (Samuel 2014). Es ist inzwischen eine bekannte Tatsache, dass der unentgeltliche öffentliche Verkehr ein effizientes Instrument zur Reduzierung des Autoverkehrs ist. Die Hauptstadt Estlands, Tallinn, führte 2013 den unentgeltlichen öffentlichen Verkehr ein und gab sich den Namen »Hauptstadt des freien öffentlichen Verkehrs«. Viele andere Beispiele sind in dem vorliegenden Buch versammelt.

Auf der anderen Seite des Atlantiks mobilisiert die Bewegung für den Nulltarif Hunderttausende von Menschen zu Protesten, fordert unentgeltliche öffentliche Verkehrsmittel für alle, und selbst in den autobegeisterten US-Städten wie Kansas City und Olympia fahren Busse gratis. Die wachsende globale Bewegung für den Nulltarif gibt dem lokalen Kampf Kraft, und anstatt sich in Theorie und Nostalgie der vergangenen ruhmreichen Tage zu verlieren, sind die Aktivist*innen von Planka.nu Stockholm entschlossen, sich in naher Zukunft auf ihre Kernaktivitäten zu konzentrieren. Die Stockholmer Verkehrsbetriebe haben verkündet, die Zahl der Fahrkartenkontrolleur*innen zu verdoppeln (Drougge 2017). Wie aber ein Sprecher des Unternehmens vor einigen Jahren in der *New York Times* erklären musste: »Mit Blick auf den harten Kern der Schwarzfahrer*innen müssen wir feststellen, dass wir sie niemals erreichen.« (Flegenheimer 2014) Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Gemeinschaft der »Schwarzfahrer*innen« umso stärker wird, je mehr die Stockholmer Verkehrsbetriebe gegen sie vorgehen. Es könnte sein, dass sie letztendlich sogar auf ihrem eigenen Terrain gewinnen könnte und der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr durchgesetzt wird.

Wojciech Kębtowski

Nennen wir es nicht frei, sondern gratis

Was ist besonders am Nulltarif im ÖPNV in Frankreich?

Eine Politik aus dem Nirgendwo

Frankreich hat seit den 1970er Jahren ein sehr spezifisches System der Finanzierung des ÖPNV. Typischerweise besteht das Budget der öffentlichen Nahverkehrsnetze aus drei Teilen. Der erste Teil wird von den öffentlichen Behörden abgedeckt, die den Betrieb des öffentlichen Verkehrs durch direkte Subventionen finanzieren; Subventionen, die an einen öffentlichen oder privaten Betreiber gehen. Der zweite Teil wird von den Fahrgästen selbst erbracht, indem sie durch die Zahlung der Fahrpreise ihren Beitrag leisten. Der dritte Teil wird durch den »versement transport« finanziert. Das ist eine spezielle Verkehrssteuer, die französische Gemeinden von Unternehmen mit mindestens elf Mitarbeiter*innen erheben können. In 59% aller öffentlichen Verkehrsnetze in Frankreich, dies sind insgesamt 116 öffentliche Nahverkehrssysteme, trägt der Anteil, den die Fahrgäste zahlen, nicht mehr als 15% der Gesamtbetriebskosten. Der Betrieb von Verkehrsnetzen, für die der Nulltarif im ÖPNV gilt, wird entweder hauptsächlich aus dem Aufkommen aus der Verkehrssteuer und dann aus öffentlichen Subventionen finanziert; oder aber er wird zu mehr als zur Hälfte aus den Zuwendungen der öffentlichen (Verkehrs-)Budgets finanziert, gefolgt vom Aufkommen aus der Verkehrssteuer.

Zu Beginn der 2000er Jahre war in Frankreich eine Politik, die für die Abschaffung der Fahrpreise im öffentlichen Verkehr eintrat, praktisch unbekannt. Einige Praktiker*innen des öffentlichen Verkehrs, Forscher*innen und NUMTOTS¹ mochten von Compiègne gehört haben, einer kleinen Stadt nördlich von Paris, die bereits 1975 den Nulltarif im ÖPNV einführte. Ein außergewöhnlicher Verkehrsingenieur oder ein Tourist, der auf einer Geschäfts- oder Besichtigungsreise über den Atlantik unterwegs war, könnte vielleicht Commerce, eine Vorstadtgemeinde am Stadtrand von Los Angeles, oder Chapel Hill in North Carolina besucht haben. Das sind zwei Gemeinden, die noch früher, 1962 bzw. 1974, den entgeltfreien ÖPNV einführten. Aber gerade um die Jahrhundertwende begann der Nulltarif in Frankreich an Popularität zu gewinnen. Es war ein Prozess, der sowohl sehr schnell als auch unerwartet verlief.

¹ NUMTOTS (New Urbanist Memes for Transit-Oriented Teens) ist eine Facebook-Gruppe, die sich mit Fragen von New Urbanism und Verkehr befasst. Im Dezember 2019 hatte sie 175.000 Mitglieder.

Im Jahr 2000 wurde der Nulltarif im ÖPNV in Senlis, einige Dutzend Kilometer südlich von Compiègne, eingeführt. Vielleicht hatten sich die Behörden von Compiègne inspirieren lassen. Im Jahr darauf beschloss der Ballungsraum Châteauroux, der von einer liberalen, rechten Mehrheit regiert wird, die Abschaffung der Fahrpreise im Nahverkehrsnetz. Die Beamten stellten fest, dass die lokalen Busse nicht ausgelastet waren und fast leer fuhren. Entsprechend der liberalen Idee von der »rationalen« Nutzung öffentlicher Mittel argumentierten sie: Da das Netz, ob »bezahlt« oder »kostenlos«, für seinen Betrieb erhebliche öffentliche Subventionen benötigt, könnte die Abschaffung der Fahrscheine eine »unternehmerischere« und marktorientiertere Lösung sein als ihre Beibehaltung. Für einige Jahre blieb Châteauroux das Symbol des Nulltarifs im ÖPNV in Frankreich.

Heute ist die Idee, den ÖPNV zum Nulltarif bereitzustellen, d.h. eine für alle gemeinsame kollektive Dienstleistung, die vollständig aus lokalen Steuern und durch öffentliche Subventionen finanziert wird, in der öffentlichen Debatte des ganzen Landes präsent. Neben einigen einzelnen Experimenten in größeren Städten, insbesondere im Zusammenhang mit der alarmierend hohen Umweltverschmutzung (z.B. in Paris), und einer Vielzahl von öffentlichen Verkehrsnetzen, in denen bestimmte soziale Gruppen (z.B. ältere Menschen) entgeltfrei fahren können, wurde der Nulltarif im ÖPNV nun zunehmend in Frankreich diskutiert: im Nationalen Senat (Senat 2019), unter kommunalen und regionalen Beamt*innen in großen französischen Städten wie Marseille, Paris und Rennes (Enee 2019) und bei einer Vielzahl von verkehrs- und stadtpolitischen Veranstaltungen. Und, was vielleicht am wichtigsten ist: Der Nulltarif wurde an nicht weniger als 25 Orten eingeführt; in gegenwärtig 23 Orten wird er praktiziert (Dans 2019).

Der Anstieg der Zahl von Städten und Gemeinden, die den Nulltarif im ÖPNV eingeführt haben, ist nicht nur in Frankreich zu beobachten. Weltweit ist die Zahl der Fälle eines umfassenden tarif- und fahrscheinlosen ÖPNV – das sind Verkehrssysteme, die zumindest mehrere Strecken befahren und der großen Mehrheit der Nutzer*innen für mindestens zwölf Monate Fahrten zum Nulltarif anbieten (zur Diskussion eines umfassenden bzw. partiell entgeltfreien ÖPNV siehe Kębtowski 2019) – deutlich gestiegen: von nur sechs im Jahr 1980 auf 61 im Jahr 2010. In den folgenden sieben Jahren wuchs diese Zahl auf 99, um sich dann bis Ende 2019 auf 115 zu erhöhen. Allein in Polen gab es vor 2007 keine einzige Gemeinde, die den öffentlichen Nahverkehr völlig unentgeltlich zur Verfügung stellte. Heute ist dies zumindest in 33 Gemeinden der Fall, wobei die reale Zahl wahrscheinlich noch viel höher ist.²

² Siehe dazu den Beitrag von Łukasz Ługowski in diesem Buch.

Die rasch wachsende Popularität der Einführung des Nulltarifs im ÖPNV in Frankreich weist jedoch einige Besonderheiten auf und ist von besonderen Widersprüchen geprägt. Im Folgenden versuche ich, sie genauer darzustellen.

Aubagne: Abschaffung der Fahrscheine im ÖPNV, um »Dinge anders zu machen«

Nach Châteauroux haben sich eine Reihe weiterer französischer Gemeinden für den Nulltarif im ÖPNV entschieden. Zu diesen Gemeinden gehörten Vitré (2001), Issoudun und Mayenne (beide 2002), Figeac (2003), Arcachon und Gap (beide 2005), Pont-Sainte-Maxence (2006), Neuves-Maisons (2007), Castres-Mazamet, Cluses und Noyon (2008). Eine größere Verbreitung fand das Konzept des Nulltarifs im ÖPNV in Frankreich jedoch erst nach seiner Einführung in der »Agglomerationsgemeinde Pays d'Aubagne et de l'Etoile« (CAPAE) im Jahr 2009. Die im Umfeld von Marseille gelegene CAPAE war damals ein Verbund von 12 Gemeinden, von denen die größte Aubagne ist.

Aubagne ist eine kleine Stadt am östlichen Rand von Marseille in Südfrankreich. 2014 hatte sie rd. 45.000 Einwohner*innen. Die Stadt liegt im Herzen des Gemeindeverbunds Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Neben Aubagne gibt es elf weitere Gemeinden, die Teil von CAPAE sind,³ in denen insgesamt etwas mehr als 100.000 Menschen leben.

Der Nulltarif im ÖPNV wurde im Mai 2009 nicht nur in Aubagne, sondern in allen zwölf Gemeinden der Region zugleich eingeführt. Das bedeutet, dass die Nutzung von Bussen der Gemeinde und die Fahrt mit der lokalen Straßenbahn für alle ohne jede Einschränkung unentgeltlich wurde. Es werden keine Tickets mehr ausgestellt und es gibt keine Fahrscheinkontrolle. Gemessen an der relativ geringen Größe des Territoriums des Gemeindeverbunds CAPAE ist das öffentliche Verkehrsnetz relativ gut ausgebaut. Es besteht aus elf regulären Buslinien und 13 Schulbuslinien. In Aubagne selbst verkehrt zudem die einzige Straßenbahnlinie, eine der kürzesten der Welt. Sie ist nur 2,8 km lang. In den Jahren vor der Abschaffung des Fahrpreises wurde das Netz schrittweise modernisiert, indem neue On-Demand-Buslinien hinzugefügt und die Gesamtfrequenzen erhöht wurden. Mit anderen Worten: Der Nulltarif war einer von mehreren Schritten in einer langfristigen Strategie zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste. Die Tatsache, dass er auch nach Abwahl jener lokalen Regierung, die ihn einführte, Bestand hatte, beweist, dass eine solche

³ Neben Aubagne umfasst der Gemeindeverbund CAPAE folgende Gemeinden: Auriol, Belcodène, Cadolive, Cuges-les-Pins, La Bouilladisse, La Destrousse, La Penne-sur-Huveaune, Peypin, Roquevaire, Saint-Savournin, Saint-Zacharie.

Politik nachhaltig sein kann. Sie steht auch nicht im Widerspruch zu den Bemühungen, den ÖPNV als eine qualitativ hochwertige Dienstleistung zu gestalten. Darüber hinaus scheint der besondere Fall des Nulltarifs in Aubagne als Teil einer lokalen Raumpolitik zu fungieren, die sich gegen die konkurrenzgetriebenen Agenden des urbanen Neoliberalismus richtet.

Obwohl sein öffentliches Nahverkehrsnetz nicht besonders komplex ist – es besteht heute aus 20 regelmäßigen Buslinien, zehn Schulbuslinien und einer einzigen Straßenbahnlinie –, wurde Aubagne zu einem in den linken Medien viel diskutierten Fall (Doumayrou 2012). Als damals größtes Gebiet Frankreichs mit einem Nulltarif im ÖPNV und als erstes, das die Schwelle von 100.000 Einwohner*innen überschritt, wurde es zu einem Symbol des Nulltarifs im ÖPNV. Es verlieh der Debatte über das Konzept von »Gratuité«, »Gratis« der Entwicklung und Bereitstellung »freier Güter und Dienstleistungen, zu denen jede und jeder unentgeltlich Zugang hat, neuen Schwung. Für Jean-Louis Sagot Duvauroux, Philosoph und Dramatiker und glühender Befürworter der Hinwendung Aubagnes zum ÖPNV mit Nulltarif, bedeutet »Gratuité« freier Zugang zu Gütern; entweder weil es sie im Überfluss oder durch politische Intervention gibt: »Während der Markt die Güter an jede/n nach seiner/ihrer Zahlungsfähigkeit verteilt, bietet Gratuité die Güter jeder/jedem nach ihren/seinen Bedürfnissen an. Gratuité bezeichnet also einen Fortschritt der Zivilisation.« (Lejeune 2013)

Wichtig ist, dass diese Logik der Gratuité über die Idee hinausgeht, »freie« Güter nur den Angehörigen der unteren sozialen Schichten zur Verfügung zu stellen, indem beispielsweise den Armen, Arbeitslosen oder älteren Menschen ein »sozialer Fahrpreis« gewährt wird. Laut Paul Ariès, einem französischen Politikwissenschaftler, »gibt es zwei völlig gegensätzliche Konzepte von Gratuité. Eines davon funktioniert als Ergänzung des gegebenen Systems – für die Armen –, aber es hört nie auf, herablassend zu sein: Sind Sie tatsächlich ein Arbeitssuchender oder ein faules Schwein? Aber es gibt auch Gratuité, das emanzipiert: Das Schöne an einer öffentlichen Schule ist, dass niemand fragt, ob das Kind aus einer reichen oder armen Familie stammt...« (Bouchet-Petersen 2013). Diese Sichtweise geht davon aus, dass »freie« Güter – entgegen den marktorientierten Dogmen, die in den verkehrstechnischen und wirtschaftswissenschaftlichen Debatten vorherrschen – einen hohen Wert haben können, obwohl oder gerade *weil* sie entgeltfrei angeboten werden.

Die Identität des Gemeindeverbands CAPAE wurde durch die Beziehung zum benachbarten Marseille geprägt. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebten Aubagne sowie die umliegenden Dörfer und Städte eine intensive Suburbanisierung. Die Bevölkerung des Gemeindeverbands CAPAE wuchs schnell, und in einigen seiner Dörfer vervierfachte sich die Zahl der Einwohner*innen zwischen den 1960er und den 2000er Jahren. Gleichzeitig veränderte sich die soziale Zusammensetzung des Gemeindeverbands. In dem Maße, wie Mitglieder

der Mittel- und Oberschicht aus Marseille hinzuzogen, stieg der Anteil der Angestellten, während der der Arbeiter*innen zurückging. Darüber hinaus hat die fortschreitende Suburbanisierung innerhalb des Gemeindeverbands zu einer internen sozialräumlichen Ungleichheit geführt. Während die Angestellten, die nach Marseille zur Arbeit pendeln, lieber in äußeren CAPAE-Gemeinden wohnen, von denen viele wunderschön gelegene ehemalige Dörfer sind, gibt es in der Stadt Aubagne eine starke Präsenz der Arbeiter*innenklasse und der Armen. Schließlich hat die Suburbanisierung zu einer immer höheren Mobilität geführt. Viele Bewohner*innen des Gemeindeverbands pendeln zu ihren Arbeitsplätzen in Marseille. Umgekehrt entfällt die Hälfte der Arbeitsplätze im Gemeindeverbund auf Beschäftigte mit Wohnsitz außerhalb des Gemeindeverbands. Viele kommen aus Marseille (Zobel 2010). Diese Muster spiegeln sich deutlich in der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur wider. Zwischen Aubagne und Marseille gibt es eine dreigleisige Eisenbahnlinie und eine sechspurige Autobahnverbindung.

Der Gemeindeverbund CAPAE ist jedoch viel mehr als nur eine Peripherie von Marseille. Nach Ansicht der lokalen Politiker*innen und Aktivist*innen vermied er es, ein Vorort von Marseille zu werden, was zum Teil auf das starke Engagement für eine soziale Umverteilungspolitik zurückzuführen ist. Seit mehreren Jahrzehnten werden viele seiner Gemeinden von linken, ja sogar kommunistischen Bürgermeister*innen regiert. Dies steht im starken Gegensatz zu den rechtsgerichteten politischen Traditionen von Marseille sowie der Region Provence-Côte d'Azur, die in den letzten zwei Jahrzehnten zunehmend eine spekulationsbasierte urbane unternehmerische Politik verfolgten. Im Gegensatz dazu hat der Gemeindeverbund CAPAE weiterhin eine sozialstaatliche Politik betrieben und sich selbst als »Genossenschaft« der Gemeinden bezeichnet, als Drehscheibe, die »die Dinge anders machen« (Claux 2014) will.

Dieses Herangehen lag eindeutig der Entscheidung zugrunde, auf den Nulltarif im ÖPNV umzusteigen. Die erste Erwähnung des Nulltarifs in Aubagne geht auf die Kommunalwahlen vom März 2008 zurück. Während des Wahlkampfes entwickelte die sogenannte Regenbogenkoalition aus kommunistischen, sozialistischen, Grünen und zivilgesellschaftlichen Akteuren die Idee, die Fahr-scheine im öffentlichen Nahverkehrsnetz abzuschaffen. In Kenntnis einer Reihe von Erfahrungen aus dem Nulltarif in ganz Frankreich, insbesondere in Châteauroux im zentralen Teil des Landes, einigten sich die lokalen Politiker*innen schnell auf ein gemeinsames Vorgehen. Ihr Plan war es, allen Nutzer*innen bedingungslos freien Zugang zum öffentlichen Verkehr zu gewähren und die entgangenen Einnahmen sowie die höheren Ausgaben infolge der wachsenden Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Erhöhung einer lokal erhobenen Verkehrssteuer, der »versement transport«, zu finanzieren (siehe unten). Diese Idee wurde im Zusammenhang mit der erstmaligen Einführung

des Nulltarifs in der Woche zwischen zwei Kommunalwahlen (organisiert am 9. und 16. März 2008) angekündigt. Das Ziel sei, einen breiteren Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen und die Kaufkraft der lokalen Bevölkerung, insbesondere der Armen, Jugendlichen und älteren Menschen, zu steigern. Die Lokalpolitiker*innen betonten weiterhin, dass es der Regenbogenkoalition darum ginge, die starke symbolische Dimension des Nulltarifs zu betonen. Unentgeltliche Busse waren ein Wahlversprechen, das die Menschen zum Träumen brachte.

Der Übergang zum Nulltarif zog für die lokalen Behörden keine nennenswerten Kosten nach sich. Vor der Einführung des Nulltarifs kostete ein reguläres Einzelticket im Gemeindeverband einen Euro. Ein nicht ermäßigtes 50-Fahrten-Abo wurde mit 20,50 Euro berechnet, was im Jahr 2008 1,5% des durchschnittlichen monatlichen Nettolohns ausmachte (Institut national de la statistique et des études économiques 2017). Bis zu 22% der Fahrten wurden unentgeltlich durchgeführt. »Schwarzfahren« war verbreitet (ATT-CAREX 2006). Dies alles bedeutete, dass die Einnahmen aus den Fahrpreisen nur 8,6% der Gesamtkosten für den ÖPNV deckten. Ein Bürgermeister räumte ein, dass »die Einnahmen aus dem Ticketverkauf sehr niedrig waren. Es waren Peanuts im Vergleich zu den Gesamtausgaben für den öffentlichen Verkehr.« Die lokalen Unternehmen konnten davon überzeugt werden, ihre Zahlungen für den öffentlichen Personenverkehr zu erhöhen. Wie mir ein Beamter, der die Verhandlungen mit mehreren Generaldirektoren von Unternehmen geführt hat, sagte, »waren sie, in ihrem Wissen, dass sie im Gegenzug eine Dienstleistung für ihre Angestellten erhalten würden ... überraschenderweise bereit, mehr zum Nahverkehr beizutragen... Es war eine Art Vereinbarung auf der Basis von ›Geben und Nehmen‹.« Eine kürzlich durchgeführte Studie zeigt, dass das entgeltfreie und das »normale« öffentliche Verkehrsnetz einem ähnlichen Finanzmodell folgen (Poinsot/Gosset 2019).

Die Abschaffung der Tickets ermöglichte es den CAPAE-Behörden, in gewissem Umfang den Verkehr zu erhöhen. Nach französischem Recht ist der »versement transport« eine Steuer, die die Kommunen von Unternehmen mit mehr als elf Beschäftigten erheben können. Vor Einführung des Nulltarifs wurde sie von etwa 9% der lokalen Unternehmen bezahlt. Berechnet auf der Grundlage des Gesamteinkommens aller Beschäftigten der betreffenden Unternehmen konnte die Steuer zunächst von 0,6% auf 1,05% im Jahr 2009 erhöht werden, als die Einwohnerzahl des Gemeindeverbands CAPAE die Schwelle von 100.000 Einwohner*innen überschritt. Die zweite Erhöhung (auf 1,8%) war möglich, nachdem der Gemeindeverband den Bau einer Straßenbahnlinie beschlossen hatte – ein Projekt, das als integraler Bestandteil des Übergangs zum Nulltarif anzusehen ist. Beide Steuererhöhungen wurden von den lokalen Unternehmen unterstützt. Wie ein Bürgermeister einer der CAPAE-Gemeinden erklärt, »können wir davon ausgehen, dass die Zunahme der Verkehrssteuer zusätz-

liche Kosten für [lokale Unternehmen] verursacht hat. Aber wir trafen auch einige Chefs von Unternehmen..., die sagten, dass dies ihnen wert sei, wenn ihre Beschäftigten pünktlich ankommen, weil sie von den Verkehrsbetrieben abgeholt werden und nicht der Hektik ausgesetzt sind, die man auf den Straßen beobachten kann. Sie waren bereit, zur Verkehrssteuer beizutragen, da sie wussten, dass sie im Gegenzug eine lohnende Dienstleistung erhalten würden.« Veolia, der lokale Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs, war sofort an Bord, da er hoffte, dass der Nulltarif seine Beziehungen zu den lokalen Interessengruppen stärken würde, auch wenn die Abschaffung der Tickets eine Reihe von operativen und sicherheitsrelevanten Herausforderungen mit sich brachte. Ein ehemaliges Mitglied des Rates des Gemeindeforbundes erzählt: »Ich habe den Verantwortlichen für Veolia auf nationaler Ebene kontaktiert. Ich stellte ihm die Frage: Bist du dabei? Ich versichere Ihnen, ihr Chef hat fünf, vielleicht zehn Sekunden darüber nachgedacht und zugestimmt, obwohl sie es nie zuvor getan hatten.«

Dies verweist zugleich auf einen tiefgreifenden Widerspruch, der auch in anderen französischen Gemeinden zu finden ist. Zwar wurde der Fahrpreiszuschlag als »alternative« Politik eingeführt, doch wird dabei eng mit dem lokalen ÖPNV-Betreiber zusammengearbeitet, der als Niederlassung des multinationalen Unternehmens Veolia fungiert. Veolia war trotz seines offensichtlichen Fokus auf die Profitabilität fast sofort bereit, sich zu beteiligen. Das Unternehmen hatte die Erwartung, dass der entgeltfreie ÖPNV seine Beziehung zur lokalen Verwaltung stärken würde. Es bleibt aber der Widerspruch zwischen der Infragestellung kapitalistischer Interessen in der Stadtpolitik einerseits und der Akzeptanz der Unternehmensinteressen andererseits. Wie ich bereits an anderer Stelle erklärt habe (Kęłowski 2018), ist dieser Widerspruch für die lokalen Busfahrer*innen sehr spürbar. Während sie sich darüber freuen, dass die Abschaffung der Fahrpreise ihre Arbeit erleichtert hat, sehen sie, dass die früheren Fahrausweiskontrollleur*innen als Mitarbeiter*innen »wieder eingestellt« wurden, jetzt aber, um die Leistung der Busfahrer*innen zu überwachen.

Aufgrund der Erhöhung der Verkehrssteuern stieg das Aufkommen aus eben diesen Steuern von 3,2 Mio. Euro auf 8,9 Mio. Euro jährlich, eine Steigerung um 5,7 Mio. Euro. Darüber hinaus konnten jährlich 160.000 Euro an Betriebskosten eingespart werden (z.B. für den Druck der Tickets und ihren Verkauf, für die Maschinen zur Entwertung und für Kontrollen). Damit konnten die Kosten für die Abschaffung des Fahrpreises weitgehend gedeckt werden: 710.000 Euro entgangene Einnahmen aus dem Ticketverkauf und 860.000 Euro, die durch die gestiegene Nachfrage nach den Verkehrsleistungen entstanden. Da die Einnahmen also um 5,86 Mio. Euro und die Kosten nur um 1,57 Mio. Euro stiegen, wurden neue Nettoeinnahmen von 4,29 Mio. Euro erzielt. Dies ist schon deshalb wichtig, weil der Haushalt des Ge-

meindeverbunds CAPAE für den öffentlichen Verkehr nicht mehr als neun Millionen Euro beträgt.

Die Kapazitäten des ÖPNV des Gemeindeverbands waren vor der Abschaffung der Tickets schlecht genutzt. Die Umstellung auf ein System mit Nulltarif führte zu einem sehr deutlichen Anstieg des Passagieraufkommens. Im Jahr 2008 wurden 1,9 Mio. Fahrgäste befördert. Im Jahr 2011 stieg diese Zahl auf 4,48 Mio., was einer Zunahme der Fahrgastzahlen um über 230% entspricht. Nachdem die Verkehrsbetriebe dieses Niveau in den Jahren 2012 und 2013 gehalten hatten, stieg seit 2014 die Fahrgastzahl erneut an, als die Straßenbahnlinie Aubagne eröffnet wurde. Die Fahrgastzahlen wuchsen von 4,8 Mio. im Jahr 2014 weiter auf 5,5 Mio. im Jahr 2015. In nur sieben Jahren, zwischen 2008 und 2015, verzeichnete die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehrsnetz des Gemeindeverbands CAPAE ein Wachstum um fast das Vierfache. Es ist wichtig zu betonen, dass vor allem Jugendliche, alleinerziehende Mütter und ältere Menschen den ÖPNV zum Nulltarif nutzten.

Es ist zwar nicht einfach, festzustellen, welche Verkehrsmittel die neuen Fahrgäste vorher nutzten. Aber es lässt sich nachweisen, dass ein erheblicher Teil von ihnen vorher auf Privatautos angewiesen war. Vor Einführung des Nulltarifs war der Verkehr in dem Gemeindeverbund CAPAE eindeutig von Privatfahrzeugen dominiert. Bis zu 71% aller Fahrten wurden im Auto durchgeführt, während 22% zu Fuß zurückgelegt wurden. Der öffentliche Personenverkehr hatte nur einen Anteil von 5%, gefolgt vom Radfahren mit 2%.

Es ist ebenfalls schwierig festzustellen, wie genau die Einführung des Nulltarifs diese Situation verändert hat, da Veränderungen in der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel nur durch gelegentliche kleinere Erhebungen gemessen wurden. Dennoch lässt sich feststellen, dass unter den Fahrgästen, die erst nach Abschaffung der Tickets auf den öffentlichen Verkehr umstiegen, nur 20% zu Fuß und 10% mit dem Fahrrad unterwegs waren. Dies widerspricht der bestehenden Kritik, dass der Nulltarif angeblich nur Radfahrende und zu Fuß Gehende ansprache. Bis zu 50% der neuen Fahrgäste des ÖPNV hatten vorher Pkw oder Motorräder genutzt (CAPAE 2012). Allerdings gaben nicht mehr als 20% der Befragten innerhalb dieser Gruppe an, dass die Abschaffung der Fahrpreise der Hauptgrund für ihren Umstieg auf den ÖPNV gewesen sei. Nimmt man die Zahlen zusammen, so zeigt sich, dass »trotz einer starken Entwicklung des ÖPNV-Netzes das Auto ein bevorzugtes Verkehrsmittel bleibt« (Transdev 2013: 11) und die Abschaffung der Fahrtickets nur eine geringe Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den öffentlichen Verkehr ausgelöst hat.

Der Ehrgeiz bei der Umstellung auf den Nulltarif geht über mobilitätsbezogene Fragen hinaus. Einerseits hat sich der Nulltarif als finanziell tragfähig erweisen, hat Autofahrende teilweise zum Umstieg auf den ÖPNV gebracht und war auf keinen Fall schädlich für die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Ande-

rerseits hat der Nulltarif im ÖPNV eine wichtige politische und symbolische Dimension. Eines der Hauptziele hinter Aubagnes Nulltarif scheint in dem Bestreben zu liegen, sich der politischen Agenda von Marseille entgegenzustellen. Marseille als direkter Nachbar des Gemeindeverbands CAPAE folgt den Prinzipien des neoliberalen Städtebaus und stützt sich auf Megaprojekte, die in der Hoffnung durchgeführt werden, Finanzkapital anzuziehen. Der Verkehr spielt eine wichtige Rolle in dieser Agenda: Er ist einerseits als Instrument der Stadterneuerung und der öffentlich gelenkten Gentrifizierung konzipiert und wird andererseits als kostenpflichtiger Dienst verstanden, der mit anderen Verkehrsträgern in Konkurrenz um die Kund*innen steht. Infolgedessen bleiben die wichtigsten Entwicklungstendenzen im Verhältnis zwischen Stadt- und Verkehrspolitik unangetastet. Autos dominieren weiterhin die Straßen von Marseille, die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist unberechenbar und abhängig von Stadterneuerungsprojekten, die mit Immobilienspekulationen verknüpft sind. Die Kosten für den öffentlichen Personenverkehr sind nach wie vor hoch, sodass große Teile der Bevölkerung von Marseille, insbesondere in den berühmten Banlieues, vom Stadtzentrum ausgeschlossen sind.

Im Gegensatz zu Marseille war es das Ziel des Gemeindeverbands CAPAE, eine radikal andere Politik zu betreiben: Anstatt an der Standortkonkurrenz der Städte teilzunehmen und spekulative und ausgrenzende politische Projekte durchzuführen, wurde die Abschaffung der Fahrtickets im ÖPNV als Zeichen der Solidarität zwischen den Städten und Gemeinden und einer sozial inklusiven politischen Agenda konzipiert. Anstatt den Verkehr als Ware auf dem Markt zu behandeln, der zu einem konkurrenzfähigen Preis angeboten werden muss, haben die Kommunen den öffentlichen Charakter des kollektiven Verkehrs als frei und allgemein zugängliches Element der öffentlichen Daseinsvorsorge betont. Diese Strategie steht in direktem Zusammenhang mit der inneren Ungleichheit innerhalb der Großgemeinde CAPAE, deren zwölf Gemeinden in Bezug auf Größe und Bevölkerung sehr verschieden sind. Der Nulltarif bekämpft diese Ungleichheit, anstatt sie zu verschärfen, und baut auf den bestehenden Bemühungen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste auch außerhalb von Aubagne auf. In den Jahren vor der Einführung des Nulltarifs gehörten zu diesen Diensten Schulbus und Expressbuslinien zwecks Verbesserung der Verbindungen zwischen den Gemeinden.

Die durch den Nulltarif im ÖPNV geförderte territoriale Integration hat eine immanent soziale Dimension: Im Gegensatz zu Marseille, wo viele Jugendliche isoliert in ihrer Nachbarschaft sind, ermöglichte der freie Zugang zu Bussen und Straßenbahnen in der Großgemeinde CAPAE den Jugendlichen, ihr Territorium neu zu entdecken. Wie mir ein Autor des Redaktionskollektives für das lokale Nulltarif-Programm sagte, »wirkt er wie ein Klebstoff, der unsere Gesellschaft und unser Territorium zusammenhält«, Verbindungen über das

Territorium hinweg herstellt und »das Entstehen von Ghettos verhindert«. Ein Sozialarbeiter in Aubagne erklärt: »Wenn man die jungen Menschen sieht, die keinen Job haben, die keine Mittel haben, um für den Transport zu bezahlen, erlaubt ihnen der Nulltarif, für ein oder zwei Wochen einen befristeten Job zu finden. Kostenlose öffentliche Verkehrsmittel sind für die Jugendlichen aus benachteiligten Haushalten und schwierigen Stadtvierteln wichtig. Jetzt sind sie durch die Straßenbahn mit dem Stadtzentrum verbunden, wo vorher nur wenige Kinder aus ihrer Nachbarschaft aussteigen würden.« Ein lokaler Politiker geht so weit zu sagen, dass der Nulltarif »den Jugendlichen ein erstaunliches Gefühl der Freiheit vermittelt und ihnen das Recht auf die Stadt gibt. Es ist ein bisschen wie ein neuer Mai 1968.«

Die Entscheidung zur Einführung des Nulltarifs im ÖPNV ermöglichte es der Großgemeinde CAPAE, ihre politische Identität hervorzuheben. Anstatt neoliberale Einstellungen nachzuahmen, widersetzt sich der Nulltarif diesen und realisiert ein lokales Engagement bei der »Entwicklung einer eigenständigen Politik« (Claux 2014: 243) und einer radikal anderen Vision von Urbanität.

Dünkirchen: Entgeltfreier ÖPNV als Strategie zur urbanen Belebung

Seit der Einführung des entgeltfreien ÖPNV in Aubagne im Jahr 2009 sind in Frankreich fast jedes Jahr weitere Städte und Gemeinden diesem Beispiel gefolgt: Châteaudun, Libourne und Muret (alle 2009), Manosque (2010), Graulhet (2013) und Gaillac (2014), Saint-Flour (2015), Niort (2017), Dinan, Villeneuve-sur-Lot und Dünkirchen (2018). Dünkirchen ist die vorerst letzte in dieser Reihe von Gemeinden. Dünkirchen hat in den laufenden Debatten zum Nulltarif im ÖPNV den symbolischen Status eines Referenzprojekts übernommen, den bisher Aubagne innehatte. Dünkirchen liegt am Ärmelkanal, nur 10 Kilometer von der belgischen Grenze entfernt. Es ist ein wichtiges Industriezentrum, das große Ölraffinerien, Stahlwerke, Aluminiumfabriken und Unternehmen der chemischen Industrie beherbergt. Historisch geprägt aber wurde die Stadt durch seine Industrien, die mit der Schifffahrt verbunden waren. Ende der 1980er Jahre wurde die Werft von Dünkirchen – eine der größten in Frankreich – geschlossen. Dies leitete den Niedergang der Stadt ein. Sie war doppelt getroffen – durch die Deindustrialisierung und die Suburbanisierung.

Zweieinhalb Jahrzehnte später kämpft Dünkirchen immer noch darum, sein Image zu verändern, die gehobene Mittelschicht zurück in die Stadt zu locken und mit der Vorherrschaft des Autos im Verkehr umzugehen. Die Kommunalwahlen im Jahre 2014 brachten Patrice Vergriete an die Spitze der Verwaltung, einen Ex-Sozialisten, der in einem der Arbeiter*innenwohngebiete der

Stadt aufgewachsen ist und die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV als seinen wichtigsten Wahlvorschlag ankündigte. In seiner Vision war die Abschaffung der Tarife Teil eines groß angelegten Stadterneuerungsprogramms, das Dünkirchen in eine lebendige und attraktive Stadt verwandeln würde – in eine Stadt, die sich ihrer Geschichte annimmt und sich gleichzeitig der Herausforderung stellt, sich auf eine stärker dienstleistungsorientierte städtische Wirtschaft umzustellen. Der erste Test mit dem entgeltfreien ÖPNV fand zwischen September 2015 und September 2018 statt, als der ÖPNV an den Wochenenden unentgeltlich wurde. Die Auswirkungen waren unmittelbar spürbar, wie eine Studie der lokalen Behörden zeigte (Briche/Huré 2017). Das örtliche Busnetz zog mehr Fahrgäste an: samstags wurde ein Anstieg um 29%, sonntags um 78% verzeichnet. Dies bedeutete, dass täglich etwa 5.000 Fahrgäste mehr befördert wurden: vor allem Jugendliche, ältere Menschen und Menschen in wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Aber erst, als die Fahrpreise im September 2018 vollständig abgeschafft wurden und der Nulltarif im ÖPNV Teil der täglichen Realität der Dünkirchner*innen wurde, konnte man die Auswirkungen dieser Politik in vollem Umfang erkennen. Die Umstellung auf den Nulltarif im ÖPNV bedeutete eine komplette und gründliche Neugestaltung des lokalen Busnetzes. Es wurden neue Langstrecken- und Hochfrequenzlinien eingeführt, die durch kürzere, von kleineren Bussen betriebene Linien ergänzt wurden. Insgesamt stieg die Zahl der Fahrgäste um 85% (65% an den Wochentagen und 125% an den Wochenenden). Eine weitere Studie ergab, dass von 2.000 Fahrgästen, die befragt wurden, 50% angaben, den Bus jetzt »häufiger« oder »viel häufiger« zu nutzen. Innerhalb dieser Gruppe, die jetzt öfter Bus fuhr, gaben sogar 80% an, dass der Preis der Schlüsselfaktor gewesen sei, der dazu führte, dass sie ihr Verkehrsverhalten verändert haben. Die Hälfte der Befragten gab an, überhaupt erst jetzt den ÖPNV zu nutzen; und 48% von diesen sagten, dass ihnen die neuen lokalen Busse das Umsteigen vom privaten Pkw ermöglicht haben.

Neben den Zahlen, die sich auf den eigentlichen Verkehr beziehen, spielt der Nulltarif im ÖPNV eine wichtige soziale Rolle. Er ermöglicht es den weniger privilegierten, den ärmeren Bewohner*innen, mobiler zu sein, erlaubt älteren Menschen den Aufbau und die Aufrechterhaltung ihrer sozialen Beziehungen und gibt der Jugend mehr Unabhängigkeit. Wie der Bürgermeister von Dünkirchen auf der Konferenz, die die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV im September 2018 begleitete, erklärte, soll dieser »die Bedeutung des Öffentlichen für diejenigen stärken, die nicht die Wahl haben«, andere Verkehrsmittel zu nutzen, und er soll auch die Vorstellung infrage stellen, dass es bei öffentlichen Dienstleistungen »nur ums Geld geht«. Die Leitidee sei: »Wir sind keine Kund*innen mehr, sondern Nutzer*innen.« Noch wichtiger ist, dass die Verwaltung in Dünkirchen einen radikalen Wandel in der Wahrnehmung des

öffentlichen Verkehrs eingeleitet hat. Er ist nicht nur ein Netzwerk, das die Mobilität der Bürger*innen unterstützt, sondern auch ein Teil des sozialen Sicherungssystems der Stadt. Um auf die Erklärung des Bürgermeisters zurückzukommen, signalisiert die Abschaffung der Fahrpreise »die Rückkehr zu universellen Dienstleistungen: alle Bürger*innen haben gleichen Zugang zum öffentlichen Verkehr, ob sie ihn nutzen oder nicht [...] [Der Nulltarif im ÖPNV] bedeutet Mobilität für alle.« Er ist also nicht so sehr eine technische Maßnahme, sondern eher eine politische Angelegenheit. Er ist ein Programm, das soziale Prekarität und Ausgrenzung zu überwinden sucht. Dies ist eine Zielstellung, die außerhalb Frankreichs nicht so explizit formuliert ist. Der ÖPNV mit Nulltarif verkörpert die Vision einer Stadt, die »menschlicher, kollektiver« ist. In einer Region, die den Aufstieg der Rechtsextremen erlebt hat, ist dies ein klares Bekenntnis (Mathiot 2015). Dünkirchen ist zur französischen Hauptstadt des Nulltarifs im ÖPNV geworden. Mit ihren mehr als 200.000 Einwohner*innen ist der Ballungsraum mit der Stadt Dünkirchen der größte in Frankreich, der jemals die Tarife abgeschafft hat. Es ist nicht überraschend, dass Dünkirchen weiterhin große Aufmerksamkeit sowohl von nationalen als auch internationalen Medien auf sich zieht.

Das Imperium schlägt zurück: »Eine falsche gute Idee«

Auch wenn der Nulltarif im ÖPNV in Frankreich auf dem Vormarsch ist, positive Medienaufmerksamkeit erregt und Aktivist*innen und Politiker*innen im ganzen Land inspiriert, bleibt die Idee eines universellen und freien Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln für jene, die die traditionellen verkehrspolitischen Interessen vertreten, äußerst umstritten.

Die FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports – Nationaler Verband der Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs) versteht sich als Thinktank, der seit 1978 »Benutzer*innen und Verbraucher*innen verteidigt« und die »öffentlichen Verkehrsmittel gefördert« hat. Für diesen Verband ist die Senkung der Fahrpreise auf Null, eine »falsche gute Idee« (Sivardière 2019). Immer wieder hat der Verband diesen Slogan in diversen Veröffentlichungen benutzt. Seine Vertreter*innen behaupten, dass diese Politik nur in kleinen Netzen eingeführt werden kann – also in Netzen, in denen es nicht allzu viel öffentlichen Personenverkehr gibt; wo die Busse alt sind, selten fahren und Strecken folgen, die seit Jahrzehnten nicht mehr an den Bedarf angepasst wurden. FNAUT macht eine scheinbar klare Wahl auf: Entweder ist der öffentliche Verkehr unentgeltlich oder er ist qualitativ hochwertig. Selbstverständlich wird niemand bestreiten, dass öffentliche Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen einen guten Service anbieten sollten. In der Vision von

FNAUT funktioniert der ÖPNV jedoch als eine Ware. Er steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln – insbesondere dem privaten Auto –, von denen er durch die Verbesserung seiner Leistung Nutzer*innen/Kund*innen »anziehen« muss. Wie Bruno Gazeau, der Präsident der FNAUT, argumentiert, »wollen die Nutzer*innen in erster Linie von einem gut organisierten Verkehrsangebot profitieren«. Der Preis, den sie für die Dienstleistung bezahlen, sei von geringerer Bedeutung.

Dieser Ansatz vernachlässigt erstens, dass der öffentliche Verkehr eine wichtige soziale Funktion hat, da er sich um die Bedürfnisse derer kümmert, die kein Auto haben und auf öffentliche Busse und Straßenbahnen angewiesen sind. Sie müssen nicht von dem einen oder anderen Verkehrsmittel angezogen werden, da sie zwangsläufig bereits öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Zweitens können hohe Fahrpreise zu sozialer Ausgrenzung führen, wodurch die Mobilität von verschiedenen sozialen Gruppen eingeschränkt wird – von Arbeitslosen bis hin zu alleinerziehenden Müttern, von Jugendlichen in Vorstadtsiedlungen bis hin zu Student*innen. Sicherlich könnte diesen Nutzern*innen, wie die FNAUT argumentiert, je nach ihrem sozioökonomischen Status reduzierte Tarife oder sogar ein Nulltarif angeboten werden. Aber dieser Ansatz folgt der Idee von Paul Aries, wonach »Gratuité« lediglich als »Ergänzung des Systems« bereitzustellen sei, aber nicht als universelles Merkmal des Systems. Drittens scheinen Organisationen wie die FNAUT die Beweise aus mittelgroßen europäischen Städten – wie Dünkirchen mit seinen Vororten und Tallinn mit seinen 200.000 bzw. 440.000 Einwohner*innen – zu ignorieren. In diesen Städten war die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV mit einer erheblichen Verbesserung der Qualität des öffentlichen Verkehrs verbunden. In diesen Städten wurde Mobilität auf die lokale politische Tagesordnung gesetzt und dies erzeugte eine starke Unterstützung für höhere Investitionen in den ÖPNV.

Für Verkehrspraktiker*innen, Wirtschaftswissenschaftler*innen und Ingenieur*innen, wie sie die UTP (Union des Transports Publics et Ferroviaires – Verband für Öffentlichen Verkehr und Eisenbahnen) – »die Stimme des städtischen und des Schienenverkehrs« in Frankreich – vertritt, widerspricht die Abschaffung der Tarife den Kernprinzipien von Nützlichkeit und Effizienz im Verkehr. Völlig unproduktiv verweisen sie darauf, dass es keinen »freien« öffentlichen Verkehr gibt, da immer jemand dafür zahlen muss. Dies ist zweifelsohne richtig, ignoriert aber, dass der Nulltarif bedeutet, dass der ÖPNV für die Nutzer*innen entgeltfrei ist und im Gegenzug die öffentlichen Subventionen erhöht werden (UTP 2011). Die UTP betrachtet die Verkehrsnetze als Unternehmen, die der neoliberalen Logik verpflichtet sind, öffentliche Güter profitabel und wettbewerbsorientiert zu machen. Nach diesem Verständnis ist ein gutes öffentliches Verkehrsnetz eines, das sich auf Marktmechanismen einlassen kann, anstatt sich ausschließlich auf öffentliche Subventionen zu ver-

lassen. Es ist ein florierendes Unternehmen und nicht vor allem ein wichtiger Teil des Systems der sozialen Sicherheit. Vom Standpunkt einer solchen Position »entwertet« die Preissenkung auf Null den Verkehr als Ware, was potenziell zu »unerwünschtem« Verhalten und zur »irrationalen« Nutzung von Bussen und Straßenbahnen führt. Mit anderen Worten: Es ist, als ob die Preise es seien, die die Menschen vor dem Wahnsinn bewahren.

Paris: Der Triumph der Logik des Techno-Managements

Leider wurden die oben genannten Argumente in der Debatte über die Einführung des entgeltfreien ÖPNV in Paris verwendet. Als die regionalen Behörden der Île-de-France – die die französische Hauptstadt umgibt und die den Schlüssel zur Lösung ihrer Mobilitätsprobleme in ihren Händen hält – eine Studie über die Abschaffung der Tarife ankündigten, erreichte das internationale Medienecho um den Nulltarif im ÖPNV ein noch nie dagewesenes Ausmaß.

Der von Valérie Pécresse, der Chefin der Region, in Auftrag gegebene Bericht (Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France 2018) war jedoch vernichtend. Seine Autor*innen – Verkehrsökonom*innen und Vertreter*innen der französischen Eisenbahnen, der Pariser Verkehrsbetriebe und der FNAUT – haben ein angeblich unwiderrufliches Urteil zur Idee der Einführung des ÖPNV mit Nulltarif abgegeben. Man muss aber wissen, dass keine Sozialwissenschaftler*innen – Stadtsoziolog*innen, Geograf*innen, Politolog*innen oder Anthropolog*innen – an dem Bericht beteiligt waren. Ebenso scheint es, dass keine Vertreter*innen von lokalen Verbänden oder anderen Bürger*innengruppen konsultiert wurden. Die Analyse wurde den angeblich rein rationalen Verkehrs-»Expert*innen« überlassen, die die Kosten eines entgeltfreien ÖPNV berechnen und die Auswirkungen in rein wirtschaftlicher und eben nicht in sozialer Hinsicht messen sollten.

Die vorgelegte Analyse wird durch die Definition eines grundlegenden »Problems« untermauert: Die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zahlen nach Auffassung der Autor*innen des Berichts nicht genug für die von ihnen in Anspruch genommene Dienstleistung. In der Île-de-France betragen die Einnahmen aus ihren Fahrkarten lediglich 27%, in London 50% und in Berlin 40%. Außerdem sei ihr Anteil gesunken, während der Anteil der Verkehrsabgabe (versement transport) stetig gestiegen sei (von 40 auf 45%). Dies gilt auch für die Zuschüsse aus den öffentlichen Haushalten (von 20% auf 31%). Gleichzeitig seien die Kosten für die Instandhaltung des öffentlichen Verkehrs um 80% gestiegen. Mit anderen Worten: Da die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft einen höheren Beitrag leisten, sollten auch die Fahrgäste mehr Geld bezahlen.

Es sollte nicht überraschen, dass ausgehend von solchen Positionen der Nulltarif im ÖPNV als gefährliche Ketzerei angeprangert wird. Erstens würde er angeblich die Struktur der Finanzierung des ÖPNV untergraben. Die Einnahmeausfälle würden sich bei Einführung des Nulltarifs im ÖPNV in der Region auf ca. 2,5 Milliarden Euro pro Jahr belaufen. Die Autor*innen der Studie gehen davon aus, dass das Defizit durch den öffentlichen Sektor (mittels Erhöhung der Verkehrsabgabe), durch die Einwohner*innen (durch eine höhere Besteuerung) und die Straßenbenutzer*innen (durch städtische Instrumente wie eine Maut, Parkgebühren usw.) zu decken sei. Sie berücksichtigen nicht, dass der ÖPNV mit Nulltarif durch erhöhte öffentliche Investitionen finanziert sein könnte. Zweitens betrachtet der Bericht den öffentlichen Verkehr eindeutig eher als ein Mittel, um die Zahl von Autofahrer*innen zu verringern, anstatt als eine Sozialpolitik, die verschiedene soziale Gruppen umfasst, die möglicherweise bereits jetzt auf den ÖPNV angewiesen sind. Dieser Logik folgend, würde der Nulltarif im ÖPNV in der Tat wenig Sinn machen. Er würde nur zu einem sehr geringen Rückgang des Autoverkehrs führen (um rd. 2%). Die Auswirkung auf die Luftqualität und die städtische Umwelt könnte man folglich vernachlässigen.

Die Behörden, die hinter dem Bericht stehen, geben zu, dass in der gesamten Region bis zu 90% der derzeit mit dem Auto unternommenen Fahrten nicht ohne Zeitverlust durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden können. Nur 10% der Fahrten werden daher aus Gründen des Komforts oder aus Notwendigkeit mit dem Auto ausgeführt. Dies weist auf ein ernsthaftes Problem bei der Gestaltung des Netzes hin, auf eine Herausforderung, die wenig mit der Frage zu tun hat, ob es für die Nutzer*innen frei nutzbar sein sollte. Die Umstrukturierung des Netzes erfordert erhebliche öffentliche Investitionen, die von den Fahrgästen selbst gefordert werden können. Drittens: Auch wenn die Verfasser des Berichts zu Recht darauf hinweisen, dass die Abschaffung der Tarife nicht die wirksamste *Umweltpolitik* ist – sie ist keine Maßnahme, die darauf abzielt, die Autonutzer*innen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen –, so hat der Nulltarif im ÖPNV doch eine starke soziale Dimension. Für die Autor*innen des Berichts birgt die Öffnung des Netzes für diejenigen, die es am meisten benötigen, die Gefahr einer »Pauperisierung des kollektiven Transports und einer Verschlechterung der Dienstleistungsqualität«. Vereinfacht ausgedrückt: Folgt man dieser Logik, so reicht es nicht aus, Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen (Steigerung des Fahrgastaufkommens um 6 bis 10%, darunter eine Steigerung um 20% in den Vororten). Die neuen Fahrgäste müssen, so könnte man schlussfolgern, die richtige Art von Fahrgästen sein – jene, die nicht arm sind und heute Auto fahren. Pech für sie, wenn sie arm sind und kein eigenes Fahrzeug besitzen.

Die Zukunft gehört dem Nulltarif im ÖPNV

Vor fünf Jahrzehnten in Frankreich praktisch unbekannt, ist heute die Idee des Nulltarifs im ÖPNV Gegenstand der öffentlichen Debatte geworden. Da sein Finanzmodell von der Besteuerung der lokalen Wirtschaft abhängt und seine politische Botschaft klar gegen die neoliberale, auf Sparmaßnahmen ausgerichtete Stadtpolitik formuliert ist, ist der entgeltfreie ÖPNV in Frankreich in gewisser Weise einzigartig. Und dies obwohl seine Kritiker*innen ähnliche ökonomistische und technokratische Argumente wie ihre Kolleg*innen anderswo verwenden. Auf diese Weise unterscheiden sich die französischen Programme zur Abschaffung von Fahrpreisen beispielsweise von Projekten des Nulltarifs im ÖPNV in Polen, wo unter einer Vielzahl von Kommunen, die mit dem freien Zugang zu öffentlichen Nahverkehrsnetzen experimentieren, die Geschichte vom Kampf gegen den Kapitalismus nur selten zu hören ist.

Łukasz Ługowski

Polen – ein unerwarteter Vorreiter der Bewegung für den Nulltarif

Vor weniger als zehn Jahren gab es in Polen keine einzige Stadt, die einen Nulltarif für den gesamten ÖPNV während seiner vollen Betriebszeit anbot. Heute ist Polen zu einem der weltweit führenden Länder bei der Abschaffung der Tickets im ÖPNV geworden. Polen gehört zu den Ländern mit der größten Anzahl von Städten, in denen Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel unentgeltlich nutzen können. Dies deutet darauf hin, dass der Prozess der Kommerzialisierung aller Bereiche des menschlichen Lebens, der durch den neoliberalen Kapitalismus vorangetrieben wurde, in einigen Bereichen verlangsamt oder sogar umgekehrt werden kann.

Drei Jahrzehnte, die in der Wirtschaftskrise von 2007/2008 gipfelten, hat der Neoliberalismus ganz Europa tief geprägt. Dies zeigt sich beispielsweise in der Einführung von Nutzungsgebühren für öffentliche Dienstleistungen wie Bildung und medizinische Betreuung. Allerdings wurden nicht alle Dienste entgeltpflichtig. In den letzten Jahren überdenken einige Städte die Frage, wie der öffentliche Verkehr angeboten werden soll. Dies gilt insbesondere für Mittel- und Osteuropa, aber auch im Westen gibt es neue Ansätze, allerdings auch einige Rückschläge. So wurde die Nutzung des ÖPNV in Hasselt/Belgien und Colomiers/Frankreich (siehe die Beiträge in diesem Buch) wieder entgeltpflichtig. Noch vor Kurzem waren sie Symbole für den Erfolg eines Nulltarifs im ÖPNV. In Mittel- und Osteuropa ziehen in vielen Städten Kandidat*innen für Parlamente und Verwaltungsämter in den Wahlkampf mit dem Vorschlag, den Nulltarif im ÖPNV einzuführen. Polen und Estland sind zwei Beispiele, die in diesem Kapitel diskutiert werden.

Heute gibt es mehr als hundert Städte auf der ganzen Welt, die ihren Einwohner*innen einen vollständigen Nulltarif im ÖPNV anbieten. In Luxemburg gilt er für den gesamten öffentlichen Personenverkehr des Landes. In elf von insgesamt 15 estnischen Bezirken gilt seit dem 1. Juli 2018 der Nulltarif für das gesamte staatlich subventionierte Busnetz. In den übrigen vier Bezirken können Kinder und Jugendliche bis zu 19 Jahren und Personen ab 63 Jahre den Bus zum Nulltarif nutzen. Auch eine Reihe von ländlichen Gemeinden und Kleinstädten haben die Tarife für ihre eigenen Busse abgeschafft. Daher kann man sagen, dass für die meisten lokalen Busverbindungen in Estland der Nulltarif gilt. Für die Nutzung der staatlich subventionierten Züge sind weiterhin Fahrausweise zu kaufen. Allerdings gibt es eine Ausnahme: die Stadtgrenze von Tallinn. Für Züge auf dem Territorium der Stadt gilt der Nulltarif. Im letzten

Jahr begannen auch einige Stadtverwaltungen wie die von Harjumaa damit, Jugendlichen für die Pendlerzüge zwischen ihrem Wohnort und Tallinn den Nulltarif zu gewähren. Das verfolgt man in vielen polnischen Städten und Gemeinden mit Interesse. Seit Mai 2019 gibt es 60 Städte und einige ländliche Gebiete, die den öffentlichen Nahverkehr vollständig zum Nulltarif anbieten. Dazu gehört die Kleinstadt Świeradów Zdrój. Sie hat nur 5.000 Einwohner*innen, ist aber saisonal von Tourist*innen und ihren Autos überflutet. Die Stadt hat eine tariffreie Busverbindung zu Nove Mesto pod Smerkiem (in der Tschechischen Republik) eingerichtet. Auch dieser Ort hat rd. 5.000 Einwohner*innen. Der Nulltarif im ÖPNV gilt aber auch in den Bezirken von Lubin und Polkowice, die zusammen rd. 170.000 Einwohner*innen zählen. Sie sind dabei, ihren ÖPNV mit Nulltarif zusammenzuführen.

Dieser Wandel vollzog sich sehr schnell: Als die Freie Gewerkschaft (WZZ) mit »Sierpien (deutsch: August) 80« im Jahre 2012 eine Kampagne für den Nulltarif im öffentlichen Verkehr startete und sich gegen ständig steigende Ticketpreise wandte, stellten nur zwei polnische Städte den Bürger*innen den ÖPNV zum Nulltarif zur Verfügung. Heute gibt es, wie gesagt, 60 solcher Städte, und ihre Zahl wächst weiter. Aber damals hielten die Bürgermeister*innen vieler polnischer Städte die Idee vom Nulltarif im öffentlichen Verkehr für absurd. Die Medien behandelten entsprechende Initiativen als Kuriosität – wenn sie sie überhaupt erwähnten. Aber jetzt hat auch die neoliberale Stadtverwaltung von Warschau den Nulltarif im ÖPNV für Studierende eingeführt und begründet dies wie folgt: »Wir lancieren einen kostenlosen öffentlichen Verkehr ... für ein Lächeln. Es ist unsere Investition in Bildung und Zukunft. Die Haushaltsbudgets der Warschauer*innen werden davon profitieren. Die Zahl der Passagiere wird steigen und die Unabhängigkeit der Kinder wird größer sein. Auch andere Verkehrsteilnehmer*innen profitieren, da die meisten Eltern ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule fahren.« (Portal Samorzadowy 2017)

Heute gibt es in Polen nur noch wenige Mitglieder lokaler Regierungen, die ohne Bedenken eine Erhöhung der Ticketpreise in Betracht ziehen würden. Vielfach geht der Trend hin zur Senkung der Tarife. In jedem Ballungsraum wollen die Kommunen, dass Kinder die öffentlichen Verkehrsmittel zum Nulltarif nutzen können, aber in mehreren Dutzend Städten wird er auch Studierenden, Arbeitslosen, Autofahrer*innen (z.B. in Zakopane) oder in den Innenstädten (z.B. in Kielce) gewährt. Einige Städte bieten an den Wochenenden den gesamten ÖPNV oder einige seiner Linien zum Nulltarif für alle an. Für verschiedene Linien gilt der Nulltarif nur in der Hochsaison (Szczyrk in der Provinz Schlesien).

Polen ist eines der EU-Mitgliedsländer, in dem ältere Menschen (über 69 Jahre), Kinder (unter vier Jahren) und einige andere soziale Gruppen einen rechtlich garantierten unentgeltlichen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln

haben, während Student*innen, Rentner*innen (unter 70 Jahre) und Pensionäre gesetzlich berechtigt sind, öffentliche Verkehrsmittel zu einem reduzierten Preis zu nutzen. Sie zahlen einen um 50% reduzierten Tarif für alle öffentlichen Busse, Straßenbahnen, Züge und Trolleybusse.

Reaktionen auf die Idee des Nulltarifs im polnischen ÖPNV

Die bekannteste Stadt Polens mit Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr ist Żory (mit 62.000 Einwohner*innen) in der Provinz Schlesien. Das war eine der ersten Städte, die sich für die Einführung des entgeltfreien ÖPNV entschieden hat.

Vor der Einführung des entgeltfreien ÖPNV waren Beschwerden über Fahrpreiserhöhungen weitverbreitet. Zum Beispiel: »Siehst Du, sie erhöhen die Preise wieder. Und unser verfügbares Einkommen wird sinken. Aber sie könnten doch auch die Preise senken oder den ÖPNV kostenlos machen«, meinte ein alter Mann, der neben dem Autor an einem Zeitungsstand in Katowice stand, und davon las, dass die Fahrtickets wieder teurer werden.

Als in Żory der Nulltarif im ÖPNV eingeführt wurde, wurde unter anderem eingewandt: »Ich bin dagegen, weil Obdachlose die Busse benutzen werden«, »und sie werden stinken«. Dies war von vielen Menschen zu hören, von Mitgliedern extrem liberaler politischer Parteien bis hin zu Beamten, die sich mit der Verwaltung öffentlicher Verkehrsmittel befassen. (Vielleicht sollte dieses Argument nicht gegen den Nulltarif im ÖPNV vorgebracht werden, sondern als Forderung genannt werden, die Obdachlosigkeit zu beenden.)

Bei den Kommunalwahlen im Herbst 2018 gab es den entgeltfreien ÖPNV in Żory schon mehrere Jahre. Jetzt heißt es, dieser sei eine gute Idee, aber es gäbe Schwierigkeiten bei der Umsetzung, weil die Stadt ihn sich nicht leisten könne. Während der Wahlen tauchten neue Argumente auf, und wir sehen verstärkt Angriffe auf die Idee des Nulltarifs im ÖPNV. Liberale Journalisten und Wissenschaftler kritisierten das Projekt. Wenige Tage vor der Abstimmung veröffentlichte die Tageszeitung *Gazeta Wyborcza* einen Artikel unter dem Titel »Der entgeltfreie ÖPNV in der Praxis: Überfüllte Busse und hunderte ausgefallene Fahrten« (Jedlecki 2018). Der Autor dieses Artikels argumentierte: »Es ist ein Mythos, dass der unentgeltliche ÖPNV dazu führt, dass die Autos nicht mehr benötigt werden«, denn die Zahl der Autozulassungen stieg seit Einführung des Nulltarifs im ÖPNV. Aber niemand hat je behauptet, dass das Auto überflüssig werden würde! Immer wieder wurde von Aktivist*innen auf der ganzen Welt und in Polen davon gesprochen, dass man unter den Bedingungen eines Nulltarifs im ÖPNV weniger auf Autos angewiesen sei. Davon, dass sie nicht mehr gebraucht würden, war nie die Rede. Nicht alle Orte sind mit dem ÖPNV erreichbar und vor allem in Polen muss man oft ein Auto ha-

ben, um von seiner Wohngegend an einen anderen Ort zu gelangen. Jedlecki nutzte temporäre Probleme mit dem Nulltarif im ÖPNV, um die Idee als solche anzugreifen. Aber auch das »vollständig« zahlungspflichtige Transportsystem kann Probleme haben (und es gab dafür so viele Beispiele in den letzten Jahren in Polen, dass wir es den Leser*innen ersparen, auf sie einzugehen).

Auch liberale Intellektuelle greifen den Nulltarif im ÖPNV an. Eine im letzten Jahr veröffentlichte Studie ist die härteste Waffe gegen ihn. Untersuchungen in der Metropolenregion Śląsko-Zagłębiowska mit 2,3 Mio. Einwohner*innen gehen davon aus, dass ein Teil der Autofahrer*innen die Gewohnheiten nicht ändern wird. Sie würden das Auto auch dann nutzen, wenn die Benzinkosten sich auf ein Vielfaches erhöhen. Nur die Hälfte der Autofahrer*innen zeige sich bereit, vom Auto auf den Bus umzusteigen. Deshalb, so die Forscher*innen, mache es keinen Sinn, den ÖPNV entgeltfrei zu machen.

Der Metropolenverbund in Oberschlesien weist veraltete Buslinienverbindungen auf, die nicht mehr dem modernen Charakter der Region entsprechen. Diese verändert sich seit Jahren. Heute ist sie weniger durch die Industrie geprägt und verfügt über viele neue Wohn- und Geschäftsgebiete, wo es keine Kindergärten, Schulen und Buslinien gibt. Dies verursacht eine Zunahme des Autoverkehrs, da ja die Bewohner*innen mit dem Auto fahren müssen, um überallhin zu gelangen. Tatsächlich war die Stadtplanung in Polen in der Zeit vor 1989 viel besser. Mit einer guten Stadtplanung fängt alles an. Wir müssen Städte wie große Organismen planen, in denen die Bewohner*innen alles in ihrer Nähe finden – Kindergärten, Arztpraxen, Schulen und Arbeit. Dies würde die Lebenshaltungskosten in der Stadt und die Kostenbelastung der städtischen Haushalte senken.

Alle Städte können sich den Nulltarif im ÖPNV leisten. Alles, was dafür benötigt wird, sind angemessene Budgetübertragungen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich der Nulltarif im ÖPNV in Żory als billiger erwies als das vorherige System. Zuvor lagen die Kosten für den öffentlichen Verkehr bei rund 3,3 Millionen Zloty (knapp 800.000 Euro). Nach der Nulltarif-Einführung waren es 3,1 Millionen Zloty (rd. 745.000 Euro weniger) (Napoli 2014). Wie in Tallinn war es auch hier eine Investition, die sich in den meisten Fällen direkt und indirekt auszahlt. Es gibt weniger Unfälle auf der Straße, sauberere Luft, weniger Lärm, schnellere Krankentransporte (dank geringerem Autoverkehr), keine Kosten für den Verkauf und die Kontrolle der Tickets und eine verbesserte Mobilität älterer Menschen, für deren Gesundheitsvorsorge Mobilität unerlässlich ist.

Die Effekte der Einführung des Nulltarifs

In fast jeder Stadt wurde unmittelbar nach der Einführung des Nulltarifs im ÖPNV ein Anstieg der Fahrgastzahlen und ein Rückgang des Autoverkehrs festgestellt (Transport Publicny 2015; Mach 2017). In Lubin stieg die Zahl der Passagiere um 50%, um sich dann innerhalb eines Jahres zu verdoppeln! In Żory verdreifachte sie sich innerhalb eines Jahres! Auch in anderen Städten sind die Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche in den Innenstädten verschwunden. Zuvor war das ein ernsthaftes Problem. Die Unterstützung für den Nulltarif im ÖPNV ist weitverbreitet. Das Lob reicht von lokalen Verwaltungsbeamten, die das Programm akzeptiert haben, über Fahrgäste und ehemalige Autofahrer*innen bis hin zu Wissenschaftler*innen in den Regionen. Professor Kazimierz Kłosek von der Schlesischen Technischen Universität, ein Wissenschaftler, der die Idee am meisten unterstützt hat, sagte in einer Erklärung: »Ich sehe hier keine Schwachstellen.« (Stech 2017) Überraschend ist die Beharrlichkeit, mit der dennoch diese Idee von den Verwaltungsbeamten der öffentlichen Verkehrsunternehmen bekämpft wird – nicht nur in Polen, sondern in vielen Teilen Europas.

Die verbesserte Mobilität und der Zugang zu Parkplätzen sind nicht die einzigen Verbesserungen in der Stadt, die sich aus dem Nulltarif im öffentlichen Verkehr ergeben. Das wichtigste Ergebnis, das oft vergessen wird, ist in erster Linie, dass den ärmsten Mitgliedern der Gesellschaft – sowohl den Jungen, Geringverdienenden als auch vielen älteren Menschen – zuerst der Zugang zu den Verkehrsmitteln ermöglicht wird. Es ist nicht zu vergessen, dass die Ticketpreise relevant über den Zugang zu Mobilität entscheiden. Kein öffentlicher Verkehr in Polen oder anderswo auf der Welt finanziert sich übrigens allein durch die Einnahmen aus dem Ticketverkauf. Überall gibt es zusätzliche Subventionen. In fast allen Teilen Polens kommt mehr als die Hälfte des öffentlichen Haushalts zur Finanzierung des ÖPNV aus Steuern. So haben viele »Schwarzfahrer*innen«, die von den lokalen Verwaltungen als Kriminelle behandelt und auf Polizeistationen gebracht werden, wenn sie sich hartnäckig weigern, die Strafe zu begleichen, in gewisser Weise bereits vor ihrer Fahrt bezahlt – durch ihre Steuern. Arme Menschen, die nicht bereit sind, einen Fahrschein zu lösen, werden wie Verbrecher behandelt. Denn in Polen und anderswo bestimmen zumeist nicht die Interessen der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr, sondern die der Autofahrer*innen die politischen Entscheidungen zum Leben in der Stadt. Wenn sie Ihr Auto im Stadtzentrum parken und die Gebühr nicht sofort entrichten, haben sie zwei Wochen Zeit, das Bußgeld zu zahlen; es beträgt in der Regel 50 Zloty (zwölf Euro). Die zweiwöchige Zahlungsfrist wird unter Berücksichtigung der Tatsache festgelegt, dass die Fahrer*innen bei der Ausstellung des Tickets möglicherweise kein Bargeld zur

Hand haben. »Schwarzfahrer*innen« werden nicht so rücksichtsvoll behandelt. Wenn Sie erwischt werden, wird über Sie sofort eine Geldstrafe von 100 bis 200 Zloty (24-48 Euro) verhängt. Und sie haben keine zwei Wochen Zeit, um die Geldstrafe zu bezahlen: Das Gericht schickt sofort einen Gerichtsvollzieher.

Sowohl in Lubin als auch in Żory wurde festgestellt, dass nach der Einführung des Nulltarifs im ÖPNV ältere Menschen, die zuvor in ihren Häusern geblieben waren, sich nun häufiger in den Städten bewegen und viel agiler sind. Sie üben Aktivitäten aus, die sie vernachlässigt hatten, als sie für Busfahrkarten bezahlen mussten, so der Bürgermeister von Lubin in einem Interview. Viele ältere Frauen reisen heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt und kehren mit Taschen voller Einkäufe nach Hause zurück. Der Nulltarif im ÖPNV stimuliert das wirtschaftliche Leben: Diese Wahrnehmung wird durch Geschäfte, Kinos, Restaurants und Pubs bestätigt – ihr Umsatz hat zugenommen. Wir können vermuten, dass auch höhere Umsatzsteuern an die lokalen und regionalen Verwaltungen gezahlt werden.

Es gab auch andere positive soziale und wirtschaftliche Auswirkungen. In Lubin begannen ältere Menschen, öfter ihre Kleingärten zu besuchen. Sie haben sogar Pflanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert. Es gibt keinen besseren Ort, um ein schönes Sommerwochenende zu verbringen, als den eigenen Gartenplatz, der nun gratis mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. In Lubin konnten die Rückstände bei Gerichtsverfahren beseitigt werden, da die Gerichte sich nicht mehr mit »Schwarzfahren« beschäftigen müssen. »Ich schätze, dass wir bereits etwa eine Million Zloty eingespart haben«, sagte Robert Raczyński, Bürgermeister von Lubin, und spricht von dieser ungewöhnlichen Nebenwirkung des freien Verkehrs (Szatkowska 2015). Der Nulltarif im Busdienst von Lubin kostet 14 Millionen Zloty (3,37 Millionen Euro), während der bisher durch die Transitpreise abgedeckte Betrag nur fünf Millionen Zloty (1,2 Millionen Euro) betrug. So ist die Einsparung von einer Million Zloty (240.000 Euro) durch die Nichtverfolgung von »Schwarzfahrer*innen« ein wichtiger Beitrag dazu, den ÖPNV in Lubin zum Nulltarif anzubieten.

Warum Polen?

Diese Umgestaltungen des öffentlichen Verkehrs vollziehen sich hier und jetzt. Neben den Projekten für einen landesweiten Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr in Luxemburg und dem eingeschlagenen Weg in Estland experimentieren französische, aber auch die polnischen Städte mit Nulltarifen im ÖPNV. Sie setzen damit ein positives Beispiel für Europa und die Welt (siehe die entsprechenden Beiträge in diesem Buch). Vielleicht werden andere mittel- und ost- wie westeuropäische Länder bald in die Fußstapfen Polens treten.

Das Paradoxe ist jedoch, dass immer mehr polnische Kommunalverwaltungen innerhalb ihrer Territorialgrenzen den Nulltarif im ÖPNV einführen, während wegen des teuren regionalen Busnetzes viele polnische Gemeinden und Dörfer voneinander und vom Rest Polens abgeschnitten sind (fast 13 Millionen Polinnen und Polen haben keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln).

Gleichwohl: Warum ist Polen bei der jüngsten Bewegung für den Nulltarif im ÖPNV so beispielhaft? Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten. Der Nulltarif im ÖPNV wurde in den verschiedenen Städten Polens aus vielen verschiedenen Gründen eingeführt. In einigen Städten geschah dies im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Straßen und Brücken wie kürzlich in Kolin. Oftmals bleibt diese temporäre Lösung nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft erhalten. In anderen Städten machen die Bewohner*innen über einen Bürgerhaushalt den Nulltarif zu einer Priorität. Die Idee der Kampagne »80. August« der Freien Gewerkschaft (WZZ) ebnete den Weg für die Verwaltungen in vielen anderen Städten. Dies war zum Beispiel bei Lubin der Fall – der bisher größten Stadt Polens mit einem Nulltarif im ÖPNV. Die Stadtverwaltung von Kalisz begann zum 1. Juli 2019 den Nulltarif schrittweise einzuführen. Wenn sie ihr Versprechen hält, wird Kalisz seine 103.000 Einwohner*innen mit Nulltarif im ÖPNV erfreuen können. Seit dem 1. Juli 2019 gilt der Nulltarif bereits für Rentner*innen, Invalidenrentner*innen, Kinder bis zum Schuleintritt, für Kinder und Jugendliche bis 24 Jahre, sofern sie eine Schule oder Ausbildungsstätte besuchen, und für Vollzeitstudierende bis 26. Sie alle müssen jedoch Bürger*innen der Stadt bzw. Region sein.

Der Nulltarif gilt für diese Bevölkerungsgruppen für alle Linien des Kalisz-Netzes – in der Stadt selbst, in der angrenzenden Gemeinde sowie in den Gemeinden, mit denen Kalisz einen Transportvertrag hat. Nach Angaben des Portals FaktyKalskie.pl stellte die Selbstverwaltung 1,5 Millionen PLN bereit, um das Versprechen des Wahlsiegers Krzysztof Kinastowski umzusetzen. Die Gemeinde will nach einer gründlichen Analyse sowie der Optimierung des Zeitplans den Nulltarif ausweiten. Eine wichtige Rolle dabei spielt die Einwohnerkarte von Kalisz mit ihren garantierten Leistungen.

In manchen Fällen waren es haushaltspolitische Erwägungen, die für die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV den Ausschlag gaben – so zum Beispiel in Żąbki, wo die in der Gemeinde steuerpflichtigen Einwohner*innen berechtigt sind, die öffentlichen Verkehrsmittel unentgeltlich zu nutzen. Es gibt in all diesen Fällen keinen eindeutigen Bezug zu Rechts- oder Linksparteien: Der Nulltarif im ÖPNV wurde sowohl von mehr oder weniger linken lokalen Behörden als auch in anderen Fällen von ganz rechten eingeführt.

Einige lokale Politiker*innen versprachen in den Wahlkampagnen 2014 und 2018, den Nulltarif im ÖPNV einzuführen. In der Regel haben die Gewinner*innen ihre Versprechen umgesetzt. In Polen, wie auch in anderen Län-

dern des ehemaligen Ostblocks, wurde die Befreiung vieler sozialer Gruppen von der Pflicht, ein Ticket für den ÖPNV kaufen zu müssen, beibehalten. Das zahlt sich aus, denn es geht nun darum, diese Befreiung einfach auf alle Einwohner*innen auszudehnen.

Wir sind Zeugen der Schaffung von subregionalen Netzen, in denen der Nulltarif im ÖPNV gilt. In gewisser Hinsicht ist im Bezirk Lubin ein Vorläufer dafür zu finden: In diesem Teil der Niederschlesischen Provinz wurde in Polkowice und in den Gemeinden des Bezirks Polkowice, in der Stadt Lubin und im gesamten Bezirk Lubin sowie in einigen Gemeinden des Bezirks Legnica der Nulltarif im ÖPNV eingeführt. Im Jahr 2018 wurde er auch in den nahegelegenen Orten Chocianów, Bolesławiec und Jawor Realität. Diese Konzentration von Nulltarifen in einer ganzen »Zone« ermöglicht es, dass hier die Kommunen einen Verbund bilden, um gemeinsam ihren Einwohner*innen in der gesamten »Zone« einen leistungsfähigen ÖPNV mit Nulltarif zur Verfügung zu stellen. Die Idee dazu wurde im Jahre 2019 diskutiert.

In der Tat können wir von einer wahren Revolution im öffentlichen Personenverkehr sprechen, die direkt vor unseren Augen stattfindet. Es ist die Art von Revolution, die wir jetzt brauchen, um die ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele für eine Stadt des 21. Jahrhunderts zu erreichen und einen qualitativ hochwertigen Zugang zu Mobilität für alle zu sichern. Dabei sollte Polen weiter vorangehen.

Daniel Santini

Brasilien: Vom Traum des Jahres 2013 zum Albtraum der Uberisierung¹

Im Juni 2013 gingen Tausende auf die Straßen Brasiliens, um gegen eine weitere Erhöhung der in verschiedenen Städten angekündigten Buspreise zu protestieren. Die gesellschaftliche Mobilisierung zugunsten des Nulltarifs im ÖPNV gewann in kurzer Zeit eine Massenbasis.

Die Proteste waren massiv und die Repression durch die Polizei brutal. Nach jedem Marsch zeigten die Medien auf der ganzen Welt nicht nur die Aktivist*innen, darunter viele sehr junge, sondern auch die staatliche Gewalt. Die brasilianische Polizei, in schwarzen Robocop-Anzügen und hinter großen Schilden massiv ausgerüstet, setzte häufig Tränengas und Gummigeschosse ein, um die Demonstrationen zu zerstreuen. In São Paulo verlor ein Fotograf bei seiner Berichterstattung über den Protest durch ein Gummigeschoss ein Auge.² Die Gewalt nahm eine solche Dimension an, dass sie die Menschen nicht mehr zurückschrecken ließ, sondern nur noch wütender machte. Nach jedem repressiven Gewalteinsatz wuchsen die Proteste weiter an.

Normale Arbeiter*innen und ganze Familien schlossen sich den Schüler*innen an und forderten nun nicht nur öffentliche Verkehrsmittel zum Nulltarif, sondern auch eine neue Politik in den Bereichen Bildung und öffentliche Gesundheit. Zu groß und aufgebracht, um ignoriert zu werden, errang die Bewegung am Ende einen Sieg: Die Busfahrpreise wurden nicht erhöht. Außerdem zwang die Bewegung die Bundesregierung zu einer öffentlichen Erklärung und

¹ Dieser Artikel basiert auf dem Buch des Autors »Free Public Transport – die Möglichkeiten des Nulltarifs gegen die Dystopie der Uberisierung« (Santini 2019) und einem Artikel, den er gemeinsam mit der brasilianischen Journalistin Paula Aftimus für das Buch »Free Public Transit – and why we don't pay to ride elevators« (Aftimus/Santini 2018) geschrieben hat.

² Der Fotograf Sérgio Silva erinnert sich, wie er sein Auge verloren hat: »Ich versuchte, die Stoßtruppen (Bereitschaftspolizei) auszumachen. Sie schossen um sich herum aus einer Angriffsposition genau in der Straßenecke, die mir gegenüber lag. Ich machte drei Bilder mit einem Klick. Als ich die Kamera absetzte, spürte ich den Aufprall.« Das letzte Mal, dass er mit seinem linken Auge sehen konnte, war am 13. Juni 2013. Er beschrieb diesen Moment im Jahr 2016 während einer Präsentation des Buches *Ocular Memory* (*Memória Ocular*, auf Portugiesisch). In diesem Buch wird beschrieben, wie Sérgio Silva versucht hat, die Regierung des Bundesstaates São Paulo dazu zu bringen, ihre Verantwortung für seine Verletzung anzuerkennen. Sein Motto lautet: »Gummigeschosse erblinden, aber sie machen nicht stumm«. (Mehr über das Buch in portugiesischer Sprache: Fundação Rosa Luxemburgo 2016)

zur Ankündigung von neuen Programmen, um den Forderungen nachzukommen. Noch nie zuvor hatte das Land eine so starke soziale Mobilisierung für den Nulltarif im ÖPNV erlebt.

Die Proteste, angeführt von der Bewegung *Movimento Passe Livre* (MPL) (Bewegung für die freie Fortbewegung), begannen nicht erst im Jahr 2013 und sie endeten auch nicht in diesem Jahr. Die Bewegung hatte mindestens zehn Jahre zuvor begonnen und sie dauert bis heute in verschiedenen Regionen Brasiliens an. In Salvador da Bahia, im Nordosten des Landes, fand 2003 die zum Sinnbild gewordene *Revolta do Buzu* (Busaufstand) statt, und in Florianópolis, im Süden, gab es von 2004 bis 2005 die *Revolta da Catraca* (den Aufstand gegen die Barrieren beim Zugang zu den Verkehrsmitteln, die den Ticketkauf durchsetzen sollten). Selbst in São Paulo, wo die Marschserie 2013 begann, gab es schon vorher, in den Jahren 2006, 2010 und 2011, große Proteste. Offiziell wurde die MPL 2005 während des Weltsozialforums in Porto Alegre, im Süden Brasiliens, gegründet.

Die Überzeugung, dass Mobilität ein soziales Recht ist und unentgeltlich sein sollte, ist in Brasilien nicht neu. Diese Idee, die die landesweiten Proteste inspirierte und die den Kern der Gründung der MPL bildet, war bereits am Ende des letzten Jahrhunderts Gegenstand der Diskussion. Kurz nach dem Ende der 21-jährigen militärisch-zivilen Diktatur (1964-1985) wurde im Rahmen der Bemühungen um den Wiederaufbau der brasilianischen Demokratie der Versuch unternommen, in der bevölkerungsreichsten Stadt Brasiliens, São Paulo, einen Nulltarif im ÖPNV einzuführen.

Der Nulltarif im ÖPNV in São Paulo

Wie andere Metropolen Lateinamerikas ist São Paulo eine riesige Stadt, die sich sehr schnell und ohne systematische Stadtplanung entwickelt hat – in manchen Gebieten sogar überhaupt ohne jegliche Planung. In den 1950er Jahren wurde sie zur bevölkerungsreichsten Stadt des Landes. 1960 lebten in São Paulo 3,8 Millionen Menschen, während in Rio de Janeiro 3,3 Millionen lebten. Das war das Jahr, in dem die politische Hauptstadt Brasiliens von Rio nach Brasília wechselte.

1980 hatte São Paulo über 8,5 Millionen Einwohner*innen und, bedingt durch die Logik und Politik des Regimes, eine städtische Verkehrsinfrastruktur, die alles andere als demokratisch war. Die Investitionen dienten vor allem dazu, Staus auf den Straßen zu reduzieren, die Geschwindigkeit des Autoverkehrs zu erhöhen und den privaten Verkehr zu fördern. Doch die überall auftauchenden Stadtautobahnen, die ganze Stadtviertel auslöschten und die Menschen weiter vom Stadtzentrum wegdrängten, haben das nicht enden

wollende Verkehrswachstum weiter angeheizt und die massiven Verkehrsstaus nur noch verstärkt.

Schließlich ist klar: Je weiter man von seinem Arbeitsplatz entfernt lebt, desto länger braucht man, um zur Arbeit bzw. nach Hause zu kommen. Unter einer Regierung, die nicht in öffentliche Verkehrsmittel investiert, ist ein Privatfahrzeug eine Notwendigkeit. Mehr Autos erzeugen mehr Verkehr, der mehr Autobahnen erfordert. Asphalt und Beton übernehmen die Kontrolle, während immer mehr Menschen in Satellitenstädten leben müssen.

Nach der offiziellen Volkszählung lebten 1991 fast zehn Millionen Menschen in São Paulo (die letzte Aktualisierung aus dem Jahr 2013 weist über zwölf Millionen aus). Luiza Erundina war 1988 die erste Frau, die zur Bürgermeisterin von São Paulo gewählt wurde. Während ihrer Amtszeit von 1989 bis 1993 wurde das Thema der Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV erstmals ernsthaft in Angriff genommen. Sie nominierte Lucio Gregori, einen Bauingenieur und Enthusiasten dieser Idee, als ihren Verkehrssekretär. Die beiden hatten einen Grundgedanken, der ihren Urbanisierungsplan leitete: Eine Stadt, vor allem eine von der Größe São Paulos, kann ohne eine gute öffentliche Verkehrsinfrastruktur nicht funktionieren. Die wichtigsten Nutznießer der öffentlichen Verkehrsnetze aber sind die großen Unternehmen im Bereich der Finanzdienstleistungen, des Handels, der Industrie und der Medien.

Daher entwickelten sie das Konzept eines Verkehrsfonds, in den sowohl die öffentliche Verwaltung als auch der private Sektor Mittel zur Finanzierung des unentgeltlichen öffentlichen Verkehrs der Stadt überweisen würden. Gemeinsam mit dem Fonds schlugen sie vor, alle Verträge zwischen den Busunternehmen und der Stadt zu revidieren. Neben weiteren Änderungen sollte auch das Steuersystem modifiziert werden.

Ihr Plan kam jedoch nie über die Entwurfsphase hinaus. Die Privatwirtschaft meldete Protest an, die Unternehmensmedien führten eine aggressive Kampagne gegen den Plan, und die Busunternehmen empfanden die Idee, die Tarife und Steuern zu ändern, als empörend. Am Ende begrub das Stadtparlament den Vorschlag. Er fand keine Mehrheit. Sogar innerhalb ihrer eigenen Partei, der PT (Partido dos Trabalhadores – Arbeiterpartei), gab es Skeptiker*innen. Später wies Luiza Erundina in mehreren Interviews auf die Verkehrsfrage als eine der komplexesten und schwierigsten in ihrer Zeit als Bürgermeisterin hin.³

³ Auf der Seite TarifaZero.org präsentierte Erundina 2009 nicht nur eine Analyse der Geschehnisse während ihrer Amtszeit, sondern auch einige Überlegungen zu Perspektiven und Herausforderungen. Für sie geht es vor allem darum, Diskussionen über das Thema anzuregen und zu versuchen, die öffentliche Meinung nicht nur von der Tragfähigkeit, sondern auch von der Sinnhaftigkeit des kostenlosen öffentlichen Verkehrs zu überzeugen (TarifaZero.org 2009).

Der Versuch, in der größten Stadt Brasiliens einen Nulltarif im ÖPNV zu etablieren, ist zwar nicht gelungen, aber er wurde im Land zu einem Referenzpunkt für die Mobilisierung und Entwicklung öffentlicher Politiken. Einige Ideen von Lucio Gregori beeinflussten durchaus Veränderungen im öffentlichen System. Er plädierte beispielsweise dafür, dass die Kosten für den Transport und die Fahrpreise getrennt betrachtet werden. Das bedeutet, dass das System subventioniert werden müsste, um Preiserhöhungen aufgrund von Schwankungen der Betriebskosten zu vermeiden. In einigen Städten, die mit privaten Verträgen arbeiten, geben die Verkehrsunternehmen Kostensteigerungen der Unternehmen weiter an ihre Kunden, die Bürger*innen, die das System nutzen. Gregori betont, dass die Bevölkerung nicht für die Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Gleichgewichts zahlen sollte, und es nicht sein könne, dass man das städtische Verkehrssystem als normales Geschäft behandelt. Dies würde die Vorstellung legitimieren, dass einige Menschen das Recht haben, um des Profits willen anderen das Recht auf Mobilität zu nehmen. Gregoris Philosophie beeinflusste die Struktur des öffentlichen Verkehrs in mehreren Städten, und in São Paulo subventioniert die Stadtverwaltung den ÖPNV, was die Fahrpreise reduziert.

Gregoris Idee ist es, dass zur Finanzierung der Subventionen diejenigen herangezogen werden sollen, die am meisten vom öffentlichen Verkehrssystem profitieren, d.h. die privaten Unternehmen. Diese Idee wurde jedoch nie umgesetzt. Er argumentiert auch, dass die Verkehrsinfrastruktur einer Stadt vor allem eine politische Angelegenheit ist, und deshalb sollten die Entscheidungen zu diesem Thema nicht nur unter technischen und Kostenaspekten diskutiert werden. Es sollte hingegen von einer sozialen Perspektive ausgegangen werden. Darüber hinaus betont Gregori, dass der Staat bei der Bewertung von Kosten und Nutzen eben auch die sozialen Kosten berücksichtigen muss, so wie sie z.B. von einem auf das Auto basierten Verkehrssystem auf das öffentliche Gesundheitssystem einer Stadt ausgehen.⁴

Erundina selbst wurde zu einer Verteidigerin eines Konzepts, das Mobilität als soziales Recht betrachtet. Sie wurde Kongressabgeordnete, wurde fünf Mal als Abgeordnete des brasilianischen Nationalkongresses wiedergewählt und legte 2011 einen Vorschlag zur Änderung der brasilianischen Verfassung vor, damit das Recht auf Mobilität in die Verfassung aufgenommen wird. Gestärkt durch die Auswirkungen der Demonstrationen von 2013 konnte sie er-

⁴ Gregori hat seine Vorstellungen über den Nulltarif im ÖPNV im Jahr 2011 in einem Interview mit Daniel Santini, einem der Autoren dieses Artikels, ausführlich erläutert (siehe auf Portugiesisch *Outras Vias* 2011). Den Herausgebern des Buches liegt die deutsche Übersetzung des Konzepts von Gregori vor. Es kann auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden.

reichen, dass der Vorschlag 2015 angenommen wurde. Heute gehört das Recht auf Mobilität zu den wichtigsten sozialen Rechten, die Brasilien als demokratischer Staat laut Verfassung allen Bürger*innen garantieren muss, zusammen mit dem Recht auf Nahrung, Gesundheit, Wohnung und Bildung. Es war ein großer Schritt in Richtung konkreter Veränderungen, um dieses Recht zu garantieren und eine solide Basis für Forderungen zur Umsetzung dieses Rechts in der Praxis. Im Jahr 2016, im Alter von 81 Jahren, kandidierte Erundina bei den Kommunalwahlen in São Paulo erneut für das Amt der Bürgermeisterin. Sie trat auf der Liste der PSOL (Partido Socialismo e Liberdade – Partei des Sozialismus und der Freiheit) an. Bei den Wahlen belegte sie den fünften Platz. Im Jahre 2018 wurde sie wieder in den brasilianischen Nationalkongress gewählt. Sie erzielte mehr als 176.000 Stimmen.

2016 – Der Beginn des Albtraums

Um die Problematik der Umsetzung von sozialen Maßnahmen wie der des Nulltarifs im ÖPNV besser zu verstehen, muss man die komplexe politische Situation Brasiliens verstehen.

2016 war das Jahr des sanften Putsches, der zur Amtsenthebung von Präsidentin Dilma Rousseff (PT) führte. Wichtiger noch als der Verrat ihres Ex-Vizepräsidenten Michel Temer (Partido do Movimento Democrático Brasileiro, PMDB) war, dass sich Dilma mit einem Prozess der allmählichen Erosion ihrer Unterstützer*innenbasis konfrontiert sah, der schon während ihrer ersten Amtszeit als Präsidentin begann. Rousseff, die 2010 zum ersten Mal zur brasilianischen Präsidentin gewählt wurde, hat es nie geschafft, das Parlament so gut zu leiten wie ihr Vorgänger Luiz Inácio Lula da Silva. Im Jahr 2012 wurden erste Anzeichen dafür sichtbar, dass die Verhandlungen mit den Parlamentarier*innen nicht einfach sein würden: Die Regierung erfuhr bei der Abstimmung über das neue Waldgesetz eine Niederlage. Nicht nur, dass die von der Regierung angestrebten Veränderungen nicht zustande kamen, auch die Ruralistas (rechte Senatoren und Abgeordnete, die Plantagenbesitzer repräsentieren oder selbst Plantagenbesitzer sind) bekamen genau das, was sie wollten. Sie konnten durchsetzen, dass der rechtliche Schutz der Wälder eingeschränkt wurde.

Rousseffs Regierung war gefangen zwischen einem konservativen, allmählich übermütigen und rebellischen Parlament und der Flut von Klagen aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft, die von der Kombination aus Sparmaßnahmen und den wirtschaftlichen Auswirkungen der Großprojekte betroffen waren. Dazu gehörte auch die Demonstration der indigenen Völker gegen den Bau des Belo-Monte-Staudamms. Hinzu kam, dass ihr die Auseinandersetzung

um die Proteste von 2013 natürlich nicht gerade gutgetan hat. Im Jahr 2014 wurde Rousseff nur mit einer sehr knappen Mehrheit wiedergewählt. Sie erhielt 51,6% der gültigen Stimmen im Vergleich zu den 48,4% für Aécio Neves von der rechten PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira). Sie hatte nur einen Stimmenvorsprung von etwas mehr als drei Millionen Wähler*innen, und dies bei 105 Millionen, die zur Wahl gingen. Dies war der geringste Vorsprung für den/die Sieger*in einer Präsidentenwahl seit der Redemokratisierung von 1985.

Um das Vertrauen der Bevölkerung wiederzugewinnen, versprach Rousseff soziale Maßnahmen und politische Veränderungen, die sie in der Folge aber nicht realisieren konnte. Wenn das Parlament in ihrer ersten Amtszeit ein Problem war, so wurde es in der zweiten Amtszeit zum Albtraum. Das ebenfalls neu gewählte Parlament war älter, reicher und konservativer denn je. In dem Versuch, zukünftige Probleme zu mildern, stimmte Rousseff neuen Sparmaßnahmen zu, wie sie von den wichtigsten Oppositionsparteien gefordert wurden. Als Folge davon erhielt sie noch weniger Unterstützung von den einfachen Bürger*innen.

Die wirtschaftliche Situation, geprägt durch den Verfall der Rohstoffpreise, der direkte Folgen für die brasilianische Wirtschaft hatte, wirkte negativ. Hinzu kamen die Korruptionsvorwürfe gegen die PT und fast alle anderen Regierungsparteien, einschließlich der PMDB des Vizepräsidenten Michel Temer. Zusammen mit den Korruptionsschlagzeilen war die Wirtschaftskrise der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte und die massiven Mobilisierungen von 2016 anheizte. Aber dieses Mal waren sie viel konservativer und ohne jene konkreten Forderungen, die es 2013 gab. Die Menschen protestierten – in den Farben der brasilianischen Fahne – gegen die Korruption, als wäre sie nur eine moralische Frage und forderten Dilma Rousseffs Absetzung, ohne dies mit weiteren strukturellen oder politischen Veränderungen zu verbinden. Die Proteste waren so heterogen und die Forderungen so unklar, dass man mitten in den Demonstrationen Gruppen sehen konnte, die die Idee verteidigten, dass nur eine neue Diktatur das Land »retten« könne.

In dieser komplexen Situation wurde gegen Dilma Rousseff eine politisch motivierte Anklage erhoben und sie wurde abgesetzt. Als Vorwand wurde eine hochtechnische Angelegenheit benutzt. Es ging um die Art und Weise, wie die Regierung in den vergangenen Jahren ihre Finanzinformationen präsentierte. Temer, der mindestens genauso, wenn nicht sogar noch mehr als die meisten PT-Politiker Korruptionsvorwürfen ausgesetzt war, übernahm die Macht. Während seiner ganzen Regierungszeit griff er zu repressiven Maßnahmen gegen soziale Bewegungen, um seine Initiativen zum Abbau der Sozialhilfe voranzutreiben. Es folgten Änderungen in der Arbeitsgesetzgebung und im Sozialversicherungssystem. Dieser Albtraum aber war erst der Anfang.

2019 – Weniger Demokratie, weniger soziale Rechte

Am Ende von Temers Regierung war die Rechte noch aggressiver geworden und die Linke schien verloren zu sein. Für die Wahlen im Oktober 2018 stellte die PT Lula als Präsidentschaftskandidaten auf, ein Versuch, den Vormarsch der konservativen Kräfte umzukehren. Populär wie er ist, führte er sofort die Liste der Kandidat*innen an. Und fast ebenso schnell entschied das Justizsystem, dass er wegen Korruptionsvorwürfen verhaftet werden sollte. Es war ein ganz ungewöhnlich schneller, politisch motivierter und irregulärer Gerichtsprozess. Lula wurde inhaftiert und ihm wurde verboten, an den Wahlen teilzunehmen. Trotzdem bestand die PT darauf, ihn bis zum letzten Moment als Kandidaten zu behalten. Es ging darum, auf die absurde Situation aufmerksam zu machen, und es war auch ein Versuch, die Popularität Lulas in letzter Minute auf einen anderen Kandidaten zu übertragen. Die PT wählte dafür Fernando Haddad aus, selbst Mitglied der Partei, Professor, Ex-Bürgermeister von São Paulo und Ex-Bildungsminister aus der Zeit Lulas.

Die Strategie war nicht nur deshalb nicht erfolgreich, weil Haddad nicht in der Lage war, Lulas Popularität auf sich zu ziehen, sondern auch, weil es den konservativen Kräften gelang, die Situation zu ihrem Vorteil zu nutzen. Sie haben die PT immer wieder mit Korruption in Verbindung gebracht. Sie haben falsche Nachrichten verbreitet und die allgemeine politische Desillusionierung infolge der schweren sozialen, wirtschaftlichen und politischen Krise mit einer aggressiven Rede gegen die »korrupten« Institutionen ausgenutzt. In diesem Zusammenhang erwies sich die Kandidatur von Jair Bolsonaro (PSL) als die eigentliche »Alternative«.

Bolsonaro selbst, obwohl als Außenseiter dargestellt, war ein politischer Profi. Er verfügte über 27 Jahre Erfahrung als Abgeordneter im Nationalkongress. Er war berühmt für seine polemischen Angriffe gegen Minderheiten und seine Unterstützung der brasilianischen Diktatur (1964-1985), einschließlich der offenen Verteidigung von Folter und Morden während dieser Zeit. Er griff vehement die Heirat von Menschen gleichen Geschlechts an, stellte sich gegen die Rechte der Indigenen und verunglimpft Umweltaktivist*innen. Er begann, Bündnisse mit dem Militär, religiösen Fundamentalisten und konservativen Wirtschaftskräften zu schließen. Er spielte mit der Angst und bestand darauf, dass der Sieg der PT das Ende der brasilianischen Demokratie und den Beginn eines kommunistischen Regimes bedeuten würde.

Seine Kandidatur, die bei der ersten Anhörung als Scherz betrachtet wurde, wurde zunehmend ernster genommen. Sie zog einflussreiche Geschäftsleute an, die die Möglichkeit sahen, mit einer noch aggressiveren neoliberalen Agenda voranzukommen, die unter normalen demokratischen Umständen nur schwer umzusetzen war. »Exzessive« soziale Rechte wie das Sozialversi-

cherungssystem und das öffentliche Rentensystem wurden zur Zielscheibe, obwohl sie bis dahin in Brasilien als unantastbar galten. Bolsonaro sah seine Chance, plädierte in seinen Reden für Privatisierungen und Sparpolitik. Er passte seine Position dem jeweiligen Kontext an.

Die Polarisierung nahm zu und Bolsonaro begann, als einzige Alternative zur PT zu gelten. Kurz vor dem Wahltag war er Opfer eines Mordversuchs. Während einer Kundgebung wurde ihm in den Unterleib gestochen, was viel Aufmerksamkeit erregte. Der Angreifer wurde als psychisch labil angesehen und alle linken Parteien drückten ihre Solidarität mit Bolsonaro aus. Aber dieser stellte die Episode als eine politische dar und bestand darauf, dass sie Teil der »kommunistischen« Strategie zur Übernahme der Präsidentschaft sei. Er gewann die Wahlen in einem geteilten Land, in einer Wahl, in der gefälschte Nachrichten eine große Rolle spielten und Internetprogramme (robots) Falschinformationen verbreiteten. Es war eine Wahl, in der Angst und Wut mehr zählten als Hoffnung und Gerechtigkeit.

Das perfekte Szenario für die Uberisierung der städtischen Mobilität

Das Verständnis des politischen Kontextes von Brasilien ist eine Voraussetzung, um zu verstehen, was im System der städtischen Mobilität geschehen ist und wie das Land zu einem Paradies für Unternehmen wie Uber wurde. Die Bolsonaro-Wahl ist kein isoliertes Ereignis; sie stellt den Sieg des extrem liberalen Diskurses dar, der auf Lösungen basiert, die marktorientiert und privat sind. Es ist ein System, in dem Konkurrenz für wichtiger gehalten wird als Solidarität.

Brasilien ist heute neben Mexiko und den USA einer der Hauptmärkte für Unternehmen, die digitale »Transportlösungen« verkaufen, bei denen alle, die ein Auto oder Motorrad haben, Dienste über Plattformen anbieten können. Diese Plattformen werden von internationalen Unternehmen entwickelt, verwaltet und reguliert. Es handelt sich um ein Geschäftsmodell, das ohne Rücksicht auf das Arbeitsrecht und staatliche Vorschriften funktioniert, wie sie andere Dienstleistungsunternehmen beachten müssen. Unternehmen wie Uber behaupten, dass sie lediglich Vermittler von Leistungen seien und daher keine Verantwortung für die Fahrer*innen tragen, die pro Stunde nur wenig verdienen und deshalb in vielen Fällen Tag und Nacht ohne Stopp arbeiten. Sie lehnen es auch ab, für jene Risiken zu haften, die dadurch entstehen, dass die Fahrer*innen gezwungen sind, die Motorräder so schnell wie möglich zu beschleunigen, um Artikel auf der Basis von völlig verrückten digitalen Zeitplänen an die Kund*innen zu liefern.

Nach der Logik von Uber sollen alle Fahrer*innen oder Mitfahrer*innen als Unternehmer*innen, als Selfmademan oder Selfmadewoman, betrach-

tet werden, die auf dem Weg zum Erfolg sind, auch wenn dieser meist ausbleibt. Sie allein sollen unmittelbar für Risiken, Regeln, Steuern und die angebotenen Dienstleistungen verantwortlich sein. Die Behörden, einschließlich Arbeitsinspektor*innen und Politiker*innen, hatten die Art und Weise, wie diese Dinge organisiert sind, infrage gestellt. Es gab die Forderung, gerichtliche Maßnahmen zu ergreifen, bisher aber ohne Erfolg. Die Versuche, den Prozess einzudämmen oder zu verlangsamen, sind vorläufig gescheitert. Die genannten Phänomene haben sich schnell verbreitet und werden aufgrund des Namens des wichtigsten Unternehmens, das in diesem Sektor agiert, als Uberisierung bezeichnet.

Brasilien ist für Uber strategisch wichtig. Nach Angaben auf der Website des Unternehmens vom November 2019, sind 22 Millionen der weltweit 93 Millionen Nutzer*innen der Plattform von Uber in Brasilien registriert. Von den weltweit drei Millionen, die als Fahrer*in auf der Plattform von Uber Leistungen anbieten, sind wiederum 600.000 aus Brasilien. Das Volumen der durch das System von Uber organisierten Fahrten ist beeindruckend. Es wurde in Brasilien im Jahr 2014 in Betrieb genommen und schon im Februar 2018 wurde gefeiert, dass in Brasilien eine Milliarde Fahrten realisiert worden waren. Uber ist in mehr als 100 Städten des Landes vertreten. Rio de Janeiro und São Paulo gelten zusammen mit Mexiko-Stadt als die Hauptstädte mit den meisten registrierten Fahrten.

Uber ist das größte, aber bei Weitem nicht das einzige Unternehmen dieser Art. In Brasilien gibt es viele andere Transportunternehmen, die nach der gleichen Logik arbeiten. Dazu gehören 99, Cabify, Easy, MeLeva, um nur die wichtigsten zu nennen. Es gibt auch solche, die bestimmte Märkte ausnutzen, wie Femitaxi und Lady Driver, die nur Frauen bedienen, oder Lieferfirmen wie die kolumbianischen Rappi oder die brasilianischen James und Loggi, ganz zu schweigen von iFood, der auf die sofortige Lieferung von Lebensmitteln spezialisierten brasilianischen Version von *Uber Eats*.

Die Vervielfachung der Unternehmen, die digitale Plattformen für Verkehrsdienste betreiben, kann mit dem Sieg des neoliberalen Diskurses in Verbindung gebracht werden. Aber das ist nicht der einzige Faktor, der erklärt, was sich abspielt. Wie erwähnt, ist der Wandel nicht plötzlich eingetreten, und es gibt viele andere Faktoren zu berücksichtigen, auch historische.

Zu diesen Faktoren gehört vor allem die Tatsache, dass Brasilien historisch den motorisierten Individualverkehr stark subventioniert hat. Nach dem US-amerikanischen Mobilitätsmodell (und zum Teil aufgrund der Lobbys der US-Unternehmen) hatte der Aufbau der Infrastruktur für Autos und Motorräder für die brasilianischen Regierungen auf allen Ebenen immer Priorität, anstatt in die öffentlichen Verkehrsmittel zu investieren. Was die Politik betrifft, so wurden im letzten Jahrhundert und in den ersten Jahrzehnten dieses Jahr-

hunderts viel mehr Ressourcen in den Bau von Straßen, Alleen, Tunnel und Brücken gelenkt als auf den Ausbau von U-Bahn- oder Bussystemen. Wie jedes Mobilitätssystem, das auf dem motorisierten Individualverkehr basiert, ist das Modell in Brasilien tödlich. Von 1996 bis 2016 starben nach offiziellen Zahlen des öffentlichen Gesundheitssystems fast 790.000 Personen im Verkehr. Allein im Jahr 2016, als die Statistik zuletzt aktualisiert wurde, verloren über 38.000 Personen ihr Leben.

Dieses Modell ist nicht »nur« wegen der sehr hohen Zahl von Todesfällen ein Problem (und sollte daher nicht als etwas Normales behandelt werden). Auch die Effizienz wirft Fragen auf. Die Probleme des Verkehrssystems werden von den Bürgern*innen in den Städten landesweit als eine der ungelösten Hauptfragen angesehen. In einigen Metropolen ist es üblich, dass diejenigen, die außerhalb des Stadtzentrums wohnen, ein bis zwei Stunden damit verbringen, zum Arbeitsplatz zu kommen bzw. nach Hause zurückzukehren.

Die Machtstruktur im Verkehrswesen ist so aufgebaut, dass es trotz aller deutlichen Signale, dass das Modell nicht funktioniert, gestärkt statt verändert wurde. Während des letzten Jahrzehnts, in dem die PT regierte, gab es Steuererleichterungen, um die Produktion von Fahrzeugen anzukurbeln! Seit 2007 produziert die Autoindustrie im Land jährlich zwei Millionen neue Fahrzeuge. Im Jahr 2012, dem Höhepunkt, gab es 3,8 Millionen neue Autos. Im Jahr 1998 betrug die brasilianische Bevölkerung 169 Millionen. Zugleich gab es 17 Millionen Autos. Dies war ein Auto pro 9,9 Einwohner*in. Die Zahl der Motorräder betrug 2,5 Millionen (eines pro 66,6 Einwohner*in). Im Jahr 2018, 20 Jahre später, betrug die Bevölkerung 208 Millionen, die Zahl der Autos 53,8 Millionen (eines pro 3,8 Einwohner*in) und die Zahl der Motorräder 22 Millionen (eines pro 9,4 Einwohner*in!).

Unentgeltliche Parkplätze für private Autos in wichtigen städtischen Gebieten werden als normal angesehen, aber es wird für absurd und unmöglich gesehen, einen Nulltarif im ÖPNV aufrechtzuerhalten. Im Jahr 2019 haben nur wenige kleine Städte Brasiliens ihn für alle garantiert,⁵ keine davon hat mehr als 55.000 Einwohner*innen. Eine Ausnahme stellt Maricá dar, das knapp 160.000 Einwohner*innen hat. Es handelt sich um eine reiche Stadt an der Küste des Bundesstaates Rio de Janeiro. Der Haushalt der Stadt basiert auf Lizenzgebühren aus der Erdölförderung. Im Jahr 2019, zu einer Zeit, in der

⁵ Ende 2019 verfügten folgende Städte in Brasilien über einen universellen Nulltarif im ÖPNV: Agudos (37.023 Einwohner*innen), Anicuns (21.717), Eusebio (52.880), Itatiaiuçu (11.037), Ivaiporã (32.035), Holambra (14.579), Macatuba (17.111), Monte Carmelo (47.682), Muzambinho (20.594), Vargem Grande Paulista (48.720), Pitanga (30.635), Potirendaba (17.201), Silva Jardim (21.773) und Wenceslau Braz (19.444). Die Angaben basieren auf Untersuchungen, die mit Unterstützung von Mareen Butter und Stefanie Lipf durchgeführt wurden.

die lokale Regierung die zusätzlichen Einnahmen nutzte, um den öffentlichen Nahverkehr vollständig zu subventionieren, begann sie, nach Alternativen im Transportwesen zu suchen. Sie entwickelte ein Projekt zum Bau eines lokalen technologischen Industriezentrums zur Herstellung von Bussen, die Wasserstoff statt fossiler Brennstoffe verwenden. Die Idee ist, langfristig die Bedingungen zu schaffen, um die Betriebskosten für Mobilität zu senken und die Technologie und das Modell des ÖPNV mit Nulltarif auch auf andere Metropolen auszudehnen.

Heute muss die Bevölkerung in allen Städten mit mehr als 500.000 Einwohner*innen für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bezahlen, was nicht gerade billig ist. Zu den bis heute anhaltenden Subventionen für den motorisierten Individualverkehr kommt ein weiterer Faktor hinzu, der die Uberisierung des Landes begünstigt hat. Es ist die große Zahl der Arbeitslosen. Unter den als erwerbstätig geltenden Personen schwankt die Zahl der Arbeitslosen um 12%. Dies sind nicht weniger als etwa 12,5 Millionen. Für junge Menschen ist es schwierig, eine Arbeit zu finden. Allein in São Paulo, dem wichtigsten Wirtschaftszentrum des Landes, schätzt man, dass 30% der Bevölkerung zwischen 14 Jahren (das Alter, in dem man als Lehrling arbeiten und gleichzeitig studieren kann) und 29 Jahren arbeitslos sind (siehe Rede Brasil Atual 2019). Viele beginnen ihre Karriere als Lebensmittelhersteller mit dem Fahrrad oder fahren für Uber und ähnliche Unternehmen.

Zeit aufzuwachen

Der oben dargestellte politische Kontext hat dazu geführt, dass sich die NGOs und die sozialen Bewegungen seit der Krisen der Regierung von Dilma Rousseff darauf konzentriert haben, nicht mehr auf Fortschritte beim sozialen und ökologischen Schutz zu drängen, sondern darauf, Rückschläge zu verhindern. Die fortschrittlichen Kräfte bemühen sich, sich zu reorganisieren und einen Weg aus dem rechtsextremen Labyrinth zu finden. Die Herausforderungen sind enorm.

Wenn man sich der realen Lage stellt und sich solchen konkreten sozialen Fragen wie z.B. der Krise im Verkehrswesen zuwendet, dann könnte dies der erste Schritt sein, um die Hoffnung auf soziale Gerechtigkeit und Demokratie in Brasilien wieder aufzubauen.

Die MPL wurde zu einem wesentlichen Bezugspunkt für die Verbreitung von Ideen über soziale Gerechtigkeit und Transport. Die Bewegung ist keine Kraft, die das politische und wirtschaftliche System als Ganzes übernehmen und verändern wird, zumindest nicht in der Art und Weise, wie es jetzt konstituiert ist. Dennoch kann die MPL in einem Kontext erstarkender konserva-

tiver Kräfte von großer Bedeutung sein, um Rückschläge in der Politik des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden.

Mobilität ist als ein Recht zu verstehen, nicht als einfache Dienstleistung. Wenn Menschen begreifen, dass es unsittlich ist, davon zu profitieren, dass andere in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, dann kann dies ein Weg sein, sich mit der liberal-individualistischen und konservativen Perspektive auseinanderzusetzen und sie zu überwinden. Die Argumente für den Nulltarif im ÖPNV in Brasilien sind sowohl mit sozialer Gerechtigkeit als auch mit ökologischen Fragen verknüpft. Der Nulltarif im ÖPNV kann eine direkte Verbindung zum Kampf für eine andere, gerechtere und gleichberechtigte Gesellschaft herstellen.

Herman Rosenfeld

Bewegung für den Nulltarif in Toronto, Kanada

Toronto ist mit 2,7 Millionen Einwohner*innen (über sechs Millionen im Großraum Toronto) die größte Stadt Kanadas. Das öffentliche Verkehrssystem ist das drittgrößte in Nordamerika (nach New York City und Mexiko City). Es besteht aus vier U-Bahn-Linien, elf Straßenbahnlinien und über 140 Buslinien (TTC 2020). Das städtische Nahverkehrssystem wird von der Toronto Transit Commission (TTC) betrieben, die der Stadtverwaltung von Toronto untersteht. Es gibt aber auch Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs für das regionale System, das GO genannt wird, das von der regionalen Verkehrsbehörde Metrolinx verwaltet wird. Sie untersteht der Provinz Ontario. Vorstädtische Regionen und Gemeinden haben ihre eigenen Verkehrsunternehmen. Im Vergleich zu diesen und zu GO beförderte TTC bei Weitem die meisten Fahrgäste. Es wird zwar stark genutzt, ist aber im Vergleich zu anderen Verkehrssystemen chronisch unterfinanziert.

Die Subventionen für den öffentlichen Verkehr sind entscheidend, denn seine Kosten können niemals vollständig durch die Fahrpreise gedeckt werden. Aber das Verhältnis der Einnahmen aus dem Ticketverkauf zu den laufenden Kosten (»Fare-Box-Verhältnis«) ist mit rund 70% in Toronto höher als in jeder anderen Stadt Nordamerikas (TTC Executive Officer 2016). Dies ist auf die geringen öffentlichen Subventionen (sowohl von der Stadt als auch von der Provinz) zurückzuführen.

Es überrascht nicht, dass die Fahrpreise in den letzten Jahren gestiegen sind, von 2,10 Dollar pro Fahrt im Jahr 2006 auf über drei Dollar im Jahr 2017. Die Stadt hat einen Senior*innen- und Student*innen-Tarif. Die Ermäßigung beträgt 30%. Es gibt Pläne für einen neuen Tarif für Geringverdiener*innen. Er soll jedoch auf dem derzeitigen Niveau der Fahrpreise für Senior*innen liegen, wobei zunächst Sozialhilfeempfänger*innen und schließlich alle Personen mit niedrigem Einkommen abgedeckt werden sollen. (Die soziale Bewegung für den öffentlichen Nahverkehr fordert dagegen den Nulltarif für Sozialhilfeempfänger*innen und eine Monatskarte für 50 Dollar für Personen mit niedrigem Einkommen.) Auch die Finanzierung der Fahrkarten für Geringverdiener*innen ist bei Weitem noch nicht gesichert.

Das öffentliche Verkehrssystem Torontos ist durch soziale Ungerechtigkeit geprägt. Es erfasst die verschiedenen Klassenfraktionen und Nachbarschaften sehr ungleich. Im Stadtzentrum ist der schnelle öffentliche Nahverkehr dicht, aber in den sogenannten inneren Vororten – ehemals unabhängige Gemein-

den, die zu Groß-Toronto zusammengeschlossen wurden – gibt es eine übermäßige Abhängigkeit von Bussen und Privatwagen. Aufgrund der sozioökonomischen Trends, die mit der neoliberalen Stadtentwicklung verbunden sind, ist in vielen von diesen Vororten eine zunehmende Konzentration von armen und einkommensschwachen Menschen zu verzeichnen. Oft kommen sie aus Gemeinschaften, die ethnisch diskriminiert sind. In anderen Teilen des Großraums von Toronto (und in den meisten Teilen Kanadas, mit Ausnahme der größten Städte) ist die Abhängigkeit vom öffentlichen Verkehr im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung viel geringer. Die überwiegende Mehrheit der Pendler*innen fährt mit ihrem Privatauto.

Über mehrere Jahrzehnte hinweg wurde kaum in neue Nahverkehrsmittel investiert und in den letzten Jahren haben die Provinz und die Stadt wieder Pläne für Neubauten sowohl in der Innenstadt als auch in den inneren Vorstädten vorgelegt. Aber es gab erbitterte Kämpfe um die Form des neuen Nahverkehrs und um Finanzierungsfragen. Diese stehen im Zusammenhang mit der Spaltung zwischen denjenigen, die auf den privaten Pkw angewiesen sind, und denjenigen, die Busse benutzen (letztere sind oft überfüllt, langsam und unzuverlässig). Es gibt eine Spaltung zwischen denjenigen, für die der öffentliche Nahverkehr die wichtigste Form der Mobilität ist, und jenen, die ihn nur selten benutzen; zwischen denjenigen, für die die Kosten des Nahverkehrs sehr gering sind, und jenen, die ihn zu teuer finden.

Free Transit Toronto ist eine Bewegung, die sich für die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV in der Stadt Toronto einsetzt. Sie war Teil eines größeren politischen Experiments, der Greater Toronto Workers' Assembly (GTWA), die 2009 ins Leben gerufen wurde. Die GTWA brachte den Großteil der sozialistischen und antikapitalistischen Linken von Toronto zusammen und versuchte, die Unterschiede zwischen den verschiedenen Komponenten der Arbeiterklasse zu überbrücken, den Neoliberalismus herauszufordern und über die Grenzen der Sozialdemokratie hinauszugehen (Rosenfeld 2011).

Eines der Projekte der GTWA war die Entwicklung einer Kampagne, die die wichtigsten Wähler*innenschaften der Arbeiterklasse mobilisieren und für eine Forderung gewinnen sollte, die zugleich eine wichtige Strukturreform vortreiben würde. Diese sollte zugleich andere erforderliche radikale Reformen einschließen. Außerdem wollten wir eine Bewegung aufbauen, die von der Herausforderung ausgeht, die neoliberalen städtischen Praktiken und Strukturen infrage zu stellen: Privatisierung, radikale Kürzungen bei der Versorgung mit kollektiven öffentlichen Gütern, Angriffe auf gewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte, Prekarität, rassistische, geschlechtsspezifische und sich verschlechternde Wohnbedingungen usw. Wir wollten eine Kampagne entwickeln, die im wahrsten Sinne »unsere« ist und zum Aufbau und zur Stärkung des Projekts der GTWA beitragen könnte.

Es war unser Ziel, in einem Rahmen zu arbeiten, der von der Bewegung »Right to the City« inspiriert ist und zu der David Harvey (2008) beigetragen hatte. Es wurde eine alternative Vision für das städtische Leben entwickelt, die von öffentlichen und kollektiven Dienstleistungen für jene Menschen geprägt ist, die dort leben und arbeiten. Die alternative Vision lehnt sich nicht an jene an, die von der neoliberalen urbanen Vorstellung von Konzernzentralen, Büros und Investoren ausgeht, die ihr Kapital in Eigentumswohnungen anlegen. Schließlich wollten wir eine Kampagne vorantreiben, die grundlegende Fragen über den Kapitalismus aufwarf.

Es gab eine Debatte über einen Zeitraum von einigen Monaten darüber, welche Kampagne angenommen werden sollte, und nach einer Reihe von Diskussionen haben wir uns für eine Kampagne für den Nulltarif entschieden. Es gab Meinungsverschiedenheiten. Einige argumentierten, diese Forderung sei zu radikal und würde keine wirkliche Zugkraft entfalten. Andere argumentierten, dass die Gewerkschaft der Angestellten im Verkehrswesen niemals eine Kampagne zur Abschaffung der Fahrpreise unterstützen würde, und sie wollten nicht, dass sich die Gewerkschaft gegen die Kampagne ausspricht. Am Ende beschlossen wir jedoch, die Kampagne für den Nulltarif zu starten. Wir wurden dabei durch das erfolgreiche Beispiel der Busfahrer*innengewerkschaft von Los Angeles angeregt.

Diese bemüht sich, die Angehörigen der Arbeiterklasse so zu organisieren, dass sie erschwingliche und zugängliche öffentliche Verkehrsmittel fordern und dies mit weiter gehenden Anstrengungen verbinden, um in den Kämpfen eine radikale und antikapitalistische Perspektive zu entwickeln. Aber das soll sich auf eine zentrale Komponente für das Leben der Menschen beziehen – auf den öffentlichen Nahverkehr.

Der Aufbau der Kampagne – Einfluss gewinnen

Als wir anfangen, wurde uns klar, dass wir viel mehr über den Kampf für die Dekommodifizierung der öffentlichen Dienste im Allgemeinen wissen als darüber, wie man diesen Kampf mit Bezug auf den öffentlichen Verkehr führen könnte. In einem Umfeld, in dem es wichtige neue und ziemlich heftige politische Debatten darüber gab, wie ein öffentliches Verkehrsnetz ausgebaut werden könnte, in das in den vergangenen 20 Jahren keine nennenswerten Investitionen getätigt worden waren und in dem die Fahrpreise ständig gestiegen waren, hatten wir Nachholbedarf. Wir blieben weit hinter den Erwartungen zurück, wenn es darum ging, die konkreten Fragen zu verstehen, die mit dem tatsächlichen öffentlichen Verkehr in Toronto und der Toronto Transit Commission (TTC) verbunden sind.

Wir begannen, die Geschichte und die früheren Debatten nachzulesen, die zu Verkehrsproblemen in Toronto geführt worden waren. Vor allem aber konzentrierten wir uns darauf, das Prinzip des Nulltarifs in die Öffentlichkeit zu bringen. Der öffentliche Nahverkehr sollte unserer Auffassung nach als ein voll finanzierter öffentlicher Dienst behandelt werden wie etwa die medizinische Betreuung und das öffentliche Bibliothekssystem, ohne dass dafür Nutzungsgebühren erhoben werden. Wir organisierten eine Reihe von öffentlichen Kundgebungen, bei denen wir unsere Kampagne vorstellten (alle in den von Student*innen geprägten Innenstadtgemeinden, in denen wir uns besonders heimisch fühlten). Außerdem erstellten wir Broschüren und Kurzinformationen über die Prinzipien des Nulltarifs mit internationalen Beispielen von Städten, die entweder über einen völlig unentgeltlichen oder teilweise gebührenfreien Nahverkehr verfügten.

Wir haben einige äußerst kreative Taktiken verfolgt, um die Idee des Nulltarifs zu popularisieren. Wir stiegen in U-Bahnen und Busse ein (als Nutzer*innen, die gezahlt hatten) und führten Straßentheater-Szenen auf. Wir sprachen dann mit den Fahrgästen über den Nulltarif, verteilten Literatur und hörten uns die Antworten der Fahrgäste auf die von uns angesprochenen Punkte an. Wir stellten fest, dass sie die Idee zum größten Teil für interessant, neu und frisch, aber doch für utopisch hielten. Die Leute fragten uns, wie wir die Mittel für ein solches Projekt aufbringen könnten; wie wir andere Bedenken zum öffentlichen Verkehr, wie z.B. einen anständigen Service zu erhalten, angehen könnten; wie wir einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr zu jenen inneren Vorstadtgebieten ausbauen könnten, in denen viele einkommensschwache Menschen aus der Arbeiter*innenklasse leben; und wie wir die Fahrpreise kurzfristig senken könnten.

Wir haben Displays für den Einsatz an Haltestellen, in Einkaufszentren, Schulen und bei öffentlichen Veranstaltungen geschaffen. Über unsere Aktionen wurde in verschiedenen alternativen Medien (so von der Universität, den Stadtbezirken usw.) berichtet und wir haben vertiefendes Material erstellt, das viele der von den Nutzer*innen der Verkehrsmittel aufgeworfenen Fragen aufgreift.

In dieser ersten Etappe zogen wir eine Reihe von künftigen Aktivist*innen an – einige älter, andere jünger –, die von der Idee des Nulltarifs fasziniert waren und die sich für den Kampf zur Dekommodifizierung der öffentlichen Dienste einsetzten. Die meisten waren entweder Student*innen oder Menschen, die mit der Arbeiter*innen- oder Umweltbewegung verbunden waren. Wir alle wuchsen beim Aufbau der Bewegung zusammen.

Wir nahmen auch an einer Reihe von internationalen Seminaren teil, auf denen wir Erfahrungen mit anderen, die sich für den freien Transit einsetzen, austauschten. Eine davon fand 2010 in Stuttgart statt, und es gab eine wei-

tere Konferenz speziell zum Thema Nulltarif in Toronto im Jahr 2013. Sie war gemeinsam mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung und ihrem New Yorker Büro organisiert worden.

Wir haben auch eine Reihe längerer Texte zum Nulltarif und seine Einbettung in eine umfassendere ökosozialistische Analyse des städtischen Lebens erarbeitet. Die Forderung nach einer Dekommodifizierung des öffentlichen Nahverkehrs kann nur im Zusammenhang mit einer größeren städtischen Agenda Sinn machen. Diese schließt eine massive Finanzierung über eine progressive Besteuerung auf verschiedenen staatlichen Ebenen ein. Dies erfordert größere Veränderungen der bestehenden politischen und administrativen Institutionen. Der Bau von Massentransportmitteln in einem erforderlichen Umfang, damit der Nulltarif funktionieren kann, verlangt, die bestehenden Muster der städtischen Geografie und der Abhängigkeit vom Auto zu hinterfragen. Es würde verstaatlichte Finanzinstitutionen und die Bereitschaft der Regierung verlangen, Kredite in einer Dimension aufzunehmen, die mit der Mobilisierung in der Kriegszeit vergleichbar ist. Die Dominanz der bestehenden Eliten, wie z.B. der privaten Bauträger, des Finanzkapitals und der Nutznießer des Wahnsinns von Public-Private-Partnerships (P3), müsste infrage gestellt werden. Es müssten neue Kapazitäten zum Aufbau, zur Verwaltung und zur Planung entwickelt werden, die sowohl Fachwissen als auch die Beteiligung der Bevölkerung erfordern.

Die derzeit in unserer Stadt vorherrschenden wirtschaftlichen Aktivitäten müssten transformiert und ersetzt werden, und zwar durch die Bereitstellung von Dienstleistungen für die Bürger*innen, die Produktion erforderlicher ökologischer Materialien und andere gemeinsam bestimmte Aktivitäten. Der Wohnraum müsste erschwinglich, in öffentlicher oder genossenschaftlicher Hand sein und von den Bedürfnissen der arbeitenden Menschen her entwickelt und gestaltet werden. Die sogenannte »Gentrifizierung« müsste durch ein lebenswertes und aufregendes Stadtleben ersetzt werden, das sich nicht auf ungerecht zustande gekommenen und ungerecht verteilten Reichtum stützt. Der Boden müsste also kommunalisiert werden und die Mieten müssten demokratisch kontrolliert werden. Und schließlich müsste es demokratische Formen der Planung und Entscheidungsfindung geben, sodass die Menschen aller Einkommensgruppen und aus allen Stadtteilen einen Beitrag zur Festlegung der Mobilitätsniveaus und zur Planung des öffentlichen Verkehrs leisten könnten. Viele dieser Themen wurden in unsere Materialien aufgenommen.

Eine unserer erfolgreichsten Aktionen war die Forderung nach einem Nulltarif an Tagen, an denen die Stadt den Hitze- oder Kältealarm ausrief. Menschen mit niedrigem Einkommen müssten, so unsere Position, Zugang zu gekühlten oder beheizten Unterkünften haben, und der öffentliche Nahverkehr wäre dafür unerlässlich. In Zusammenarbeit mit einem Bündnis von Sozialak-

tivist*innen, die sich für Sozialpässe für Geringverdiener*innen einsetzen – der Fair Fare Coalition (FFC) – organisierten wir einen Protest an einer zentralen Kreuzung mit vier Haltestellen im Stadtzentrum. Wir marschierten – mit freundlicher Genehmigung des FFC – mit der Attrappe eines U-Bahn-Wagens aus Pappe. Die Aktion erlangte große Öffentlichkeit und trug dazu bei, die Forderung nach ermäßigten Tarifen für einkommensschwache Gruppen in einen größeren Diskurs über den städtischen Nahverkehr einzubringen.

An die Grenzen gehen – die Bewegung vernetzen

An einem bestimmten Punkt stieß die Kampagne für den Nulltarif an eine Obergrenze: Unsere Bildungsarbeit brachte uns keine neuen Mitglieder; die relativ kleine Gruppe, die sich um die Kampagne herum organisiert hatte, blieb dieselbe. Aktivist*innen kamen und gingen. Die Forderung wurde mehr als eine Innovation angesehen, als dass sie zu einer wachsenden Kampagne wurde. Wir hatten auch keinen Erfolg beim Aufbau einer Zusammenarbeit mit dem Verband, der die Fahrgäste des ÖPNV vertrat, oder zu radikaleren Initiativen und Mitgliedern in der Gewerkschaft. Es kam zwar zu keiner Konfrontation, aber die Gewerkschaftsführer blieben gegenüber unserer Botschaft kühl, obwohl die Fahrer*innen im öffentlichen Verkehr und die Mitarbeiter*innen der Verkehrsbetriebe, denen wir bei unseren Aktivitäten begegneten, immer freundlich waren.

Eine kleine Anzahl von Aktivist*innen versuchte, eine Bewegung von Nutzer*innen des öffentlichen Nahverkehrs, die TTCriders, aufzubauen. Diese existierte damals hauptsächlich auf dem Papier und reichte Petitionen gegen Fahrpreiserhöhungen ein. TTCriders leistete Aufklärungsarbeit über das Erfordernis, ein Schnellverkehrssystem auf der Basis moderner Straßenbahnzüge (ein Light-Rapid-Transit-Netz) in der ganzen Stadt aufzubauen. Sie war an den Labour Council und die Toronto Environmental Alliance angebunden, organisierte aber wenig und hatte keine Infrastruktur für Mitglieder. Die Aktivist*innen, die eine solche Struktur aufbauen wollten, unterstützten unsere Bewegung und ermutigten uns, mit ihnen zusammenzuarbeiten.

Nach einer Reihe von Treffen beschlossen wir, den Aufbau von TTCriders als demokratische Massenorganisation zu unterstützen und ihre Struktur, ihr Programm, ihre Richtung und ihre breitere Orientierung zu beeinflussen, wobei wir die Unabhängigkeit unserer Kampagne für den Nulltarif beibehalten wollten.

Wir beteiligten uns an den ersten Debatten über die Struktur der TTCriders und halfen insbesondere, für die Senkung der Fahrpreise, die Steigerung der Reichweite neuer Nahverkehrsmittel hin zu den Gemeinden der Arbeiter*innenklasse in der ganzen Stadt, für die Verbesserung der Qualität und Zugäng-

lichkeit des öffentlichen Nahverkehrs zu argumentieren. Diese Forderungen waren nicht selbstverständlich: Es gab einige, die sich gegen eine Senkung der Fahrpreise aussprachen (entweder forderten sie ein Einfrieren oder ignorierten das Thema), weil sie keine kurz- und mittelfristigen Möglichkeiten der Umsetzung dieser Forderungen sahen und sich nur ungern mit den Interessen und Bedürfnissen der Arbeiter*innenklasse identifizieren wollten. Wir waren nicht die Einzigen, die für eine Organisation argumentierten, die sich mehr auf Aktivismus als auf Lobbyarbeit konzentrierte. Die neuen TTCriders zogen junge und energische Mitwirkende an und wurden von einer außergewöhnlich talentierten, politisch unabhängigen Aktivistin, Jessica Bell, geleitet. Sie half, das Ganze zusammenzuhalten.

Die meisten Mitstreiter*innen von Free Transit waren beim Bau der TTCriders von zentraler Bedeutung. In dieser Zeit haben wir unsere Anstrengungen kombiniert, um eigene Materialien zu erstellen, Power-Point-Präsentationen in Räumen der Aktivist*innenbewegung zu geben (Kampf gegen kommunale Kürzungen; Aktivitäten zu den Gipfeltreffen der Bürger*innen usw.) und strategische Ansätze für unsere Arbeit in den TTCriders und der breiteren Transitbewegung zu diskutieren und zu planen.

Lang- und kurzfristige Ziele verbinden

In den folgenden Jahren wuchsen die TTCriders und unsere Beteiligung an dieser Bewegung. Wir setzten uns weiterhin für kollektive Kundgebungen und Massenaktionen ein und halfen bei deren Entwicklung; wir widersetzten uns öffentlich-privaten Partnerschaften (P3) und der Privatisierung (die von der politischen und wirtschaftlichen Elite in der Stadt zunehmend verfolgt wurden). Wir betonten die Arbeit in Gemeinschaften, die einkommensschwache und ethnisch vielfältige Gruppen der Arbeiter*innenklasse verbinden und setzten uns für ihren Aufbau ein. Wir vernetzten verschiedene Teile der Arbeiter*innenklasse und griffen in die öffentlichen Debatten ein. Dabei thematisierten wir kritische Fragen (wie die Bewegung wachsen kann, wie gewöhnliche Arbeiter*innen die Prozesse gestalten oder sich an ihnen beteiligen können; die Gentrifizierung usw.).

Wir kämpften darum, einen Weg zu finden, um einerseits als Bewegung größer zu werden und um andererseits unsere unabhängige Stimme und unseren Einfluss zu erhalten und so als unabhängige Kraft für den Nulltarif stärker zu werden. Ein großer Teil unserer Energie und unserer geringen Ressourcen floss in den Aufbau der Kampagne für ermäßigte Tarife für einkommensschwache Gruppen. Wir untermauerten diese Forderung mit der Vision eines öffentlichen Verkehrssystems, das als öffentliches Recht und nicht als bezahlte

Dienstleistung für »Kunden*innen« funktioniert. Wir machten uns stark für den Aufbau der Bewegung vor Ort in den Gemeinden und innerhalb der Arbeiter*innenklasse, anstatt den Weg der Stellvertreter*innenpolitik zu gehen, Lobbyarbeit zu betreiben und Beziehungen zu gewählten politischen Entscheidungsträger*innen zu entwickeln (was alles sicherlich auch erforderlich ist). Wir kämpften als Teil der TTCriders für eine angemessene Finanzierung des ÖPNV durch die Stadt-, Provinz- und Bundesregierungen.

Die Fair Fare Coalition wurde Teil der TTCriders und organisierte eine ehrgeizigere Kampagne für Sozialtarife für Menschen mit niedrigem Einkommen. Nach einer Reihe von Konsultationen mit Organisationen und mit Einzelpersonen aus diesen Gruppen entwickelte sie Forderungen nach einem Nulltarif für Menschen, die Sozialhilfe beziehen, und nach Jahreskarten für Menschen mit niedrigem Einkommen, die 50 kanadische Dollar kosten sollten. Wir organisierten dann eine Reihe großer Protestaktionen vor dem Rathaus, bei denen wir die Verpflichtung erwirken wollten, einen Niedriglohn-Tarif einzurichten. Diesen Kampf haben wir schließlich gewonnen. Aber der Sieg ist äußerst bescheiden: er deckt nicht alle einkommensschwachen Personen ab, die ihn benötigen, und er wurde nicht rechtzeitig eingeführt. Aber es war ein großer Schritt nach vorn, und unsere Arbeit hat dazu beigetragen, ihn zu inspirieren, zu gestalten und zu gewinnen.

Auf der anderen Seite wurde ein Großteil unserer eigenen Aktivitäten zugunsten des Wirkens auf die Ausrichtung der TTCriders und der Fair Fare Coalition reduziert. Wir begannen mit der Arbeit an unserer eigenen Website, an Aufklebern, die den Nulltarif forderten, und an der Erstellung eines Blogs zum Nulltarif. Aber der größte Teil unserer eigenen Arbeit wurde unserer Arbeit in den TTCriders untergeordnet.

Im März 2015 erhielten Kinder unter zwölf Jahren das Recht, entgeltfrei zu fahren – ein vom konservativen Bürgermeister einseitig beschlossener Schritt. Dies geschah zwar, um der mangelnden Bereitschaft des Stadtrats beizukommen, die Steuern für den öffentlichen Verkehr zu erhöhen, aber es war ein wichtiger Schritt nach vorn, der eine begrenzte Erfahrung mit dem Nulltarif ermöglichte.

Veränderungen und Herausforderungen

Die Greater Toronto Workers' Alliance wurde 2016 aufgelöst, und die Free Transit Campaign arbeitet nun als Free Transit Toronto. Wir treffen uns weiterhin und stehen immer noch vor dem Dilemma, wie eine unabhängige Bewegung für ein dekommodifiziertes ÖPNV-System aufgebaut werden kann, während wir uns gleichzeitig kurz- und mittelfristig für einen besseren, billi-

geren und zugänglichen öffentlichen Personenverkehr im Rahmen einer größeren Verkehrsbewegung organisieren.

In einer Zeit, in der es keine sozialistischen politischen Parteien gibt – die Hegemonie auf der linken Seite bleibt bei der Sozialdemokratie und verschiedenen anarchistischen Ausrichtungen –, arbeitet eine Organisation, die für den Nulltarif kämpft, ohne politische Unterstützung. Es gibt fast keine Bezugspunkte innerhalb der Institutionen und Gemeinschaften der Arbeiter*innenklasse, die für jene Art von grundlegenden Veränderungen eintreten, die den Übergang zum Nulltarif im ÖPNV ermöglichen kann.

Es gibt zwar Bewegungen in den Bereichen Wohnen, Steuergerechtigkeit, Armutsbekämpfung und Umwelt, aber sie bleiben getrennt von einer größeren politischen Orientierung, die sich links von der Sozialdemokratie bewegen würde. Einzelne Aktivist*innen mit radikaleren Perspektiven arbeiten in der ganzen Stadt, aber der Schwerpunkt liegt weiterhin auf kurzfristigen, schrittweisen Verbesserungen, die die wesentlichen Schranken des Status quo akzeptieren.

Es wäre nur fair, zuzugeben, dass es innerhalb der sozialdemokratischen Gemeinschaft in der Stadt (die Stadtpolitik ist offiziell »überparteilich«) einen linken Flügel gibt. Einige ihrer Mitglieder fordern tatsächlich die Art von Steuerinstrumenten, die Ressourcen für einen erweiterten und erschwinglicheren öffentlichen Verkehr bereitstellen könnten. Aber diese Leute stellen bei Weitem nicht die Mehrheit innerhalb der Sozialdemokratie und lehnen es ab, ein radikaleres Programm mit reduzierten Transitgebühren (geschweige denn mit einem Nulltarif), massiver Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und Einschränkungen der privaten Autonutzung zu entwickeln; ganz zu schweigen von ihrer Zögerlichkeit, radikalere Aktionen zur Unterstützung notwendiger Reformen zu initiieren oder zu unterstützen.

Beispiele für dieses Dilemma sind nicht schwer zu finden. In einer kürzlich geführten Strategiediskussion für die TTCriders haben wir darüber diskutiert, ob wir die Finanzierung einer vorgeschlagenen neuen U-Bahn-Linie fordern sollten, um die Haupt-U-Bahn-Linie zum Geschäftsviertel in der Innenstadt zu entlasten; oder ob wir uns dagegen wenden sollten. Eine solche neue Linie würde eine wesentliche Erleichterung für Zehntausende von Menschen bedeuten, die sowohl aus den wohlhabenden Vororten als auch aus den weniger wohlhabenden Gebieten zur Arbeit kommen und jetzt in überfüllten Zügen fahren. Es wurde argumentiert, dass wir stattdessen die Finanzierung einer Stadtbahnlinie fordern sollten, die innerstädtische Arbeiter*innenwohngebiete anfährt. Die Debatte wurde im Hinblick darauf geführt, was wir »uns« angesichts der aktuellen Finanzierungspläne der Stadt, des Bundeslandes und der Bundesregierung »leisten« können oder nicht; und nicht darauf, was wir »brauchen« und uns leisten könnten, wenn wir die derzeitige Beses-

senheit, Schulden zu vermeiden, und das damit verbundene Austeritätsmodell infrage stellen würden.

In der gegenwärtigen politischen Konstellation scheint es »unmöglich« zu sein, Sparmaßnahmen infrage zu stellen. Je größer der Erfolg des Neoliberalismus ist, desto unmöglicher erscheint in der Tat alles andere. Dies darf nicht akzeptiert werden, aber es bedarf zugleich einer längerfristigen Perspektive und eines Engagements für eine tiefere und grundlegendere Veränderung. Sowohl die Entlastungslinie der U-Bahn als auch die erweiterte Version des S-Bahn-Netzes sind möglich und erforderlich – ebenso wie unsere kollektive Verantwortung, als Teil des Kampfes um einen Nulltarif im ÖPNV für Alternativen zur Gentrifizierung von Arbeiter*innenwohngebieten mit geringerem Einkommen zu kämpfen.

In einer solchen Konstellation ist Free Transit Toronto ein Baustein, um die derzeitigen politischen Grenzen zu überwinden. Wir werden uns weiterhin in die wichtigsten politischen Kämpfe einbringen, die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr stehen – innerhalb und unabhängig von der größeren Bewegung auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs. Wir werden Vorschläge zur Entwicklung öffentlicher Kapazitäten für die Planung, Entwicklung und den Bau von Verkehrsmitteln (im Gegensatz zu Public-Private-Partnerships) unterbreiten und ihre Realisierung organisieren; wir werden uns für progressive Steuerreformen und die Verpflichtung engagieren, durch den öffentlichen Nahverkehr die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. Dies bedeutet, die Finanzierung zu verändern, Arbeitsplätze zu schaffen und die Struktur der Stadt umzugestalten. Wir werden jene Eliten herausfordern, die die Wirtschaft der Stadt leiten – von den Finanzinteressen bis hin zu den Unternehmen, die mit ihren Investitionen die städtische Entwicklung in ihrem Interesse ausrichten. Wir werden daran arbeiten, die Bewegung für den öffentlichen Verkehr in den Gemeinden der Arbeiter*innenklasse zu verwurzeln. Dort können sich neue Führungspersonalitäten entwickeln, die für den Nulltarif und eine größere alternative Vision der Stadtentwicklung eintreten. Diese Vision am Leben zu erhalten und gleichzeitig für die Verteidigung, den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zu kämpfen, bleibt unsere größte Herausforderung.

Neue Entwicklungen

Die Aktiven von Free Transit Toronto haben lange und gut gearbeitet und nicht nur viel gelernt, sondern erfolgreich dafür gesorgt, dass andere von ihnen lernen können. Sie haben 2019 einen kollektiven politischen Durchbruch erzielt und können begründet erklären: FTT hat einen wichtigen Anteil an politischen

Ereignissen, die für Kanadas Linke vielleicht eine neue Phase eingeleitet haben. Das betrifft nicht »nur« den Fakt, dass im August 2019 Kanadas Kinder den Nulltarif im Personenverkehr testen und sich auch ihre Eltern freuen konnten. Transportunternehmen und Behörden diskutieren nun die Wiederholung und Erweiterung dieser Praxis (thejournal.ie 2019). FTT hat Partner bekommen, die 2019 neben ihrer Initiative erfolgreich in die öffentliche Debatte intervenierten: Dazu gehört z. B. Free Transit Ottawa, die mit Verweis auf die Klimaziele der Stadt eine Petition in den Stadtrat einbrachte. Es geht den Aktiven um eine »Neue Vision von öffentlichem Verkehr in Ottawa, der seine Verpflichtung gegenüber dem Klimanotstand und den Bürger*innen Ottawas zeigt« (Free Transit Ottawa 2019). Der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV würde pro Fahrt die Kohlendioxidemissionen um zwei Drittel senken. Eine andere Mobilität soll erreicht werden, eine für alle erschwingliche ÖPNV-Nutzung und der Einstieg in den Nulltarif. Zunächst sollen die Transitgebühren außerhalb der Spitzenzeiten abgeschafft werden (d.h. zwischen 9.00 und 15.00 Uhr, zwischen 18.00 und 6.00 Uhr und an Wochenenden). Zugleich sollen an den Wochenenden zusätzlich 50 Busse fahren. Die Buslinien generell sollen die Vororte anfahren, um deren Einwohner*innen mit den örtlichen Gesundheits- und Sozialdiensten, Gemeindezentren, Einkaufsmöglichkeiten und Unterhaltungsmöglichkeiten zu verbinden. Die Busflotte wäre also wesentlich auszubauen und es wären zusätzliche Busspuren einzurichten. Um die Vertretung der Bürger*innen in der Verkehrskommission zu gewährleisten, sollen vier Vertreter*innen der Bürger*innen direkt gewählt werden. Zwei der acht Ratsmitglieder in der Verkehrskommission sollen durch zwei Vertreter*innen der Gewerkschaft der Transportarbeiter*innen ATU ersetzt werden (ebd.). Gegen Mobilitätsarmut und für die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks mobilisiert Free Transit Edmonton gemeinsam mit der örtlichen Gewerkschaftsführung der Transportgewerkschaft ATU (CBC News 2020). 2019 intervenierte The LEAP in Kanadas Öffentlichkeit. Ihr Manifest besteht aus »15 Forderungen nach einem Energiewechsel auf der Grundlage der Prinzipien von Gerechtigkeit, der Menschenrechte und der Solidarität der Arbeitnehmer*innen« (The Leap 2019a). Die sechste von 15 Grundpositionen bzw. Forderungen heißt: »Wir wollen einen Hochgeschwindigkeitsverkehr, der nur durch erneuerbare Energien und erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel bestehen wird, um jede Gemeinschaft in diesem Land zu vereinen – anstelle von mehr Autos, Pipelines und explodierenden Zügen, die uns gefährden und spalten.« (Ebd.) Das Manifest versteht sich als Verbindung zum Green New Deal als »Plan, wie wir die Armut beseitigen und Millionen von Arbeitsplätzen schaffen können, während wir gleichzeitig die größte Bedrohung unserer Zeit bekämpfen: den Klimawandel«. Er beinhaltet massive öffentliche Investitionen in saubere Energie, Transport und Klimaanpassungsmaßnahmen.

Aber die Vision ist größer als das: Es geht darum, unsere gesamte Wirtschaft sicherer und fairer zu gestalten und allen ein besseres Leben zu ermöglichen. Der Green New Deal, der zuerst in den USA vorgeschlagen wurde, breitet sich nun weltweit aus.« (The Leap 2019b) Interessant sind nicht vor allem die Kooperation mit Naomi Klein und ihr Engagement für das Projekt. Interessant ist, dass es zur Grundlage für die Gründung und Vernetzung von neuen Initiativen wurde, von Demonstrationen auf der Straße, zu einem Bezugspunkt zahlreicher Friday for Future-Aktionen, aber auch von Wahlkämpfen. Die Neue Demokratische Partei Kanadas, The New Democrats, hat ein New Deal-Projekt, das mit dem von Green New Deal und dem Konzept von The Leap korrespondiert. »Unser New Deal für die Menschen ist unsere Sichtweise, wohin unser Land im nächsten Jahrzehnt gehen kann, und unser Engagement für die wirklichen Ergebnisse, die wir für die Kanadier erreichen wollen.« (New Democratic Party of Canada 2020)

Bei den Kommunalwahlen treten die Kandidat*innen der New Democrats für den Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr ein. So war es auch in Toronto, wo die junge schwarze Menschenrechtsaktivistin Saron Gebresellassi, die mit ihren Eltern aus Eritrea flüchtete, als Bürgermeisterin kandidierte. Dass sie sich dabei u. a. auf das von der Rosa-Luxemburg-Stiftung geförderte Buch »Free Public Transit: And Why We Don't Pay To Ride Elevators« stützte (Gebresellassi/Fodor 2019), erfreute den Autor des Kapitels. Freuen konnte sich auch Free Transit Toronto, denn sie haben neue Partner*innen gewonnen bzw. Kooperationen ausgebaut. Das gilt nicht »nur« für die The New Democrats. Die Transportarbeiter*innen-Gewerkschaft ATU hat beschlossen, den Green New Deal als ihr Projekt anzunehmen (Burt-D'Agnillo 2019) und fordert: »ATU Kanada setzt sich dafür ein, dass die Tarife für alle erschwinglich sind, und ... für Fortschritte bei der Schaffung eines gebührenfreien Transits ... In unserem Eintreten für die Beseitigung von Kostenbarrieren beim Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung, Gesundheitsversorgung und anderen Dienstleistungen durch die Einführung von Pässen für Geringverdiener*innen setzen wir Prioritäten. Ein schrittweiser Ansatz zur Senkung der Fahrpreise ist in vielen Gemeinden in ganz Kanada dringend erforderlich, um sicherzustellen, dass der Verkehr sicher, zuverlässig und für alle erschwinglich ist.« (Ebd.) Auch die Website der Gewerkschaft bezieht sich auf das erwähnte Buch mit meinem Beitrag (Burt-D'Agnillo 2020). James Hutt's Artikel zum neuen Bündnis für den Green New Deal mit NDP, ATU, Initiativen wie Free Transit Toronto, Free Transit Ottawa und Free Transit Edmonton ist überschrieben mit »2020: The Year of (Fare) Free Transit« (Hutt 2020).

Rosalie Ray

USA: Suche nach Gerechtigkeit der Mobilität – von Seattle nach New York

Die Auffassung, wonach der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr ein Grundrecht sei, trifft in den Vereinigten Staaten mit ihrer Geschichte des Busboykotts und der Bürgerrechtsbewegung auf große Resonanz. Die National Association for the Advancement of Colored People (NAACP) hat kürzlich eine Resolution veröffentlicht, die den öffentlichen Verkehr zu einem Grundrecht der Bürger*innen erklärt. Für seine Durchsetzung fordert sie, eine Reihe von Finanzierungsmechanismen einzuführen. Diese reichen von einer zweckgebundenen Abgabe zur Erbringung sozialer Dienstleistungen bis hin zur Verpflichtung, die Mobilität in einem Gebiet in Abhängigkeit vom Anteil der Einwohner*innen ohne eigenes Fahrzeug zu finanzieren (Prendergast 2016). Wird das Recht auf Mobilität als Grundrecht verstanden, dann folgt daraus natürlich, dass der öffentliche Personenverkehr ausreichend finanziert sein muss, damit auch alle dieses Recht in Anspruch nehmen können und ihnen der Zugang zu unserem städtischen Raum ermöglicht wird.

Der entgeltfreie ÖPNV ist eine folgerichtige Erweiterung des Konzepts von öffentlicher Mobilität als Grundrecht, aber so wird der Nulltarif in den USA nur selten gesehen. Er wird vor allem als ökonomisches Instrument gesehen. Das Ziel dabei ist, die Fahrpreise zu senken, um entweder die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und die Kosten pro Person zu senken oder die Transportunternehmen im betroffenen Gebiet zu fördern.

Gesellschaftliche Aktivität spielt jedoch zunehmend eine Rolle, wenn es darum geht, den Nulltarif für bestimmte Gruppen der Bevölkerung durchzusetzen. Organisationen und Bündnisse gründen sich, um die Konzeption des öffentlichen Verkehrs als Grundrecht zu realisieren. Ihre Forderungen werden radikaler. Es gibt auch Bürgerrechtsaktivist*innen, die den Nulltarif im ÖPNV als eine Möglichkeit sehen, den Kräften des rassistischen Kapitalismus zu widerstehen. Besonders hoffnungsvoll stimmt, dass es Vereinigungen von Nutzer*innen gibt, deren Mitglieder für ein öffentliches Verkehrssystem kämpfen, das sowohl qualitativ hochwertig als auch für seine Nutzer*innen kostengünstig ist. Diese Gruppen sind die treibende Kraft für eine Politik, die den Verkehr so finanziert, dass die Lasten nicht auf die Nutzer*innen abgewälzt werden. Dies ist für eine Einführung bzw. Ausweitung des ÖPNV mit Nulltarif unerlässlich.

Wie steht es um den Nulltarif in den USA?

Sowohl Spitzen von lokalen Behörden als auch Basisaktivist*innen haben sich für den Nulltarif im ÖPNV der Vereinigten Staaten ausgesprochen, allerdings in sehr unterschiedlicher Form. Gemeinden und Verkehrsbehörden haben den Nulltarif angeboten, um Menschen zu motivieren, den öffentlichen Nahverkehr verstärkt zu nutzen. Die Nulltarif-Aktivist*innen ihrerseits haben vor allem dafür gekämpft, dass bestimmte Gruppen von Fahrgästen den ÖPNV entgeltfrei nutzen können. Es geht ihnen in erster Linie um marginalisierte Gruppen, Ältere wie Junge, zunehmend aber auch um Menschen mit niedrigem Einkommen.

Die Einführung des Nulltarifs mit dem Ziel, die Fahrgastzahlen zu erhöhen, erfolgte weitgehend im Top-down-Modus und aufgrund von Forderungen lokaler Unternehmen. Abgesehen von den drei gescheiterten umfassenden Experimenten, die im Folgenden beschrieben werden, fallen in den USA die Nulltarif-Systeme, die darauf abzielen, die Fahrgastzahlen zu erhöhen, in eine von zwei Kategorien: Entweder handelt es sich um ein Verkehrssystem, das so klein ist, dass sich die Fixkosten zur Durchsetzung von Fahrpreisen nicht lohnen würden; oder der Nulltarif wird von der Stadt und/oder von den Unternehmen subventioniert, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.

Vollständiger unentgeltlicher öffentlicher Verkehr

Die Ergebnisse von drei Pilotprogrammen, zwei in den 1970er Jahren und eines im Jahr 1989/90, haben dem Kampf um den Nulltarif in größeren Städten eher geschadet als genützt. In den 1970er Jahren finanzierte die Federal Urban Mass Transportation Administration (Vorgängerin der heutigen Federal Transit Administration) zwei Pilotprojekte mit dem Nulltarif für Fahrten mit dem ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Es ging um Trenton in New Jersey und Denver in Colorado. Die Fahrgastzahlen stiegen in Trenton um 25 bis 30% und in Denver um 36 bis 49%. In beiden Fällen war also ein bemerkenswerter Anstieg zu beobachten.

Beide Experimente endeten jedoch, nachdem die Finanzierung durch die Bundesbehörden eingestellt wurde. Bei beiden Programmen ließ die Pünktlichkeit im Verkehr nach und die Verkehrsmittel waren überfüllt. Dies deutet entweder darauf hin, dass die Verwaltungen den Anstieg der Fahrgastzahlen nicht vorhersahen oder dass sie nicht planten, diese Projekte nach dem Auslaufen der föderalen Förderung aufrechtzuhalten und daher keine zusätzlichen Ressourcen investieren wollten. Es kann aber auch sein, dass die Verwaltungen nicht über ausreichende Ressourcen verfügten, um das Pilotprojekt sorgfältig zu planen.

Der ungünstigste Bericht über den Nulltarif basiert auf den Erfahrungen von Austin in Texas in den Jahren 1989/1990. Dort kam es nach Einführung des Nulltarifs zu einer starken Zunahme der sogenannten »Problemfahrer«, vor allem der Obdachlosen, von Jugendlichen und betrunkenen Fahrgästen. Es entstand die Befürchtung, dass die »normalen« Fahrgäste unter diesen Bedingungen den öffentlichen Nahverkehr nicht mehr nutzen würden. Die Busfahrer*innen stimmten für den Abbruch des Programms und sagten, dass sie lieber Fahrpreise durchsetzen würden, als sich um diese »Problemfahrer« zu kümmern. Ein Bericht über das Projekt stellt jedoch fest, dass es durchaus sein kann, dass die Umsetzung des Programms zum Teil durch die Einstellung des Managements ihm gegenüber behindert wurde, die an die Angestellten der Verkehrsbetriebe weitergegeben wurde (Perone 2002).

Während diese größeren Städte negative Erfahrungen mit dem Nulltarif gemacht haben, gibt es in den USA etwa 40 kleine bis mittelgroße Städte, die vollständig gebührenfreie Systeme betreiben. Dazu gehören Universitätsstädte, in denen die Hochschule oft einen Pauschalbetrag für die Student*innen zahlt, während die Stadt den Restbetrag übernimmt: Chapel Hill Transit, das die Universität von North Carolina und die umliegenden Gemeinden bedient, war bis zur Einführung des Nulltarifs in Tallinn mit über 7,5 Millionen Fahrten pro Jahr das größte gebührenfrei arbeitende System der Welt.

Eine weitere Kategorie von Gemeinden, die den Nulltarif anbieten, sind die Skiorte, die Kurzreise-Tourist*innen erwarten, die dann in Hotels unterkommen, die oft nur über geringen Parkraum verfügen. Diese Fahrgäste sind mit Ausrüstung und Gepäck bei einem Wetter und in einer Kleidung unterwegs, die es schwer machen, lange Strecken zu laufen. Der ÖPNV mit Nulltarif trägt in diesem Fall auch dazu bei, die Lebenshaltungskosten der Arbeitskräfte in diesen Skigebieten zu decken.

Die verbleibenden Beispiele für einen Nulltarif im gesamten Netz eines lokalen ÖPNV sind kleine Städte, die festgestellt haben, dass die Kosten für den Verkauf der Tickets und die Kontrolle zu hoch sind, um sie zu rechtfertigen. Dieses Herangehen wird durch Fonds der Bundesverkehrsbehörde unterstützt, die den Bundesstaaten Geld zur Förderung kleiner lokaler Verkehrssysteme gibt. Einige Staaten gewähren Zuschüsse auf der Grundlage der zurückgelegten Passagiermeilen. Die Zunahme der Fahrgastzahlen durch den Nulltarif kann bedeuten, dass die Systeme tatsächlich mehr staatliche Gelder in Form von Subventionen erhalten, als sie bei einem Verzicht auf den Fahrkartenverkauf verlieren (Volinski 2012).

Der Nulltarif als Anreiz für wirtschaftliche Entwicklung

In größeren Städten kommt der Nulltarif im Allgemeinen nur in einem Teil des ÖPNV-Systems vor, aber auch in diesem Fall wird er vor allem ökonomisch begründet. Die Einführung von entgeltfreien Zonen und Straßenbahnen zum Nulltarif wurden sowohl mit den Kosten der Fahrpreiserhebung als auch durch Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung gerechtfertigt. Innenstadtzonen mit Nulltarif entstanden zuerst in den 1970er Jahren, als Einzelhändler die Einkaufsgebiete der Innenstädte in Richtung großer Einkaufszentren in den Vorstädten verließen (Lindsey 1974). Der Nulltarif wurde als Möglichkeit angeboten, um die Kund*innen in der Innenstadt zu ermutigen, mehrere Einrichtungen, insbesondere Geschäfte, zu besuchen, ohne ein Ticket kaufen zu müssen. Zugleich sollte die durch Pkw und veraltete Busse verursachte Umweltverschmutzung bekämpft werden. Einige Zonen in der Innenstadt, wie die autofreie Zone von Salt Lake City, existieren noch immer, während Seattle und Portland ihre Zonen 2012 abgeschafft haben. Pittsburgh schränkte diese Gebiete über eine größere Tarifumstrukturierung ein; jetzt sind die Züge in der Innenstadt unentgeltlich, während die Busse nicht mehr fahren.

Der derzeitige Vorstoß für neue Straßenbahnen in der Innenstadt ist eine moderne Version einer Politik, den Verkehr so zu gestalten, dass er wirtschaftlichen Interessen entspricht. Nicht alle Straßenbahnen sind völlig gebührenfrei, aber fast alle werden durch Unternehmenssteuern in einem bestimmten Fahrbereich der Straßenbahn subventioniert. Die wirtschaftliche Logik besteht darin, dass die Unternehmen von dem erhöhten Fahrgastaufkommen profitieren und die Infrastrukturinvestitionen als Signalmechanismus für jene dient, die in Immobilien investieren (King/Fischer 2016). Da die Unionsregierung große Bauprojekte subventioniert, ist der Straßenbahnbau eine politisch sinnvollere Art und Weise, ein Gebiet für die wirtschaftliche Entwicklung auszuweisen, als über andere Instrumente den Stadtteil aufzuwerten bzw. zu vervollkommen. So ist die Erweiterung des Straßenbahnnetzes günstiger, als z.B. die städtischen Zonen neu zu regeln. So sind Busse, die in der Innenstadt zirkulieren, wie der Charm City Circulator von Baltimore, eine andere preiswerte Variante, um ein ähnliches Ziel zu erreichen.

Die Schwierigkeit, Straßenbahnen und die genannten Innenstadtbusse als Verkehrsmittel mit Nulltarif zu betreiben, besteht darin, dass der Grad ihrer Nützlichkeit als öffentliches Verkehrsmittel sehr unterschiedlich bewertet wird. Viele werden als eine von der örtlichen Verkehrsbehörde¹ getrennte Ein-

¹ Die Straßenbahn von Kansas City wird von einer von der Stadt unabhängigen Non-Profit-Organisation betrieben während der Charm City Circulator eher Eigentum der Stadt als der Maryland Transit Administration (MTA) ist.

heit betrieben und waren nicht als Verbesserung des bestehenden Verkehrssystems geplant. Aber auch wenn sie nicht als Teil des ÖPNV-Systems geplant wurden, bieten sie tatsächlich einige Vorteile. Die Straßenbahn von Kansas City hat die prognostizierten Fahrgastzahlen übertroffen, und es wurden Erweiterungen geplant, obwohl die Stadt den neuen Verkehr zunächst nicht voll unterstützt und die Wähler*innen Vorschläge zum Ausbau des ÖPNV abgelehnt hatten. Aber ab Juni 2020 soll der Nulltarif in Kansas' Straßenbahnen Realität werden!

Andererseits hat die Straßenbahn von Atlanta, die zunächst mit Nulltarif anging, später aber einen Tarif einführte, mit geringen Fahrgastzahlen und Missmanagement zu kämpfen. Auch die Eröffnung des Straßenbahnbetriebs in Washington DC hatte sich aufgrund von technischen und finanziellen Problemen mehrfach verzögert. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden nicht erreicht. Während der Straßenbahnverkehr es nicht vermag, die versprochene Erhöhung der Passagierzahlen zu erreichen, erweisen sich die Straßenbahnen vor allem als Instrumente der wirtschaftlichen Entwicklung und viel weniger als Instrumente einer gut geplanten Verkehrsentwicklung (ebd.).

Der Nulltarif für marginalisierte Gruppen

Während mit Straßenbahnen und Innenstadtzonen in bestimmten Gebieten der Nulltarif eingeführt wird, konzentriert sich in den USA das Engagement vieler Aktivist*innen auf die Forderung, den Nulltarif für jene einzuführen, die ihn am dringlichsten brauchen. Die sozialen Bewegungen für den Nulltarif haben sich auf marginalisierte Gruppen fokussiert – ältere Menschen, Jugendliche, Menschen mit Behinderungen und zunehmend auf Einwohner*innen mit niedrigem Einkommen. Zumeist werden ermäßigte Tarife gegenwärtig für Senior*innen und Student*innen angeboten, wobei einige Regionen, darunter die Bundesstaaten Rhode Island und Pennsylvania, noch weiter gehen. Sie bieten Senior*innen den Nulltarif an. Das Muni-System von San Francisco – bestehend aus Bussen, Seilbahnen und Stadtbahnen, die von der San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) betrieben werden – war das erste große Verkehrssystem in den USA, das Jugendlichen mit geringem Einkommen, Senior*innen und Behinderten den Nulltarif gewährte. Beide Unternehmen bieten auch eine ermäßigte Fahrkarte für Personen mit niedrigem Einkommen an, während das ORCA-Lift-Programm von Seattle sowohl ermäßigte Einzelfahrscheine als auch ermäßigte Monatskarten anbot. Sowohl San Francisco als auch Seattle wachsen schnell und ungleichmäßig, was zu Kampagnen ermutigt, bei denen konkrete Maßnahmen zur Unterstützung von Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen gefordert werden.

Den Nulltarif für Senioren und Menschen mit Behinderungen gibt es seit den 1970er Jahren in Providence. 2015 wurde er aufgrund von Budgetkürzungen vorübergehend eingestellt. Das war zum Teil darauf zurückzuführen, dass Medicaid sich entschieden hat, Fahrten zu medizinischen Zwecken an ein privates Unternehmen anstatt an Rhode Island Public Transit Authority (RIPTA) zu vergeben. Die RIPTA ist der einzige Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs im Bundesstaat Rhode Island. Das Programm wurde vom Gouverneur des Bundesstaates nach Protesten wieder eingeführt, obwohl es jetzt lediglich auf einkommensschwache Senior*innen und Menschen mit Behinderungen abzielt. Alle Senior*innen haben während der Nebenverkehrszeiten Anspruch auf Beförderung zum halben Preis. Blossom Segaloff, eine Seniorin mit niedrigem Einkommen, die während des Kampfes interviewt wurde, bemerkte: »Mein inneres Gefühl sagt mir, dass die öffentlichen Verkehrsmittel für alle gratis sein sollten! Denn ich sehe nicht, dass die Geldsäcke in diesen Bussen fahren. Ich sehe Leute, die zwei Dollar pro Fahrt ausgeben und wirklich nicht so aussehen, als könnten sie sich das leisten.« (Gourlay 2016) Das Schulsystem bezahlt auch Busfahrkarten für Schulkinder, die mehr als eine bestimmte Entfernung von der Schule entfernt wohnen (je nach Alter mehr als ein bis zwei Meilen). Schüleraktivist*innen der Gruppe Youth 4 Change führten eine erfolgreiche Kampagne durch, um die maximale Entfernung von drei auf zwei Meilen zu reduzieren.

Der Bundesstaat Pennsylvania deckt seit 1972 die Kosten des Nulltarifs für Senior*innen mit niedrigem Einkommen aus seinem Lotteriefonds. Das Gesetz von 1972 finanzierte nur Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeiten, aber 2007 weitete der Staat den Zuschuss auf den ganztägigen Betrieb aus. Wie ein Mitfahrer bemerkte, ist der Seniorenverkehr ein »guter Grund für die Hafengebörde, einen weiteren Bus einzusetzen. Und dann haben wir dort weniger arbeitslose Fahrer. Das klingt nach einer Win-Win-Situation für alle Beteiligten.« (Majors 2007)

Während Rhode Island und Pennsylvania die vor Jahrzehnten gemachten Versprechen für den tariffreien öffentlichen Personenverkehr einhalten, ist San Francisco kürzlich die erste Großstadt geworden, die Jugendlichen mit niedrigem Einkommen, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen den Nulltarif anbietet – drei Gruppen, deren Beförderung traditionell in bestimmtem Maße subventioniert wird. Der Wechsel vom subventionierten zum entgeltfreien Verkehr für die genannten Gruppen war das Ergebnis einer starken Kampagne, der von Free Muni for Youth.

Die Kampagne Free Muni for Youth begann 2011, als die Verwaltung die Finanzmittel für Schulbusse kürzte und Familien für Schülermonatskarten höhere Preise entrichten sollten. Die Tarife verdoppelten sich fast gegenüber 2009. Die Kampagne forderte den Nulltarif im Muni-System San Franciscos

für alle Jugendlichen, um dem universellen Charakter der Schulbusse gerecht zu werden. Die Stadt reduzierte jedoch das Programm, um nur Jugendliche aus solchen Familien zu erfassen, die weniger als das mittlere Einkommen pro Haushalt beziehen, rd. 115.000 US-Dollar im Jahr 2018 für einen Haushalt von vier Personen. Die Stadt plante auch, das Programm zu kürzen, um nur die unter 18-Jährigen zu unterstützen, aber die Kampagne kämpfte erfolgreich für die Einbeziehung der 18-Jährigen. Der Pass wurde im Jahr 2013 zunächst als Pilotprogramm umgesetzt; während der 16 Monate des Pilotprogramms nahmen über 31.000 Jugendliche daran teil. Das kostete zusätzlich drei Millionen Dollar (2,43 Millionen Euro) (Free Muni for Youth 2014).

Zum Ende des Pilotprogramms im Jahr 2014 entschied der Vorstand der Verkehrsgesellschaft von San Francisco SFMTA, es zu verlängern und gab bekannt, dass Google zugestimmt hatte, zwei Jahre lang die Kosten des Programms Free Muni for Youth zu übernehmen. Es handelt sich um eine der größten privaten Spenden an einen öffentlichen Dienst in der Geschichte der Bay Area. Das Programm wurde auch nach Auslaufen der Spende fortgesetzt. Ein Jahr später, 2015, erhielten Senior*innen und Menschen mit Behinderungen die gleichen Rechte wie jeder Haushalt, der weniger als das mittlere Einkommen erzielt. Alle drei Programme kosten insgesamt etwa 10 Millionen Dollar (7,97 Millionen Euro) pro Jahr. Gleichzeitig mit ihnen führte Muni den Lifeline-Pass für Passagiere mit niedrigem Einkommen ein, der jedoch mit damals 34 Dollar pro Monat immer noch recht teuer ist. Bis 2017 hatten sich 71.000 Einwohner*innen von San Francisco für eines der Free Muni-Programme angemeldet, von denen über die Hälfte aus Haushalten mit einem Einkommen von weniger als 50.000 Dollar sind. Etwa 20.000 haben sich für den Lifeline-Pass registriert (SFMTA, Streets for All 2017).

Im Jahr 2015 führte Seattle den ORCA-Lift-Pass ein. Er bietet den umfassendsten bedürftigkeitsabhängigen Zugang zum öffentlichen Verkehr in einer Stadt der USA. Im Gegensatz zum Lifeline-Pass, für den immer noch eine Vorauszahlung erforderlich war, bietet die ORCA-Lift-Karte Ermäßigungen für einzelne Fahrten sowie ermäßigte Monatskarten an und wird von den Verkehrsgesellschaften in der gesamten Region akzeptiert, darunter von Sound Transit und King County Metro. Sound Transit betreibt Stadtbahnen und die Sounder-Pendelbahn in King County (in dem Seattle liegt) und den umliegenden Kreisen Pierce und Snohomish. King County Metro betreibt die Busse in King County und die Straßenbahn von Seattle. Beide sind öffentliche Einrichtungen. King County nutzte seine bestehende Infrastruktur für soziale Dienste, um die Karten zu verteilen und schulte viele jener, die Bürger*innen bei der Einschreibung in die Krankenversicherung halfen, wie sie nun die Handhabung der neuen Transitkarte unterstützen können (Lindblom 2015).

Wer kämpft für den Nulltarif?

Im aktuellen Kontext der USA wird die Bewegung für den Nulltarif vor allem von zwei Gruppen von Organisationen getragen. Dies sind zum einen Mitgliedervereine der Nutzer*innen und zum anderen Bündnisse von sozialen Organisationen, die sich für soziale Gerechtigkeit einsetzen. Die Bemühungen in Seattle und Los Angeles sind gute Beispiele für die erste Art, während die Kampagne Free Muni 4 Youth ein gutes Beispiel für die zweite Art ist. Das #SwipeltForward-Projekt in New York City stellt eigentlich keine Bewegung für den Nulltarif dar – seine Aktivist*innen drängen auf die Emanzipation der afroamerikanischen Bevölkerung. Aber das Projekt zeigt, wie wichtig es ist, sich explizit zu humanen Werten zu bekennen und Formen direkten Handelns zu wählen, während man in Bündnissen mit anderen Organisationen arbeitet. Wir werden #SwipeltForward später in diesem Kapitel darstellen.

Der Kampf um den ORCA-Lift-Pass wurde von der Seattle Transit Riders Union angeführt, die sich 2011 aus Protest gegen drohende Servicekürzungen gegründet hatte. Die Transit Riders Union (TRU) ist eine »demokratische Organisation von Arbeiter*innen und armen Menschen«, die von ihren Mitgliedern bestimmt und geleitet wird. Alle Führungspersönlichkeiten sind »gewählt und den Mitgliedern gegenüber rechenschaftspflichtig, die in allen Angelegenheiten das letzte Wort haben«. Es gelten zehn Prinzipien, von denen das erste lautet: »Wir glauben, dass jeder Mensch ein Recht auf sichere, zuverlässige, erschwingliche und zugängliche öffentliche Verkehrsmittel hat.« (Transit Riders Union 2018)

Das basisdemokratische, auf Grundrechte orientierte Modell der demokratischen Transit Riders Union ist sehr erfolgreich. Nachdem mit der Einführung einer Kfz-Kennzeichnungsgebühr, einer Pauschalgebühr, die pro Fahrzeug für den jährlichen Zulassungsaufkleber gezahlt wird, Gebührensenkungen verhindert waren, ging die TRU dazu über, gegen die oben erwähnte Aufhebung der innerstädtischen Zonen mit Nulltarif zu protestieren. Obwohl diese Kampagne scheiterte, wurde sie zur Initialzündung für die Forderung nach einem ermäßigten Tarif für einkommensschwache Gruppen. Die TRU hat sich auch für eine Ausweitung des Programms Human Services Bus Ticket eingesetzt, das Fahr-scheine für besonders einkommensschwache Bewohner*innen und Obdachlose anbietet, die möglicherweise nicht in den Genuss des ORCA-Liftes kommen können. Sie setzte zudem den Nulltarif für Mittel- und Oberschüler*innen aus einkommensschwachen Familien durch und verfolgte das Ziel, den Nulltarif im ÖPNV allen Jugendlichen zu gewähren. Zusätzlich zu diesen Kämpfen, bei denen es um die Fahrpreise geht, erwirkte die Gruppe auch, dass das Verkehrsministerium von Seattle die erste vollständige Mobilitätskarte erstellt, die die verschiedenen, in der Stadt betriebenen ÖPNV-Systeme in einer Quelle zusam-

menfasst. TRU drängte darauf, die Haltestellenansagen in den Bussen zu verbessern, damit insbesondere Blinde und Sehbehinderte sich leichter bewegen können. Sie entwickelte den Vorschlag, eine städtische Einkommenssteuer für wohlhabende Haushalte einzuführen, um gegen das Gesetz des Bundesstaates zum Verbot von Einkommenssteuern zu agieren. Der Gesetzesvorschlag ist Teil des Programms Trump Proof Seattle (Beekman 2017).

Die Los Angeles Bus Riders Union (BRU) verband die Forderung nach dem Nulltarif in Los Angeles als Teil einer auf Grundrechte orientierten Bewegung mit einer breiteren politischen Bewegung gegen den Polizeistaat. Die BRU stellte fest, dass von den 30.000 Geldstrafen und 8.000 Festnahmen wegen »Schwarzfahrens« im Jahr 2016 mehr als 50% auf afroamerikanische Fahrgäste entfielen, obwohl nur 19% der Bevölkerung von Los Angeles einen afroamerikanischen Hintergrund haben. Als Reaktion auf diese Diskriminierung reichte die BRU eine Beschwerde bei der Abteilung für Bürgerrechte der Bundesverkehrsverwaltung ein und verstärkte ihre Kampagne für den Nulltarif. Sie fordert eine Kürzung des Polizeihaushalts der Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority um 50% sowie die Anschaffung von Bussen, die von nachhaltigen Energiequellen angetrieben werden.

In San Francisco wurde der Kampf für den Nulltarif von People Organizing to Win Employment Rights (POWER) in einem Bündnis mit anderen Initiativen für Bürgerrechte und soziale Gerechtigkeit angeführt. POWER ist jetzt Teil von Causa Justa Just Cause, »einer basisdemokratischen Organisation, die sich für wirtschaftliche, ökologische, antirassistische und geschlechtsspezifische Gerechtigkeit einsetzt«, ihren Schwerpunkt aber nicht auf Mobilität legt (Causa Justa Just Cause 2018). Zu den weiteren Mitgliedern des Bündnisses gehörten Urban Habitat, die sich auf Stadtplanung, ethnische Fragen und Umwelt konzentrieren und die Chinatown Community Development Corporation. Diese Gruppen haben ihre Aktivitäten von Verkehrs- auf Wohnungsfragen, einschließlich des Mieter*innenschutzes und der Mietenkontrolle, verlagert und hinterlassen ein Vakuum im Kampf um gerechte Teilhabe am öffentlichen Personenverkehr.

Es ist lohnend, Aktionen wie #SwipeltForward zusammen mit anderen Formen der radikalen Befürworter*innen des Nulltarifs zu betrachten. #SwipeltForward stellt aber nicht Kampagnen für den Nulltarif als solchen ins Zentrum ihrer Aktivität, sondern ist vielmehr eine »Selbstverteidigungs- und Widerstandsaktion gegen das tollwütige NYPD [New Yorker Polizeibehörde]« und setzt sich für die Emanzipation der Afroamerikaner*innen ein (zitiert auf Swipe It Forward 2018). #SwipeltForward ist ein Projekt von Why Accountability, einer Organisation der Bewohner*innen der Bronx, die auf die demokratische Kontrolle der New Yorker Polizei zielt und als Reaktion auf den Polizistenmord an Eric Garner im Jahr 2014 gegründet wurde. Angesichts der Tatsache, dass

Verhaftungen wegen »Schwarzfahrens« den größten Einzeltatbestand darstellen, der zu Verhaftungen führt, hat Why Accountability sich für »Schwarzfahrer*innen« eingesetzt, um ihnen Würde und Schutz gegen Polizeiübergriffe zu geben. Die Organisation hat auch auf den Fakt hingewiesen, dass es nicht illegal ist, die Metrocard nach vorne zu ziehen, um jemandem Eintritt zur U-Bahn zu verschaffen, wenn man selbst aussteigt. Why Accountability ist wie auch die Seattle Transit Riders Union der Auffassung, dass der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr ein Grundrecht ist. Dennoch hat sich die Initiative dafür entschieden, mit anderen Organisationen, die sich gegen die Rassendiskriminierung und für die Rechenschaftspflicht der Polizei einsetzen, zusammenzugehen und sich nicht auf Forderungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs zu konzentrieren. Die von den Befürworter*innen des öffentlichen Verkehrs unterstützte Politik wie die im Weiteren diskutierten Kampagnen für faire Fahrtarife sind für sie ein Trick, die rassistische Unterdrückung, die mit der Durchsetzung von Tarifen einhergeht, zu verschleiern. In New York gibt es derzeit keine Organisation wie die TRU von Seattle, die sowohl explizit soziale Forderungen erhebt als auch das Ziel und das Verständnis des Kampfes für die Emanzipation der Afroamerikaner*innen so teilt, dass sie in einem Bündnis mit Why Accountability arbeiten würde.

Nulltarif im ÖPNV und ÖPNV in der Krise

New York City ist ein gutes Beispiel, um die Schwierigkeiten und Nuancen bei der Forderung nach einem Nulltarif in den USA zu verstehen. In New York kommt die stärkste Forderung nach dem Nulltarif nicht von den Interessenvertreter*innen des öffentlichen Nahverkehrs, sondern von Gemeinden, die sich mit rassistischen und entwürdigenden Maßnahmen bei Kontrollen gegen »Schwarzfahren« auseinandersetzen. Die Interessenvertretung in Sachen Personenverkehr hingegen konzentriert sich angesichts der Krise des ÖPNV auf die Qualität des Verkehrsangebots. Die derzeitigen Vorschläge zur Finanzierung des ÖPNV zielen vor allem auf die erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen und weniger auf die Fahrpreise. Es gibt keine basisdemokratisch arbeitende Interessenvertretung, die solche Vorschläge für progressive Finanzierungsquellen wie eine Millionärssteuer unterstützt.

Die New Yorker U-Bahn ist wieder in einem seit den 1970er Jahren nicht mehr gesehenen Krisenzustand. Die Zahl der Fahrgäste in New York City ist von 1992 bis 2015 fast jedes Jahr gestiegen und hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt (Federal Transit Administration 2015). Dies schien eine bemerkenswerte Wende gegenüber den 1970er Jahren zu sein, als die U-Bahn eine von vielen regionalen ÖPNV-Linien war, die kurz vor dem Bankrott stan-

den. Doch der Anstieg der Fahrgastzahlen ging mit einem Rückgang der Finanzierung durch die Stadt und den Bundesstaat einher – ein Rückgang, der unter dem Bürgermeister Giuliani und dem Gouverneur Pataki begann und der sich unter den nachfolgenden Bürgermeistern beider Parteien fortsetzte. Die steigenden Fahrgastzahlen und die sinkenden öffentlichen Ausgaben setzten die Instandhaltung unter erheblichen Druck. Als die U-Bahn nicht mehr in der Krise steckte, schien der politische Wille zur Wartung und Instandhaltung zu schwinden, was darauf hindeutet, dass der Wille vielleicht von Anfang an nicht besonders groß war.

Die Fahrgäste der U-Bahn waren in ihrem Kampf für die Funktionsfähigkeit der Metro nicht allein. Die Zahl der Fahrgäste der Buslinien erreichte 2006 ihren Höhepunkt, blieb bis 2008 auf hohem Niveau und ist in den letzten zehn Jahren zurückgegangen. Viele Buslinien der Stadt sind dieselben wie damals, als die Busse noch von Pferden gezogen wurden. In der Ära der Übernahmen der Verkehrsbetriebe durch die öffentliche Hand, von den 1950er Jahren bis 2006, wurden die Linien ohne Änderung der Betriebsvorschriften oder der Streckenführung und ohne Nutzung der Netzvorteile, die sich aus einer Zusammenführung der Teilbereiche in einer großen Region, einer Metropole, ergeben, in das Gesamtsystem eingegliedert. Darüber hinaus hat der zunehmende Verkehr die Busse auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von kaum mehr als 11 km/h reduziert – nur doppelt so hoch wie die Schrittgeschwindigkeit. In Manhattan ist die Durchschnittsgeschwindigkeit mit 8 km/h sogar noch niedriger.

Die Gentrifizierung und neue Verkehrstechnologien könnten das Problem noch verschärfen. Der Rückgang der Fahrgastzahlen bei Bussen war in Manhattan und Brooklyn am stärksten, wo die Durchschnittseinkommen durch die Sanierung von Wohnungen für Besserverdienende stark gestiegen sind. Ärmere Haushalte, die stärker als andere den öffentlichen Verkehr nutzen, wurden in Gegenden verdrängt, wo das Verkehrsangebot deutlich schlechter ist. Umgekehrt nutzen die neuen Bewohner*innen von Manhattan und Brooklyn den öffentlichen Verkehr nur sehr selektiv, vor allem für Fahrten zur Arbeit, was die Überlastung zu Spitzenzeiten noch verschärft. Mit den geringen vorhandenen Mitteln kann der Personenverkehr nicht auf diejenigen ausgeweitet werden, die ihn am dringlichsten benötigen, während Menschen, die in der Nähe der Verkehrslinien wohnen und arbeiten, ihn weniger nutzen und auch nur zu bestimmten Tageszeiten.

Die öffentliche Diskussion über die Krise des ÖPNV hat sich weitgehend auf die Krise seiner Finanzierung zugespitzt – anstatt mit einer Vision davon zu beginnen, wie ein gutes Verkehrssystem aussehen und wie es erreicht werden könnte. Dies liegt zum Teil daran, dass sich die Diskussion weitgehend auf die U-Bahnen konzentriert hat, wo alles, von der Wartung über die Reinigung bis hin zum Bau, teuer ist. Ein visionärer Busplan könnte zu weitaus geringeren

Kosten umgesetzt werden. Was der Fokus auf die Finanzierung verdeckt, ist aber vor allem eine Diskussion über die Ziele, die wir mit dem Verkehrssystem erreichen wollen. Zu diesen Zielen gehören der universelle Zugang zum ÖPNV, unabhängig vom Einkommen der Fahrgäste, dessen Leistungsfähigkeit und die optimale Fahrzeit innerhalb eines intelligenten öffentlichen Verkehrsnetzes.

Der wichtigste politische Vorschlag, der 2018 in New York City auf den Tisch kam, ist die Staugebühr, bei der die Autofahrer*innen für die Einfahrt nach Manhattan südlich der 60th Street eine Mautgebühr zahlen. Die Maut kann je nach Tageszeit oder Verkehrsaufkommen schwanken und soll für Lastkraftwagen höher als für Pkw sein. Die Fix NYC Commission, ein Gremium des Gouverneurs, veröffentlichte im Januar 2018 einen ersten Vorschlag. Der Reiz dieses Vorschlags liegt darin, dass er zwei Probleme gleichzeitig zu lösen scheint: die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und die sofortige Entlastung der Busse. Bislang erfolgt die Einführung einer Maut in Abhängigkeit vom Stau in der Stadt mit einigem Erfolg in Singapur, London und Stockholm sowie in einigen kleineren europäischen Städten (Litman 2011; siehe zum Beispiel Vickrey 1992).

Es gibt mindestens zwei potenzielle Unterschiede zwischen dem New Yorker Vorschlag und den bestehenden Systemen. Der erste ist das Ziel selbst. Auch wenn sowohl Stockholm als auch London die Einnahmen gebrauchen können, war es in beiden Städten, zumindest anfangs, vor allem das Ziel, die Staus zu verringern. Die Einnahmen wurden nicht für bestimmte Projekte eingesetzt. Das Fehlen einer Zweckbestimmung, Gelder in einer bestimmten Höhe einzunehmen, half in Stockholm politisch, da es die Wähler*innen davon zu überzeugen vermochte, dass es nicht um eine neue öffentliche Einnahmequelle ging, sondern um die Reduzierung von Staus (Eliasson 2017). Als die Einnahmen schließlich für Straßenprojekte verwendet wurden, ergaben sich Schwierigkeiten bei der Entscheidung über die Prioritäten: Geht es um die Einnahmen oder um Stauvermeidung? Der Vorschlag von New York begann von Anfang an mit dieser Frage.

Der zweite potenzielle Unterschied ist die Rolle des Verkehrs überhaupt. Die New Yorker Kommission hat keine konkreten Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrssystems vorgelegt, obwohl abstrakt davon die Rede war. Das Versäumnis ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass weder die Stadt noch die Verkehrsbehörde einen langfristigen strategischen Plan haben. Es gibt zwar einen Plan für die Verbesserung der Busverbindungen in den nächsten zehn Jahren, der beschleunigt umgesetzt werden könnte, und es gibt einen Notfallplan für die U-Bahn-Wartung. Aber beide waren nicht als umfassende Pläne gedacht, die auf die Befriedigung erheblich steigender künftiger Verkehrsbedürfnisse oder das Erreichen strategischer Ziele ausgerichtet sind. Im Gegensatz dazu beschleunigte London bei der Vorbereitung auf die neue Maut, deren Höhe vom Stau abhängig ist, ein bestehendes Prioritätsprogramm für Busse und er-

höhte die Zahl der Busse deutlich. Zudem wurde der Takt auf einigen Strecken, die in die Stauzone führen, erhöht und es wurden völlig neue Busrouten geschaffen. Das letzte Mal, als in New York eine Maut in Abhängigkeit vom Stau vorgeschlagen wurde, 2007-2008, lag ein ähnlicher Plan auf dem Tisch. Aber er war damals mit Hunderten Millionen Dollar an Bundesmitteln verbunden, die derzeit nicht zur Verfügung stehen (Schaller 2010).

New York ist mehr als jede andere Stadt, die die genannte Staugebühr eingeführt hat, durch eine neoliberale Anti-Steuer-Politik geprägt. Dies schränkt den Diskurs über Einnahmequellen auf jene Steuern ein, die zweckgebunden sind. Schließlich geht es im Allgemeinen eher um zusätzliche Einnahmen für Anleihen und die Schuldenfinanzierung und daher um die Umsetzung des »Fairness-Prinzips« wie »Der Kunde zahlt!« bei öffentlichen Leistungen. Eine Maut, die in Abhängigkeit vom Stau erhoben wird, ist unter diesen Bedingungen gut geeignet. Allerdings ist sie von Natur aus regressiv, da sie den Straßenraum den Nutzer*innen auf der Grundlage der Zahlungsfähigkeit zuweist. Im richtigen politischen Kontext und mit den richtigen, gleichzeitig eingeführten Verbesserungen kann eine solche Maut Teil eines progressiven Pakets sein, aber wie Chronopoulos argumentiert, haben es progressive, sozialdemokratische Verwaltungen leichter, ein solches Gesamtkonzept zu entwerfen als neoliberale (Chronopoulos 2012).

Teil eines progressiven Gesamtkonzepts, das auch die Straßenmaut erhebt, sind der Nulltarif für alle oder ermäßigte Tarife für einige Gruppen, die den ÖPNV nutzen. Die weitgehendste Forderung kam von Thomas Kheel, einem prominenten New Yorker Anwalt und langjährigen Befürworter der Staugebühr und des Nulltarifs. Er machte deutlich, dass der beste Weg, sowohl das Verkehrssystem zu verbessern als auch die Staus zu reduzieren, darin bestehe, den Fahrer*innen für die Einfahrt nach Manhattan 16 Dollar/12,75 Euro (32 Dollar/25,50 Euro für Lkw) zu berechnen und zugleich den gesamten öffentlichen Nahverkehr entgeltfrei zu machen. Der Kheel-Plan ging weit über den maßvolleren Plan von Bürgermeister Bloomberg hinaus, der zwar Verbesserungen im Verkehr, subventionierte Tickets, aber keine Abschaffung der Fahrpreise vorsah. Als der Bloomberg-Plan starb, starb auch der Kheel-Plan.

In jüngerer Zeit haben Gruppen wie die Community Service Society und die Riders Alliance, die Organisation, die am ehesten einer Vereinigung der Nutzer*innen in New York gleicht, faire Fahrpreise gefordert. Sie schlugen vor, dass Personen aus einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen eine fünfzigprozentige Tarif-Ermäßigung gewährt wird. Ein erstes entsprechendes Pilotprojekt wurde vom Rat der Stadt vorgeschlagen, aber die Mittel wurden vom Bürgermeister deBlasio gekürzt. Er plädierte dafür, dass der Bundesstaat für die Finanzierung aufkommen sollte. Der Vorschlag für faire Tarife wurde durch den Vorschlag für die Einführung einer Staugebühr neu belebt. Aber

das Verkehrssystem von New York ist in einem solchen Zustand, dass die Forderung nach einem Nulltarif mit dem Erfordernis konkurriert, einige Gebiete überhaupt erst einmal an den ÖPNV anzuschließen und eine grundlegende Instandhaltung durchzuführen. Die Einnahmen aus der Maut werden auf nur 1,5 Milliarden Dollar pro Jahr geschätzt.

Bürgermeister deBlasio hat eine Millionärssteuer zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gefordert, nicht unähnlich dem Plan für ein Trump-Proof Seattle. Anders als in Seattle fehlte ihm jedoch eine starke Kampagne an der Basis, um die Steuer durchzusetzen. Die meisten Befürworter*innen des Ausbaus des ÖPNV stellten sich hinter die Staugebühr, da diese sowohl die Staus als auch das Problem unzureichender öffentlicher Einnahmen zu lösen schien, und andere Organisationen waren deutlich geringer an der Auseinandersetzung beteiligt. Bürgermeister deBlasio hat es auch versäumt, sich mit der erforderlichen politischen Energie für den Ausbau von Busspuren auf den Straßen und für solche Verbesserungen im Busverkehr einzusetzen, die im besonderen Maße den Einwohner*innen mit den niedrigsten Einkommen zugute gekommen wären. Das führte dazu, dass er keine Glaubwürdigkeit beim Einsatz für soziale Belange im Verkehrsbereich gewinnen konnte.

Die hier diskutierten Probleme erklären, warum der ÖPNV, seine Tarife und insbesondere der Nulltarif nicht aus der öffentlichen Diskussion verschwinden können. Mehr noch: Sie haben in den letzten zwei Jahren wieder an Bedeutung gewonnen. Das hat nicht zuletzt damit zu tun, dass die Bemühungen von linken demokratischen Akteuren, in die Stadtpolitik zu intervenieren, stärker wahrgenommen werden. Das zeigt sich auch bei Wahlen zu den städtischen Gremien und Verwaltungsorganen (Colon 2020). Dabei geht es um soziale und rassistische Spaltungen und um Gewalt gegen Arme, vor allem gegen farbige Arme; es geht um schlechte Luftqualität, Staus und Verkehrschaos durch den Autoverkehr; es geht entweder um teuren ÖPNV, der für große Teile der Bevölkerung nicht erschwinglich ist, oder um schlecht funktionierenden und fehlenden ÖPNV.

Hinzu kommen Schwierigkeiten in den Betriebsabläufen. Das kann dann zum Anlass für innovative Problemlösungen werden, wie z.B. in Olympia im Bundesstaat Washington, wo zum 1. Januar 2020 zunächst für fünf Jahre der Nulltarif eingeführt wurde. Sofort schnellten die Fahrgastzahlen um 20% in die Höhe. Ausgangspunkt für die Maßnahme in der Stadt mit ihren über 51.000 Einwohner*innen war die Tatsache, dass sich die Kosten für das zu erneuernde System zum Kauf und zur Kontrolle der Fahrausweise als teurer erwiesen hat als der Verzicht auf diese Investition und die Realisierung des Nulltarifs. Jetzt hofft man in der Stadtverwaltung, mit Bezug auf die gewachsene Nachfrage nach den Leistungen des ÖPNV dessen erforderlichen Ausbau erfolgreich begründen und verwirklichen zu können. Die Armen und wiederum insbeson-

dere die farbigen Armen wären die größten Gewinner*innen dieser konkreten Politik (Hess 2020).

Im Dezember 2019 hat der Stadtrat von Kansas, Missouri, einstimmig beschlossen, im Juni 2020 den Nulltarif einzuführen. Der neugewählte Bürgermeister Lucas begründete seine Initiative mit einem besseren Zugang zu Bildung und Beschäftigung, was die Lebensqualität und Gesundheit in der Stadt erhöhen würde. Hier leben ca. 490.000 Menschen, die nach Lucas' Vorstellung »eine Kultur des Busfahrens« ausprägen sollten (ebd.). Auch in Boston, Massachusetts, mit 70.000 Einwohner*innen wird der Nulltarif ernsthaft in Erwägung gezogen und geprüft; ebenso in Los Angeles, Kalifornien, 4 Mio. Einwohner*innen, in Salt Lake City, Utah, 195.000 Bürger*innen, in Seattle, Washington, 745.000 Einwohner*innen, in Worcester, Massachusetts, 185.000 Menschen (Crawford 2020; Barry/Rybus 2020).

Auch in Denver, Colorado, 695.000 Einwohner*innen, spricht man über einen zweiten Versuch zum Nulltarif. Aus dem ersten konnte gelernt werden, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV durch den Preis bzw. Nulltarif nicht relevant stimuliert werden kann. Dafür werden andere Motive wie Zeitgewinn, Stressabbau und Sanktionen gegen den Autoverkehr gebraucht. Auch konnte gelernt werden, dass Reduzierung des Autoverkehrs und Bekämpfung von Mobilitätsarmut nicht als zwei gegensätzliche Aufgaben gesehen werden sollten (ebd.). Darüber hinaus sind noch drei weitere Momente in der Diskussion interessant: Erstens wird die falsche Alternative Nulltarif im ÖPNV oder guter ÖPNV zunehmend offensiv abgelehnt (Colon 2020). Zweitens wird die destruktive Frage nach dem Primat der Wähler*inneninteressen oder der Klimafrage nicht mehr einfach akzeptiert (Pallrand 2019) und drittens wird im Zusammenhang mit der Kritik an den gewaltsamen Repressionen gegen farbige Arme bei Ticket-Kontrollen wieder verstärkt der Nulltarif im ÖPNV propagiert. Die Initiative dazu ging wesentlich von Rechtsanwält*innen aus (Paulas 2019).

Schlussfolgerung

In den USA stehen die Kämpfe im Bereich des Verkehrswesens symbolisch für den Kampf um den Sozialstaat, dessen Befürworter*innen sich zugleich sowohl für das soziale Recht auf Teilhabe am öffentlichen Verkehr einsetzen als auch gegen rassistische Tendenzen und die gewaltsame Durchsetzung der Regeln gegen das »Schwarzfahren« engagieren müssen. Die Forderung nach einem Nulltarif fügt diesem Kampf nur eine weitere Nuance hinzu. So überrascht es nicht, dass der Nulltarif in den USA bisher noch in einer Nische geblieben ist. Er findet sich in den USA meist in Konzepten und Praxen, mit denen die Behörden die Fahrgastzahlen erhöhen wollen, um die wirtschaftliche Entwick-

lung zu fördern; oder aber in denen die Fahrpreise nur einen kleinen Teil der Einnahmen der ÖPNV-Finanzierung ausmachen. Darüber hinaus wird in bestimmten Arten von Kleinstädten, wie College-Städten oder Skigebieten, ein Nulltarif für das gesamte Verkehrssystem angeboten. Es sind Städte, in denen große Unternehmen aus Eigeninteresse einen Teil des Betriebs finanzieren.

Die Befürworter*innen des Nulltarifs haben sich weitgehend darauf konzentriert, einen Nulltarif im Nahverkehr insbesondere für marginalisierte Bevölkerungsgruppen durchzusetzen, darunter für ältere Menschen, Jugendliche und Menschen mit Behinderungen. In zunehmendem Maße suchen Städte auch nach Möglichkeiten, die Höhe der Fahrpreise an das Einkommen der Fahrgäste zu koppeln, sodass solche mit niedrigem Einkommen unabhängig von Alter und Behinderungen vergünstigte Möglichkeiten für ihre Mobilität erhalten. Bisher aber hat noch keine Stadt einen einkommensabhängigen Nulltarif angeboten; Seattle und San Francisco bieten Tarife für Angehörige einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen an, die subventioniert sind, aber eben keinen Nulltarif. Aber, wie gezeigt, gibt es auch zunehmend neue Töne in der öffentlichen Diskussion. Ein weiteres Ziel der Forderung nach einem Nulltarif wird von Initiativen erhoben, die sich gegen rassistische und entwürdigende Kontrollen in den öffentlichen Verkehrsmitteln engagieren. Verkehrsnetze mit einem Nulltarif würden afroamerikanischen und anderen farbigen Gemeinschaften, die von der Polizei ins Visier genommen sind, ein höheres Maß an Würde und Bewegungsfreiheit bieten.

Neben der Forderung nach dem Nulltarif konzentrieren sich viele Interessengruppen auch darauf, den öffentlichen Verkehr zu verbessern und sicherzustellen, dass die Verkehrssysteme ordnungsgemäß gewartet, die Straßen vor allem den Bussen überlassen und der ÖPNV insgesamt ausgebaut wird, um allen eine verbesserte Mobilität zu ermöglichen. Häufig ist das auch mit Engagement für neue Finanzierungsquellen oder solidere Finanzierungszusagen der Gesetzgebungsorgane verbunden. Der Vorschlag von Seattle zur Einkommenssteuer für Wohlhabende ist dafür ein Beispiel, die Staugebühr ein weiterer, der allerdings eine sorgfältige Politikgestaltung erfordert, um sicherzustellen, dass einkommensschwache Gruppen letztendlich nicht benachteiligt werden. Eine weitere potenzielle Quelle sind die Erfassung und Besteuerung des Bodenwerts oder Gebühren für die Erschließung von Grundstücken. Diese Vorschläge gehen davon aus, dass die Grundeigentümer von den Zugangsmöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr profitieren. Es wird versucht, einen Teil der durch den Zugang erfolgten Aufwertung von Immobilien zurückzuerhalten, entweder jährlich durch Grundsteuern oder durch eine einmalige Gebühr für neue Erschließungen. Das Aufkommen daraus kann zum Kauf neuer Busse oder für andere öffentliche Investitionen, die der Erschließung der entsprechenden Gebiete dienen, eingesetzt werden. Damit sich Politiker*innen

diese neuen Finanzierungsmechanismen sichern können, brauchen sie Fürsprecher*innen, die sie unterstützen. Ein Vergleich zwischen der lauen Aufnahme der Millionärssteuer von Bürgermeister deBlasio und dem energischen Drängen auf eine Einkommenssteuer in Seattle zeugt von der wirksamen Arbeit, die die Vereinigung der ÖPNV-Nutzer*innen von Seattle geleistet hat, um ein Konzept zu erarbeiten, ein Bündnis zu bilden, das den Vorschlag unterstützt, und schließlich Bürgermeister und Stadtrat zu drängen, ihn zubeantworten. DeBlasio fand keine derartigen Verbündeten.

Was bei der Untersuchung einer progressiven Verkehrspolitik wie dem Nulltarif sichtbar wird, ist die Bedeutung von Vereinigungen der Nutzer*innen und von Bündnissen, die sich auf Fragen sozialer Gerechtigkeit konzentrieren. Die BRU, die TRU von Seattle und Causa Justa (damals POWER) bildeten Bündnisse zur Unterstützung einer progressiven Verkehrspolitik. Die TRU hat sich auch für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus Einkommenssteuern eingesetzt und steht im Bündnis mit Organisationen, die sich für Wohnungsfragen engagieren. Die BRU, deren Mitglieder fast alle Farbige sind, hat ihre Kampagne für den Nulltarif mit Engagement gegen eine Art und Weise zur Durchsetzung von Gesetzen verbunden, die sie und ihre Kommunen belasten. Diese Zusammenschlüsse bilden die Brücke zwischen den Interessenvertreter*innen für einen bezahlbaren öffentlichen Personenverkehr und den Gemeinden, durch die dieser Verkehr verläuft.

In den USA, wo der ÖPNV um sein Existenzrecht kämpfen muss, scheint die Forderung nach dem Nulltarif fast illusorisch. Doch er ist die folgerichtige Erweiterung des Verständnisses von Mobilität als Grundrecht, das das Prinzip des Zugangs zum ÖPNV für alle einschließt. Zusammenschlüsse von ÖPNV-Nutzer*innen und andere Befürworter*innen des Nulltarifs haben Wege gefunden, um über die Forderung nach Abschaffung von Fahrtarifen hinauszugehen, um eine Politik zu befördern, die das Recht auf Mobilität und das Prinzip des Zugangs zum ÖPNV einklagbar macht. Wenn man aus diesen Beispielen lernt und neue Versuche startet, dann kann das dazu beitragen, einen besseren öffentlichen Nahverkehr für alle zu gewährleisten.

Wojciech Kębtowski

Entgeltfrei fahren in einer chinesischen Metropole

Während in Europa und Nordamerika die meisten Beispiele für die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV zu finden sind, wurde er in China im bisher größten Maßstab realisiert: in der Metropole Chengdu. Bevor man darüber diskutiert, wie der entgeltfreie ÖPNV dort funktioniert, ist es wichtig, den Kontext zu verstehen, in dem er dort eingeführt wurde.

Chengdu ist die Hauptstadt der Provinz Sichuan im Westen Chinas. Sie ist eine der am schnellsten wachsenden Städte des Landes, hat eine rasante Urbanisierung und ein starkes Bevölkerungswachstum erfahren. Während die Stadt 1964 »nur« 1,5 Millionen Einwohner zählte, war diese Zahl 40 Jahre später auf deutlich über zehn Millionen angestiegen, während weitere 4,5 Millionen in den Vororten leben (Sichuan Province Administration 2015). Infolgedessen wuchs das städtische Gebiet zwischen 1978 und 2010 um das 17-Fache (Peng et al. 2015) an.

Dieses Wachstum steht in engem Zusammenhang mit dem drastischen Wandel der städtischen Entwicklungspläne für China in den letzten vier Jahrzehnten. Nach der politischen und wirtschaftlichen Öffnung, die Ende der 1970er Jahre begann, ging die zentral gesteuerte Stadtplanung zurück. Es wurde eine stärker marktorientierte Wirtschaft eingeführt, staatlich geführte Unternehmen wurden privatisiert und urbane Landnutzungswerte implementiert. Dies eröffnete den Weg zu massiven Bodenspekulationen unter der Führung der lokalen Regierungen (Schneider et al. 2015). Diese Stadtverwaltungen sind die einzigen Interessenvertreter, die die Macht haben, privaten ländlichen Boden in kommunales städtisches Land zu verwandeln. Dieses ist viel wert, da es für den Immobilienbau genutzt werden kann. Die Generierung dieser Differenz der Bodenwerte und ihre Überführung in den städtischen Haushalt ist eine der wichtigsten finanziellen Ressourcen der Stadtregierungen (Miller 2012). Die Urbanisierung hat daher einen systematischen und extremen Charakter angenommen. In keinem anderen Land wurde die »nationale soziale und politische Entwicklung so explizit und entschlossen mit der Urbanisierung gleichgesetzt wie in China« (Abramson 2016: 156).

In diesem Prozess der Urbanisierung spielt der Transport eine wichtige Rolle. Von kontinuierlichen Investitionen in U-Bahn-Linien und Stadtautobahnen wird erwartet, dass sie nicht nur den tatsächlichen Mobilitätsanforderungen entsprechen, sondern auch wichtige Vorteile bieten, die wiederum potenzielle Investoren anziehen sollen. Das extreme Stadtentwicklungsniveau, das

durch die chinesischen lokalen Steuersysteme angetrieben wird, hat zu einer kontinuierlichen und drastischen Zersiedelung der Städte geführt. Infolgedessen nimmt das Mobilitätsniveau, insbesondere die autozentrierte Mobilität, rasant zu. Die Regierungspolitik unterstützt die Motorisierung offen, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Ihre offizielle Agenda trägt der Beliebtheit des Individualverkehrs bei den wohlhabenderen Schichten Chinas Rechnung, indem sie Steuererleichterungen und Anreize für die Automobilindustrie vorsieht, niedrige Gebühren und Steuern für den Autokauf, die Zulassung und das Parken von Privatfahrzeugen einführt und nicht zuletzt eine immense landesweite Entwicklung der Straßeninfrastruktur innerhalb und außerhalb der Städte fördert. Infolgedessen wird »die Hälfte der weltweiten Neuwagen inzwischen in China verkauft« (Shepard 2015: 119).

In diesem Zusammenhang erscheint Chengdus Wachstum sowohl als außergewöhnlich als auch als exemplarisch – ein Widerspruch, der sich auch darin widerspiegelt, dass die Stadtregierung teilweise zum entgeltfreien ÖPNV übergegangen ist.

Die Einzigartigkeit von Chengdus Wachstum ergibt sich daraus, dass es im Vergleich zu den Küstenmetropolen bis vor Kurzem zum chinesischen Hinterland gehörte. Obwohl es im ersten Fünfjahresplan für wirtschaftliche und soziale Entwicklung (1953-57) als eines der wichtigsten städtischen Zentren anerkannt wurde (Schneider et al. 2015), erfolgte seine Entwicklung in den 1980er und 1990er Jahren viel langsamer als die in Beijing, Guangzhou, Shanghai oder Shenzhen. Seit den 1990er Jahren profitiert Chengdu von der verstärkten Fokussierung der Zentralregierung auf westchinesische Städte. Deren Wachstum soll im Vergleich zu den boomenden südöstlichen Metropolen besonders gefördert werden. Im Rahmen des Plans aus dem Jahr 2000 mit dem Namen Great Western Development Initiative (*Xībù Dàkāifā*) wurde Chengdu als wichtiger Knotenpunkt für Stadtpolitik, Wirtschaft und Verkehr in Westchina ausgewiesen. Gleichzeitig ist Chengdu in ganz China als besonders grüne und »lebenswerte« Stadt bekannt, zumindest gemessen an chinesischen Verhältnissen.

Zeitgleich wurde Chengdu zum Ort experimenteller Pilotprogramme der integrierten städtischen und ländlichen Entwicklung. Diese Programme zielen darauf ab, die negativen Folgen der Urbanisierung ländlicher Gebiete auszugleichen, die Migration in die städtischen Zentren abzuschwächen, die Unterschiede zwischen Stadt und Land zu verringern und gewaltsame Enteignung zu vermeiden (Legates/Hudalah 2014; Ye et al. 2013). Einzigartig im chinesischen Kontext war die Einführung der Planung in den ländlichen Gebieten des Ballungsraums Chengdu, die in Zusammenarbeit mit lokalen NGOs durchgeführt wurde und von der Umsetzung demokratischer Institutionen und Mechanismen wie Dorfräten und partizipativen Haushalten begleitet wurde (Zhuang 2014). So innovativ die behauptete Einführung von »Kommodifizierung ohne

Disziplinierung« (Zhang/Wu 2017: 98) sein mag, auch diese Formen der Stadt-Land-Entwicklung »waren gegen die Enteignung von Grund und Boden und Korruption« nicht resistent (Miller 2012: 6).

Wie alle Metropolen Chinas kämpft Chengdu mit den ökologischen und sozialen Kosten dieser Entwicklung, und der Verkehr spielt dabei eine zentrale Rolle. In Chengdu werden eintausend Neuzulassungen von Autos pro Tag registriert. Gab es hier 2014 mehr als zwei Millionen Fahrzeuge, so verdoppelte sich diese Zahl bis Juli 2016. Dies ist auch im chinesischen Kontext ungewöhnlich schnell. Dementsprechend ist die Entwicklung der Pkw-Infrastruktur beeindruckend: Die Straßenfläche pro Einwohner hat sich zwischen 2001 und 2011 verdoppelt (Qin 2015: 19). Unterdessen nimmt das Radfahren rapide ab, da Fahrräder durch Privatwagen und Motorräder ersetzt werden. Im Zentrum der Verkehrsprobleme in Chengdu wie in anderen chinesischen Städten steht die Frage der Schaffung einer effizienten Infrastruktur. Dagegen wird die Frage der ökologischen Nachhaltigkeit nur begrenzt berücksichtigt. Noch weniger sind die sozialen Fragen in den Verkehrsplänen präsent.

Um auf den Boom des Autoverkehrs zu reagieren, baut die Stadtverwaltung von Chengdu gegenwärtig das U-Bahn-System aus: Bis 2021 sollen die vorhandenen sieben Metrolinien durch sechs weitere Linien ergänzt werden. Chengdus Busnetz ist gemessen an jedem Standard riesig, geschweige denn gemessen an denen von Europa oder Nordamerika. Im Jahr 2014 betrieb die Chengdu Bus Group 12.000 Fahrzeuge über 400 Buslinien und beförderte 5,5 Millionen Fahrgäste pro Tag (Jing/Van de Ven 2014). Die geschilderte Situation bildet den Hintergrund dafür, dass die Stadtverwaltung von Chengdu beschlossen hat, auf einem Teil des Busnetzes der Stadt den Nulltarif zu ermöglichen. Diese Politik wurde schrittweise umgesetzt und umfasst nur einen Teil des ÖPNV.

Die ersten Schritte, die zur Abschaffung der Fahrpreise führten, wurden zwischen 2007 und 2010 unternommen, als das alternde Busnetz grundlegend reformiert wurde. Die Reformen umfassten die Rekommunalisierung des Busnetzes und dessen Optimierung durch die Zusammenlegung mehrerer Strecken, die bisher von konkurrierenden Anbietern betrieben wurden. Die Qualität der Busflotte und die Arbeitsbedingungen wurden deutlich verbessert. Schließlich wurden neben den für zwei Stunden gültigen Einzelfahrscheinen für den Busverkehr auch elektronische Tickets eingeführt, die bis zu drei Transfers ermöglichen. Das war die erste derartige Fahrpreisgestaltung in China.

Die teilweise Abschaffung der Tarife in Chengdu erfolgte in drei verschiedenen Formen. Erstens sind seit dem 1. Juli 2013 die meisten Buslinien jeden Tag vor 7 Uhr früh frei nutzbar. Zweitens blieben die Fahrpreise vom 11. Oktober 2012 bis 30. Juni 2013 unverändert. Dies war während der großen Bauarbeiten am 2. Stadtring und betraf 44 Linien, die das Gebiet zwischen dem

zweiten und dritten Ring durchqueren. Drittens stehen zu jeder Tageszeit 150 zusätzliche »Community-Bus«-Linien auf kurzen Strecken (1-2 Kilometer) zur Verfügung. Sie sind besonders nummeriert und fahren meist von sieben bis neunzehn Uhr. Die Fahrgäste können »Community-Busse« mit ihrer Transportkarte den ganzen Tag über zum Nulltarif nutzen (Travel China Guide 2020). Die Nutzung zum Nulltarif kann durch die Validierung einer elektronischen Transportkarte bzw. eines elektronischen Beförderungsausweises erfolgen, ansonsten muss der Fahrgast 2 Yuan (0,26 €) pro Fahrt bezahlen. Das bedeutet, dass das Ticketsystem weiterhin verwendet wird und die Tickets beim Einsteigen von den Fahrer*innen kontrolliert werden. Kinder bis zu einer Körpergröße von 1,30 m können alle Busse zu allen Tageszeiten zum Nulltarif nutzen (ebd.).

Während in vielen europäischen Städten die Höhe der durch den entgeltfreien ÖPNV erzielten Einsparungen die lokalen Behörden oft überrascht, wurde die teilweise Einführung des Nulltarifs im ÖPNV in Chengdu bewusst als Kostensenkungsmaßnahme durchgeführt. Die städtische Verkehrsverwaltung machte deutlich, dass »die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf im Vergleich zu den Unterhaltskosten gering sind«. Deshalb stellt keine der drei Formen der Abschaffung des Fahrpreises eine erhebliche Belastung für das lokale Unternehmen dar.

Erstens, das Angebot von Freifahrten vor der morgendlichen Spitze beim Verkehrsaufkommen war preiswert, da viele Passagiere ihre Fahrt einfach nicht vor 7 Uhr antreten konnten. Zweitens hatte nach Aussage von städtischen Beamten die vorübergehende Abschaffung der Tarife auf 44 Linienbussen keinen nennenswerten Einfluss auf die Einnahmen aus dem Ticketverkauf. Ihre Modelle zeigten, dass die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste, die zwischen dem zweiten und dritten Ring in die entgeltfreie Zone einfahren, ihre Fahrt entweder vorher begonnen oder später beendet haben und dann auf einen regulären kostenpflichtigen Bus umstiegen. Die Maßnahme diente zugleich als Werbeinstrument für die Nutzung des ÖPNV. Die Einführung des Nulltarifs in den öffentlichen Bussen zwischen dem zweiten und dritten Ring wurde mit der Einführung von Verkehrsbeschränkungen auf der Grundlage der letzten Ziffer des Kennzeichens verbunden: Autos, deren Nummer mit 1 oder 6 enden, konnten am Montag, die mit 2 und 7 am Dienstag, die mit 3 und 8 am Mittwoch usw. nicht genutzt werden. Die beiden Maßnahmen – teilweiser Nulltarif im ÖPNV und Fahrverbote für bestimmte Gruppen von Autos – hatten in ihrer Kombination sichtbare Auswirkungen auf den Autoverkehr, da die Passagiere von fast 70% der jeweils betroffenen Gruppe von Autos auf zum Nulltarif nutzbare Busse umgestiegen sind.

Drittens kostet das Angebot des teilweise entgeltfreien kommunalen Busverkehrs nur 1,6 Millionen RMB pro Jahr, was etwas mehr als 200.000 Euro entspricht. Angesichts der wirtschaftlichen Einsparungen ist dies kostengüns-

tig. Die von kleinen Fahrzeugen mit geringer Kapazität betriebenen Busrouten können dichtbebaute Stadtviertel erreichen und sich durch ihre engen Gassen schlängeln. Dadurch helfen sie den Fahrgästen, sich an das zentrale, »kostenpflichtige« Netz anzuschließen. Auch an den Endabschnitten besonders langer Überlandstrecken werden Gemeinschaftsbusse mit geringer Kapazität eingesetzt, die die regulären Großraumbusse ersetzen. Wie von Vertretern der Chengdu Bus Group erläutert, sind die Kosten, die bei der Abschaffung der Tarife in diesen Teilen des Netzes entstehen, geringer als die Vorteile, die sich aus dem Einsatz kleinerer Busse ergeben.

Das Hauptaugenmerk bei der Einführung eines partiell entgeltfreien ÖPNV in Chengdu lag offensichtlich vor allem darauf, Betriebskosten zu senken. Die Einschränkung des Autoverkehrs und die Förderung von sozialer Gerechtigkeit und Teilhabe spielten, folgt man den Beschreibungen durch die kommunalen Beamten, auch eine Rolle, standen aber nicht im Zentrum des Konzepts. Allerdings sollte gegen Staus vorgegangen werden. (2019 wurden 4% weniger Staus als 2018 registriert, TomTom 2020). Trotz des Fokus auf die Kosten liefert der Fall Chengdu ein interessantes Argument dafür, dass die Abschaffung der Tickets im ÖPNV (zumindest teilweise) in großen Metropolen funktionieren kann.

Anhang

Judith Dellheim

»Nulltarif per Dekret« vs. Transformationsprojekt¹

Die Idee ist Jahrzehnte alt

Rund die Hälfte der Bürger*innen unseres Landes und mehr als die Hälfte der Wähler*innen von SPD, Grünen, LINKEN und Piraten können sich vorstellen, dass Bus, Tram, U- und S-Bahn solidarisch finanziert und entgeltfrei genutzt werden können (Stern 2015; siehe Piratenfraktion 2015). Die »Dafür-Argumente« liegen seit Langem auf dem berühmten Tisch: Ruhig zu wohnen und dennoch mobil zu sein und alle notwendigen Orte schnell erreichen zu können, die Kinder draußen spielen lassen zu können, keine Angst vor rasenden Autos und den gesundheitlichen Folgen von Luftverschmutzung haben zu müssen, das wünschen sich fast alle. Die Möglichkeiten, sich diese Wünsche zu erfüllen, hängen von den individuellen Erwerbsbedingungen, vom individuellen Einkommen und Vermögen ab. Wer sich »das Eigenheim im Grünen« leisten kann und leistet, sorgt meist für eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und der entsprechenden Belastung für andere. Wer arm ist, ist allzu oft in ihrer bzw. seiner Mobilität eingeschränkt, leidet aber am stärksten unter den Folgen des Autoverkehrs: Wohnen zu erschwinglichen Mieten bedeutet vielfach, mit Straßenlärm, hoher Luftverschmutzung, Feinstaubbelastung, Unfallgefahr und unter Stress zu wohnen. Schlimm für die Kinder, die unter solchen Bedingungen aufwachsen und nicht selten dabei gesundheitliche Schäden erleiden. Flächenversiegelung, Bodenvergiftung, Hektik, Aggressivität, zugeparkte Flächen, fehlende Ruhezeiten und Räume für die öffentliche Kommunikation kommen zu diesen negativen Faktoren noch hinzu und machen deutlich, dass es um lebenswerte Räume und um die alte zentrale Frage geht: »Wie leben wir heute und wie wollen wir leben?« Es ist schon sehr bezeichnend für unsere Gesellschaft, wenn die Stadtgestaltung wesentlich auf die Bedürfnisse der Autobesitzer*innen ausgerichtet ist. Und die – vielfach verschuldeten – öffentlichen Hände geben pro Einwohner*in und Jahr ein Vielfaches mehr für den motorisierten Individualverkehr als für den öffentlichen Nahverkehr aus. Aber gerade mit Verweis auf die leeren Kassen wird in der Kommune und in der Re-

¹ Veröffentlicht als Standpunkt 25/2016 der Rosa-Luxemburg-Stiftung. »Nulltarif im ÖPNV« heißt das Projekt der Bundestagsfraktion der LINKEN im Rahmen ihres »Plan B« (Bundestagsfraktion DIE LINKE 2013).

gion öffentlicher Personenverkehr privatisiert, verteuert, »ausgedünnt« und eingestellt. Erforderliche Investitionen bleiben aus.

Allein diese kurze Auflistung macht deutlich, dass »Nulltarif im ÖPNV« nicht die Lösung für alle Probleme, sondern bestenfalls ein Einstieg in die Lösung vieler Probleme sein könnte. Dieser Einstieg ist längst überfällig und er würde für viele Menschen konkrete Probleme sofort lösen oder wenigstens deutlich mildern: für jene, die die Ticketpreise nicht bezahlen können, für jene Autobesitzer*innen, die lieber den kommunalen ÖPNV nutzen möchten, für Einwohner*innen in den Bereichen, die besonders von intensivem Autoverkehr betroffen sind und deren Situation sich durch Alternativen verbessern würde, und schließlich für diejenigen, die um ihre Arbeitsplätze im ÖPNV bangen.

Gleichzeitig beinhaltet diese Auflistung aber auch mögliche Argumente gegen den »Nulltarif im ÖPNV«: die leeren öffentlichen Kassen, die individuell sehr ungleiche Nutzung des ÖPNV, die vermeintlich neue soziale Ungerechtigkeiten birgt, noch mehr belegte Parkflächen, Überfüllung und neuer Stress durch eine erhöhte ÖPNV-Nutzung, zunehmende Geringschätzung der ÖPNV-Leistungen, zusätzliche »Investitionslücken«.

Darüber hinaus deutet die Auflistung aber auch an, dass es um weitere reichende Fragen geht: um soziale Ungleichheiten, Produktions- und Konsumtionsstrukturen, um das Öffentliche und insbesondere um die öffentlichen Finanzen, um den politischen Willen auf den verschiedenen Ebenen. Selbst wenn zum Beispiel in der Kommune alle den ÖPNV-Nulltarif wollen und sogar in die Tat umsetzen, stoßen sie auf Schwierigkeiten, die mit EU- und Bundesrecht zu tun haben (Bestimmungen für die Ausschreibung von öffentlichen Aufträgen, Schuldenbremsen usw.). Zudem können sie keinen oder kaum Einfluss auf die Gesamtnachfrage nach Autos nehmen, denn auch wenn die auf das Auto angewiesenen Berufspendler*innen für den Weg in die Innenstadt den »Gratis-ÖPNV« nutzen, werden nicht weniger Autos produziert. Von anderen Schwierigkeiten berichtet eine in den USA lebende linke ökologiebewusste Professorin, deren Universität in einer Stadt mit Nulltarif im ÖPNV liegt: »Ich habe nichts davon, denn wir können uns keine Wohnung in der Stadt und nicht einmal die Parkgebühren am Stadtring leisten!« Die Einführung des Gratis-ÖPNVs muss also als Teil eines umfassenderen, langfristigen und auch widersprüchlichen Umbaus von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Ernährung und Mobilität verstanden werden. Diese Lebenssphären gehören zusammen.

Zur Einordnung in komplexe Probleme

Der ÖPNV-Nulltarif ist nicht per se ein Einstiegsprojekt in eine sozial und ökologisch nachhaltige Entwicklung. Soll er dies werden, bedarf es besonderer Konzepte, Strategien und Bündnisse.

Dass in Deutschland die Automobilindustrie als «Herz» der Industrie und damit des »Wirtschaftsstandorts Deutschland« gilt, ist allgemein anerkannt. Das Bundeswirtschaftsministerium erklärt: »Die Automobilindustrie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes und gemessen am Umsatz der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland. Die Unternehmen der Branche erwirtschaften einen Umsatz von über 404 Milliarden Euro und beschäftigen direkt über 790.000 Personen (2015, vorläufig). Die Automobilindustrie hat daher eine sehr hohe Bedeutung für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland.« (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2016) Mit dem Ausbruch der jüngsten globalen Finanzkrise, der sogenannten Abwrackprämie und nun der »Umweltprämie« für E- und Hybridautos als Instrumente zur »Bewältigung von Krisen« und zur Standortsicherung ist deutlich geworden, dass trotz allen Geredes über Klimaschutz, Zukunftsfähigkeit und globaler Verantwortung an der Produktionsstruktur und den Mobilitätsmustern nichts Grundlegendes geändert werden soll. Der »Abgas-Skandal« war nicht nur vermeidbar, sondern wird bisher auch nicht zu längst überfälligen Veränderungen genutzt. Obwohl die hohen und gestiegenen klimaschädigenden Emissionen im Transport sowie die Zahlen zu den Unfallopfern und Unfallschäden offiziell beklagt werden, heißt es nur, dass es darauf ankäme, »den Transport von Personen und Waren besser zu machen«. »Besser machen« meint effektivere Antriebstechnologien, schadstoffärmere Energieträger, qualifiziertere Technik und Technologien zur Vermeidung und Abmilderung von Unfällen, Optimierung von Logistik und Verkehrsströmen, insbesondere durch satellitengestützte Systeme und den intelligenten Wechsel von Transportmitteln.

Es geht also nicht um Verkehrsvermeidung bei Realisierung des Rechts auf sozial und ökologisch nachhaltige Mobilität für jede und jeden, sondern um Funktionsfähigkeit und Standortvorteile in der globalisierten Gesellschaft, um Konkurrenzfähigkeit und daher um eine Reduzierung von individuellen und gesellschaftlichen Kosten. Bestenfalls sind darin die externalisierten Umweltkosten für Transportleistungen eingeschlossen. »Reduzierung der individuellen Kosten« heißt vor allem Kosten für Unternehmen, nicht für die Bürger*innen. Um die Rahmenbedingungen zukünftiger Entwicklungen richtig einschätzen zu können, müssen allerdings mindestens vier Tatsachen berücksichtigt werden: Erstens sind bereits Kippunkte im Sinne von Grenzen für die Belastbarkeit funktionsfähiger Ökosysteme überschritten bzw. rücken mit rasanter Geschwindigkeit näher. Zweitens kommen selbst die angekündigten technischen

bzw. technisch-ökonomischen Veränderungen für ein graduelles Klimakrisenmanagement zu spät. Drittens können in unseren Gesellschaften die sozialen Ungleichheiten einschließlich der auf die Mobilität bezogenen aufgrund der erreichten Ökosystembelastung nicht »nach oben« ausgeglichen werden. Viertens sind die globalen Ungleichheiten, darunter die mit Mobilität verbundenen, so dramatisch, dass in den Industrieregionen unverzüglich eine drastische Reduzierung der Ressourcen- und Energieumsätze sowie der mit ihnen verknüpften klimaschädigenden Emissionen eingeleitet und realisiert werden müsste.

Für diese ökologische Krisensituation sind die bestehenden Produktions- und Konsumtionsstrukturen verantwortlich. Für die gravierenden sozialen Ungleichheiten in unseren Ländern und erst recht im globalen Maßstab sind die bestehenden Gesellschaftsstrukturen verantwortlich. Die Hauptverursacher sind beide Male identisch: die Haupteigentümer*innen und Manager*innen der Konzerne im Energiebereich (der insbesondere die Energieträger für den Transportbereich liefert), im Agrobusiness (das Transportmittel und Energieträger nachfragt und selbst Biokraftstoffe liefert) und im militärisch-industriellen Komplex bzw. «Sicherheitsbereich» (der Ressourcenströme und Flächen, Nachfrage und Angebot für die zuvor genannten Bereiche sichert). Diese Bereiche sind die größten Ressourcen- und Naturverbraucher, die größten Verschmutzer von Luft, Wasser und Böden, die größten Zerstörer der Ökosysteme. Sie entwickeln ihre Dynamik im Zusammenspiel mit den Haupteigentümer*innen und Manager*innen der Finanzinstitutionen und der Konzerne im High-Tech-Bereich. Eigentum und Management bilden mit ihren Kooperationen Machtzusammenhänge und dehnen diese auf all jene Eliten aus, die für die erfolgreiche Verwertung ihres Kapitals notwendig sind: Akteure in Staat und Verwaltung, Politiker*innen, Jurist*innen, Buchhalter*innen und Wirtschaftsberater*innen, Wissenschaftler*innen und Medienleute, Führende im Militär und Sicherheitsapparat, in der Zivilgesellschaft und in anderen Teilen der Wirtschaft. Die Hauptergebnisse dieser Verflechtungen sind erstens, dass die sechs genannten Wirtschaftsbereiche den Alltag der Menschen in unseren Gesellschaften prägen: Arbeit – siehe insbesondere die Beschäftigung in der Autoindustrie –, Wohnen, Mobilität, Ernährung, Freizeit. Sie bestimmen den übergroßen ökologischen Fußabdruck unserer Produktions- und Lebensweise, die die natürlichen Lebensbedingungen global zerstört. Die Hauptergebnisse sind zweitens, dass über diese Verflechtungen und die mit ihnen verquickten Produktions- und Konsumtionsstrukturen der gesellschaftliche Konsens zum »Weiter-so« bzw. zum »Weiter-so, aber besser« organisiert wird.

Will man nun also mit dem »ÖPNV-Nulltarif« einen Einstieg in eine sozial-ökologische Transformation organisieren, sollte man dies alles im Auge haben und dennoch keine Widerstände und Widersprüche fürchten. Das verlangt, über die skizzierten Zusammenhänge aufzuklären, aber die für den Nulltarif

Gewonnenen bzw. Gewinnbaren nicht zu überfordern. Schließlich haben sie ein konkretes Anliegen und ihre Bereitschaft zu gesellschaftlichem Engagement ist mit diesem Anliegen verbunden. Diese Bereitschaft sollte nachhaltig werden und wachsen. Damit ist eine weitere Schlussfolgerung verbunden: Eine Bewegung für den Nulltarif im ÖPNV sollte nicht den Versuch unternehmen, »alle Probleme dieser Welt« zu lösen. Schließlich können aufgrund der hohen Problemkomplexität auch das Saatgut-, das Wohnungs- oder das Überwachungsproblem zu Ausgangspunkten von Aufklärung und Arbeit an sozialökologischer Transformation werden. Und dennoch sollte – was ein Widerspruch zum Vorherigen ist – eine doppelte Anschlussfähigkeit angestrebt werden: Zum einen geht es um die Suche nach Akteur*innen für die Zusammenarbeit für einen unentgeltlich nutzbaren öffentlichen Nahverkehr, und zum anderen geht es um die Suche nach Möglichkeiten, die demokratischen Bewegungen anderer zu unterstützen und sich selbst mit ihnen zu vernetzen.

Warum aber nun »Nulltarif« und wer will ihn?

Die Frage nach dem »Warum« ist schnell beantwortet: erstens, weil es um Lebensqualität in den Kommunen und in Deutschland gerade um die Herausforderung geht, die Autoindustrie um- und abzubauen. Zweitens, weil Initiativen und eine vielfältige Bereitschaft für den »ÖPNV-Nulltarif« existieren, und drittens, weil es aus entsprechenden Praxen reiche Erfahrungen und eine ausbaufähige internationale Zusammenarbeit zum Thema gibt. Uns sind rund 100 Kommunen bekannt, in denen der öffentliche Nahverkehr unentgeltlich ist. Tallinn mit fast einer halben Millionen Einwohner*innen ist die erste Hauptstadt in der Europäischen Union, die den Nahverkehr zum Nulltarif anbietet. In Stockholm, in anderen schwedischen Städten und im kanadischen Toronto gibt es nunmehr bereits seit Jahrzehnten linke Bündnisse für die Gratis-ÖPNV-Nutzung. Der Gruppe ZAK³ in Tübingen folgten das Modellprojekt im ostdeutschen Templin und das Engagement von linken, Öko-, Jugend- und Grünen-Gruppen für den Nulltarif in anderen Städten.

Insbesondere dank der Erfurter LINKEN wächst seit 2011 das Interesse in der Partei DIE LINKE. Sie nahm den Nulltarif im ÖPNV in ihr 2011 verabschiedetes Parteiprogramm auf und 2013 auch in ihr Bundeswahlprogramm. Etwa die Hälfte der Landesverbände der LINKEN hat sich die Idee in Ansätzen angeeignet, sodass sie Eingang in zahlreiche Kommunalwahlprogramme gefunden hat. Entsprechende parlamentarische Initiativen wurden gestartet und Wahlkämpfe mit dem Schwerpunkt Nulltarif im ÖPNV geführt. Die Bundestagsfraktion der LINKEN hat sich mit Broschüren und Veranstaltungen zum Thema hervorgetan. In Berlin, Heidelberg, Wiesbaden und andernorts ist es

zu Nulltarif-im-ÖPNV-Kooperationen mit den Piraten gekommen. Diese haben insbesondere für interessante Machbarkeitsstudien gesorgt. Die zahlreichen und vielfältigen Aktivitäten haben oftmals auch in den Medien Berücksichtigung gefunden und das Thema »am Kochen« gehalten.

Allerdings gibt es neben der Gruppe ZAK³ und den offen »Schwarzfahrenden« nur wenige systematisch zum Thema arbeitende außerparlamentarische Initiativen. Von landesweiten sozialen und ökologischen Arbeitszusammenhängen und einer bundesweiten Bewegung, an der sich auch und insbesondere die Mitglieder der LINKEN, der Piraten, der SPD und der Grünen beteiligen, kann noch nicht die Rede sein. Das ist schade und schwer zu verstehen: Alle Genannten reden von notwendiger sozialökologischer Transformation. Es wirken die aufgezeigten Problemzusammenhänge. Es gibt die eingangs erwähnte Zustimmung zu einem unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr von den Wähler*innen dieser Parteien, in denen breite Teile von der Dringlichkeit eines »2RG«-Bündnisses (rot-rot-grün) überzeugt sind und darüber diskutieren.

International lassen sich fünf Akteursgruppen voneinander unterscheiden, die sich für einen nachhaltigen unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr einsetzen: Da sind zum einen Initiativen wie Planka.nu in Schweden. Hier arbeiten Personen zusammen, die mehrheitlich noch in anderen Organisationen mit eher traditionellem Charakter wie Parteien, Studierendenzusammenschlüssen und Gewerkschaften mitwirken. Die meisten Aktiven gehören der schwedischen Linkspartei an oder stehen ihr nahe. Ihnen geht es um Bürger- und Menschenrechte und dabei insbesondere um das Recht auf Mobilität im umfassenden Sinne. Sie engagieren sich daher zugleich und zeitweise absolut prioritär für die Rechte von Flüchtlingen und Migrant*innen. Sie haben eine solidarische und daher auch ökologische Lebensweise mit unentgeltlicher ÖPNV-Nutzung zu ihrem gemeinsamen Bezugspunkt gemacht. Ihre individuellen Lebensstile, die an Selbstbestimmung, Gesundheit und solidarischem Miteinander ausgerichtet sind, spiegeln dies. Ihre Publikationen fokussieren sich auf die Kritik der »Autogesellschaft« und haben die hier skizzierten Problemzusammenhänge zum Gegenstand.

Eine zweite Akteursgruppe stellen Bündnisse linker Organisationen dar, wie zum Beispiel in Toronto. Sie diskutieren und betreiben den ÖPNV-Nulltarif als ein dezidiert sozialistisches Projekt, es geht ihnen um eine tiefgreifende Umwälzung der Produktions-, Konsumtions- und Gesellschaftsstrukturen und damit der gesellschaftspolitischen Machtverhältnisse. Die meisten von ihnen setzen sich darüber hinaus für die Rechte der Bürger*innen in den Bereichen Beschäftigung, Stadtgestaltung, Verkehr, Stadt- und Gesellschaftspolitik ein.

Drittens gibt es die Plattformen der aktiven Bürger*innen, die wie in Belgrad gemeinsam für ein demokratisches und solidarisches Zusammenleben aller in der Stadt Lebenden streiten. Sie treten für die Mitbestimmung aller

an allen hochrelevanten gesellschaftlichen Entscheidungen, gegen Privatisierungen und soziale Ausgrenzung, insbesondere von Roma und Flüchtlingen, ein. Ihre Plattform ist vergleichbar mit einem kontinuierlich arbeitenden lokalen Sozialforum, das über eine Gruppe zum unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr verfügt. Die Aktiven meinen, dass ihre Stadt saubere Luft und attraktiven Lebensraum für alle bieten kann. Sie suchen die überregionale und internationale Kooperation mit sozialen Zusammenhängen, die eine ähnliche »Philosophie« verfolgen, insbesondere in den Nachfolgestaaten Jugoslawiens.

Viertens arbeiten einzelne eher traditionelle kollektive Akteure wie die Schottische Sozialistische Partei seit einigen Jahren zum Thema Nulltarif im ÖPNV. Die Partei, die sich die Verteidigung, Demokratisierung und den Ausbau der Gemeingüter zum Schwerpunkt ihrer Politik gewählt hat, hat ihre Wähler*innen sowie andere Interessierte zur Mitarbeit an ihrem Projekt eingeladen.

Und fünftens gibt es öffentliche Verwaltungen, die sich mehr oder weniger um die demokratische Partizipation der kollektiven Akteure und der Bürger*innen bemühen und um die aktive Mitwirkung der im ÖPNV Beschäftigten werben, wie zum Beispiel die Stadtverwaltung von Tallinn, die gestützt auf die Zentrumsparterie ein Referendum für den Nulltarif im ÖPNV organisierte, oder die Verwaltung der schwedischen Stadt Avesta, die sich auf eine Drei-Parteien-Koalition stützt. Dass man letztendlich dem Nulltarif-Konzept der schwedischen Linkspartei, die nicht die größte Fraktion und nicht den Bürgermeister stellt, folgte, hatte allerdings pragmatische und ökonomische Gründe: Ein attraktiver ÖPNV zum Nulltarif ist für die Kommune besser und billiger als ein alternativer Straßenausbau.

Auch die Bürger*innen in zahlreichen französischen Kommunen mit »Gratis-ÖPNV« haben Erfahrungen mit bürgernaher linker Kommunalpolitik gesammelt. Dabei ist das Thema ÖPNV Teil einer komplexen Gestaltung von kommunalem Leben, die auf das Öffentliche und die Gemeinsamkeit der Bürger*innen setzt. Die Analyse der Kommunalwahlprogramme belegt das überzeugend. Die Situation in Polen ist widersprüchlicher: Die ersten Erfahrungen mit dem Nulltarif gehen auf Verwaltungsentscheidungen zurück, die kaum mit Wahlprogrammen, Bürgerpartizipation und demokratischem Engagement zu tun hatten. Das ändert sich nun, insbesondere seit die Stadt Żory mit ihrem lustvollen sozialen Entwicklungskonzept »Wir sind Żory!« auf Kinderfreundlichkeit und gutes Klima mit Nulltarif im ÖPNV setzt. Ausgangspunkt war in Polen vielerorts die Mobilitätsarmut als Folge extremer Armut: Menschen gingen nicht zur Ärztin oder zum Arzt, Kinder hatten es schwer, zur Schule zu gelangen, Zentren von Kommunen verfielen, weil Menschen das Fahrgeld dorthin nicht aufbringen konnten. Oder aber: Pendler*innen und Autobesitzer*innen verstopften die Innenstädte. Auch liegt es im Interesse der Kommunen, den

ÖPNV zu verbessern, um durch Zuzug neue Steuerzahler*innen zu gewinnen. Zusammengefasst zeigt dieser Blick auf eine Reihe von Nulltarif-Projekten in Europa, dass es in keinem Fall allein um den öffentlichen Personennahverkehr »an sich« ging und dass nirgendwo ein Nulltarif im ÖPNV ohne Zwischenschritten eingeführt wurde.

Keine der fünf Akteursgruppen, von der jede einzelne grandios expandieren müsste, aber auch nicht alle fünf grandios expandierenden Gruppen zusammen wären ausreichend, um in Europa zu erwirken, was in Sachen Recht auf Mobilität, saubere Luft und ein gutes Leben für jede und jeden zu erwirken wäre, und um das Nulltarif-Projekt in allen Kommunen einzuführen. Eine solche Verallgemeinerung setzt zunächst den politischen Willen und die kulturelle Bereitschaft der Beteiligten sowie verstärkte und umfassende Investitionen in den ÖPNV und in die mit ihm verbundenen Bereiche voraus. Schließlich geht es um ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot mit Anschlussfähigkeit an andere Mobilitätsarten wie das Radfahren.

Es geht um kurze Wege zu einladenden Haltestellen, um kurze Wartezeiten beim Umsteigen, um kurze Taktzeiten, lange Betriebsdauer, Pünktlichkeit, Bedienkomfort, Sicherheit im umfassenden Sinne, um Höflichkeit und Beratung. Die Nachfrage nach Autos und damit die Autoproduktion würden aber erst dann nachhaltig reduziert, wenn es die gezielte Verkehrsvermeidung im gesellschaftlichen Leben und damit auch in ihrer Wirtschaft und den ausgebauten unentgeltlichen bzw. tarifgünstigen öffentlichen Regional- und Überregionalverkehr gibt. Auch hier liefern Tallinn und polnische Kommunen wichtige positive Erfahrungen.

Alle genannten Beispiele sind wertvoll, aber gemessen an den Herausforderungen der sozialökologischen Transformation reichen die Initiativen nicht aus. Die Praxis zeigt allerdings auch, dass Menschen bei der Einführung von etwas Neuem, dem sie aufgeschlossen gegenüberstehen, eine allgemeine Lern- und Veränderungsbereitschaft sowie -fähigkeit entwickeln. Daraus kann dann anderes erwachsen.

Und nun?

Die Erfahrungen der Linken in Deutschland und das öffentliche Interesse sprechen dafür, die Kampagne der Linkspartei gegen prekäre Arbeits- und Lebensverhältnisse mit einer positiven Offensive für den Nulltarif im ÖPNV zu verbinden. Diese Offensive kann genutzt werden, um den »Plan B«, die Ergebnisse der »Woche der Zukunft« und die Konzepte zum sozialökologischen Umbau bzw. zur sozialökologischen Transformation insgesamt bekannter zu machen und in der öffentlichen Diskussion zu qualifizieren.

Da andere Mitglieder der Europäischen Linkspartei in Frankreich, Griechenland und Slowenien sowie dem New European Left Forum (NELF) und von transform! in Schweden und Finnland Erfahrungen zum Nulltarif im ÖPNV gesammelt haben, können hier Diskussionen und Aktivitäten auch europäisch weitergeführt werden. Am Beispiel des entgeltfrei nutzbaren ÖPNV können Ansätze eines umfassenden EU-weiten Strukturwandels der gesamten Produktions- und Lebensweise, der Zurückdrängung und Überwindung der Vormacht der oligarchischen Kapitalstrukturen, des Ausbaus des Öffentlichen und solidarischer demokratischer Strukturen sehr konkret diskutiert werden. Wichtig wäre, dass es gelingt, in großen Metropolen wie Berlin oder Paris und deren Umland einen Einstieg in den entgeltfreien ÖPNV zu erwirken und zugleich in Flächenstaaten wie Thüringen oder Nordrhein-Westfalen den Nulltarif im ÖPNV durchzusetzen. Dadurch könnte eine weiter gehende positive Dynamik ausgelöst werden. Dies aber ist nur dann realistisch, wenn zugleich auf den Ebenen der EU-Mitgliedsländer sowie der EU die politischen Rahmenbedingungen dafür verändert werden. Es geht also darum, lokale, überregionale, landes- und EU-weite Kämpfe zusammenzuführen. Der erste Schritt ist daher, die bisherigen Ansätze, Projekte und Bewegungen noch enger miteinander zu verbinden, die Erfahrungen auszuwerten und gemeinsam nächste Schritte zu koordinieren.

Michael Brie

Private Elektroautos oder unentgeltlicher öffentlicher Personennahverkehr?

Reale Dystopien vs. Konkrete Utopie¹

Krisen sind Chancen für Weichenstellungen, die weit in die Zukunft reichen. Eine der zentralen Fragen ist die der städtischen Mobilität in einer Welt, in der die große Mehrheit der Weltbevölkerung bald in Millionenstädten und ein beträchtlicher Teil in metropolitanen Ballungsräumen leben wird. Zwei grundsätzliche Alternativen sind möglich: Zum einen kann versucht werden, das US-amerikanische System von Mobilität, in dessen Zentrum das private, benzingetriebene Auto steht, durch eine Umstellung auf den Elektroantrieb ökologisch zu modernisieren und global auszuweiten. Zum anderen kann das System des öffentlichen Personennahverkehrs ökologisiert und flexibilisiert werden. Die Bedingungen zur Entscheidung zwischen diesen Alternativen sind aufgrund der historischen Voraussetzungen sehr unterschiedlich. Während in vielen Metropolen der USA der öffentliche Personennahverkehr weitgehend zerstört wurde, sind europäische Metropolen durch Mischsysteme gekennzeichnet. In vielen Metropolen des Südens koexistiert die autobasierte Mobilität der aufsteigenden Mittelschichten mit der fast völligen Ausgrenzung größerer Teile der städtischen Armut von urbaner Mobilität. Langfristige Experimente mit einem entgeltfreien öffentlichen Personennahverkehr könnten eine globale Vorbildwirkung entfalten.

Vorwärts in die Vergangenheit

Am Sonntag, dem 30. April 1939, es war zugleich der 150. Jahrestag der Inauguration von George Washington zum 1. Präsidenten der USA, öffnete in New York die New York-Weltausstellung in Anwesenheit von über 200.000 Menschen ihre Pforten. Es sprachen unter anderem Roosevelt und Einstein. 1939 und 1940 besuchten 44 Mio. Menschen diese Ausstellung. Die Große Krise, die seit 1929 die USA an den Rand des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenbruchs gebracht hatte, war noch nicht wirklich überwunden. Der New Deal einerseits und Aufrüstung und Kriegsvorbereitung andererseits hatten struk-

¹ Vortrag auf dem Jahrestreffen der American Sociological Association zum Thema »Concrete Utopias, Emancipatory Projects, Institutional Designs, Possible Futures«, Denver, August 2012.

turelle Veränderungen eingeleitet, deren Folgen noch nicht absehbar waren. Die Sowjetunion war genauso vertreten wie die kurz danach von Deutschland überfallenen Staaten der Tschechoslowakei, Polen oder Belgien. Das um sein Überleben gegen die japanischen Aggressoren kämpfende China konnte nicht präsent sein. Deutschland nahm an der Weltausstellung nicht teil und verunglimpfte sie als »Ausstellung dreckiger Talmud-Juden« (Völkischer Beobachter) (Borchers 2009). Der Zweite Weltkrieg und Auschwitz warfen ihre Schatten voraus. Während schon die deutschen Panzer nach Warschau rollten und polnische Städte im Bombenhagel zerstört, Paris eingenommen wurde und eine Luftschlacht um Großbritannien tobte, betraten die Besucher in New York »Die Welt von Morgen« (»The World of Tomorrow«).

Diese Weltausstellung war vor allem durch große private Konzerne der USA initiiert worden und deren Darstellung als Visionäre und Wegebereiter des Fortschritts stand im Mittelpunkt. Wie es in der offiziellen Selbstdarstellung der durch eine private Messengesellschaft organisierten Weltausstellung hieß: »Die Blicke der Messe sind auf die Zukunft gerichtet – nicht, um in das Unbekannte zu starren oder die Ereignisse von Morgen vorherzusagen und die kommenden Dinge zu beeinflussen, sondern um einen neuen und klaren Blick für das Heute in Vorbereitung auf das Morgen zu bekommen; ein Blick auf die dominierenden Kräfte und Ideen wie auch Maschinen. Zu den Besuchern sagt die Messe: »Hier sind die Stoffe, Ideen und Kräfte, die in unserer Welt an der Arbeit sind. Das sind die Werkzeuge, mit denen die Welt von Morgen gestaltet werden muss. Sie sind alle interessant und es wurden viele Anstrengungen gemacht, um sie Ihnen in einer interessanten Weise vorzuführen. Die Vertrautheit mit dem Heute ist die beste Vorbereitung auf die Zukunft.« (Wikipedia 2015)

Zwei Orte erwiesen sich vor allem als Publikumsmagneten der Weltausstellung – das *Trylon and Perisphere* und *Futurama*. So viel sie im Einzelnen gemeinsam haben, kann man sie doch als gegensätzliche Zukunftsentwürfe bezeichnen.

Trylon and Perisphere bildeten das offizielle und architektonische Zentrum der Weltausstellung. Sie sollten die große Vision der nächsten einhundert Jahre verkörpern, hinweisen auf eine neue globale Zivilisation – auf *Democracy* des Jahres 2039. Das über 212 Meter aufragende *Trylon* und die kugelförmige *Perisphere* (über 65 Meter im Durchmesser) waren durch die Architekten Wallace Harrison und J. Andre Fouilhoux entworfen worden, während die innere Gestaltung der Kugel, der Perisphere, durch Henry Dreyfuss, übernommen worden war. Sein Entwurf von *Democracy* nahm Anleihen bei Le Corbusiers Entwurf einer *Strahlenden Stadt (Ville Radieuse)*. Die Besucher glitten auf der damals längsten Rolltreppe der Welt auf 20 Meter Höhe in das Innere der Kugel, die Perisphere, und betrachteten dann von oben herab, auf sich drehen-

den Balkonen stehend, die Welt der Zukunft, während einer der berühmtesten Radiosprecher jener Zeit, Hans von Kaltenborn, den Kommentar sprach. Er beschrieb eine Zivilisation, die in Einheit mit der Natur und in Frieden der Menschen und Völker miteinander lebt; eine Zivilisation, die Wohnen und Arbeiten, demokratische Entscheidung und Erholung, Industrie und Landwirtschaft organisch in wechselseitiger Abhängigkeit vereint, die Slums und Kriminalität überwindet, Sonne und gute Luft jedermann und jederfrau bietet; eine Zivilisation, die sich von erneuerbarer Energie, der Wasserkraft, speist. Es sei »eine schöne neue Welt,² gebaut durch vereinigte Hände und Herzen« (Wikipedia 2015), in der die Arbeitenden von »Büro, Farm und Fabrik« zusammenkommen und ein Lied von William Grant Still »Die steigende Flut« anstimmen: »Hand in Hand, Seit' an Seit'...«. Im Mittelpunkt dieser neuen Lebensform steht der Ort gemeinsamer Entscheidung für ein gemeinsames Leben in Freiheit. Einen Eindruck vermittelt das Video, das den Kommentar und auch das Lied wiedergibt (New York Public Library 1939).

Während *Trylon und Perisphere* eine aus offener Diskussion entstandene Zukunftsvision verkörperten, war *Futurama* dagegen ein Entwurf der kommenden Gesellschaft im Auftrage eines einzigen Konzerns. Es war der Pavillon von *General Motors*. Der Pavillon hatte eine Fläche von über 3.300 Quadratmetern mit einer halben Million (!) Häusern, einer Million Bäume und 50.000 Miniaturfahrzeugen. Das Konzept wurde vom Industriedesigner Norman Bel Geddes entworfen. Der Zeithorizont, den *General Motors* in den Blick nahm, waren nicht einhundert, sondern nur 20 Jahre. Die dargestellte Zukunft war »Die Wunder-Welt von 1960«, wie es in der Werbung hieß, »die größere und bessere Welt von Morgen ...«, ein »Tribut an die Amerikanische Weise des Lebens, in der individuelle Anstrengung, die Gedankenfreiheit und der Wille zum Handeln eine neue Generation von Menschen heranwachsen lassen, die immer neue Felder für noch größere Errungenschaften erschließen wollen«. In 552 beweglichen Sitzen »flogen« die Besucherinnen und Besucher über die USA des Jahres 1960 hinweg. Sie sahen eine neue Welt, geprägt durch weitreichende Autobahnen, hineinschwebend in eine Stadt, in der Wohngebiete, Dienstleistungs- und Verwaltungsbereiche und Industrie getrennt sind (»alle wurden sie getrennt für größere Effizienz und Zweckmäßigkeit«), in der das Stadtzentrum durch Wolkenkratzer mit 400 Metern Höhe geprägt ist, auf denen Hubschrauber landen können. Die Angestellten lebten dagegen in Vorstädten, wo das Zentrum ihrer Familien war, Mittelpunkt des Lebens der Ehefrauen

² Es ist merkwürdig, dass die Aussteller den Begriff »a brave new world« benutzen, war doch schon 1932 der dystopische Roman »Brave New World« von Aldous Huxley erschienen, der die perfekte Welt totaler Bedürfnisbefriedigung als totalitäre Zwangsbeglückung beschrieb, in der Freiheit und Gleichheit zerstört sind (Huxley 2012).

und Kinder. Es sei, so die Werbung, eine Welt, gebaut »im Geiste des individuellen Unternehmens auf dem Großen Amerikanischen Weg [Great American Way]« (die Zitate sind aus dem Werbefilm für Futurama entnommen, General Motors 1939). Und als die Besucher »landeten«, fanden sie sich genau auf jener Straßenkreuzung wieder, die sie vorfanden, wenn sie Futurama verließen – jetzt in Lebensgröße.

Wie Bel Geddes schrieb: »Futurama ist ein riesiges Modell, das fast jede Landschaft Amerikas repräsentiert und illustriert, wie ein System von Autobahnen über das ganze Land gelegt werden kann – über die Gebirge, die Flüsse und Seen, durch große und kleine Städte – niemals vom direkten Kurs abweichend und immer den vier Prinzipien des Autobahnbaus verpflichtet: Sicherheit, Komfort, Geschwindigkeit und Effizienz.« Es war sein fester Glaube: »Die freie Bewegung von Menschen und Gütern in unserer Nation ist eine Bedingung für modernes Leben und Wohlstand.« (Zitiert in Wikipedia 2015)

Democracy und *Futurama* bildeten innerhalb des Orbits des US-amerikanischen Selbstverständnisses die beiden gegensätzlichen Pole – freie Gemeinschaftlichkeit vs. individuelles Unternehmertum. Im Mittelpunkt standen die demokratischen Institutionen oder die Konzernzentralen. Es war das Ideal einer Gesellschaft, die Arbeit und Leben, Politik und Wirtschaft organisch verbindet, oder sie völlig trennt. Die Gegensätze wurden visionär zur Sprache gebracht. Und auch die Mobilität wurde in beiden Visionen unterschiedlich konzipiert – in der Verkopplung von öffentlichem Nah- und Fernverkehr und Fußläufigkeit einerseits und der Zentrierung auf das Privatauto und den Fernlastverkehr andererseits.³ Vielleicht ist heute der Zeitpunkt, die Vision von *Democracy* gegenüber der in die Krise geratenen Welt von *Futurama* wieder neu zu entdecken – mit Blick auf das Jahr 2039!

Back to the Future

Die Erdölkrise der frühen 1970er Jahre war im Kontext der kulturellen Veränderungen dieser Zeit auch der Auslöser einer neuen Debatte zur Mobilität. Steigende Preise und absehbare Knappheit des Erdöls einerseits und der Sinn privater Mobilität andererseits erzeugten eine breite Alternativdiskussion, die bis heute nicht abgerissen ist. Es gab einzelne, kurzzeitige Experimente auf lokaler Ebene, bis sich der Zeitgeist und die reale Wirtschafts- und Sozialpolitik des sich formierenden Neoliberalismus dagegen wandte. Anfang der 1960er

³ Die hier betonte Gegensätzlichkeit der beiden Konzepte ist bewusst zugespitzt und verzichtet auf die Darstellung der Gemeinsamkeiten und Anschlusspunkte der Konzepte, die von den Zeitgenossen eher als Einheit gesehen wurden.

Jahre hatte der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik noch die gleiche quantitative Bedeutung wie der motorisierte Individualverkehr, 30 Jahre später war sein Anteil auf unter 20% gesunken.

Eine neue Welle der Diskussion kam in den 1990er Jahren auf und in Brandenburger Städten wie Lübben und Templin begannen 1997 bzw. 1998 neue Versuche der Einführung eines öffentlichen Busverkehrs zum Nulltarif. Das größte Projekt dieser Art läuft gegenwärtig in der belgischen Stadt Hasselt, in der 70.000 Menschen wohnen, 40.000 lernen und studieren und die durch viele sogenannte »Einpender« geprägt ist, Menschen, die am Tage für Arbeit, Studium und Einkauf in die Stadt fahren.

1995 kam es im Zusammenhang mit einem Wechsel des Bürgermeisters (der linke Sozialdemokrat Steve Stevaert war 1994 gewählt worden) zur Entscheidung, anstelle einer neuen, dann dritten Ringstraße dazu überzugehen, den öffentlichen Busverkehr zum Nulltarif anzubieten. Es wurde ein Mobilitätsabkommen mit der Region Flandern und dem Verkehrsunternehmen »De Lijn« abgeschlossen. 1997 gab es in Hasselt acht Stadtbusse, die gerade einmal tausend Fahrgäste am Tag hatten. 2007 waren es 46 Stadtbusse und die Zahl der Fahrgäste hatte sich verzehnfacht. Der innere Ring wurde begrünt und umgebaut. Die Innenstadt wurde attraktiver und die Mobilität stieg. Es gab und gibt eine Reihe weitere Experimente in Europa wie den USA. Gleichzeitig nehmen Formen von Car-Sharing, Car-Leasing oder Car-Renting in Europa immer mehr zu.

Das Auto hat insbesondere in der jüngeren Generation seinen zentralen Stellenwert als Symbol individueller (männlicher) Freiheit verloren und ist zu einem interessanten Gebrauchsgut neben anderen geworden. Mittlerweile gibt es auch Experimente mit einer völlig CO₂-freien Mobilität und dies genau in Abu Dhabi in Kuwait, einem Land, dessen Reichtum sich ausschließlich dem Erdöl verdankt. Öffentlicher Nahverkehr auf der Basis erneuerbarer Energien und der Bau einer fußgängerfreundlichen Stadt unter den Bedingungen einer Wüste und Temperaturen bis 50° C (!) gehören dazu. Mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien entstehen die Bedingungen für Systeme der Mobilität, die zugleich öffentlich sind und im höchsten Maße individualisiert, den gleichen Zugang für alle mit Freiheit für jede und jeden verbinden. Im März 2012 wurde in einer Volksabstimmung in Tallinn beschlossen, ab 2013 einen unentgeltlichen ÖPNV einzuführen. Die Vorbereitungen laufen.

Es gibt die Möglichkeit einer Weichenstellung, die aus der Autogesellschaft ausbricht: In den Poren dieser Autogesellschaft sind längst die Elemente neuer Produktions- und Lebensweisen entstanden. Weder ist die klassische Arbeitsteilung von männlichem Familien»ernährer« und Hausfrau/Mutter noch vorherrschend, noch sind Fließband und Großbüros von Großkonzernen uneingeschränkt dominant. Individualisierung, Flexibilisierung, Subjektivierung der

Arbeit, Teamwork und Netzwerkorganisationen, flache Hierarchien und Enterprise 2.0 sind nicht nur ideologische Schlagworte, sondern beschreiben neue Realitäten eines Teils der Beschäftigten, während andere weiter herabgewürdigt werden. In den eigenen vier Wänden verdrängt bei vielen das Internet mit Chatrooms und Rollenspielen das bloß passive fremdbestimmte Fernsehen. Dort sind die Einzelnen viel freier unterwegs als auf den Straßen der Städte. Der Reichtum menschlichen Geistes, des Spiels, der direkten Kommunikation über den Erdball hinweg mag pervertierte Formen angenommen haben, aber er kann auch emanzipatorisch erschlossen werden.

Die ökonomischen, technischen, kulturellen Voraussetzungen einer neuen Revolution des städtischen Verkehrs sind weitgehend gegeben. Aber es handelt sich wie beim Übergang zu den Autostädten, wie sie der Pavillon *Futura* von General Motors auf der New Yorker Weltausstellung versinnbildlichte, zu den Städten des weitgehend öffentlichen Personennahverkehrs um eine umfassende Transformation. Großkonzerne, von denen ganze Volkswirtschaften und viele Millionen Arbeitsplätze abhängen, Billionen, investiert in Autobahnen und Straßen stehen einer solchen Transformation entgegen. Immer noch ist das Auto auch ein Symbol von Freiheit und individueller Macht über Raum und Zeit.

Um diese Hindernisse zu durchbrechen, müssen attraktive Vorbilder, *konkrete Utopien*, geschaffen werden, die eine neue Dynamik auslösen. Eine solche Utopie ist der öffentliche Personennahverkehr zum Nulltarif. Es gründen sich seit Jahren immer neue Initiativen, die diese Option diskutieren. Es gibt eine ganze Reihe von Studien, die die technischen und auch finanziellen Folgen geprüft haben (siehe u.a. Randelhoff 2011).

Was spricht für den öffentliche Personennahverkehr zum Nulltarif als bundesweitem und europäischem Projekt gerade jetzt in der Krise? Welchen Grund sollte es geben, diesen Einstieg in den Ausstieg aus dem individuellen Autoverkehr zu beginnen?

Die erste Frage ist, können wir uns einen Nahverkehr zum Nulltarif überhaupt leisten? Nun liegen die volkswirtschaftlichen Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs bei höchstens 50 bis 70% der Kosten für den motorisierten Individualverkehr (Diesendorf 2002). Bezieht man alle Folgekosten ein, so liegen die Aufwendungen im Vergleich noch deutlich niedriger. Die Gesellschaft würde enorm sparen. Ein gleich hohes Bruttosozialprodukt wäre plötzlich deutlich mehr wert. Wachsender Reichtum der Gesellschaft und ihrer Bürgerinnen und Bürger bei Nullwachstum! Aber die Kosten wären anders verteilt. Sie müssten durch die öffentliche Hand aufgebracht werden. Dies bedeutet eine Umverteilung von privat hin zu öffentlich, damit auch privat gespart werden kann. Die These des »Mehr Netto vom Brutto« erweist sich hier als Demagogie. Denn ein Weniger vom Brutto des Einzelnen wäre real ein Mehr für

viele Einzelne, wenn es nur wirklich in die richtigen Ausgaben, in den Aufbau des öffentlichen Personennahverkehrs, ginge. In Großbritannien geben Autobesitzer rd. ein Drittel (!) ihres Nettolohns monatlich für Kosten aus, die mit dem Auto verbunden sind. Der Blick auf die bloßen Benzinkosten, den viele anstellen, führt völlig in die Irre. Ein Kleinwagen kostet seinen Nutzer zum Beispiel in Deutschland rd. 320 Euro im Monat, ihre Besitzer gehen aber im Durchschnitt von nur 190 Euro aus.

Wäre die Gesellschaft ein Unternehmen, so würde sie sagen, dass das Kapital, das in den Verkehrsmitteln steckt, möglichst intensiv ausgenutzt werden müsse. Private Autos haben eine genau entgegengesetzte Eigenschaft: Sie stehen vor allem im Wege und auf dem Wege rum. Sie nehmen gigantische Fläche an Fahrbahnen und Stellplätzen weg. Ihre Produktivität ist gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr uneinholbar zurück. Um diese Kostennachteile privater Autos auszugleichen, werden sie massiv subventioniert. Die Kosten, die privat in Rechnung gestellt werden, sind nach unterschiedlichen Angaben nur 70 bis 50% der realen gesellschaftlichen Kosten.

Die CO₂-Emissionen in den hochentwickelten Ländern gehen zu rd. einem Viertel auf den Verkehr zurück. Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln würde den CO₂-Ausstoß um den Faktor 5 oder sogar 10 senken können. Um eine Klimakatastrophe zu verhindern, sind Reduktionen in dieser Größenordnung in den nächsten zwei oder drei Jahrzehnten notwendig. Im Verkehr würde dies auf der Basis vorhandener Technologien allein durch die Umstellung auf öffentliche Verkehrssysteme möglich sein. Es gibt dazu keine vergleichbare technologische Alternative. Auch das sog. Elektroauto müsste ja auf Strom zurückgreifen, der in absehbarer Zeit in vielen Ländern nicht durch erneuerbare Energiequellen erzeugt werden kann. Die Treibstoffe aus landwirtschaftlichen Produkten (»Agrofuel«) haben sich als eine Hauptursache weiterer Umweltzerstörung, des Ruins der ländlichen Produktion insbesondere von Klein- und Mittelbauern und des wachsenden Hungers erwiesen.

Garrett Hardin schildert in seinem berühmten Artikel »Die Tragödie der Gemeinwesen« von 1968, wie Weideland, wenn es im Gemeindebesitz ist, Gefahr läuft, überweidet und zerstört zu werden. Was er nicht beachtet, ist, dass gute Gemeinden genau dies über viele Jahrhunderte nicht zugelassen haben, ganz anders als die auto- und kapitalfixierten westlichen Gesellschaften, die ihren Abgas ausstoßenden »Schafen« freien Lauf ließen. Sie haben gefördert, dass die Autos den Globus zerstören, die Städte verstopfen, die Luft vergiften, die Ressourcen erschöpfen, das Land zerteilen durch immer größere Straßen. Weltweit gab es im Jahre 2007 über 800 Millionen Autos, davon 250 Millionen in den USA. Jährlich wurden 2011 rd. 70 Millionen neue Autos produziert. Die Zahl von Toten je zurückgelegtem Kilometer ist beim Auto sechs- bis achtmal so hoch wie bei Bus oder Eisenbahn. Autos sind nicht nur eine Waffe gegen

die Natur, sie richten auch ein Gemetzel unter motorisierten und nicht motorisierten Bürgerinnen und Bürgern an. Wir haben uns für das buchstäblich mörderischste Verkehrssystem entschieden.

Ein Hauptgrund, der für Autos zu sprechen scheint, ist die erhöhte individuelle Mobilität, die Möglichkeit, direkt von Haus zu Haus zu kommen. Dem stehen zum einen die oft langen Fahrzeiten gegenüber. Zum anderen könnte die grundsätzliche Verlagerung des Personenverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel mit dem hochsubventionierten oder gleichfalls entgeltfreien Ausbau eines Taxisystems für kurze Strecken kombiniert werden. Auch die Möglichkeit von Car-Sharing für »die letzten zwei Kilometer« ist in Erwägung zu ziehen, wobei eine Nutzung in der Höhe von 50 km (oder in dünn besiedelten Gebiete auch mehr) im Monat kostenfrei wäre.

Hier gibt es schon jetzt »Dorfbusse« und andere genossenschaftliche Lösungen. Die Lieferung von Einkäufen würde nicht im privaten Autor, sondern durch Massenerlieferanten erfolgen. Länder wie die Schweiz zeigen, dass ein gutes dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln die Nutzung des privaten Automobils deutlich senkt. Umgekehrt ist die Ausdünnung des öffentlichen Angebots, seine Verschlechterung oder das schlichte Fehlen entsprechender Angebote eine wesentliche Ursache des steigenden motorisierten Individualverkehrs.

Die Verdrängung des Autos aus den öffentlichen Räumen unserer Städte würde deren Rückgewinnung als Räume der Begegnung, des öffentlichen Lebens auf der Straße, der gefahrlosen Begegnung mit Fremden ermöglichen. Die Belastung durch Lärm, Schmutz (Feinstaub) und Abgase würde drastisch sinken. Viele große Straßen könnten weitgehend begrünt werden. Man stelle sich für einen Moment die Zentren von Rom und Paris autofrei vor! Die Möglichkeiten der demokratischen Mitbestimmung über die Stadt würden steigen. Mit deutlich gestärkten kommunalen Verkehrsbetrieben könnten Unternehmen starker bürgernaher Mitbestimmung entwickelt werden. Anstelle den Zwängen privater Mobilität untergeordnet zu werden, würden die Städte ganz anders demokratisch gestaltbar. Die Städte des »Habens« sind die des Autoverkehrs und der Konsumtempel, oft auf der zubetonierten Wiese, die Städte des »Seins« sind Orte öffentlichen Nahverkehrs und der Kultur.

Ein öffentlicher Nahverkehr, der zum Nulltarif angeboten wird, ist ein typisches Unten-Mitte-Bündnis (Brie 2014). Er ist solidarisch mit den Schwächeren, jenen, die sich kein Auto leisten können, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, von dessen Mängeln besonders betroffen sind, denen teilweise aber auch das Geld für eine Monatskarte fehlt. Und er ist ein Angebot für die Mittelschichten, ihre hohe Mobilität nicht als privaten Luxus der Wenigen, sondern als »Luxus des Öffentlichen« (Mike Davis) zu praktizieren, der allen zugänglich ist und keinen ausschließt.

Ein ausgebauter öffentlicher Nahverkehr zum Nulltarif wäre eines jener Projekte, die wirkliche globale Kooperation ermöglichen. Der private Autoverkehr ist nicht global zu verallgemeinern, auch wenn genau daran gerade gearbeitet wird. In den reichen Ländern des Nordens ist die gleichzeitige Aufrechterhaltung eines privaten und öffentlichen Verkehrssystems heute noch für Mehrheiten zu finanzieren, aber wohl kaum noch morgen. Im Süden ist dies schon heute ausgeschlossen. Hier ist die Mobilität sozial extrem eingeschränkt. Der Umstieg auf den ÖPNV zum Nulltarif im Norden wäre eine wirksame Entwicklungshilfe: Er senkt die Nachfrage nach Ressourcen, verringert die Klimagefährdung, von der vor allem der Süden bedroht ist, bietet ein Modell an, dass anders als der motorisierte Individualverkehr tatsächlich global verallgemeinert werden kann, könnte mit einem entgeltfreien Technologietransfer von Nord nach Süd verbunden werden. Ein Teil der volkswirtschaftlich eingesparten Kosten könnte in die Förderung entsprechender Infrastrukturprojekte in den Entwicklungsländern investiert werden.

Der Übergang zu einem unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr ist auch und nicht zuletzt ein Friedensprojekt. Immer härter wird der Kampf um die knappen Ressourcen. Gerade auch die Elektroautos sind auf Lithium, seltene Erden, begehrte Metalle angewiesen, die global nur an wenigen Orten verfügbar sind. Es tobt ein neoimperialer Kampf um den Zugang und die privilegierte Nutzung dieser Ressourcen. Militärbasen und Flotten der USA und neuer Mächte drängen in diese Räume. Das neue Wettrüsten ist auch ein Kampf um die Rohstoffe, die die Automobilität des 21. Jahrhunderts sichern sollen. Zugleich verschlingt es selbst die schwindenden Ressourcen. Viele Bürgerkriege werden angeheizt in Erwartung der Dividenden, die aus der Ausbeutung der Rohstoffe erwartet werden.

In der jetzigen Krise sind öffentliche Konjunkturprogramme notwendig, um eine dauerhafte Rezession zu verhindern. Die Frage ist nur, ob es Programme wie die der »Abwrackprämie« sein sollen, die Industrien und Technologien fördern, die völlig überholt sind und einem vergangenen Zeitalter angehören, oder die des langfristigen sozialökologischen Umbaus. Der Planet ist zu klein geworden, um auf seine Kosten noch weiter Ressourcen zu verschwenden. Die Not ist zu groß, um durch wachsende Staatsverschuldung überlebte Strukturen zu erhalten. Die Chancen eines Wandels liegen zu sehr auf der Hand, als dass ein phantasieloses zerstörerisches Weiter so geduldet werden sollte. Es ist Zeit, aus der Krise eine Chance zu machen. Es ist geboten, genau das zu tun, was wir eigentlich schon immer wollten – aufbrechen in eine gute, eine solidarische und deshalb auch autofreie Gesellschaft. Anstelle der autodominierten Städte des Habens können Städte des Seins (Erich Fromm) entstehen. Die Menschen werden nur bleiben, wenn sie nicht AUTO bleiben und den Planeten nicht als Autobahn vernutzen. Dies aber ist nur erreichbar, wenn wir, Na-

turwesen, die wir sind, endlich lernen, schonend und behutsam mit der Welt umzugehen und uns den Reichtum des Öffentlichen zu erschließen. Dann vielleicht würden solidarische Menschen das Maß der Dinge bestimmen und die Erde würde zur Heimat.

Literatur

- Abramson, D. B. (2016): Periurbanization and the politics of development-as-city-building in China. In: *Cities*, 53, 156-162.
- Aftimus, Paula/Santini, Daniel (2018): Brazil: From Dream to Nightmare. In: Dellheim, Judith/Prince, Jason (Hrsg.), *Free Public Transit. And Why We Don't Pay to Ride Elevators*. Montreal, 183-196.
- Aftodiokisi (2017): Who are entitled to reduced fares? aftodiokisi.gr.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Statistischer Bericht E4 – IV, J 17. Potsdam.
- Andersson, Aaron (2013): En miljon plankningar varje månad [One million fare-dodges each month]. *Metro*.
- Andersson, Charlotta (2015): Facket protesterar mot MTR's personalpolitik [The trade union protests against MTR's personnel policy]. In: *SVT Nyheter*, 11.2.2015. Text abrufbar unter: www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/facket-protesterar-mot-mtr-personalpolitik.
- Andersson Johansson, Frida (2016): Här åker seniorer gratis buss [Here, seniors ride the bus for free]. *Senioren*.
- Athens Transport (2020): Tickets and Cards. Athens Transport.
- ATT - CAREX (2006): SITCA. Plan de déplacements urbains. Le projet.
- Avgi (2018): Half of the population of Attica is transported by the public means of transportation. In: *Avgi*, 6.3.2018.
- Balibar, Etienne (2016): Europa: Krise und Ende?, Münster.
- Barry, Ellen/Rybus, Greta (2020): Should Public Transit Be Free? More Cities Say, Why Not? In: *The New York Times*, 14. Januar 2020. Text abrufbar unter: www.nytimes.com/2020/01/14/us/free-public-transit.html.
- Bärwolff, Matthias (2013): Konzept »Fahrscheinfreier ÖPNV« für Erfurt, Ein Diskussionsangebot, DIE LINKE. Erfurt, www.die-linke-thl.de/uploads/media/PP_06_2013.pdf
- Bärwolff, Matthias (2020): Mobilitätswende braucht eine Gesamtstrategie. DIE LINKE. Stadtverband Erfurt. Text abrufbar unter: www.die-linke-erfurt.de/nc/aktuelles/detail-aktuelles/news/mobilitaetswende-braucht-eine-gesamtstrategie/.
- Beekman, Daniel (2017): Coalition Wants to »Trump-Proof« Seattle with Income Tax. In: *The Seattle Times*, 27. Februar 2017.
- Borchers, Detlef (2009): Vor 70 Jahren: Die Welt von morgen war auch einmal besser. c't. Text abrufbar unter: www.heise.de/ct/artikel/Vor-70-Jahren-Die-Welt-von-morgen-war-auch-einmal-besser-301540.html.
- Bouchet-Petersen, Jonathan (2013): La gratuité, fondement d'un nouveau pacte social. *Libération*. Text abrufbar unter: www.liberation.fr/evenements-libe/2013/10/07/la-gratuite-fondement-d-un-nouveau-pacte-social_937632.
- Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus. München.
- Briche, Henri/Huré, Maxime (2017): Dunkerque, nouveau »laboratoire« de la gratuité des transports. In: *Métropolitiques*, 1-9.
- Brie, Michael (2014): Segeln gegen den Wind. *Moderner Sozialismus, radikale Realpolitik und Transformation*. Herausgegeben von Dieter Klein, Cornelia Hildebrandt,

- Rainer Rilling, Mario Candeias und Michaela Klingberg. Berlin.
- Brie, Michael/Candeias, Mario (2012): *Just Mobility. Postfossil Conversion and Free Public Transport*. Berlin.
- Brot für die Welt (2019): *Über den Ökologischen Fußabdruck*. Brot für die Welt. Text abrufbar unter: www.fussabdruck.de//oekologischer-fussabdruck/ueber-den-oekologischen-fussabdruck/.
- BUND (2020a): *Abgase*. BUND – BUND für Naturschutz und Umwelt in Deutschland. Text abrufbar unter: www.bund-berlin.de/themen/mobilitaet/autoverkehr/abgase/.
- BUND (2020b): *Arbeitsplätze in der Autoindustrie | BUND Naturschutz*. Text abrufbar unter: www.bund-naturschutz.de/wirtschaft-umwelt/arbeitsplaetze-in-der-autoindustrie.html.
- BUND Landesverband Berlin (2020): *Abgase*. BUND - BUND für Naturschutz und Umwelt in Deutschland. Text abrufbar unter: www.bund-berlin.de/themen/mobilitaet/autoverkehr/abgase/.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016): *Branchenfokus, Automobilindustrie*. Text abrufbar unter: www.bmwi.de/DE/Themen/Wirtschaft/branchenfokus,did=195924.html.
- Bundesregierung (2019): *Förderprogramme der Bundesregierung für Bus, Bahn (ÖPNV) und Städtischen Lieferverkehr*. Antwort auf die kleine Anfrage an die Bundesregierung. Drucksache 19/16744. Bundestag. Text abrufbar unter: dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/167/1916744.pdf.
- Bundestagsfraktion DIE LINKE (2013): *Nulltarif im ÖPNV*. Text abrufbar unter: www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/150521-plan-b-a5-mobilweb.pdf.
- Burt-D'Agnillo, Madelin (2019): *At Convention, ATU Offers Vision for 21st Century Transit and a Just Economy*. ATU Canada. Text abrufbar unter: www.atucanada.ca/blog/convention-atu-offers-vision-21st-century-transit-and-just-economy-0.
- Burt-D'Agnillo, Madelin (2020): *Free Public Transit in Canada?* ATU Canada. Text abrufbar unter: www.atucanada.ca/blog/free-public-transit-canada.
- CAPAE (2012): *Les actes de la première rencontre des collectivités pionnières dans la gratuité des transports publics*.
- Cathcart-Keays, Athlyn (2016): *Two-wheel takeover: bikes outnumber cars for the first time in Copenhagen*. In: *The Guardian*, 30. November 2016. Text abrufbar unter: www.theguardian.com/cities/2016/nov/30/cycling-revolution-bikes-outnumber-cars-first-time-copenhagen-denmark.
- Causa Justa Just Cause (2018): *Mission, Vision, and History*. Causa Justa Just Cause.
- CBC News (2020): *»Open and accepting of all«*. Coalition calls for free transit in Edmonton | CBC News. CBC News. Text abrufbar unter: www.cbc.ca/news/canada/edmonton/free-transit-edmonton-coalition-1.5466536?fbclid=IwAR0k9ct7Viojf6Y8_dyNK8bya7vHcC_OyzLjdHJkpGWBgGrvs2PDbLjJHXA.
- Cherki, Eddy/Wieviorka, Michel (1980): *Autoreduction movements in Turin, 1974* (Slightly edited by libcom.org for accuracy). In: *Intervention Series*, (1). Text abrufbar unter: libcom.org/history/autoreduction-movements-turin-1974.
- Chronopoulos, Themis (2012): *Congestion Pricing: The Political Viability of a Neoliberal Spatial Mobility Proposal in London, Stockholm, and New York City*. In: *Urban Research & Practice*, 5 (2), 187-208.

- City of Bologna, Urban Mobility Department (1974): Piano Urbano del Traffico (PTU). City of Bologna.
- City of Bologna, Urban Mobility Department (2006): Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). City of Bologna.
- City of Melbourne (2020): Public Transport. City of Melbourne. City of Melbourne. Text abrufbar unter: [whatson.melbourne.vic.gov.au/visitors/transport/publictransport/pages/publictransport.aspx](https://www.whatson.melbourne.vic.gov.au/visitors/transport/publictransport/pages/publictransport.aspx).
- Claux, M. (2014): La ville mobile gouvernée : intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de développement dans la Région Urbaine Marseillaise. Marseille: Aix-Marseille Université.
- Cliff, Tony (2004): All Power to the Soviets. Lenin 1914-1917. Chicago.
- Colon, Dave (2020): Meet the Democratic Insurgents Who Want Transit to Be Free. Streetsblog New York City.
- Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France (2018): Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification. Commun en Île-de-France. Text abrufbar unter: www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2018/10/Rapport-Comité-sur-la-faisabilité-de-la-gratuité-des-transports-en-commun-en-Île-de-France-leur-financement-et-la-politique-de-tarification.pdf.
- Crawford (2020): Here's What Happens When Public Transit Is Free. HuffPost Canada. Text abrufbar unter: www.huffpost.com/entry/free-public-transit-kansas-city-es-tonia_n_5e4f9b49c5b6b82aa651191e.
- Daimler (2019): Daimler startet in neuer Unternehmensstruktur. Daimler. Text abrufbar unter: www.daimler.com/konzern/news/neue-unternehmensstruktur.html.
- Dans, Enrique (2019): Is Free Public Transport in Cities the Way Forward? Medium. Text abrufbar unter: medium.com/enrique-dans/is-free-public-transport-in-cities-the-way-forward-d81662dfbd5c.
- Daremas, G. (2018): Public versus Private Transport: Analysis of Free Public Transportation Schemes in Attica Greece, including a case study of the free municipal bus transport program of the N. Iraklio municipality. Research Report for the Institute of Social Critical Analysis. Berlin.
- Daremas, Georgios/Terzis, Georgios (2000): Televisualization of Politics in Greece. In: The International Journal For Communication Studies, 62 (2), 117–131.
- Dellheim, Judith (2010): Für einen ÖPNV zum Nulltarif. Mehring1.
- Dellheim, Judith (2011): Free Public and Accessible Transports. Mehring1.
- Dellheim, Judith (2018): »Joint-Stock Company« and »Share Capital« as Economic Categories of Critical Political Economy, in: Dellheim, J./Wolf, F.O. (Hrsg.), The Unfinished System of Karl Marx, Critically Reading Capital as a Challenge for our Times. Luxemburg International Studies in Political Economy, Cham/Basingstoke: 265-298.
- Demetis, Christos (2017): The validity of October fare cards is extended till 15th of November. News 247.
- DeRobertis, Michelle/Maurizio, Tira (2016a): The most widespread traffic control strategy you've never heard of: Traffic-restricted zones in Italy. In: ITE Journal, 86 (12), 44-49.
- DeRobertis, Michelle/Maurizio, Tira (2016b): Effectiveness of Italian Traffic Limited Zo-

- nes (ZTL). Presented at European Conference on Mobility Management (ECOMM), Athens, Greece. ECOMM.
- Dewitz, Wolf von (2019): Zwei Städte bieten kostenlosen ÖPNV an. Tagesspiegel. Text abrufbar unter: www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/ein-vorbild-fuer-ganz-deutschland-zwei-staedte-bieten-kostenlosen-oepnv-an/24583510.html.
- Difu (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten, Agora Verkehrswende, Berlin.
- DIE LINKE (Berlin) (2015): Unser Plan für ein soziales und ökologisches Berlin Wahlprogramm zur Berliner Abgeordnetenhauswahl am 18. September 2016.
- DIE LINKE (2018): Für eine ökologische und sozial gerechte Mobilitäts-Offensive, www.die-linke.de/fileadmin/download/druckvorlagen/punkt/2018-02-27_punkt_oepnv_01.pdf
- Dienel, Hans-Liudger/Schmucki, Barbara (1997): Aufstieg und Fall des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland bis heute ... In: Dienel, Hans-Liudger/Schmucki, Barbara (Hrsg.), *Mobilität für alle: Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*, 7-27.
- Diesendorf, Mark (2002): The effect of land costs on the economics of urban transport systems. In: Wang, K.C.P./Xiao, G./Nie, L./Yang, H. (Hrsg.), *Traffic and Transportation Studies. Proceedings of Third International Conference on Traffic and Transportation Studies*. ICTTS, 1422-1429.
- Doumayrou, Vincent (2012): Gratuité: le rôle pilote des villes moyennes. In: *Le Monde Diplomatique*. Text abrufbar unter: www.monde-diplomatique.fr/2012/10/DOUMAYROU/48294.
- DPA (2019): Städtetag will kostenlosen ÖPNV bis 2030. Süddeutsche.de. Text abrufbar unter: www.sueddeutsche.de/politik/kommunen-mainz-staedtetag-will-kostenlosen-oepnv-bis-2030-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-190818-99-506848.
- Drouge, Babs (2017): Klart: SL fördubblar biljettkontrollerna [SL doubles ticket checks]. In: *Mitt* 1, 26. Juli 2017. Text abrufbar unter: mitti.se/nyheter/klart-fordubblarbiljettkontrollerna/.
- Duffy, Rónán (2020): Poll: Would You Be in Favour of Ireland Having Free Public Transport? *TheJournal.ie*. Text abrufbar unter: www.thejournal.ie/poll-public-transport-3-5027220-Feb2020/.
- Eliasson, John (2017): Presentation by Jonas Eliasson, Director of the City of Stockholm Transportation Department, at TransitCenter, November 27, 2017. Text abrufbar unter: www.pscp.tv/TransitCenter/1gqxvYRBXLAJB.
- Engels, Friedrich (1845): Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen. In: *MEW*, Bd. 2. Berlin, 225-506.
- Enee (2019): Transports gratuits à Marseille: un rapport de la Métropole enterre le projet, *La Provence*, www.laprovence.com/article/edition-marseille/5575070/un-rapport-de-la-metropole-enterre-le-projet.html; À Rennes, les transports en commun gratuits refont débat, *Ouest France*, www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-les-transport-en-commun-gratuits-refont-debat-6375773
- European Commission (2016): Road Safety in the European Union: Trends, statistics and main challenges. Text abrufbar unter: ec.europa.eu/roadsafety.
- European Commission (2017): Performance of passenger transport, *Statistical Pocketbook 2017*. Text abrufbar unter: ec.europa.eu/transport/facts-fundings/

- statistics/pocketbook-2017_en.
- European Commission (2019): Statistical Pocketbook 2019. Mobility and Transport. Mobility and Transport – European Commission. Text abrufbar unter: ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en.
- European Commission. Directorate General for Mobility and Transport (2016): EU road fatalities. Text abrufbar unter: ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/trends_figures.pdf.
- Eurostat (2018): Passenger transport statistics. Text abrufbar unter: ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics.
- Federal Transit Administration (2015): The National Transit Database (NTD). Federal Transit Administration. United States Department of Transportation. Text abrufbar unter: www.transit.dot.gov/ntd.
- Feilbach, Jörg (2018): Der Weg zur Arbeit. Verkehrsmittelnutzung in Berlin im Kontext soziostruktureller Merkmale. In: Zeitschrift für amtliche Statistik Berlin Brandenburg, (2), 33-38.
- Flegenheimer, Matt (2014): Fare Dodging Is an Organised Rebellion in Stockholm, and It's Winning. In: New York Times, 17.5.2014. Text abrufbar unter: www.nytimes.com/2014/05/18/world/europe/fare-dodging-is-an-organised-rebellion-in-stockholm-and-itswinning.html.
- Forschungsbericht (2000), Kommunalen Nutzen von ÖPNV-Angeboten am Beispiel fahrscheinfreier Tarif/Finanzierungskonzepte bei Stadtbusverkehren von Klein- und Mittelstädten, FE 70.588/99, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen, erstellt durch S. Keuchel, K.-H. Schweig, R. Hermes, D. Rump, T. Most, Fachhochschule Gelsenkirchen, Recklinghausen.
- Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (2019): Förderprogramme der Bundesregierung für Bus, Bahn (ÖPNV) und städtischen Lieferverkehr. Kleine Anfrage an die Bundesregierung. Drucksache 19/16262. Bundestag. Text abrufbar unter: dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/162/1916262.pdf.
- Free Muni for Youth (2014): Free Muni for Youth. Text abrufbar unter: freemuni4youth.tumblr.com/.
- Free Transit Ottawa (2019): Petition for a New Vision for Public Transit | Free Transit Ottawa. Text abrufbar unter: freetransitottawa.ca/petition/?fbclid=IwAR0btCX7r6p_KVGhcGEK4gkG_nLrqXfe9asZPBZ-nxgHqh2HPG3cSp_zOps.
- Fritsche, Andreas (2020): ÖPNV-Flatrate: Linkspartei will fahrscheinlosen Nahverkehr. Neues Deutschland. Text abrufbar unter: www.neues-deutschland.de/artikel/1133986.berlin-oePNV-flatrate-linkspartei-will-fahrscheinlosen-nahverkehr.html.
- Frommeyer, Lena (2020): Sozialer ÖPNV: Die Formel für einen ticketfreien Nahverkehr. DER SPIEGEL. Text abrufbar unter: www.spiegel.de/auto/oePNV-die-formel-fuer-einen-sozialen-ticketfreien-nahverkehr-a-617f79ff-3b99-4a10-b90f-8057a7c3a8b3.
- Fundação Rosa Luxemburgo (2016): Lançamento: Cidade em jogo e Memória ocular.
- Gebresellassi, Saron/Fodor, Matt (2019): The case for free public transit in Toronto. Now Magazine. Text abrufbar unter: nowtoronto.com/news/free-public-transit-toronto-john-tory/.
- Gelin, Gustav (2017): Nästan alla skulle tjäna på nolltaxa i kollektivtrafiken [Almost everyone would benefit from free public transport]. ETC Stockholm.

- General Motors (1939): Futurama 1939.
- Goerens, Annick (2020): Free Public Transport Series – Part Two: 45 Million Public Transport Passengers per Year, and Climbing. Text abrufbar unter: today.rtl.lu/news/luxembourg/a/1474823.html.
- Gourlay, Kristin (2016): Is 50 Cents Too Much For A Bus Ride? Some Say ›Yes‹. The Pulse. Rhode Island Public Radio.
- Greenpeace (2020): Landwirtschaft und Klima. Greenpeace. Text abrufbar unter: www.greenpeace.de/landwirtschaft-und-klima.
- Grottian, Peter (2018): Sind die BürgerInnen konstruktiv-radikaler als eine Groko? In: taz, 5.2.2018, 12.
- Günther, Jens/Lehmann, Harry/Nuss, Philip/Purr, Katja (2019): Wege in eine ressourcenschonende Treibhausneutralität. Rescue Studie. Umweltbundesamt.
- Haar, Kenneth (2020): Curtailing the power of the finance lobby in the EU – a climate challenge, Präsentation auf in einem Webinar von »Change finance« am 27.3.2020.
- Hardin, Garrett (1968): The Tragedy of the Commons. In: Science, 162 (3859), 1243-1248.
- Harvey, David (2008): The Right to the City. In: New Left Review, 53 (September-October), 23-40.
- Hellenic Statistical Authority (2017): Press Release on Unemployment Rate in July 2017. Text abrufbar unter: www.statistics.gr/en/home.
- Hess, Abigail (2020): Americans Spend over 15% of Their Budgets on Transportation Costs – These US Cities Are Trying to Make It Free. CNBC. Text abrufbar unter: www.cnbc.com/2020/03/02/free-public-transportation-is-a-reality-in-100-cities-heres-why.html.
- Hulten, Michel van (2019): Get on the Bus: The Case for Free Public Transport. Text abrufbar unter: apolitical.co/en/solution_article/get-on-the-bus-the-case-for-free-public-transport.
- Hutt, James (2020): 2020: The Year of (Fare) Free Transport. Our Times. Text abrufbar unter: ourtimes.ca/article/2020-the-year-for-free-transit?fbclid=IwAR2vtX5S0aRa0Zk7U_Zms1S6vc0L41a59sNT6iMKzL7Yj823ecMZ2AGgra8.
- Huxley, Aldous (2012): Schöne neue Welt. Ein Roman der Zukunft. Frankfurt am Main.
- Hynes, Patricia H. (2014): The »Invisible Casualty of War«: The Environmental Destruction of U.S. Militarism. In: DifferentTakes, 84. Text abrufbar unter: traprock.org/wp-content/uploads/2014/06/Militarism-and-the-Environment.pdf.
- Hynes, Patricia H. (2018): US military contributes to pollution. Daily Hampshire Gazette. Text abrufbar unter: www.gazettenet.com/Columnist-Patricia-Hynes-describes-the-problem-of-military-pollution-15273242.
- Initiative der Attac-Kampagnengruppe »einfach.umsteigen« (2020): Die Autoindustrie vor und nach »Corona«. Konversion statt Rezepte von gestern! LabourNet Germany. Text abrufbar unter: www.labournet.de/branchen/auto/auto-brd-allgemein/erklaerung-die-autoindustrie-vor-und-nach-corona-konversion-statt-rezepte-von-gestern/.
- Institut für Gesellschaftsanalyse & Friends (2020): Ein Gelegenheitsfenster für linke Politik? Wie weiter in und nach der Corona-Krise. LuXemburg.
- Institut national de la statistique et des études économiques (2017): Base compateur de territoires. Text abrufbar unter: www.insee.fr/fr/statistiques/2521169.

- Inturri, Guiseppe (2019): You study, you travel free. Eltis. Text abrufbar unter: www.eltis.org/resources/case-studies/you-study-you-travel-free?fbclid=IwAR2rMILo-QaHlbwXuXPFx28qCTGliz_2C0SimFTBw_GSf2yKDKtY_73sEE.
- Jedlecki, P. (2018): Darmowa komunikacja publiczna w praktyce: przepełnione autobusy i odwołane setki kursów [Der entgeltfreie ÖPNV in der Praxis: Überfüllte Busse und hunderte ausgefallene Fahrten]. In: *Gazeta Wyborcza*, 17. Oktober 2018. Text abrufbar unter: katowice.wyborcza.pl/katowice/7,35063,24055217,darmowa-komunikacja-publiczna-w-praktyce-przepelnione-autobusy.html.
- Jegelevicius, Linas (2020): What Can Luxembourg Learn from Estonia about Free Public Transport? *euronews*. Text abrufbar unter: www.euronews.com/2020/03/10/is-free-public-transport-everything-it-is-cracked-up-to-be.
- Jing, R./Van de Ven, A. H. (2014): A Yin-Yang Model of Organizational Change: The Case of Chengdu Bus Group. In: *Management and Organization Review*, 10 (1), 29-54.
- Johnson, Bradley (2016): How Nation's Top 200 Marketers Are Honing Digital Strategies. *AdAge*. Text abrufbar unter: adage.com/article/advertising/top-200-u-s-advertisers-spend-smarter/304625/.
- Kaleta, Philip (2020): Daimler, VW, BMW und Co.: Deutsche Autohersteller bauten vergangenes Jahr mehr Fahrzeuge in China als in Deutschland. *Business Insider*. Text abrufbar unter: www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/daimler-vw-bmw-und-co-deutsche-autohersteller-bauten-vergangenes-jahr-mehr-fahrzeuge-in-china-als-in-deutschland/.
- Kębłowski, Wojciech (2018): Public Transport Can Be Free. *Jacobin*. Text abrufbar unter: www.jacobinmag.com/2018/08/public-transportation-brussels-free-tickets.
- Kębłowski, Wojciech (2019): Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport, *Transport*. In: *Transportation*, 1-29.
- Keck, Christiane (2018): Kostenloses Busfahren in Tübingen: Vom Nulltarif profitieren nur wenige. *stuttgarter-zeitung.de*. Text abrufbar unter: www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kostenloses-busfahren-in-tuebingen-vom-nulltarif-profitieren-nur-wenige.81d6d3ec-d2b9-4555-96c0-aab9192641f6.html.
- Kejriwal, Arvind (2019): Free Transport: Delhi Government's Landmark Move to Empower Women, Give Them Greater Claim to Public Spaces. *Times of India Blog*. Text abrufbar unter: timesofindia.indiatimes.com/blogs/for-the-people/free-transport-delhi-governments-landmark-move-to-empower-women-give-them-greater-claim-to-public-spaces/.
- Kellert, Sebastian (2018): Seit wann gibt es Autos? Alles zur Geschichte. *Focus Online*. Text abrufbar unter: praxistipps.focus.de/seit-wann-gibt-es-autos-alles-zur-geschichte_101369.
- Kesten, Dietmar (2017): Zur Geschichte des Roten Punktes in Dortmund 1971. *Datenbank MAO*. MAO – Materialien zur Analyse von Opposition, Datenbankprojekt. Text abrufbar unter: www.mao-projekt.de/BRD/NRW/ARN/Dortmund_Roter_Punkt.shtml.
- Kimme, Klaus (1994): Zollschränken rund um die City? In: *Neues Deutschland*, 3.3.1994. Text abrufbar unter: www.neues-deutschland.de/artikel/472801.zollschränken-rund-um-die-city.html.
- King, David A./Fischer, Lauren Ames (2016): Streetcar Projects as Spatial Planning: A Shift in Transport Planning in the United States. In: *Journal of Transport Geogra-*

- phy, 54 (June 1), 383–390.
- Klare, Michael (2007): The Pentagon as Global Gas-Guzzler. TomDispatch. Text abrufbar unter: www.tomdispatch.com/post/174810/.
- Koalitionsvertrag (2016): Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Welt-offen. Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und DIE LINKE Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016-2021.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2020): Jahresbilanz. Kraftfahrt-Bundesamt. Text abrufbar unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/bestand_jahresbilanz_node.html.
- Kröger, Martin (2015): Eine Monatskarte würde 30 Euro kosten. Interview mit Harald Wolf. In: Neues Deutschland, 3.3.2015. Text abrufbar unter: www.neues-deutschland.de/artikel/963583.eine-monatskarte-wuerde-euro-kosten.html.
- Land Berlin (2020): Zahlen und Fakten. Text abrufbar unter: www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/zahlen-und-fakten/.
- Legates, R./Hudalah, D. (2014): Peri-Urban Planning for Developing East Asia: Learning from Chengdu, China and Yogyakarta/Kartamantul, Indonesia. In: Journal of Urban Affairs, 36 (Suppl. 1), 334–353.
- Lejeune, Léa (2013): Et si la gratuité payait? Libération. Text abrufbar unter: www.liberation.fr/futurs/2013/10/13/et-si-la-gratuite-payait_939200.
- Leromonachou, Petros (2006): Urban Road Pricing: What lessons can we learn from the Italians? In: Transportation Engineering and Control, 47 (4), 128-132.
- Lindblom, Mike (2015): Discount Fares for Low-Income Bus Riders Will Be Offered. In: The Seattle Times, 11.2.2015.
- Linden, Michael (2017): Templin – Fahrscheinfreier Verkehr. Docplayer. Text abrufbar unter: docplayer.org/34880415-Templin-fahrscheinfreier-verkehr.html.
- Lindsey, Robert (1974): Free Rides In Search of Riders. In: The New York Times, 24.2.1974.
- Litman, Todd (2011): London Congestion Pricing: Implications for Other Cities. Victoria Transport Policy Institute. Text abrufbar unter: www.vtpi.org/london.pdf.
- Luxemburg, Rosa (1913): Die Akkumulation des Kapitals. Ein Beitrag zur ökonomischen Erklärung des Imperialismus. In: Gesammelte Werke, Bd. 5. Berlin, 5-411.
- Mach, M. (2017): Darmowa komunikacja miejska? To będzie pierwsze miasto na Podkarpaciu [Entgeltfreier ÖPNV? Dies wird die erste Stadt im Gebiet Podkarpacie sein]. In: Rzeszow, 12. Juni 2017. Text abrufbar unter: rzeszow.wyborcza.pl/rzeszow/7,34962,21951526,darmowa-komunikacja-miejska-to-będzie-pierwsze-miasto-na-podkarpaciu.html.
- Majors, Dan (2007): Transit free all day for seniors. In: Pittsburgh Post-Gazette, 31. Juli 2007.
- Marshall, S./Barrister, D. (2000): Travel reduction strategies: intentions and outcomes. In: Transportation Research, 34, 321-338.
- Materla, Vanessa (2019): Verkehrswende: Bus für lau – und alle fahren Auto. ZEIT ONLINE. Text abrufbar unter: www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/verkehrswende-nahverkehr-parken-pendler-autofahrer-pfaffenhofen?fbclid=IwAR2WWxgDur8eK7elZ3kRZKzCzhD_iYl5xKeHzKrm8mJK3RspQv-Ih2N2b78.
- Mathiot, Pierre (2015): Régionales 2015: le FN à la conquête du Nord-Pas-de-Calais/Picardie. The Conversation. Text abrufbar unter: theconversation.com/regionales-

- 2015-le-fn-a-la-conquete-du-nord-pas-de-calais-picardie-51512.
- Mazza, L./Rydin, Y. (1997): Urban Sustainability: Discourses, Networks and Policy Tools. In: *Progress in Planning*, 47 (1), 1-74.
- McCall, Chris (2019): Scottish Greens Call for ›Free Public Transport across Europe‹. *The Scotsman*. Text abrufbar unter: www.scotsman.com/news/environment/scottish-greens-call-free-public-transport-across-europe-1418150.
- Miller, T. (2012): *China's Urban Billion*. London.
- Moschou, M. (2016): Problems in the Operation of Buses. In: *Imerisia*, 1.10.2016, 61.
- Napoli, F. (2014): Bezpłatna komunikacja miejska opłaca się bardziej? [Ist der entgeltfreie ÖPNV kostengünstiger?]. *Radio 90 FM*.
- NaturFreunde Berlin (2017): Straßenbahn. *NaturFreunde Berlin*. Text abrufbar unter: www.naturfreunde-berlin.de/strassenbahn.
- New Democratic Party of Canada (2020): *A New Deal for People: New Democrats' Commitments to You*. Text abrufbar unter: www.ndp.ca/commitments.
- New York Public Library (1939): *Democracity Recreation*.
- Nienhaus, Lisa (2019): Deutschland, deine Autos. In: *Die Zeit*, Hamburg, 17.1.2019. Text abrufbar unter: www.zeit.de/wirtschaft/2019-01/autoindustrie-deutschland-technologie-wandel.
- Nobes, Felix (2019): Petition Half Way to Forcing Council Debate on Coventry Free Public Transport Alternative to Congestion Charge. *Coventry Observer*.
- NoCamels Team (2019): Tel Aviv To Operate Free Public Transport On Shabbat. Text abrufbar unter: nocamels.com/2019/10/tel-aviv-free-public-transport-shabbat/.
- Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis, IVP- Discussion Paper 1/2017, TU Berlin.
- OASA (2017): *Annual Report for the economic year 2016*. Text abrufbar unter: www.oasa.gr/pdf/el/annualreports/OASA_oik_2016.pdf.
- O'Connell, Jennifer/O'Connor, Amy (2019): Free Public Transport Scheme: ›If They Tried to Take It Away, We'd Fight It‹. *The Irish Times*. Text abrufbar unter: www.irishtimes.com/life-and-style/travel/ireland/free-public-transport-scheme-if-they-tried-to-take-it-away-we-d-fight-it-1.4009057.
- Ostrom, Elinor (1990): *Governing the commons. The evolution of institutions for collective action*. Cambridge/New York.
- Outras Vias (2011): Ex-secretário de transportes defende tarifa zero. *Outras Vias*.
- P4 Stockholm (2013): Facket stämmer MTR som kör tunnelbanan [Union sues MTR which runs the subway]. *P5 Stockholm*.
- Pallrand, Eli (2019): *Youth Perspectives on Transportation: Free Public Transit for a More Just, Equitable, and Sustainable Urban L.A.* *Streetsblog Los Angeles*.
- Paulas, Rick (2019): *Leave Fare Beaters Alone and Make Public Transit Free Already*. *Vice*.
- Peng, W./Wang, G./Zhou, J./Zhao, J./Yang, C. (2015): Studies on the temporal and spatial variations of urban expansion in Chengdu, western China, from 1978 to 2010. In: *Sustainable Cities and Society*, 17, 141-150.
- Perone, Jennifer S. (2002): *Advantages and Disadvantages of Fare-Free Transit Policy*. Tampa.

- PETO. Die junge Alternative (2014): Potrait. PETO. Text abrufbar unter: www.peto.de/wer-wir-sind/portrait.php.
- Phoebe, Weston (2019): Green party wants to scrap £6.5 bn plans for new roads and use cash to fund free bus travel instead | The Independent. Text abrufbar unter: www.independent.co.uk/environment/green-party-conference-free-bus-fund-public-transport-climate-change-a9138211.html?fbclid=IwAR37nYAKXbt4ZgpoW7QPWrPDy25y0dtepSAca8JRY3S0OcASNv1-0J480ko.
- Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin (Hrsg.) (2015): Fahrscheinlos. Grundlagen- und Machbarkeitsstudie fahrscheinloser ÖPNV in Berlin. Auftragnehmer: Hamburg Institut Research gGmbH. Autoren: Christian Maaß (Projektleiter), Gregor Waluga, Raphael Weyland. Text abrufbar unter: www.piratenfraktion-berlin.de/wp-content/uploads/2015/06/Piratenfraktion_Studie_Fahrscheinloser_OEPNV_Berlin_Juni_2015.pdf.
- Planka.nu (2007): Highway to Hell? [in Swedish]. Planka.nu. Text abrufbar unter: cdn.planka.nu/wp-content/uploads/2008/11/plankanu_highway_to_hell.pdf.
- Planka.nu (2010): The Traffic Hierarchy. Planka.nu. Text abrufbar unter: cdn.planka.nu/wp-content/uploads/2010/06/plankanu_the_traffic_hierarchy.pdf.
- Planka.nu (2011): Trafikmaktordningen [The Traffic Power Structure]. Stockholm.
- Poinsot, Philippe/Gosset, Stephanie (2019): Les travaux du premier séminaire du comité scientifique de l'Observatoire des villes du transport gratuit sont en ligne. L'Observatoire du transport gratuit. Text abrufbar unter: www.obs-transport-gratuit.fr/blog/les-travaux-du-premier-seminaire-du-comite-scientifique-de-l-observatoire-des-villes-du-transport-gratuit-sont-en-ligne-billet-323.html.
- Portal Samorzadowy (2017): Bezpłatna komunikacja publiczna atutem polskich miast? Jesteśmy na dobrej drodze [Der entgeltfreie ÖPNV - ein Vorteil für die polnischen Städte? Wir sind auf dem richtigen Weg]. Portal Samorzadowy.
- Prendergast, K. J. (2016): NAACP policy: public transit is a civil right! All Aboard Ohio.
- Prince, Jason (2018): Jamming Fare Boxes in Montreal. In: Dellheim, Judith/Prince, Jason (Hrsg.), Free Public Transit. And Why We Don't Pay to Ride Elevators. Montreal, 57-80.
- Provlima.gr (2011): Population Census of Greece 2011.
- Qin, B. (2015): City profile: Chengdu. In: Cities, 43 , 18-27.
- Quante, Ferdinand (2019): Autos verbrauchen zu viel Raum. WDR. Text abrufbar unter: www1.wdr.de/radio/wdr4/wort/zur-sache/kommentar-anwohnerparkplatz-102.html.
- Queensland Greens (2017): Better, Cheaper Public Transport. Queensland Greens. Text abrufbar unter: greens.org.au/qld/platform/public-transport.
- Randelhoff, Martin (2011): Öffentlicher Verkehr in europäischen Städten – ein Vergleich. Zukunft Mobilität.
- Randelhoff, Martin (2012): Welche Vor- und Nachteile hat ein kostenloser ÖPNV? Werden Autofahrer wirklich zur ÖPNV-Nutzung animiert? Zukunft Mobilität.
- Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Zukunft Mobilität. Zukunft Mobilität.
- Redaktion Deutsches Ärzteblatt (2017): Mehr als 80.000 Todesfälle durch Luftverschmutzung in Deutschland. Deutsches Ärzteblatt. Text abrufbar unter: www.aerzteblatt.de/nachrichten/81823/Mehr-als-80-000-Todesfaelle-durch-Luftver

- schmutzung-in-Deutschland.
- Rede Brasil Atual (2019): Desemprego atinge 30% dos jovens entre 14 e 29 anos só em São Paulo.
- Reding, Josef (1971): »Roter Punkt« und der Nahverkehr. In: *Welt der Arbeit*, (15). Text abrufbar unter: beruhmte-zitate.de/zitate/2010799-josef-reding-ein-grossflachiger-verkehrsverbund-mit-einheitliche/.
- Refugee Info (2020): Free Transportation in Athens with an Unemployment Card. [Refugee.info](http://refugee.info). Text abrufbar unter: www.refugee.info/greece/transportation--greece/free-transportation-in-athens-with-an-unemployment-card?language=en.
- Roberts, David (2020): Why Rich People Use so Much More Energy. *Vox*. Text abrufbar unter: www.vox.com/energy-and-environment/2020/3/20/21184814/climate-change-energy-income-inequality.
- Rosenfeld, Herman (2011): The Greater Toronto Workers' Assembly: A Hopeful Experiment. *New Politics*.
- Rötzer, Florian (2020): Feinstaubpartikel als Viren-Vehikel. [heise online](http://heise.de). Text abrufbar unter: www.heise.de/tp/features/Feinstaubpartikel-als-Viren-Vehikel-4687454.html.
- Samuel, Henry (2014): Smog forces Paris to offer free public transport. In: *The Telegraph*, 14. März 2014. Text abrufbar unter: www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/france/10698580/Smog-forces-Paris-to-offer-free-public-transport.html.
- Santini, Daniel (2019): Passe Livre – As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberizacao. São Paulo: Autonomia Literária e Fundação Rosa Luxemburgo.
- Schaller, Bruce (2010): New York City's Congestion Pricing Experience and Implications for Road Pricing Acceptance in the United States. In: *Transport Policy*, 17 (4), 266-273.
- Schneider, A./Chang, C./Paulsen, K. (2015): The changing spatial form of cities in Western China. In: *Landscape and Urban Planning*, 135, 40-61.
- Senat (2019): www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20190923/mi_gratuite.html
- Sennett, Richard (1998): Der Verfall des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main.
- Settele, Josef/Spangenberg, Joachim (2020): Was Corona mit Umweltzerstörung zu tun hat – ein Interview. *RiffReporter*. Text abrufbar unter: www.riffreporter.de/flugbegleiter-koralle/pandemie-interview-settele-spangenberg/?fbclid=IwAR3D_imG-4k0OILN6UhqY6CAWmell8b4OEgDyWjnle6HTOPW4Rk4s5VLiZEQ.
- SFMTA, Streets for All (2017): SFMTA Fiscal Year 2016–2017 Annual Report. Text abrufbar unter: bit.ly/2LGDwAv.
- Shepard, Wade (2015): Ghost Cities of China. The Story of Cities without People in the World's Most Populated Country. London.
- Sichuan Province Administration (2015): Sichuan Statistical Yearbook, 2015.
- Sivardière, Jean (2019): La gratuité des transports urbains, une fausse bonne idée. *Reporterre*, le quotidien de l'écologie. Text abrufbar unter: reporterre.net/La-gratuite-des-transport-urbains-une-fausse-bonne-idee.
- Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm (2018): Beschluss aus der 8. Sitzung des Stadtrates am Donnerstag, 13.9.2018. Text abrufbar unter: pfaffenhofen.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNDFcExjZahverw4hMm-Meak32edxuHsNingo2f-vjNR1uZQvxmRa/Beschlusstext_247-2018_-oeffentlich-_Stadtrat_13.09.2018.pdf.

- Statista (2020): Pkw-Bestand in Berlin bis 2020. Statista. Text abrufbar unter: [de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/](https://www.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/).
- Statistisches Bundesamt (2019): Europäischer Straßenverkehr: Dominanz des Autos ungebrochen. Text abrufbar unter: www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Auto.html;jsessionid=FB98727F6397A6586F3405F68BADF134.internet722.
- Stech, W. (2017): Bezplatna Komunikacja: Fakty i Mity' [Free Public Transport: Facts and Myths], Silesion, April 9, 2017. Text abrufbar unter: silesion.pl/bezplatna-komunikacja-na-slasku-07-04-2017.
- Stern (2015): Deutsche bei ÖPNV-Flatrate uneins. In: Text abrufbar unter: www.presseportal.de/pm/6329/2981375.
- Storstockholms Lokaltrafik (SL) (2013): Årsberättelse 2013 [Annual Report 2013]. Storstockholms Lokaltrafik. Text abrufbar unter: sl.se/globalassets/rapporter-etc/sl_arsberattelse2013.pdf.
- Štraub, Daniel (2019): How a Sleepy Czech Town Became a Public Transport Pioneer. Text abrufbar unter: apolitical.co/en/solution_article/how-a-sleepy-czech-town-became-a-public-transport-pioneer.
- SVT ABC (2008): Planka.nu om nya Spärrar, på SVT ABC Lokallyheter [Planka.nu about new ticket barriers, to SVT ABC Local News], YouTube video.
- Swipe It Forward (2018): Swipe It Forward. Twitter. Text abrufbar unter: twitter.com/swipeitforward/status/942011029738938368.
- Szatkowska, K. (2015): LUBIN. Tłoczno, ale oszczędniej [Stark genutzt, aber ökonomischer]. In: *Region fan*, 28.1.2015.
- TarifaZero.org (2009): »Ficou a idéia«. Entrevista com Luiza Erundina.
- Tastanis, Tasos (2017): Urban Mobility in Athens and the Role of Public Urban Means of Transport. OASA press release. Text abrufbar unter: www.oasa.gr/news.php?id=funk1482.
- The Leap (2019a): Leap Manifesto. Text abrufbar unter: theleap.org/portfolio-items/leap-manifesto/.
- The Leap (2019b): Green New Deal. Text abrufbar unter: theleap.org/portfolio-items/green-new-deal/.
- The Local (2019): Sicilian mayor suggests free public transport for people who pay their council tax. The Local. Text abrufbar unter: www.thelocal.it/20191112/sicilian-mayor-suggests-free-public-transport-for-those-who-pay-their-council-tax?fbclid=IwAR24qRU-ZIA_i8henLECLIKqO-Z9gtkzETmofu7S-nVR81-BQwv9o03XN86c.
- thejournal.ie (2019): NTA says it would like to expand free public transport for kids after »phenomenal« summer uptake. thejournal.ie. Text abrufbar unter: www.thejournal.ie/nta-free-public-transport-children-4847685-Oct2019/?fbclid=IwAR3grbPxr-aEQWk4E1W47-D_z-RyNRCAiPJDtrstncG_h1wX4pVCwR_-UNM.
- TomTom (2020): Chengdu traffic report. TomTom Traffic Index. Text abrufbar unter: www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/chengdu-traffic.
- Topp, Hartmut/Pharao, Tim (1994): Car-Free City Centres. In: *Transportation Journal*, 21 (3), 231–247.
- Transdev (2013): Aubagne. Observatoire Transdev des mobilités. Synthèse.
- Transit Riders Union (2018): Transit Riders Union.
- Transport Publiczny (2015): Lubin chwali bezpłatną komunikację. Właśnie wybiera przewoźnika. Text abrufbar unter: www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lu-

- bin-chwali-bezplatna-komunikacije-wlasnie-wybiera-przewoznika-50357.html.
- Travel China Guide (2020): Chengdu City Bus. Ticket Fare, Regular Lines, Fast Lines (BRT). Travel China Guide. Text abrufbar unter: www.travelchinaguide.com/city-guides/sichuan/chengdu/getting-around.htm.
- TTC (2020): General Information. Text abrufbar unter: www.ttc.ca/Routes/General_Information/General_Information.jsp.
- TTC Executive Officer (2016): 2016 TTC and Wheel-Trans Operating Budgets: Impact of TTC Budget Committee Recommendations. TTC. Text abrufbar unter: www.ttc.ca/About_the_TTC/Commission_reports_and_information/Commission_meetings/2015/November_23/Reports/2016_TTC_and_Wheel-Trans_Operating_Budgets_Report_Nov_23_201.pdf.
- TV4 Lokal Nyheter Stockholm (2010): Nya spärrar stoppar inte plankning—TV4 Lokala Nyheter Stockholm [New barriers do not stop fare-dodging—TV4 Local News Stockholm], YouTube video, 1:39, from a news clip televised on TV4 Stockholm, posted by Planka.nu Stockholm, February 10, 2010.
- Ubbels, Barry/Enoch, Marcus/Potter, Stephen/Nijkamp, Peter (2004): Unfare Solutions. Local Earmarked Charges to Fund Public Transport. London and New York.
- Umweltbundesamt (2019): Siedlungs- und Verkehrsfläche. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt. Text abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche.
- Umweltbundesamt (2020a): Emissionen des Verkehrs. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt. Text abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs.
- Umweltbundesamt (2020b): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt. Text abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand.
- Umweltbundesamt (2020c): Energiebedingte Emissionen. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt. Text abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energiebedingte-emissionen.
- UTP (2011): La gratuité dans les transports publics urbains: une fausse bonne idée. Union des Transports Publics et ferroviaires, Paris (2011). Paris: UTP.
- VCD (2020a): Kostenwahrheit im Verkehr. VCD. Text abrufbar unter: www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr/.
- VCD (2020b): Verkehrsmittel im Vergleich. VCD. Text abrufbar unter: www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/.
- VDA (2019a): Deutsche Automobilindustrie investiert über 42 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung. Text abrufbar unter: vda.de.
- VDA (2019b): Die Rolle des Autos im Verkehrssystem der Zukunft – politischer Handlungsbedarf zur Stärkung neuer Mobilitätskonzepte. VDA.
- VDA (2020): Zukunft serienmäßig. Text abrufbar unter: vda.de.
- Verachtert, Marc (2013): Free Public Transport. Hasselt from the beginning to the end. Summer School on Free Public Transport in Tallinn. Tallinn.
- Vergnano, Paolo (2018): Presentation on Trento, presented in Tallinn, 10.05.2018. Powerpoint. Text abrufbar unter: www.tallinn.ee/est/g22962s111224.
- Vickrey, William (1992): Principles of Efficient Congestion Pricing. vtpi.
- Volinski, Joel (2012): Implementation and Outcomes of Fare-Free Transit Systems. Was-

- hington, D.C: Transportation Research Board, National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine.
- Wagner, Christopher (2019): TOP 10 Länder: Export von PKW. WELTEXPORTE.
- Wagner, Christopher (2020): TOP 10 Länder: Export von LKW. WELTEXPORTE.
- Waluga, Gregor (2017): Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. München.
- Wehrmann, Elisabeth (2007): Stadt ohne Fahrschein. In: Hasselt – Stadt ohne Fahrschein. Ennstal: Zukunft Ennstal, 3-6.
- Wikipedia (2015): 1939 New York World's Fair.
- Wikipedia (2019): Militärfahrzeug.
- Wikipedia (2020a): Rote-Punkt-Aktion. Text abrufbar unter: de.wikipedia.org/wiki/Rote-Punkt-Aktion.
- Wikipedia (2020b): Livigno.
- Wikipedia (2020c): Tarifsysteem (Öffentlicher Personenverkehr).
- WPI (1999): Mit Kindern neue Wege wagen. MIPS für Kids. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal.
- Ye, Y./Legates, R./Qin, B. (2013): Coordinated Urban-Rural Development Planning in China: The Chengdu Model. In: *Journal of American Planning Association*, 79 (2), 125-137.
- ZAK (2009), TÜ.BUS umsonst! – Das Grundrecht auf Mobilität in Zeiten von Krise und Klimawandel, Tübingen.
- ZAK (2010): »TüBus umsonst!«. Für ein Grundrecht auf Mobilität, Zeitschrift luxemburg, www.zeitschrift-luxemburg.de/tubus-umsonst-fur-ein-grundrecht-auf-mobilitat/
- Zhang, Qian Forrest/Wu, Jianling (2017): Political dynamics in land commodification: Commodifying rural land development rights in Chengdu, China. In: *Geoforum*, 78, 98-109.
- Zhuang, Ming (2014): Participatory Budgeting, Rural Public Services and Pilot Local Democracy Reform. In: *Field Actions Science Report* (Online), Special Issue 11. Text abrufbar unter: journals.openedition.org/factsreports/3585.
- Zimmermann, Claudia (2007): Magnet für die Region. In: Hasselt – Stadt ohne Fahrschein. Ennstal: Zukunft Ennstal, 7-8.
- Zobel, Clemens (2010): Aubagne and Etoile Region, France: Free public transport. In: *Inclusive Cities Observatory*.

Autor*innen

Allan Alaküla vertritt Tallinn in Brüssel seit 2007, wobei seine Hauptaufgabe darin besteht, das Image der Stadt als innovative, intelligente, nachhaltige und sozial inklusive Metropole zu stärken. Seitdem Tallinn 2013 zur Welthauptstadt des Nulltarifs im ÖPNV wurde, ist diese Aufgabe erleichtert. Er lebt in Tallinn und benutzt täglich einen entgeltfreien Pendlerzug und eine entgeltfreie Straßenbahn.

Michael Brie, Sozialphilosoph, ist Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Fellow am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung und Herausgeber der Reihe *Beiträge zur kritischen Transformationsforschung* beim VSA: Verlag. Seine Forschungsschwerpunkte sind Theorie und Geschichte des Sozialismus und Kommunismus sowie kritische Transformationsforschung.

Georgios Daremas hat einen B.A. in Soziologie, einen M.A. in Soziologie/ Anthropologie und einen Dokortitel in politischer Philosophie (Universität Sussex, Großbritannien). Er lehrt seit vielen Jahren Kultur- und Medientheorie im Bereich Bildung. Er ist Co-Autor eines Lehrbuchs über die Soziologie der Arbeit (auf Griechisch, 2000) und schrieb zahlreiche akademische Artikel und Beiträge zu Hegel, Marx, Kritische Theorie, Theorien der Demokratie und Analyse der Massenmedien.

Judith Dellheim, Dr. oec, Dipl. oec./Lehrerin für politische Ökonomie, Fellow am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Mitglied des steering committee der Europäischen Arbeitsgruppe Alternativer Wirtschaftswissenschaftler*innen und von SERI Germany. Forschungsschwerpunkte: Sozialökologische Transformation/Transformationsforschung mit Konzentration auf Ökonomie und Europäische Union.

Michelle DeRobertis ist eine Verkehrs- und Bauingenieurin in Kalifornien, die sich auf Fragen des nachhaltigen Transports spezialisiert hat. Sie ist Dozentin für das Technologietransferprogramm des Berkeley Institute of Transportation Studies und hat Gastdozentenkurse an der UC Berkeley und der CSU San Jose für Stadt- und Regionalplanung gehalten. Sie ist Mitglied des Technischen Fahrradausschusses, der den Nationalen Ausschuss für einheitliche Verkehrskontrollgeräte berät. Sie hat u.a. Landnutzung in Italien und Deutschland zu untersucht.

Wojciech Kębtowski ist ein kritischer Stadtgeograf und arbeitet an der Vrije Universiteit Brussel (Cosmopolis). Er hat eine Doktorarbeit zur Geografie und Politik des Nulltarifs im öffentlichen Personenverkehr erfolgreich verteidigt. Seine Forschung konzentriert sich auf Commons und in diesem Kontext auf die Entwicklung kritischer Perspektiven auf den Verkehr, die sowohl von der Stadttheorie als auch von der politischen Ökonomie inspiriert sind. Ihn interessieren verschiedene lokale »Alternativen«, die Menschen konkret ermächtigen, Machtverhältnisse infrage zu stellen und Utopien zu entwickeln.

Łukasz Ługowski ist ein Aktivist der Freien Gewerkschaft (WZZ) »August 80« und ein linker Wirtschaftswissenschaftler. Er ist Koordinator der Kampagne für freien öffentlichen Verkehr, »Nein – für die Erhöhung der Fahrkartenpreise, Ja – für freien öffentlichen Verkehr« und der Kampagne zur Erhöhung der Mindestlöhne in Polen mit dem Titel »Wir wollen mehr verdienen.«

Anna Nygård wurde in Helsinki (Finnland) geboren und wuchs in einem Vorort westlich von Stockholm (Schweden) auf. Als Teenager träumte sie davon, die Welt zu verändern und dem lokalen anarchosyndikalistischen Jugendverband beizutreten, was der richtige Weg zu sein schien. Mit 16 Jahren konnte sie sich nicht vorstellen, dass die Kampagne für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel sie an Orte wie Mexiko bringen würde, wo sie 2011 als Hauptrednerin an der Konferenz »Towards Carfree Cities« teilnahm. Weniger überraschend ist, dass sie jetzt vom Security-Personal der Stockholmer U-Bahn erkannt wird, dank der vielen Tutorials von Planka.nu zum Thema »Schwarzfahren« auf Youtube.

Rosalie Ray ist Forschungsstipendiatin am TransitCenter und Doktorandin an der Columbia University, die sich mit politischen Debatten befasst, die zu einem Konsens darüber führten, dass den Autos in London der Straßenraum entzogen werden sollte. Ihr Ziel ist es, diese Lektionen in den weitaus ungünstigeren US-Kontext zu bringen. Sie ist eine ehemalige Ökonomin des US-Verkehrsministeriums. Neben dem Verkehrswesen hat Rosalie Ray auch an Studien über erschwingliche Wohnungen und Mietbelastung gearbeitet, insbesondere in Los Angeles, wo sie ihren Master in Stadt- und Regionalplanung erhielt. In ihrer Freizeit organisiert sie für die Columbia Graduate Workers Union (UAW Local 2110).

Herman Rosenfeld ist ein pensionierter Mitarbeiter der Canadian Auto Workers Union (jetzt UNIFOR). Zuvor arbeitete er in einem Automobilmontagewerk. Er lehrte Politik- und Arbeitsstudien an den Universitäten McMaster und York. Derzeit ist er Aktivist bei Free Transit Toronto, TTCriders und der Fair Fare Coalition. Er ist Mitglied von Socialist Project und hat zahlreiche

Artikel über Politik und Gewerkschaften für linke Publikationen geschrieben und leistet Bildungsarbeit zu gewerkschaftlichen und sozialistischen politischen Themen.

Daniel Santini ist Journalist und arbeitet als Projektkoordinator im brasilianischen Büro der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Er ist allergisch gegen Staus und glaubt, dass der entgeltfreie ÖPNV die beste Lösung für Städte ist, sowohl ökologisch als auch sozial. Von Juni 2010 bis April 2013 unterhielt er den Blog *Andere Wege* (Outras Vias), auf dem über autofreie Städte, kritische Massen und öffentliche Verkehrsmittel berichtet wurde. Im Jahr 2012 durchquerte er mit zwei Freunden den Amazonaswald mit dem Fahrrad auf der Expedition Cicloamazonia. Im Jahr 2019 veröffentlichte er das Buch »Free Public Transport – die Möglichkeiten des Nulltarifs gegen die Dystopie der Uberisierung«.

Maurizio Tira ist Professor für Stadt- und Regionalplanung und Rektor an der Universität Brescia (Italien). Er leitete mehrere von der EU finanzierte Forschungsprogramme über Stadtplanung und Mobilität. Er leitete das COST-Aktionsprojekt TU0602 »Land Management for Urban Dynamics« und wurde als Experte in Arbeitsgruppen zur Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in die OECD und zum Europäischen Verkehrssicherheitsrat eingeladen. Er ist Präsident des Nationalen Zentrums für Urbanistik, ehemaliger Präsident der lokalen Agenda 21-Vereinigung und Mitglied des Vorstands der italienischen Gesellschaft für Stadtplanung. Er ist Autor von etwa 250 Büchern und Artikeln.

VSA: Verkehrs- und Klimawende



Ulrich Brand **Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie**

Klimastreiks und Alternativen zur imperialen Lebensweise
Mit einem Beitrag zur Corona-Krise
256 Seiten | € 19,80
ISBN 978-3-96488-027-7

Der Zwang des Kapitalismus zu Wachstum und zur imperialen Lebensweise muss überwunden werden, damit ein auskömmliches Leben für alle möglich wird. Dazu sind Lehren auch aus Niederlagen linker Projekte und konkrete Vorschläge für eine solidarische Lebensweise notwendig.



Hendrik Auhagen/
Thomas Eberhardt-Köster/
Achim Heier/Mark Herterich/
Hermann Mahler/
Volker Röske/
Carl Waßmuth/
Winfried Wolf

Klimagerechte Mobilität für alle

Verkehr der Zukunft nicht den Konzernen überlassen

AttacBasisTexte 57
96 Seiten | € 7,00
ISBN 978-3-96488-048-2
Rüstzeug für eine konsequente Verkehrswende: Um den Klimakollaps zu verhindern und gleichzeitig allen Menschen Mobilität zu ermöglichen, muss motorisierter Individualverkehr radikal verringert, Fuß- und Radverkehr sowie das Angebot von Bus und Bahn schnell und umfassend ausgebaut und für alle erschwinglich werden.

Prospekte anfordern!

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/28 09 52 77-10
Fax 040/28 09 52 77-50
Mail: info@vsa-verlag.de

VSA:

www.vsa-verlag.de

VSA: Sozialismus neu denken

Erik Olin Wright Linker Antikapitalismus im 21. Jahrhundert



VSA:

Was es bedeutet,
demokratischer Sozialist zu sein

Erik Olin Wright **Linker Antikapitalismus im 21. Jahrhundert**

Was es bedeutet,
demokratischer Sozialist zu sein

128 Seiten | Aus dem Englischen von Tim
Jack und Daniela Kreuels | € 12.80
ISBN 978-3-96488-006-2

In seiner letzten Arbeit entwickelt Erik O.
Wright (1947-2019) Grundthesen eines
zeitgemäßen demokratischen Sozialismus.
Sein Vermächtnis lautet: Es gibt Strategien,
im Kapitalismus vorhandene Möglich-
keiten zu nutzen, um diesen erfolgreich zu
überwinden.

Prospekte anfordern!

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/28 09 52 77-10
Fax 040/28 09 52 77-50
Mail: info@vsa-verlag.de

MICHAEL BRIE

SOZIALISMUS NEU ENTDECKEN

EIN HELLBLAUES BÄNDCHEN
VON DER UTOPIE ZUR
WISSENSCHAFT UND
ZUR GROSSEN
TRANSFORMATION

VSA:



Michael Brie **SOZIALISMUS neu entdecken**

Ein hellblaues Bändchen
von der Utopie zur Wissenschaft
und zur Großen Transformation
160 Seiten | € 12.00
ISBN 978-3-96488-055-0

Was kann der Sozialismus in das Projekt
einer Großen sozialökologischen Trans-
formation im 21. Jahrhundert einbringen?
Brie skizziert die Widersprüche, die ihn seit
seiner Herausbildung im 19. Jahrhundert
geprägt haben: zwischen Sozialisten und
Kommunisten der 1820er bis 1840er Jahre,
zwischen Anhängern Proudhons und Baku-
nins einerseits, Marxisten andererseits in
der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts
sowie zwischen Sozialdemokratie und
Bolschewiki im »kurzen« 20. Jahrhundert.
Nunmehr hat der Kapitalismus seine »his-
torische Mission« erfüllt und die Mensch-
heit in eine Zivilisationskrise gestürzt. Es
gibt erste Ansätze einer Neuformierung
des Sozialismus.

www.vsa-verlag.de

VSA: