

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](http://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 <b>Einleitung</b> .....	7
Judith Dellheim <b>Kapitaloligarchien und die Auto-Gesellschaft</b> .....	25
Maurizio Tira/Michelle DeRobertis <b>Von Bologna lernen</b> .....	41
Judith Dellheim <b>Erfahrungen aus dem »Autoland« Deutschland</b> .....	51
Michael Brie <b>Aufstieg und Fall des entgeltfreien ÖPNV in Hasselt (1997-2013)</b> .....	75
<b>Wie Tallinn auf die Idee vom Nulltarif kam</b> .....	81
Interview mit Allan Alaküla	
Georgios Daremas <b>Griechenland: Autos oder öffentlicher Nahverkehr?</b> .....	89
Anna Nygård <b>Schweden: Mit Planka.nu Barrieren überwinden</b> .....	105
Wojciech Kębłowski <b>Nennen wir es nicht frei, sondern gratis</b> .....	121
Was ist besonders am Nulltarif im ÖPNV in Frankreich?	
Łukasz Ługowski <b>Polen – ein unerwarteter Vorreiter der Bewegung für den Nulltarif</b> .....	137
Daniel Santini <b>Brasilien: Vom Traum des Jahres 2013 zum Albtraum der Uberisierung</b> .....	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 arbeitsfesten 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 km<sup>2</sup>/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, betoniert, 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 m<sup>2</sup> 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 <sub>2</sub> -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 sauberen 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!**