

Judith Dellheim

"Unentgeltlicher ÖPNV" - eine Strategie pro sozialökologischen Umbau

Drei Vorbemerkungen

1. Warum "unentgeltlich" statt "umsonst"?

- weil selbstverständlich ÖPNV mit volkswirtschaftlichen Kosten und gesellschaftlichen Aufwendungen verbunden ist

- weil uns die gesellschaftliche Problematik des ÖPNV insgesamt interessiert, insbesondere die Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten, die Entscheidungen zum Einsatz öffentlicher Mittel, die Art und Weise der Erbringung von Transportdienstleistungen

Daher heißt auch die Berliner Kampagne "Berlin fährt frei!".

2. Warum "sozialökologischer Umbau"

- um deutlich zu machen, dass es um die bewusste Einordnung der Kampagne in Strategien zur Veränderung der Gesellschaft, zur Überwindung der kapitaldominierten Gesellschaft bzw. des Kapitalismus geht

3. Zwei weitere Websites: www.freepublictransports.com und www.schwarzfahren.de

Fünf Anmerkungen

1. sozialökologischer Umbau zielt auf eine Gesellschaft der individuell Freien, sozial Gleichen, die solidarisch miteinander und in Vernunft mit der Natur leben; allerdings sind die sozial und ökologisch zerstörerischen Akteure und Prozesse nach wie vor so stark, dass die Abstände zwischen dem Hier und Heute und den genannten Zielen wachsen; die Kampagne für unentgeltlichen ÖPNV soll helfen, Widerstand gegen die sozial und ökologisch zerstörerischen Prozesse und Alternativen zu ihnen zu entwickeln und zu organisieren

Sozial und ökologisch zerstörerische Prozesse	Kontext mit der Kampagne für ÖPNV zum Null-Tarif
Armut, soziale Ausgrenzung, soziale Spaltungen	die Fahrpreise sind für große Teile der Bevölkerung so hoch, dass sie Mobilität verstellen; jeder und jeder sollen mobil sein können
Entdemokratisierung (auch durch verarmte öffentliche Haushalte), Überwachung, soziale Repression	Fahren ohne gültigen Fahrschein bringt Arme in die JVA und reicht als Grund für die (vielfach mörderische) Abschiebung von Armen ohne deutschen Pass; alle hier Lebenden sollen mobil sein können, weshalb wir nicht erst zuletzt gegen die Residenzpflicht mobilisieren

<p>globale Erwärmung, Schwund der biologischen Vielfalt</p>	<p>Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern, öffentlicher Verkehr und ÖPNV als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr propagieren und durchsetzen - zur Reduzierung von Stoff- und Energieumsätzen, der klimaschädigenden Emissionen, von Lärm und Flächenversiegelung, von Verschmutzung der Böden, der Luft und des Wassers</p>
<p>Kriege, bewaffnete Konflikte, Militarisierung</p>	<p>massenhafter motorisierter Verkehr bewirkt Ressourcenverknappung und Transportketten, die Konflikte befördern; Ressourcenverknappung und Klimawandel werden von den Herrschenden und Regierenden als "Sicherheitsrisiken" gesehen und wider die Interessen anderer bearbeitet</p>

Aus dieser Gegenüberstellung sollte nun allerdings keinesfalls die Schlussfolgerung gezogen werden, dass eine Kampagne für einen unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr das entscheidende Kettenglied wäre, um alle sozial und ökologisch zerstörerischen Prozesse strukturell zurückzudrängen und letztendlich zu überwinden. Allerdings sollte deutlich werden, dass die Kampagne anschlussfähig zu verschiedenen emanzipativen Bewegungen sein kann.

Weil "ÖPNV umsonst" plausibel klingt, drohen "selbstverständlich" auch Nazis "draufzuspringen" („Freie Fahrt für Deutsche!“ könnte z. B. ihr Slogan sein). Das ist ein zusätzlicher Grund dafür, von Beginn an die besonderen Probleme von Armen ohne deutschen Pass hervorzuheben, sie für die Zusammenarbeit zu gewinnen und immer wieder den Stellenwert von Solidarität insbesondere mit den Schwächsten in der Gesellschaft zu betonen.

2. Im Verlauf des sozialökologischen Umbaus müssen insbesondere das Energie- und Transportwesen, die Landwirtschaft und der militärisch-industrielle Komplex um-, ab- bzw. weggebaut werden. So müsste der Rück- und Umbau des Transportsystems gemeinsam mit Verkehrsvermeidung, mit einer weitgehenden Dezentralisierung von Entscheidungen zur Produktion und zu Transporten, zum Einsatz von Ressourcen einhergehen. Angestrebt werden müsste eine solche Konzentration von konkreter Produktion, Wohnen und Leben, dass Ressourcen sozial, ökologisch und ökonomisch vernünftig eingesetzt werden. Das bedeutet letztendlich auch eine allgemeine Entschleunigung der Produktions- und Lebensweisen in den globalen Industrieregionen, die Umgestaltung von Städten und ländlichen Räumen sowie ihrer Wechselbeziehungen. Die Bürgerinnen und Bürger würden sich mehr bewegen und in verschiedenen sozialen Kontexten räumlich intensiver zusammenleben.

Konzepte des sozialökologischen Umbaus bieten also verschiedene Links für eine Kampagne zu einem unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr und umgekehrt

Bereich	Herausforderung im Prozess des sozialökologischen Umbaus	Zusammenhang bzw. Links zu einem unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr
Energiewesen	Steigerung der Energieeffektivität, Senkung des Energieverbrauchs, Ausstieg aus der atomar-fossilen Energiewirtschaft, Übergang zur vorrangig lokalen und regionalen Erschließung und nachhaltigen Nutzung erneuerbarer Energien	Reduzierung der Nachfrage nach Energieträgern und ihre Orientierung auf erneuerbare Energien
Transportwesen	Transportreduzierung, Nutzung erneuerbarer Energien und Ressourcen	Reduzierung der Nachfrage nach Transportdienstleistungen; Nachfrage nach notwendigen/vertretbaren Transporten auf der Basis erneuerbarer Energien und Ressourcen
Landwirtschaft	Ökologischer Landbau, Halbierung des Fleischkonsums in Deutschland, Verzicht auf Futterimporte u. andere sozial und ökologisch zerstörerische Agrar- und Lebensmittelimporte	Reduzierung des motorisierten Verkehrs; Anschluss der ländlichen Räume an den öffentlichen Nahverkehr bzw. den öffentlichen Verkehr

Militärisch-industrielle Komplex	Abbau, Demilitarisierung	Forderung nach Umlenkung von Ressourcen in den sozialökologischen Umbau – insbesondere in den öffentlichen Verkehr und öffentlichen Nahverkehr
---	-----------------------------	--

Mit dieser vereinfachenden Übersicht soll nicht suggeriert werden, dass der Ausbau eines unentgeltlich nutzbaren öffentlichen Nahverkehrs widerspruchsfrei erfolgen könnte. Nur drei Beispiele: a) selbstverständlich ist ein ÖPNV zum Nulltarif ein Konkurrent zum zu-Fuß-gehen und zum Fahrradverkehr; er kann erneut wachsende Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen hervorbringen; b) mehr disponibles Einkommen dank ÖPNV zum Nulltarif kann durch ihn und sie auch sozial und ökologisch zerstörerisch eingesetzt werden; c) soziale Mobilität in ländlichen Räumen wird nicht ohne den zielgerichteten Einsatz von e-Autos auskommen, denn ein fast leerer ÖPNV-Bus ist nicht ökologischer als ein e-Auto mit drei Fahrgästen. Damit wird erneut klar, dass die Kampagne mit anderen Strategien pro sozialökologischen Umbau verknüpft werden kann bzw. perspektivisch verknüpft werden sollte.

3. Der World Business Council for Sustainable Development hat Indikatoren für nachhaltige Mobilität entwickelt, die linke Kritik verdienen:

Mobilität-Nutzer	Gesellschaft als Ganzes	Mobilität-Bereitsteller
Zugang zu Mobilität	Emission von Greenhouse Gasen	Wachstumsrate für das eingesetzte Kapital
Nutzungskosten	Einfluss auf die Natur und das Wohlbefinden	
Reise-Dauer	Ressourcennutzung	
Zuverlässigkeit und Komfort	Einfluss auf Einnahmen und Ausgaben	
Persönliche Sicherheit	Durchlässigkeit	
Sicherheit		

(WBCSD, 2004)

Würde der Idee vom sozialökologischen Umbau gefolgt, wäre in die Spalte „Mobilitäts-Nutzer/innen“ einzufügen: Partizipation an Entscheidungen zur Entwicklung von Mobilität; Gesundheit, Selbstbestimmung und individuelle Zufriedenheit; Vermeidung unnötiger Wege. In die Spalte „Gesellschaft als Ganzes“ wäre aufzunehmen: demokratische Entscheidung zur Transportpolitik; Vermeidung unnötiger Transporte und unnötiger Transport- bzw. Parkflächen. Dabei wäre „unnötig“ ausgehend von gerechten

Lösungen für soziale, ökologische und globale Probleme zu sehen. Den Mobilitäts-Bereitstellern würde es nicht darum gehen, ihr Kapital maximal zu verwerten, sondern ihre Aufwendungen zu kompensieren und künftige Aufgaben lösen zu können.

4. 90% der EU-Bürgerinnen und EU-Bürger sagen, dass sie in der globalen Erwärmung ein ernsthaftes Problem sehen. 61% der 2009 in Deutschland befragten Frauen und 48% der Männer befürchten, dass sich „der Zustand der Umwelt verschlechtert“ (Eurobarometer 2009). 89% der EU-Bürgerinnen und Bürger wünschen sich von ihren Regierungen Sofortmaßnahmen im Kampf gegen die Armut in ihren Ländern. 46% wollen, dass die EU dabei Unterstützung gibt (Eurobarometer, 2009). Die große Mehrheit will wesentlich mehr EU-Einsatz im Kampf gegen die globale Armut (Eurobarometer, 2009). 61% der Deutschen sind für den schnellen Abzug der Bundeswehr aus Afghanistan (Forsa u. a.).

Die Umfrageergebnisse und die Tatsache, dass in der Europäischen Union und speziell in Deutschland nur kaum gesellschaftliche Bewegungen für eine andere Lebensweise erlebbar sind, werfen insbesondere folgende Frage auf: Besteht ein Hauptproblem vielleicht darin, dass die meisten Menschen sich nicht vorstellen können, dass ihre Alltagsprobleme durch gesellschaftliche Veränderungen gelöst werden könnten, dass Selbstbestimmung, soziale und globale Solidarität und Naturerhalt zusammengehen können und realisierbar sind? Wie also können Menschen ermutigt werden, in Alternativen zu denken und – überzeugt von deren Realisierbarkeit – als Individuen und in Kollektiven zu handeln?

Könnte vielleicht eine derartige Ermutigung durch eine Kampagne für einen ÖPNV zum Nulltarif befördert werden? Wir sollten es versuchen!

5. Die vorherigen Aussagen zu Zusammenhängen und Strategien sollen nicht dazu verleiten, Aufrufe und Kampagnematerialien inhaltlich zu überfrachten. Sie werben nicht zuletzt dafür, neben Mobilisierungsveranstaltungen und Aktionen öffentliche Diskussionen zu politischen Strategien und alternativen Problemlösungen zu organisieren. Schließlich muss der öffentliche Nahverkehr als öffentliche Angelegenheit diskutiert werden. Aber "öffentlich" heißt "staatlich" und das ist nicht ausreichend. Der ÖPNV darf weder die Angelegenheit nur der staatlichen und der offiziell-politischen Institutionen sein, noch dürfen diese einfach privatisieren und/oder (u. a. per PPP) sich der Verantwortung für den ÖPNV entziehen können. Alle Beteiligten - insbesondere die Beschäftigten, die heutigen Nutzer/innen und jene, die Nutzer/innen werden wollen, müssen das "erste und das letzte Wort" haben - insbesondere, um Privatisierungen zu verhindern, NutzerInnenfreundlichkeit und würdige Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten zu erwirken. Die Bürger/innen sollen also an den politischen Entscheidungen zum ÖPNV teilhaben und dafür sorgen können, dass der Null-Tarif sozial gerecht finanziert, der ÖPNV sinnvoll und nutzerInnenfreundlich gestaltet wird. Es geht um mehr Demokratie - nicht zuletzt, um öffentliche Mittel effektiv, sozial und ökologisch nachhaltig einzusetzen.