

Für einen demokratisch organisierten öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif in Jena

Diskussionspapier für eine gemeinsame Kampagne

Den öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif anzubieten – dass also Bus und Bahn uneingeschränkt und ohne Entgelt von allen genutzt werden können – ist eine Idee, die derzeit viel Aufmerksamkeit erhält und andernorts sogar schon praktiziert wird.¹ Warum ist ein kostenfreier und demokratisch organisierter Nahverkehr überhaupt sinnvoll und warum halten wir eine Realisierung in Jena für wichtig? In einem Satz lautet die Antwort:

- *Der ÖPNV zum Nulltarif ist ein Projekt, welches der wachsenden sozialen Ungleichheit, der Umweltbelastung und dem Klimawandel sowie Tendenzen der Entdemokratisierung entgegenwirkt.*

Er ist eine konkrete und realistische Alternative zum materiell bedingten Verzicht auf Teilhabe am öffentlichen Leben durch immer mehr Menschen, zur umweltzerstörenden und vereinzelnden Einrichtung der Mobilität in unserer Autogesellschaft und zielt auf die Wiederaneignung des Öffentlichen durch die Bürger_innen.

I. Ökologische Krise und Klimawandel: Für umweltfreundliche Mobilität!

Unsere Gesellschaft befindet sich in der Krise. Diese stellt – ob als Klimakrise oder weiter gefasst als ökologische Krise – unsere gesamte Lebensweise grundlegend in Frage. Ob wir den CO₂ Ausstoß oder den ungebremst fortschreitenden Flächenverbrauch, ob wir die globalen Temperaturveränderungen und deren verheerende Konsequenzen ins Auge fassen oder Feinstaubbelastung und Lärmemissionen, sicher ist: Es kann nicht so weiter gehen wie bisher. Es muss sich grundsätzlich etwas verändern – so schnell wie möglich. Dabei sind wir überzeugt davon, dass nur eine demokratische Aushandlung die Voraussetzung für eine konsequente und sozial gerechte Krisenlösung ist.

So abstrakt und fern wie der von Menschen verursachte Klimawandel als globales Problem erscheint, so wenig ist er ohne konkrete, lokal verortete Praktiken denkbar. Und gleichzeitig sind auch unsere Möglichkeiten zu handeln, an den Verhältnissen etwas zu ändern zuallererst lokale, weshalb eine Kampagne vor Ort – in Jena – unverzichtbar ist.

Ein zentrales Problem auf ebendieser Ebene, die jeden von uns direkt betrifft, ist die ungebrochene Dominanz des individuellen Automobilverkehrs bzw. des motorisierten Individualverkehrs (MIV): Der MIV ist verantwortlich für den Großteil der verkehrsbezogenen Schadstoffemissionen, er kostet nicht nur enorm viel Geld, sondern auch Energie: Im Vergleich ist der mit dem Auto verbundene Energieverbrauch um ein Vielfaches höher als der des

1 Derzeit ist v.a. das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt im Gespräch, die 1997 den kostenlosen Busverkehr mit überwältigendem Erfolg einführte (u.a. verzehnfachten sich die Fahrgastzahlen seit der Einführung). In Deutschland fährt man im brandenburgischen Templin entgeltfrei, hier verfünffachten sich die Fahrgastzahlen (Angaben aus: M. Brandt: »Kostenloser ÖPNV. Utopie oder wirksames verkehrspolitisches Instrument?«, TU Braunschweig 2003).

Nahverkehrs.² Bei entsprechender Auslastung verursacht die Nutzung des ÖPNV bis zu zehnmal weniger Klimagase als die Pkw-Nutzung und selbst bei ungünstiger Auslastung steht der Nahverkehr nicht schlechter da als der MIV.³ Nicht zuletzt verschlingt der Straßen- und Parkplatzbau Unmengen an Flächen und öffentlichen Geldern. Auch hier in Jena wird der Großteil der Wege, die nicht zu Fuß gegangen werden, mit dem Auto zurückgelegt, anstatt den ÖPNV zu nutzen. Die Zahl der Nahverkehrs-Nutzer_innen ist im Vergleich zum Jahr 2003 sogar um 11 % gesunken.⁴ Damit sich hier etwas ändert, sind allerdings weiter reichende Umstellungen nötig, die mit einer entgeltfreien Nutzung des Nahverkehrs gekoppelt werden müssen.

Wie aber sollen wir uns überhaupt von der Herrschaft des Automobils und den damit verbundenen Umweltbelastungen befreien? Wie sonst sollen wir den hohen Mobilitätsanforderungen in unserer Gesellschaft entsprechen?

- *Wir denken, dass Lösungen nur gemeinsam erarbeitet werden können und dass auch nur kollektive Lösungen weiter helfen. Deshalb muss ›der neue ÖPNV‹ nicht nur kostenfrei sein, sondern er ist auch auf die wirkliche Beteiligung aller Bürger_innen angewiesen.*

Im weiteren Sinne sollten parallele Debatten über die eigentlichen Zwecke einer gesteigerten Mobilität geführt werden: Warum bewegen wir uns wohin? Und weiter: Weil wir das wollen, oder weil wir müssen? Diese Fragen betreffen bspw. Bereiche der kulturellen Teilhabe die zumeist Mobilität voraussetzt. In Jena wird hierbei im Ansatz bereits eine Verbindung von Kultur und Nahverkehr bei öffentlichen Großveranstaltungen praktiziert, andere Städte sind da aber schon deutlich weiter. Aber es geht auch um die enormen Anforderungen an unsere Mobilitätsbereitschaft, wenn es um Arbeitsstellen geht, was die starke gesellschaftliche Verwobenheit des Mobilitätsthemas mit anderen Fragen verdeutlicht.

II. Mobilität ist ein soziales Recht: Mobilität für alle!

Mobilität, so wie sie heute praktiziert wird, ist nicht nur aus ökologischen Gesichtspunkten zu kritisieren, sondern für viele Menschen ist sie überhaupt erst einmal zu ermöglichen. Denn ein Großteil des öffentlichen und demokratischen Lebens in Jena spielt sich im Stadtzentrum ab. Ob es die Teilnahme an Diskussions- und kulturellen Veranstaltungen, Arztbesuche, der Weg zum Arbeitsplatz, zur Arbeitslosenberatung oder die Nutzung des Naherholungsgebietes „Paradies“ betrifft – stets müssen Menschen, die in den Randgebieten der weit ausgedehnten Stadt Jena leben, auf den öffentlichen Nahverkehr zurück greifen. Die dafür zu entrichtenden Gebühren stellen eine zu große Hürde gerade für diejenigen dar, die aufgrund ihrer sozialen Lage nicht über die dazu notwendigen finanziellen Mittel verfügen. Das existierende Sozialticket reagiert zwar auf dieses Problem, geht aber noch nicht weit genug.

2 Bei der Wahl der Verkehrsmittel lag im Jahr 2008 der Anteil des MIV bei 34 %, der des ÖPNV nur bei 16 %; der Energieverbrauch des MIV wird für 2008 mit 45.353 MWh angegeben (das entspricht 21 % des gesamten Energieverbrauchs), während auf Bahn und Bus lediglich 17.358 MWh (8 %) entfielen (»Monitoring 2009 – Bericht zur Umsetzung des Leitbildes Energie und Klimaschutz der Stadt Jena«).

3 Bundesministerium für Umwelt (2009), »Treibhausgasemissionen verschiedener Verkehrsmittel« (bmu.de).

4 »Monitoring 2009«.

- *Auf dem Weg zum ÖPNV zum Nulltarif in Jena wäre der erste Schritt die kostenfreie Nutzung zumindest für Jenapass-Inhaber_innen einzuführen sowie für diejenigen, die sich in Schule und Ausbildung befinden.*⁵

Denn um Teilhaberechte in Anspruch zu nehmen und den wachsenden Anforderungen nach Mobilität gerecht werden zu können, müssen bestimmte Voraussetzungen gegeben sein. Demokratisches und lebendiges Miteinander in einem umfassenden Sinn setzt immer den freien Zugang zum öffentlichen Raum und dessen aktive Gestaltung voraus. Ist dieser Zugang erschwert, ziehen sich Menschen ins Private zurück, was nicht selten Isolation, Marginalisierung und Exklusion zur Folge hat – dem Nahverkehr kommt hier als öffentliches Gut eine Schlüsselstellung zu.

III. Mobilität ist ein öffentliches Gut: Den Nahverkehr demokratisieren!

Der hohen Bedeutung öffentlicher Räume und der Mobilität als einem öffentlichen Gut, welches es sicherzustellen und auszubauen gilt, steht die aktuelle Tendenz entgegen, mehr und mehr öffentlichen Raum zu privatisieren und damit stets Menschen auszuschließen. Von der Privatisierung öffentlicher Unternehmen (Bahn, Post, Telekom), des öffentlichen Raumes (Bahnhöfe, Einkaufszentren) bis zur Privatheit im eigenen Automobil dominiert die Idee der Trennung und Vereinzelung.

- *Wir leben aber in einem Gemeinwesen, welches für sich den Selbstanspruch erhebt, demokratisch zu sein. Das bedeutet kollektiv selbst zu bestimmen, wie wir leben wollen.*

D. h. es gilt, auch selbst darüber zu entscheiden, für welche Verkehrsprojekte öffentliche Gelder aufgewendet werden, ob in der Stadt in der wir leben für die Menschen und deren Bedürfnissen oder für Automobile und im engen Rahmen vermeintlicher Notwendigkeiten gebaut wird.

Mit dem *Bürgerhaushalt* ist in Jena ein Anfang gemacht worden, die Entscheidung über öffentliche Ausgaben wieder in die Hände der Menschen zurückzugeben, die am besten wissen was sie wollen, weil sie tagtäglich die Dinge selbst vor Augen haben, die sich verändern müssten. Nicht nur was den ÖPNV angeht, ist dieser Anfang zu nutzen, jedoch weit darüber hinaus zu gehen. Denn wenn die Zahl derer steigt, die den ÖPNV nutzen können, weil er gratis ist, steigt auch der Bedarf, ihn an die Bedürfnisse der Nutzer_innen bestmöglich anzupassen. Dass ein Umsteigen der Menschen vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel durch deren entgeltfreie Nutzung tatsächlich erfolgt, zeigen die überaus positiven Erfahrungen anderer Städte, wie der belgischen Stadt Hasselt und Templin in Brandenburg.

Allerdings reicht die kostenfreie Gestaltung der Mobilität allein nicht aus, um das Umsteigen zu fördern.

- *Das öffentliche Verkehrsnetz muss besser an die Bedürfnisse und Gewohnheiten der Menschen angepasst werden. Eine solche Anpassung gelingt wahrscheinlich am ehesten durch eine Art ›Bürgerverkehrsrat‹, der – von den Nutzer_innen und Beschäftigten gewählt – über Fragen der Fahrplangestaltung, des Streckenausbaus und der Finanzierung entscheidet.*

⁵ Die Kosten für die Stadt Jena wären hierbei recht überschaubar, wäre doch der Nulltarif für Jenapass-Inhaber_innen schon mit ca. 300.000 € zusätzlich im Jahr zu ermöglichen.

Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs ist in diesem Sinne zu demokratisieren, denn über Taktzeiten z. B. sollten diejenigen entscheiden, die täglich darauf angewiesen sind und nicht nur Expert_innen nach Gesichtspunkten, die sich wohl selten mit unseren decken.⁶

IV. Ökologie und Mobilität: Mehr Nahverkehr heißt mehr Lebensqualität.

Schon der Ansatz, selbst an der Mitgestaltung des ÖPNV zum Nulltarif teilzuhaben, macht deutlich, dass ganz konkrete Verbesserungen mit einer Umstellung auf umweltfreundliche Mobilität verbunden sind.

- *Umweltfreundliche Mobilität bedeutet gerade nicht nur Verzicht, sondern einen enormen Zugewinn an Lebensqualität für alle.*

Wenn ein erheblicher Teil der täglichen individuellen Mobilität auf den ÖPNV umgelegt werden kann, werden die Straßen leerer, was – ganz abgesehen von der Ressourcenschonung – nicht nur weniger Unfälle, weniger Staub, Lärm und emittierte Schadstoffe bedeutet, sondern auch eine Wiederaneignung der Straßen und Plätze durch die Fußgänger_innen und Radfahrer_innen ermöglicht. Freiräume gerade für Schwächere (Kinder, Ältere) ohne Angst und Unsicherheit bedeutet auch mehr Kommunikation untereinander und bewussteres Erleben der Umgebung – das gilt sowohl auf der Straße als auch in den Bussen und Straßenbahnen.

Letztlich profitieren weit mehr Menschen vom ÖPNV zum Nulltarif als »nur« die Nutzer_innen: Eine Belebung der Innenstadt wäre die Folge, was u. a. dem Einzelhandel zu Gute käme, wie auch die Imagewirkung für die Stadt in Bezug auf den Tourismus nicht zu unterschätzen ist.

V. Die Frage der Finanzierung: Mobilität ist Politisch!

Eines ist auch uns klar: ÖPNV zum Nulltarif heißt nicht, dass er plötzlich nichts mehr kostet. Und gerade in der gegenwärtigen finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte stößt eine solches Projekt schnell auf geschlossene Ohren und abweisende Handbewegungen. Jedoch: Klar sein sollte auch, dass nicht einfach »zu wenig Geld da« ist, denn es sind immer *politische* Entscheidungen wofür öffentliche Gelder ausgegeben werden: Auf Bundesebene etwa für die »Rettung systemrelevanter Banken« oder den Kauf gigantischer Militärtransporter. Zudem muss die Frage gestellt werden, ob die in den letzten Jahren (u. a. mit Hartz IV) verschärfte Umverteilung von unten nach oben nicht endlich umgedreht werden sollte. Auf kommunaler Ebene würden bspw. die enormen Kosten der Sanierung von Straßenschäden durch eine sozial gerechte und ökologische Organisation des ÖPNV weit geringer ausfallen.

Erfahrungen mit konkreten Finanzierungsmöglichkeiten gibt es bereits: Die Einführung einer sozial gerechten, geringen »Mobilitätssteuer« wäre ebenso denkbar, wie die Umlage von Straßenbaumitteln⁷. Welche konkreten Möglichkeiten der Finanzierung in Jena zur Anwendung kommen sollten, die vorerst zu erwartenden Mehrkosten eines ÖPNV zum Nulltarif aufzufangen, ist öffentlich zu diskutieren. Verschiedene Wege sind gangbar und auch anderswo mit Vor- und

6 In Jena wird die und der ein oder andere an dieser Stelle vermutlich mit Kopfschütteln an die Neugestaltung des Netzfahrplans der Straßenbahn durch die Streckenerweiterung nach Göschwitz denken.

7 Dass dieser so nahe liegenden Möglichkeit bisher rechtliche Grenzen gesetzt sind, sollte eher als Ansporn denn als unveränderliches Faktum verstanden werden.

Nachteilen schon erprobt worden. Sie alle zeigen eines: Veränderungen sind nicht unmöglich, sondern überfällig.

- *Dass der Nahverkehrs zum Nulltarif realistisch ist, zeigen die existierenden Beispiele. Dass eine solche Lösung ›an der Zeit ist‹, zeigt die zentrale Stellung der Verkehrsfrage, wenn es um Klimawandel und Umweltschutz geht.*

Doch sollte nicht vergessen werden, dass mit einer Einführung des entgeltfreien ÖPNV und seiner Stärkung gegenüber dem MIV auch *direkte Einsparungen* gegeben sind, die letztlich einen volkswirtschaftlichen Gewinn bedeuten:

- geringere Energiekosten
- weniger Straßensanierung
- weniger Gebäude- und Denkmalsanierung aufgrund von Schäden durch Luftverschmutzung
- geringere Kosten für das Gesundheitssystem durch eine Abnahme der Erkrankungen der Atemwege
- Wegfall von Fahrkartenautomaten und Ticketproduktion
- Kontrolleur_innen zu Busfahrer_innen, Mobilitätsberater_innen etc.

Fazit: Es geht um mehr als den ÖPNV!

Den öffentlichen Nahverkehr demokratisch zu organisieren und zum Nulltarif anzubieten, bedeutet die Möglichkeit mehrere Problemlagen gleichzeitig anzugehen, da sich Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit und politische Partizipation in einem Projekt bündeln.

Deutlich wird aber auch, dass es auf das Gesamtkonzept ankommt, in welchem das Angebot eines ÖPNV zum Nulltarif steht; auf der Hand liegt z. B. eine Verbindung mit sinnvollen Teil-Auto-Angeboten (Car-Sharing). Die Herausforderungen der globalen Klimakrise lassen sich jedenfalls weder mit punktuellen Umstellungen auf der Konsumentenseite noch mit einigen gesparten Benzintropfen angehen. Die Einbettung des neuen ÖPNV in eine umfassende Umstrukturierung unserer Städte wie unserer gesamten Lebensweise beginnt schon mit der Notwendigkeit den ÖPNV attraktiver zu gestalten, was nicht ohne eine direkte Beteiligung der Bürger_innen umgesetzt werden kann.

Diese Umorganisation des öffentlichen Nahverkehrs ist also nicht ohne Veränderungen in nahezu allen Bereichen von der Energieversorgung (Öko-Strom) über die Stadt- und Raumplanung möglich. Aber sie ist auch nicht nur dringend notwendig und sinnvoll, sondern auch machbar, es gilt nur endlich damit anzufangen: Hier und Jetzt!

AG Mobilität im KlimaNetz Jena

Kontakt: mobil@jenamail.de