

JUDITH DELLHEIM

«NULLTARIF PER DEKRET» VERSUS TRANSFORMATIONSPROJEKT

Seit einigen Jahren und insbesondere in den letzten 18 Monaten ist die Idee vom unentgeltlich nutzbaren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unter verschiedenen Namen («Gratis-ÖPNV» oder «Nulltarif im ÖPNV»¹) auch in Deutschland angekommen. Rund die Hälfte der BürgerInnen unseres Landes und mehr als die Hälfte der WählerInnen von SPD, Grünen, LINKEN und Piraten können sich vorstellen, dass Bus, Tram, U- und S-Bahn solidarisch finanziert und entgeltfrei genutzt werden können.² Das sollte zu «neuen Taten» motivieren und der vorliegende Text will dazu ermutigen. Er ist insbesondere ein Beitrag zur «Plan-B-Debatte» bzw. zur linken Zukunftsdiskussion.

DIE IDEE IST JAHRZEHNTE ALT

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 Ruhezonen 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 AutobesitzerInnen ausgerichtet ist. Und die – vielfach verschuldeten – öffentlichen Hände geben pro EinwohnerIn 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 Region 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 AutobesitzerInnen, die lieber den kommunalen ÖPNV nutzen möchten, für EinwohnerInnen 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 weiterreichende 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 BerufspendlerInnen 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.»³ 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 Standort-sicherung 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 BürgerInnen. 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 HaupteigentümerInnen und ManagerInnen 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 HaupteigentümerInnen und ManagerInnen der Finanzinstitutionen und der Konzerne im Hightechbereich. 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, PolitikerInnen, JuristInnen, BuchhalterInnen und WirtschaftsberaterInnen, WissenschaftlerInnen 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 verwickelten 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 sozialökologische 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 AkteurInnen 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 EinwohnerInnen 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 WählerInnen dieser Parteien, in denen breite Teile von der Dringlichkeit ei-

nes «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 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 MigrantInnen. 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,⁴ es geht ihnen um eine tief greifende Umwälzung der Produktions-, Konsumtions- und Gesellschaftsstrukturen und damit der gesellschaftspolitischen Machtverhältnisse. Die meisten von ihnen setzen sich darüber hinaus für die Rechte der BürgerInnen in den Bereichen Beschäftigung, Stadtgestaltung, Verkehr, Stadt- und Gesellschaftspolitik ein. Drittens gibt es die Plattformen der aktiven BürgerInnen, 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 WählerInnen 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 BürgerInnen 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 BürgerInnen in zahlreichen französischen Kommunen mit «Gratis-ÖPNV» haben Erfahrungen mit bürgernahe linker Kommunalpolitik gesammelt. Dabei ist das Thema ÖPNV Teil einer komplexen Gestaltung von kommunalem Leben, die auf das Öffentliche und die Gemeinsamkeit der BürgerInnen 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: PendlerInnen und AutobesitzerInnen verstopften die Innenstädte. Auch liegt es im Interesse der Kommunen, den ÖPNV zu verbessern, um durch Zuzug neue SteuerzahlerInnen 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 Zwischenschritte 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 wie der Linken in Deutschland und das öffentliche Interesse, insbesondere der linksorientierten WählerInnen an dem Thema, 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»⁵ und die Konzepte zum sozialökologischen Umbau bzw. zur sozialökologischen Transformation⁶ 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 weitergehende 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.

Judith Dellheim ist Mitarbeiterin im Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

1 «Nulltarif im ÖPNV» heißt das Projekt der Bundestagsfraktion der LINKEN im Rahmen ihres «Plan B», vgl. unter: www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/150521-plan-b-a5-mobil-web.pdf. 2 Vgl. Stern-Umfrage: Deutsche bei ÖPNV-Flatrate uneins, in: Stern, 25.3.2015, unter: www.presseportal.de/pm/6329/2981375 sowie Machbarkeitsstudie der Piraten: Hamburg Institut Research gGmbH: Fahrtscheinlos. Grundlagen- und Machbarkeitsstudie fahrscheinloser ÖPNV in Berlin, Berlin 2015, unter: www.piratenfraktion-berlin.de/wp-content/uploads/2015/06/Piratenfraktion_Studie_Fahrscheinloser_OEPNV_Berlin_Juni_2015.pdf. 3 Bundesministerium für Wirtschaft und Industrie: Branchenskizze Automobilindustrie, Onlineportal, unter: www.bmwi.de/DE/Themen/Wirtschaft/branchenfokus,did=195924.html. 4 Vgl. weitere Informationen dazu unter: www.socialistproject.ca/documents/FreeTransit.php. 5 Vgl. die Veranstaltungsdokumentation unter: www.rosalux.de/kapitalismusalternativen/specials/futuring-zukunft-machen.html. 6 Vgl. die Informationen auf der Homepage der Rosa-Luxemburg-Stiftung unter: www.rosalux.de/kapitalismusalternativen/thema/sozialoekologischer-umbau/2372/287.html.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE 25/2016

wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung

V.i.S.d.P.: Stefan Thimmel

Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de

ISSN 1867-3163 (Print), ISSN 1867-3171 (Internet)

Redaktionsschluss: September 2016

Satz/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

Gedruckt auf Circleoffset Premium White, 100 % Recycling