

AUTO.MOBIL.ALTERNATIVEN.

Alternativen zum automobilen Individualverkehr und Konzepte autofreier Städte gibt es etliche. Entscheidend ist, wie eine solche Konversion städtischer Infrastrukturen und Lebensweisen vollzogen werden kann. **Joel Crawford** vom Carfree Cities Netzwerk erläutert die damit verbundene Unverzichtbarkeit partizipativ organisierter Planungsprozesse. Eine solche Konversion erfordert einen massiven Ausbau des Öffentlichen. Spannend ist hier der Vorschlag der **Internationalen Transportarbeiter Föderation**, der einschließt, dass Arbeitsplätze im Transportarbeitsgewerbe abgebaut werden und in anderen neu geschaffen werden müssten – ein bahnbrechender Schritt der Gewerkschaftsbewegung. Um dort hinzugelangen bedarf es zivilgesellschaftlicher Alternativen und breiter Bündnisse. **Hendrik Sander** analysiert Kämpfe und Initiativen für einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr. (Mario Candeias)

JOEL CRAWFORD

KONVERSIONEN: WIE STÄDTE AUTOFREI WERDEN KÖNNEN¹

DAS LYON-PROTOKOLL REVISITED

Im Rahmen der ersten «Towards Carfree Cities»-Konferenz 1997 in Lyon entstand der kurze Text «Planung und Verwirklichung großer autofreier Zonen in heutigen Städten», das sogenannte Lyon-Protokoll. Ich bin Mitverfasser dieses in Eile geschriebenen Dokuments, das – soweit mir bekannt – seitdem nicht überarbeitet wurde. Es hat dennoch bis heute kaum etwas von seiner Gültigkeit eingebüßt.

Zunächst adressiert es die Größenordnung, denn kleine Projekte sind anders umzusetzen als große. Bei großen Konversionsprojekten müssen frühzeitig alle betroffenen Menschen und Organisationen einbezogen werden, auch solche außerhalb der unmittelbaren Konversionszone. Konflikte müssen früh erkannt und gelöst werden, so dass das Projekt breite Unterstützung erfährt. Gleich zu Beginn müssen umfassende Daten zusammengetragen und u. a. Karten zu Demographie und Verkehr erstellt werden. Das Sammeln dieser unzähligen Informationen ist aufwändig, die meisten dieser Daten werden allerdings standardmäßig bei jedem größeren Projekt der städtischen Planung erhoben. Anschließend entwickelt eine Arbeitsgruppe ein vorläufiges Konzept, das u. a. die Ausdehnung der autofreien Zone festlegt und aufzeigt, wie Verkehrsströme umgelenkt und Verkehr vermieden werden kann. Vor allem für den Fracht- und den Durchgangsverkehr müssen überzeugende Lösungen gefunden werden, da entspre-

chende Bedenken ein Konversionsprojekt frühzeitig zum Scheitern bringen können.

Da ein abrupter Übergang zum gewünschten Endzustand politisch meist nicht durchsetzbar ist, sollte die Konversion schrittweise erfolgen. Ein Zuckerbrot-und-Peitsche-Ansatz könnte gutes Verhalten belohnen und schlechtes bestrafen. Öffentlicher Nahverkehr und Infrastrukturen für Fahrradfahrer und Fußgänger wären zu verbessern. Zugleich muss der Verkehr verlangsamt, der Autos zugestandene Raum verringert und Parkmöglichkeiten einschränkt werden. Besonders in Zentrumsnähe muss das Parken am Straßenrand sukzessive verboten werden. Je weiter die Parkplätze vom Zentrum entfernt liegen, umso mehr Menschen steigen auf den öffentlichen Nahverkehr oder aufs Fahrrad um. Die Parkgebühren müssten gleichzeitig für einige Jahre stark erhöht werden. Zur schrittweisen Verringerung des Autoverkehrs müsste zunächst bei den Privatautos von Nicht-Anwohnern angesetzt werden, dann bei den Fahrzeugen der Anwohner. Verkehrsregulierende Modelle (traffic cells) würden den städtischen Durchgangsverkehr reduzieren. Parkausweise dürften nur zusammen mit Netzkarten für den öffentlichen Nahver-

¹ Kompilierte und gekürzte Fassung der beiden Aufsätze «Making Today's Cities Carfree» und «Taking the First Step», erschienen in Carbusters 38/2009 bzw. 39/2009 (<http://carbusters.org>).

kehr verkauft werden. Schließlich müsste der Frachtverkehr von LKWs auf andere Verkehrsmittel verlagert werden – ein erster Schritt wäre, LKW-Transporte zu bestimmten Uhrzeiten zu verbieten. Letztendlich wären nur noch Noteinsatz-Fahrzeuge erlaubt.

Eine gute Presse ist entscheidend, um nicht frühzeitig an möglicherweise starken Widerständen zu scheitern. Bevor konkrete Pläne vorgestellt werden, sollte der Boden durch eine intensive Diskussion über die von Autos verursachten Probleme bereitet sein. Die Vorzüge der Alternativen müssen von Anfang an betont werden. Zudem ist die Unterstützung durch lokale Politiker unabdingbar.

Der Dialog mit den Betroffenen muss solange geführt werden, bis alle ernstzunehmenden Bedenken und Hindernisse aus dem Weg geräumt sind. Am Ende des Planungsprozesses sollte ein einwöchiger Workshop mit allen betroffenen Gruppen stehen, der von der Stadtregierung finanziert werden könnte, die zu diesem Zeitpunkt bereits voll hinter dem Konversionsprojekt stehen müsste. Auf dem Workshop sollte das Gesamtkonzept im Konsens verabschiedet werden. Die Stadtverwaltung muss dann die konkrete Umsetzung samt zeitlicher Abfolge ausarbeiten. Falls dabei vom Gesamtkonzept abgewichen wird, müsste dies erneut breit diskutiert werden.

DIE NOTWENDIGKEIT EINES LANGFRISTIGEN PLANS

Das Lyon-Protokoll behandelt nicht die Frage, wie eine ganze Stadt von Autos befreit werden kann. Die Konversion eines bestimmten Gebiets kann allerdings eine spätere Ausweitung der autofreien Zone behindern – als kritisch erweisen sich hierbei vermutlich v. a. die Existenz von Parkplätzen, der öffentliche Nahverkehr und der Frachtverkehr. Autos werden wohl nicht vollständig verschwinden. Irgendwann werden sie zwar in den Städten größtenteils oder ganz verboten sein, aber auf dem Land werden in gewissem Umfang vielleicht weiterhin Privatautos fahren müssen. Die Schnittstelle zwischen Land und Stadt muss also sorgfältig geplant werden. Eine Möglichkeit wären mehrstöckige unterirdische Parkhäuser am Stadtrand, u. a. für Car-Sharing-Autos. Wer als Städter öfter mit dem Auto aufs Land fährt, könnte einen Parkplatz mieten. Die Parkhäuser müssten gut an den städtischen öffentlichen Nahverkehr angeschlossen sein. Trotzdem wäre dieses Umsteigen weniger bequem als mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt vom Land in die Stadt zu fahren – und würde so unnötiges Autofahren vermeiden.

In *Carfree Cities* (2000) schlage ich vor, an den Rändern autofreier Städte sogenannte Nutzgebiete einzurichten. Dort könnten u. a. Parkplätze, Lagerräume und gesundheitsschädliche Industrien untergebracht werden. Die Nutzgebiete müssten mit dem Rest der Stadt durch öffentlichen Nahverkehr verbunden sein. Für den Frachtverkehr schlage ich eine Fracht-U-Bahn vor, die ihre Ladung in Standard-Schiffscontainern unterirdisch durch die Stadt befördert. Kleine und leichte Fracht kann auf kürzeren Strecken mit dem Fahrrad oder speziellen Verkehrsmitteln weitertransportiert werden. So könnte aus autofreien Städten letztlich auch der LKW-Verkehr verschwinden.

Eine autofreie Stadt mit mehr als 20000 Einwohnern braucht ein sehr gutes öffentliches Nahverkehrssystem. Autofreie Zonen sollten folglich zuerst dort eingeführt werden, wo bereits ein gutes Bus- oder Bahnangebot besteht. Zunächst

sind an den Rändern dieser Zonen Parkplätze nötig. In dem Maße, wie der öffentliche Nahverkehr verbessert wird, werden diese Parkplätze überflüssig.

Die Erfahrungen in Lateinamerika zeigen, dass schnelle Stadtbuss-Linien (Bus Rapid Transit, BRT) innerhalb weniger Jahre eingeführt werden können. Da Busse unbequem, teuer und laut sind und stinken, sollten sie langfristig allerdings durch Straßenbahnen ersetzt werden. In engen Straßen bedarf es ohnehin schmaler Straßenbahnen, da Busse zu groß wären, wie z. B. in einigen Straßen Lissabons. Auch wenn BRT-Systeme ständig verbessert werden, bleiben sie Bahnlinien vermutlich immer unterlegen.

Als Zürich sich entschied, sein Straßenbahn-System zu optimieren statt eine U-Bahn zu bauen, bestand der erste Schritt darin, Autos dort zu verbieten, wo sie den Straßenbahnen im Weg waren. Über die Wahl zwischen Straßenbahnen und U-Bahnen kann endlos gestritten werden, das Thema ist komplex. Städte mit über einer Million Einwohner benötigen in der Regel ein paar U-Bahn-Linien, um schnelle Verbindungen über längere Strecken zu gewährleisten. Straßenbahnen können in Großstädten auf weniger frequentierten Strecken ergänzend eingesetzt werden. In kleineren Städten sind sie aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens hingegen als Hauptverkehrsmittel geeignet.

Der Bau neuer U-Bahn-Linien ist erheblich teurer als der neuer Straßenbahn-Linien. Bei hohem Fahrgastaufkommen kann sich der Bau einer neuen U-Bahn-Linie jedoch wegen der vergleichsweise niedrigen Betriebskosten pro Fahrgast trotzdem rechnen. Ein weiterer Vorteil von U-Bahnen ist ihre hohe Geschwindigkeit. Straßenbahnen hingegen sollten aus Lärm- und Sicherheitsgründen nicht schneller als 50 km/h fahren. Sehr große Städte brauchen zusätzlich einen schnellen Schienenverkehr mit wenig Zwischenhalten. In Paris etwa gibt es neben U-Bahnen und Bussen die Express-Regionalbahn RER, die die Vororte mit einigen wichtigen Verkehrsknoten im Zentrum verbindet. In New York verkehren vergleichbare Expresszüge. Vor 50 Jahren wurde für Amsterdam ein U-Bahn-Netz entworfen. Einige Teile des Plans werden vielleicht nie umgesetzt, aber sobald die aufwändige Nord-Süd-Linie ganz fertig wird, ist das U-Bahn-Netz kohärent und stimmt weitgehend mit den ursprünglich geplanten Strecken überein. Diese frühzeitige großräumige Planung ist vorbildlich. Ohne eine solche werden mit großer Wahrscheinlichkeit irgendwann Probleme auftreten, für die es keine guten langfristigen Lösungen gibt. Dann muss entweder zu hohen Kosten von vorne angefangen oder auf Dauer mit zweitklassigen Kompromissen gelebt werden.

PLANUNG UND PARTIZIPATION

Großräumige Konversionen müssen – im Gegensatz zu kleinen, lokalen Projekten – die ganze Stadt im Blick haben. Leicht übersehen wird z. B. die Notwendigkeit ausreichender Grünflächen – oft gibt es zu wenige Parks in den Innenstädten. Daher sollten im Rahmen großräumiger Konversionen auch einige dünner bebaute Gebiete in Grünflächen umgewandelt und dafür Gebiete in der Nähe von Haltestellen dichter besiedelt werden. Die Notwendigkeit zentraler Planung schließt Bürgerbeteiligung keineswegs aus. Oft setzt diese jedoch erst ein, wenn der Planungsprozess schon abgeschlossen ist und wichtige Entscheidungen bis in Details hinein schon getroffen wurden. Veränderungen sind dann

kaum noch möglich. Im Sinne von praktischer Demokratie wäre es besser, wenn die Bürger von Anfang an und kontinuierlich einbezogen würden. Nicht zuletzt müssen wir uns gegen reiche Einzelpersonen und einflussreiche Firmen zur Wehr setzen, die die städtische Planung in ihrem Sinne zu lenken versuchen. Ein transparenter Entscheidungsprozess, in dem alle Beteiligten ihre Bedenken klar äußern, könnte den korrupten Einfluss privater Interessen zumindest teilweise einschränken.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Straßenbahnen in Hunderten von Städten praktisch über Nacht eingeführt, wenig später die U-Bahnen. Wir könnten etwas Ähnliches wiederholen.

Joel Crawford ist aktiv im Carfree Cities Network, www.carfree.com.

Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst.

MODALER WECHSEL: UMSTEIGEN AUF EMISSIONS-ARME VERKEHRSMITTEL²

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER FÖDERATION (ITF)

Die Reduktion der Emissionen im Transportsektor erfordert – neben der Verkehrsvermeidung – die Umstellung auf emissionsarme oder -freie Verkehrsmittel. Drei modale Wechsel sind dabei entscheidend: (1) Verlagerung des privaten Kraftverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel (Busse, Züge, Straßenbahnen, U-Bahnen) und nicht-motorisierten Verkehr (Fahrradfahren, Zu-Fuß-Gehen), (2) Verlagerung des Flugverkehrs auf Hochgeschwindigkeitszüge, (3) Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf Schienen, Binnengewässer und Meere. Im folgenden motivieren wir die ersten beiden Wechsel und diskutieren Bedingungen und Möglichkeiten ihrer Umsetzung.

VERLAGERUNG DES PRIVATEN KRAFTVERKEHRS AUF ÖFFENTLICHE UND NICHT-MOTORISIERT VERKEHRSMITTEL

Private Kraftfahrzeuge verursachen über die Hälfte der globalen Treibhausgas-Emissionen des Transportsektors. Öffentliche Verkehrsmittel stoßen pro Personenkilometer durchschnittlich erheblich weniger Treibhausgase aus als vorwiegend von einer Person genutzte Kraftfahrzeuge: Eisenbahnen und U-Bahnen 75 Prozent weniger, Stadt- und Straßenbahnen 57 Prozent weniger und Busse 32 Prozent weniger. Darüber hinaus sind leichte und schwere Nutzfahrzeuge die Hauptverursacher von Staus, Luftverschmutzung und Verkehrsunfällen. Öffentliche Verkehrsmittel und nicht-motorisierter Verkehr sind also sicherer, ökologischer und auch gerechter. Um von allen genutzt werden zu können, muss das öffentliche Verkehrssystem allerdings gut funktionieren und zugänglich sein. Die individuelle Verkehrsmittelwahl hängt von der Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und nicht zuletzt vom Preis ab. Bedauerlicherweise sanken 1975–2004 die Gesamtkosten für private Kraftfahrzeuge inflationsbereinigt um 11 Prozent, während die Fahrpreise für Busse und Eisenbahnen um 70 Prozent stiegen – was einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel behinderte. Als jedoch etwa in New York zwischen 1995 und 2000 die Wochen- und Monatskarten für Busse und Bahnen verbilligt wurden, stieg die Zahl der Fahrgäste um 31 Prozent – viele der zusätzlichen Fahrgäste waren vorher mit dem eigenen Auto gefahren.

Um Menschen zum Umsteigen zu bewegen, müssen auch die Emissionen der öffentlichen Verkehrsmittel selbst sinken.

Dies wird umso wichtiger, je mehr sie benutzt werden, und kann z. B. durch die Elektrifizierung von Bahnlinien mit Strom aus erneuerbaren Energien oder den Einsatz neuer Busse mit Flüssigerdgas- oder Hybridantrieb geschehen. Letztere emittieren 15–40 Prozent weniger Treibhausgase als alte Dieselsebusse. In Australien etwa fordert die Transportarbeiter-Gewerkschaft von der Regierung, ab 2012 nur noch Busse mit Erdgasantrieb zuzulassen.

In Calgary/Kanada gibt es seit 1981 eine Stadtbahn, den C-Train, mit derzeit zwei Linien, 36 Haltestellen und 116 Fahrzeugen. In der Innenstadt ist die Benutzung kostenlos, nur wer weiter raus fährt, muss einen Fahrschein lösen. Die kommunalen Verkehrsbetriebe haben 2001 in Kooperation mit dem Energieversorger ENMAX und der Vision Quest Wind Electric Inc. das Projekt «Ride the Wind» gestartet, das den C-Train mit Windkraftstrom aus dem südlichen Alberta versorgt. So werden jährlich 26000 Tonnen CO₂ – Emissionen vermieden.

Ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erfordert tiefgreifende Verhaltensänderungen. Voraussetzung dafür ist eine Erweiterung und Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme. Viele Städte im globalen Süden und kleinere Städte im globalen Norden erweitern ihr Nahverkehrsangebot durch schnelle Stadtbahn-Linien (Bus Rapid Transit, BRT), einer billigen Alternative zum Neubau von Bahnlinien: BRT-Systeme kosten typischerweise 1–15 Millionen US-Dollar pro Kilometer, während Hoch- und U-Bahnen von 50 bis zu über 200 Millionen US-Dollar pro Kilometer kosten. In Portland/Oregon hat der Bau eines neuen Stadtbahnsystems die Anzahl der gefahrenen Kraftfahrzeug-Kilometer auf 20 Prozent unterhalb des Durchschnitts für US-Städte gesenkt. Da außerdem ein Programm zur Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden aufgelegt und viele neue Stadtbäume gepflanzt wurden, sind die Treibhausgas-Emissionen von Portland in den letzten zehn Jahren um 13 Prozent gesunken und liegen heute 1 Prozent unter dem Wert von 1990.

Die öffentlichen Verkehrssysteme können verbessert werden, indem z. B. das Umsteigen erleichtert, Fahrpläne besser abgestimmt, Linien geteilt und Taktfrequenzen erhöht wer-

² Übersetzung aus *Transport Workers and Climate Change: Towards sustainable, low-carbon mobility*, ITF Climate Change Conference, Mexico City, August 2010, 29–32. Dieses Diskussionsdokument wurde von der ITF Climate Change Working Group in Zusammenarbeit mit dem Global Labor Institute (GLI), School of Industrial and Labor Relations, Cornell University (New York) erarbeitet. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) vertritt Verkehrsbeschäftigte in aller Welt und setzt sich im Rahmen von Kampagnen und Solidaritätsaktionen auf globaler Ebene für ihre Interessen ein.

den. Ihre Nutzung kann angenehmer gemacht werden durch Wartehäuschen an Bushaltestellen, freundlichere Bahnhöfe, mehr Sicherheit, bequemere Fahrzeuge, bessere Ausschilderung und erleichterten Zugang für alte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen. Schließlich sollten die Infrastrukturen und Fahrpreissysteme verschiedener öffentlicher (und anderer) Verkehrssysteme anschlussfähig und vereinheitlicht werden.

Die Emissionsreduktion durch einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel hängt entscheidend von deren Auslastungsgrad ab. Darüber hinaus können sogenannte Rebound-Effekte auftreten, z. B. kann das Umsteigen vieler Menschen auf verbesserte öffentliche Verkehrsmittel zu einem Rückgang von Staus führen, was wiederum zusätzlichen Straßenverkehr zur Folge hat.

Die meisten privaten Fahrten sind Kurzstrecken von weniger als drei Kilometern. Da Autos direkt nach dem Anlassen des Motors am meisten emittieren, ist es besonders wichtig, dass diese Strecken mit öffentlichen oder nicht-motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Eine Flächennutzung, die Wege kurz hält, und sichere und bequeme Infrastrukturen zum Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen fördern den nicht-motorisierten Verkehr.

Auch im *globalen Süden* gerät die Motorisierung derzeit außer Kontrolle. Sie hat starke negative Auswirkungen auf die Armen und trägt maßgeblich zum wachsenden Anteil des Südens an den globalen Emissionen bei. In den meisten Städten des globalen Südens läuft ein Großteil der Menschen zur Arbeit. Die Armen benutzen, sofern erforderlich, öffentliche Verkehrsmittel. Bei mittlerem Einkommen sind kleine motorisierte Fahrzeuge wie Roller oder Motorräder zunehmend verbreitet. Nur wer viel verdient, besitzt ein eigenes Auto. Die Verkehrsausgaben sind jedoch bei ärmeren Menschen mit bis zu 30 Prozent des Einkommens prozentual am höchsten. Ärmere leiden daher überproportional unter steigenden Transportkosten, aber gerade öffentliche Verkehrsmittel sind oft unterfinanziert. Die Zugänglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs wirkt sich folglich stark auf die Erwerbsquote der Stadtbevölkerung aus. Die Erweiterung und Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrssysteme und der Infrastrukturen für

nicht-motorisierten Verkehr und eine Flächennutzung der kurzen Wege kann im globalen Süden – wie überall – nicht nur Emissionen senken, sondern auch viele negative sozial-ökologische und sozio-ökonomische Auswirkungen vermeiden.

VERLAGERUNG DES FLUGVERKEHRS AUF HOCHGESCHWINDIGKEITSZÜGE

Hochgeschwindigkeitszüge verbrauchen 65–80 Prozent weniger Energie pro Personenkilometer als Flugzeuge und emittieren acht- bis zehnmal weniger CO₂. Obwohl der Bahnverkehr nur einen Anteil von 1,6 Prozent an den globalen Emissionen des Transportsektors hat, befördert er 6 Prozent aller Fahrgäste. Besonders wichtig ist die Ersetzung von Kurzstreckenflügen durch Bahnfahrten, denn diese verursachen pro Personenkilometer erheblich mehr schädliche Emissionen als Langstreckenflüge, da ein Viertel des gesamten Treibstoffs allein beim Starten und Landen verbraucht wird.

Durch die Angebote von Billigfliegern haben jedoch gerade die Kurzstreckenflüge in den letzten Jahren stark zugenommen, obwohl schnelle Züge hier eine attraktive Alternative bieten. Während Fliegen im letzten Jahrzehnt billiger wurde, wurde Bahnfahren durchschnittlich teurer. In Europa sind 45 Prozent aller Flüge innereuropäisch oder kürzer als 500 Kilometer. Mehr als ein Drittel aller Flüge ab London Heathrow sind Kurzstreckenflüge und über 20 Prozent fliegen Ziele an, die auch per Bahn leicht erreichbar wären. Sobald es allerdings erschwingliche Bahnangebote gibt, bevorzugen viele Reisende auf Strecken bis zu vier Stunden Fahrzeit die Bahn. So nimmt ein Großteil der Reisenden zwischen London und Paris bzw. Brüssel mittlerweile den Eurostar und emittiert damit pro Strecke zehnmal weniger CO₂ als mit dem Flugzeug. Auch in Spanien, wo die Regierung massiv in Hochgeschwindigkeitszüge investiert hat, wird die Bahn derzeit wieder zu einem Hauptverkehrsmittel. Bis 2020 soll dort ein Hochgeschwindigkeits-Schiennetz mit 10000 Kilometern Länge entstehen: dann werden 90 Prozent der Bevölkerung im Umkreis von 50 Kilometern von einem Bahnhof wohnen.

Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst

HENDRIK SANDER

RECLAIM YOUR PUBLIC TRANSPORT

LINKE KAMPAGNEN FÜR EINEN SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR

In den letzten Jahren haben linke Sozialinitiativen und Klima-AktivistInnen in zahlreichen Städten Deutschlands Kampagnen für ein Sozialticket oder sogar für einen unentgeltlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gestartet. Hintergrund dieser Praxis war vielfach die Analyse, dass sich das gegenwärtige Verkehrssystem rasant in eine Sackgasse bewegt.

Die Kampagnen verbinden explizit die klima- und sozialpolitischen Argumente, um deutlich zu machen, dass die hegemoniale *imperiale Lebensweise* des individualisierten Verkehrs in den westlichen Gesellschaften infrage gestellt werden muss. Gegen eine verkürzte Verzichtsdebatte wäre jedoch zugleich das kollektive Recht auf Mobilität erst zu

erkämpfen, um ein gutes Leben für alle vorstellbar zu machen. Darüber hinaus eröffnet sich für soziale Bewegungen darin die Chance, bisher relativ unverbundene Akteure wie Gewerkschaften, Sozialinitiativen, Umweltvereine und radikale Linke stärker in Kommunikation zu bringen. Während das Klimaargument in der Lage ist, sozialen Kämpfen einen wertvollen Legitimationsschub zu liefern, kann die Klimabewegung ihre abstrakte Kritik kapitalistischer Naturzerstörung in einen direkt erfahrbaren Kampf für klimagerechte Lösungen übersetzen.

Der Charme der Forderung nach einem bezahlbaren bzw. kostenlosen ÖPNV liegt darin, dass sie eine machbare Alternative aufzeigt und ein exemplarischer Wegweiser sein kann

hin zu einer radikalen sozial-ökologischen Transformation, zumal sie die Perspektive auf eine kostenfreie Befriedigung von sozialen Grundbedürfnissen, eine tatsächlich nachhaltige Organisation von Gesellschaft und die demokratische Wiederaneignung öffentlicher Güter eröffnet. Erfahrungen aus einer Reihe von Städten wecken Hoffnungen und zeigen, dass alternative Wege beschritten werden können. In verschiedenen Ländern gibt es Städte, die einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr verwirklicht und gute Erfahrungen mit diesem Modell gemacht haben. In Portland können die Menschen dank des *Fareless Square* seit 1975 in der Innenstadt umsonst fahren. Das belgische Hasselt hat große Aufmerksamkeit als Vorbild für eine andere Verkehrspolitik gefunden. Im französischen Aubagne muss seit 2009 nicht mehr für Bus und Bahn bezahlt werden. Und auch im brandenburgischen Traditionsstädtchen Templin sind die Buslinien fast kostenlos. Diese Projekte wurden allerdings weitgehend von den jeweiligen Regierungen etabliert.

In den letzten Jahren sind zahlreiche Kampagnen an den verschiedensten Orten der Welt entstanden, die sich für ein anderes Verkehrssystem einsetzen. In Paris gibt es sogar eine Versicherung für sogenannte SchwarzfahrerInnen. In vielen Städten Deutschlands engagieren sich außerparlamentarische Initiativen und linke PolitikerInnen für die Einführung eines Sozialtickets. Drei dieser vielfältigen Kampagnen sollen hier genauer beschrieben werden. In den ausgewählten Städten werden die sozial- und klimapolitischen Argumente explizit verbunden und das antikapitalistische Moment eines kostenlosen ÖPNV wird als integraler Bestandteil der Strategie reflektiert. Die in Bremen, Düsseldorf und Berlin entwickelten Ideen und die gemachten Erfahrungen können Anregungen sein für den Kampf um eine umfassende Verkehrswende.

Initiator der Bremer Kampagne war das dortige *Klimaplenum*, das sich aus antirassistischen, sozialpolitischen und globalisierungskritischen Gruppen der radikalen Linken zusammensetzt. Zu Teilen der oppositionellen Linkspartei bestehen enge personelle und inhaltliche Bezüge. Die Kampagne trat 2009 mit der Forderung in die Öffentlichkeit, einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in Bremen zu etablieren. Ihr charakteristisches Kernelement waren zwei sogenannte *Umsonstfahrten*. Unter dem Motto *Reclaim your public transport* riefen die AktivistInnen öffentlich dazu auf, an dem Aktionstag nicht für Busse und Bahnen zu bezahlen. Durch das gesamte Stadtgebiet fuhren Aktionsgruppen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wo sie unmissverständlich erklärten, dass sie ohne Ticket fuhren, und das Gespräch mit den Fahrgästen suchten. Das Potenzial dieser Aktionsform liegt darin, dass sie direkt in den Bussen und Bahnen als sozialem Ort stattfindet, der Einstieg für die Beteiligten verhältnismäßig niedrigschwellig ist und sie sich zugleich in einem Akt des zivilen Ungehorsams ihr Grundrecht auf Mobilität aneignen. Nichtsdestotrotz waren die Erfahrungen der Kampagne ambivalent. Zwar haben die lokalen Medien überraschend intensiv und positiv berichtet und auch ein relevanter Teil der Bahn- und Buspassagiere hatten zustimmend reagiert. Doch die Zahl der UmsonstfahrerInnen blieb hinter den Erwartungen zurück.

Ferner musste sich das Bremer Klimaplenum zu dem Sozialticket für 30 Euro verhalten, das der rot-grüne Senat einführen wollte. In diesem Zusammenhang scheiterte der Versuch, ein breites Bündnis um die Forderung nach einer deutlichen Verbilligung dieses Tickets aufzubauen. Trotz der Schwächen

machte das Bremer Experiment vor, wie mit einer geschickten Konfrontation der städtische Diskurs beeinflusst werden kann.

In Düsseldorf kam der aktuelle Anstoß, eine Kampagne gegen zu hohe Preise im ÖPNV zu starten, ebenfalls von AktivistInnen einer antikapitalistischen Gruppe, der Initiative *k* aus der *Interventionistischen Linken*. Diese Gruppe konzentrierte sich auf die Forderung nach Einführung eines Sozialtickets, das von den schwarz-gelben Regierungen in Stadt und Land abgelehnt wurde. Sie begründete diesen kleinschrittigen Ansatz damit, dass ein verbilligtes Ticket eine unmittelbar erfahrbare Verbesserung für die Betroffenen darstellen würde und insbesondere ein möglicher selbsterkämpfter Erfolg den Menschen Mut machen würde, für weitergehende Ziele zu kämpfen. Frei nach dem *IRO-Prinzip*: intervenieren, radikalisieren, organisieren.

Zunächst gelang es der *Initiative k* zusammen mit anderen AktivistInnen das Thema im Düsseldorfer *Initiativkreis Armut*, einem eingespielten Netzwerk unabhängiger SozialarbeiterInnen und Initiativen, auf die Agenda zu setzen. Über die Skandalisierung des Umstandes, dass viele sogenannte SchwarzfahrerInnen nicht selten im Gefängnis landen, konnte auch mit etablierten Playern wie der Diakonie und der *Katholischen Arbeitnehmer-Bewegung* das breite Bündnis *Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf* aufgebaut werden. Eine große und positive Öffentlichkeitsresonanz konnte mit Plakat- und Postkartenaktionen, öffentlichkeitswirksamem Straßentheater, Podiumsdiskussionen und nicht zuletzt der *Aktion Freifahrt* erzielt werden. Bei Letzterer wurden massenhaft rote Buttons an Fahrgäste verteilt, die damit signalisierten, dass sie Menschen ohne Fahrschein auf ihrem Ticket mitnehmen würden.

Zum Erfolg führten schließlich mehrere Faktoren: Angesichts der bevorstehenden Landtagswahl 2010 machten sich die Grünen im zuständigen Aufsichtsrat des *Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr* (VRR) für das Sozialticket stark. Die CDU, die in diesem Gremium eng mit den Grünen zusammenarbeitet, wurde intern durch die einflussreichen Sozialverbände unter Druck gesetzt. Deshalb beschloss der VRR tatsächlich, zum 1. Januar 2011 ein Sozialticket einzuführen. Zwar ist der Preis derzeit noch stark umkämpft (es soll eher 30 Euro statt der geforderten 15 kosten) und auch eine Mobilisierung der Betroffenen ist nur eingeschränkt gelungen, doch die Kampagne in Düsseldorf zeigt, dass im Kampf um die Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs durchaus materielle Teilerfolge und Veränderungen im kollektiven Alltagsbewusstsein errungen werden können.

Die Kämpfe in Berlin um einen erschwinglichen öffentlichen Nahverkehr haben eine längere Vorgeschichte. Als 2003/2004 das Sozialticket und zeitgleich das studentische Semesterticket der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) abgeschafft werden sollte, konnte dieser Angriff durch eine Doppelstrategie verhindert werden. Ein heterogener Zusammenhang aus Erwerbslosen-AktivistInnen, StudentInnen und Linksradiakalen entfaltete mit Demonstrationen, Umsonstfahractionen und der Initiative *Ich nehm dich mit* (vergleichbar der Aktion Freifahrt in Düsseldorf) Druck auf der Straße. Gleichzeitig verdichteten sich diese Kämpfe im Ressort der damaligen Sozialsenatorin Knake-Werner (PDS), die auf Senatsebene die drohende Abschaffung abwendete. Doch auch hier ermöglichte nicht eine Massenmobilisierung den

Sieg, sondern eine erfolgreiche Intervention in den öffentlichen Diskurs.

Nachdem es einige Jahre relativ ruhig um das Thema geworden war, entwickelte die *Arbeitsgruppe Öffentlicher Nahverkehr des Berliner Sozialforums* das ambitionierte Ziel einen unentgeltlichen ÖPNV in der Hauptstadt durchzusetzen. In Zusammenarbeit mit antikapitalistischen Klimagerechtigkeitsgruppen versucht die Arbeitsgruppe seit Ende 2009 mithilfe von ExpertenInnenworkshops, Netzwerkarbeit, Infoständen und Diskussionsveranstaltungen eine tragfähige Basis für die Kampagne aufzubauen. Auch wenn sich andere progressive Akteure aufgeschlossen gezeigt haben, fehlt noch die angestrebte politische Breite, um eine wirksame Veränderung der städtischen Kräfteverhältnisse anzugehen. Auch die Partei DIE LINKE als potenzielle Ansprechpartnerin in der Landesregierung hat das Ziel eines kostenlosen ÖPNV zwar in ihrem neuen Programm formuliert, lehnt in Berlin die Forderung jedoch bisher mit Verweis auf die prekäre Haushaltsslage ab. Auch deshalb begreifen die AktivistInnen ihre Kampagne als langfristigen Suchprozess, in dem regelverletzende Aktionen mit massenwirksamen Aktionselementen verknüpft werden sollen. Eine besondere Herausforderung für die Initiative, ihre potenzielle Durchschlagskraft zu erproben, ergibt sich am 1. Januar 2011. Denn die BVG hat eine Fahrpreiserhöhung ab dem nächsten Jahr angekündigt. Auch wenn der Bewegungskontext in allen drei Städten ähnlich war, so gab es doch signifikante Unterschiede in der Ausrichtung der Kampagnen. Zum Teil wurde erst um die Durchsetzung bzw. Verteidigung eines Sozialtickets gekämpft. Wo es dieses schon gibt, entschieden sich die AktivistInnen für eine weitergehendere Forderung: den kostenlosen ÖPNV. Auf der einen Seite wurde eine konfrontative Praxis gewählt, um Widersprüche zu zuspitzen. Auf der anderen Seite wurde auf erreichbare Ziele fokussiert, um unmittelbare Siege zu

erzielen. In allen Beispielen war die Mobilisierungsfähigkeit relativ gering, aber die Interventionsmöglichkeiten in den hegemonialen Diskurs denkbar gut. Im Falle der Aktivitäten für ein Sozialticket konnten jeweils die Widersprüche zwischen bzw. in relevanten Staatsapparaten zugespitzt und für einen Erfolg genutzt werden. Ob es den Kampagnen für einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr auch gelingen kann, die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse soweit zu verschieben, dass sie eine sozial-ökologische Transformation des Verkehrssystems ermöglicht, werden die kommenden Kämpfe zeigen müssen.

Hendrik Sander ist aktiv bei ATTAC und promoviert zum Thema Automobilindustrie.

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung führt gemeinsam mit der Fraktion DIE LINKE im Bundestag sowie der Fraktionsgemeinschaft SÖS/DIE LINKE im Rathaus Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von Attac und TIE/Netzwerk Auto eine **Internationale Konferenz** zum Thema **AUTO.MOBIL.KRISE.**

ARBEIT. KONVERSION. BEWEGUNG.

vom 28. bis 30. Oktober 2010 in Stuttgart durch.

KOORDINATION: Stefan Thimmel

Mehr Informationen unter

Tagungsblog: <http://www.auto-mobil-krise.de>

Facebookseite: <http://www.facebook.com/pages/AutoMobilKrise/12967767705198>

Siehe auch «LuXemburg» Heft 3-2010.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig
Redaktion: Marion Schütrumpf-Kunze
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · Tel. 030 44310-127
Fax -122 · m.schuetrumpf@rosalux.de · www.rosalux.de