

[sozial.öko.^{logisch}]



Nulltarif für Bus und Bahn

Weniger Autos.
Mehr Gerechtigkeit.
Bessere Lebensqualität.

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Der Lack ist ab

Vorfahrt für das Auto ist Politik von gestern. »Freie Fahrt für freie Bürger« – dieser Schlachtruf der Auto-Lobby ist passé. Das Gefühl von Freiheit auf freien Straßen ohne Tempolimit ist ein Privileg für Wenige. Immer wieder Stau, nervige Parkplatzsuche, weite Pendelstrecken, hohe Kosten und gebrochene Versprechen – das ist Auto-Alltag für viele.

Unter Abgasen und Lärm leiden Millionen Menschen. Jährlich gibt es tausende vorzeitige Todesfälle durch Stickoxide. Tragische Unfälle passieren jeden Tag. Der Autoverkehr hat sich überall ausgebreitet und nimmt den Platz weg für Fahrradwege, Grünflächen, Spielplätze, Wohnraum und Straßencafés.

Millionen Verbrennungsmotoren heizen den Klimawandel an. Die Jagd nach Erdöl und Rohstoffen verschärft die globale Ausbeutung von Mensch und Natur. Dabei findet ein großer Teil der Umweltzerstörung bereits vor dem ersten gefahrenen Kilometer statt. Elektroautos lösen bestenfalls einen Teil der Probleme. Die Luft mag sauberer werden. Aber die Dominanz des Autoverkehrs und der Energie- und Ressourcen hunger durch überbordende Automobilität sind so nicht aufzuhalten.

»Bei einem attraktiven ÖPNV-Angebot würde ich das Auto gerne stehen lassen!« sagen über 50 Prozent der Pendler.



46 m²

Vergleich
der Verkehrs-
und Wohnfläche
pro Einwohner
in Deutschland



Michael Sohm, www.expressiv.at (Montage)

Mobilität für alle mit weniger Verkehr

Für gerechte Verkehrsverhältnisse stellen wir die Lebensqualität aller in den Mittelpunkt – nicht die Interessen der Automobilindustrie. Es geht um saubere Luft, mehr Platz, lebenswerte öffentliche Räume, sichere Wege für alle – vor allem für Kinder und andere »Nichtmotorisierte«. Deshalb sollte die Zahl der Autos deutlich

kleiner werden. Normalität muss es sein, ohne eigenes Auto auszukommen. Das geht nur mit einem attraktiven Öffentlichen Nahverkehr. Die Fahrpreise sollen deutlich niedriger werden – Ziel: Nulltarif.

»Lebensqualität ist es, wenn meine Kinder auf der Straße spielen können und es immer frische Luft zum Atmen gibt.«

Städte wie Groningen, Barcelona, Portland oder Kopenhagen zeigen: Mit einem durchdachten Gesamtkonzept kann der Umstieg vom Auto auf Bahn, Bus und Rad gelingen. Konkret bedeutet das: dichtes Haltestellen-

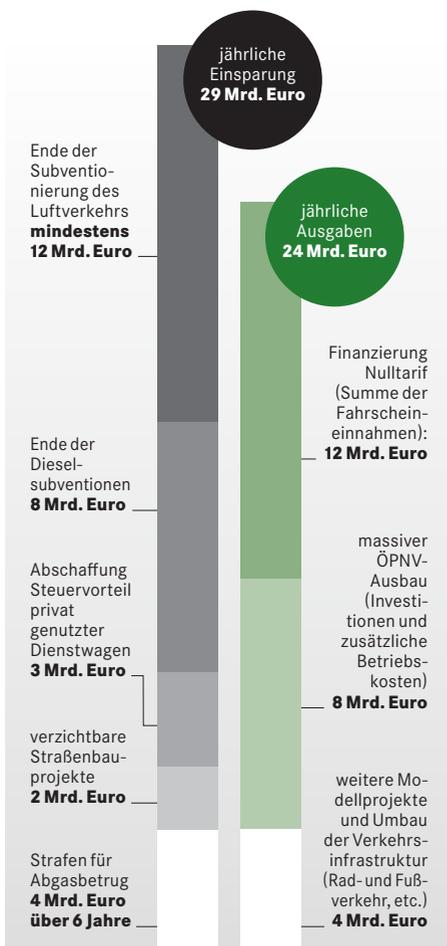
netz, alle fünf bis zehn Minuten eine Bahn oder ein Bus, einfaches Umsteigen, sichere und schnelle Radverbindungen, fußgängerfreundliche Wege. Der Nulltarif kann diesen notwendigen Wandel enorm beschleunigen. Auch dafür gibt es gute Beispiele: die estnische Hauptstadt Tallinn, Hawaii, Baltimore und Boston in den USA, Torreveja in Spanien, die französische Aubagne, viele Städte in Polen. Diese Kommunen haben entweder den gesamten ÖPNV entgeltfrei organisiert oder zumindest zentrale Linien.

Lokale Verkehrswende: Woanders geht's

Bis Mitte der 70er Jahre war das niederländische Groningen eine Autofahrerstadt wie jede andere. 1977 begann der konsequente Umbau. Autos werden allenfalls geduldet. Anfangs gab es Tumulte im Stadtrat. Geschäftsleute fürchteten um den Fortbestand ihrer Läden. Doch heute gibt es wohl kaum jemanden, der den Umbau, der immer noch weiter voranschreitet, nicht begrüßt. Denn das angenehme städtische Umfeld lockt mehr Menschen

ins Zentrum. Groningen hat die sauberste Luft aller niederländischen Großstädte. Vorrang haben Fuß- und Radverkehr, danach kommt der ÖPNV.

In Deutschland sind Münster und Greifswald Vorreiter – mit erstaunlicher Lebensqualität. Berlin hat im Juni 2018 mit einem bundesweit bisher einmaligen Mobilitätsgesetz den Wandel eingeläutet: Fuß- und Radwege sowie der öffentliche Nahverkehr sollen künftig Vorrang haben.



Wer soll das bezahlen?

Der Umbau des Verkehrssystems wird Milliarden erfordern, gleichzeitig aber auch Milliarden einsparen. Wenn die öffentliche Hand jetzt in sozialökologische Mobilität investiert, werden die Gesundheits- und Klimafolgekosten sinken. Es muss endlich Schluss sein damit, dass der Staat riesige Summen für die Unterstützung von Auto- und LKW-Verkehr einsetzt. Wir wollen diese Irrwege beenden: knapp 30 Milliarden Euro würden dann jährlich für die Verkehrswende zur Verfügung stehen. Konkret fordern wir: keine Steuerbegünstigung des Luftverkehrs, Ende der Dieselsubvention, keine Steuervorteile für die private Nutzung von Dienstwagen und deutlich weniger Straßenneubau. Und: die Automobilkonzerne müssen Strafe zahlen für den jahrelangen Abgasbetrug.

Ökologisch schädliche und sinnvolle Ausgaben des Staates im Verkehrssektor

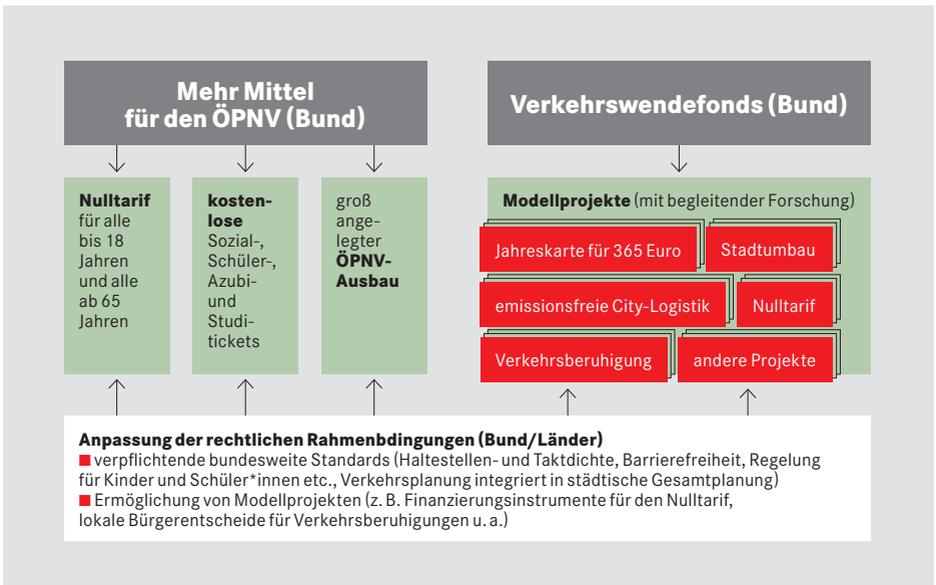
Auch die Kommunen können bei einer sozial-ökologischen Verkehrswende erhebliche Kosten beim Straßenunterhalt einsparen. Zudem kann eine kommunale Nahverkehrsabgabe für Unternehmen eingeführt werden. Die Unternehmen sind Nutznießer, weil

»Autofahrer können die Straßen kostenlos nutzen, deren Unterhalt die Städte 100 bis 250 Euro pro Jahr und Einwohner kostet!«

Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden mit dem ÖPNV anreisen und Kosten für Parkplätze entfallen. Um den besten Finanzierungsmix zu finden, braucht es Modellprojekte.

Es geht nicht um »Hauptsache kostenlos«. Wir sehen den Nulltarif als Impulsgeber für eine Trendumkehr. »Freie Fahrt für alle!« – und eben nicht auf Kosten anderer. Der öffentliche Nahverkehr soll kollektiv über Bundesmittel, Nahverkehrsabgaben und Einsparungen finanziert werden. Komplizierte Tarifstrukturen und Ticketautomaten fallen weg. So wird es einfach und selbstverständlich, die »Öffis« zu nutzen: Ein Schub für die sozial-ökologische Verkehrswende.

Komplizierte Tarifstrukturen und Ticketautomaten fallen weg. So wird es einfach und selbstverständlich, die »Öffis« zu nutzen: Ein Schub für die sozial-ökologische Verkehrswende.



Was jetzt zu tun ist

Die Bundesregierung hat im Februar 2018 den Nulltarif im ÖPNV gegenüber der EU-Kommission für einige Städte als Maßnahme vorgeschlagen, um Autoverkehr und Stickoxid zu reduzieren. Was DIE LINKE im Bundestag schon seit längerem fordert, ist also in

den Ministerien angekommen. Und es gibt erste Trippelschritte: 130 Millionen Euro zahlt der Bund an fünf Modellstädte für Projekte im Kampf für bessere Luft in Innenstädten. Dabei sollen auch deutlich reduzierte Ticketpreise und Investitionen in den Nahverkehr vom Bund gegenfinanziert werden. Es ist an der Zeit, dass Deutschland jetzt auch beim Nulltarif kein weißer Fleck auf der Landkarte bleibt. Neben den Modellstädten muss es daher auch schnell bundesweit erste Schritte in Richtung Nulltarif geben. Der Bund sollte die Kosten dafür übernehmen, dass Kinder, Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende sowie Bezieher von Grundsicherung kostenlos fahren können. Eine kräftige Erhöhung der Bundesförderung soll dafür sorgen, dass die Ticketpreise sinken und der ÖPNV bundesweit deutlich ausgebaut werden kann.

Gleichzeitig muss der Straßenraum spürbar umverteilt werden: Sichere Wege und mehr Platz für Fahrrad- und Fußverkehr, weniger Autos, mehr Lebensqualität.

Kostenlos durch Hasselt, Tallinn und die Aubagne

*In der belgischen Stadt **Hasselt** galt von 1997 bis 2014 der Nulltarif. Die Fahrgastzahlen stiegen in den ersten sieben Jahren auf das Zehnfache! Straßenausbauten waren nicht mehr nötig. Hasselt wurde grüner, rad- und fußgängerfreundlicher, lebenswerter. Leider war die Kommune mit den notwendigen ÖPNV-Investitionen überfordert, weil es keine verlässliche Finanzierung gab. Deshalb gibt es heute in Hasselt wieder Tickets, allerdings sehr günstige.*

*Im südfranzösischen **Aubagne** – ein Zusammenschluss von zwölf Gemeinden mit über 100 000 Einwohnern – wurde der Nulltarif 2009 eingeführt, finanziert durch eine Arbeitgeberabgabe. Die gesteckten sozialen, demokratischen und ökologischen Ziele wurden erreicht.*

*Die 425 000 Einwohner der estnischen Hauptstadt **Tallinn** nutzen seit Anfang 2013 den ÖPNV kostenfrei. Allerdings wur-*



den hier keine Maßnahmen ergriffen, um den Autoverkehr einzudämmen und auch den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen. So blieb es bei einem Anteil des Autoverkehrs von rund 30 Prozent.



Die Zeit ist reif

Unter der Überschrift »Verkehrswende voranbringen« verabschiedet sich der Deutsche Städte- und Gemeindebund von der autogerechten Stadt. Einige Städte wie Tübingen, Hanau und Groß-Gerau haben bereits Beschlüsse zum Nulltarif gefasst, andere wie Bonn und Mannheim sind aufgeschlossen. In immer mehr Städten gibt es Initiativen von unten, zum Nulltarif oder umfassender zu »Changing-Cities«. Das ist auch dringend nötig. Die sozial-ökologische Verkehrswende muss gegen rechte Ideologen, gegen Bequemlichkeit und starre Verwaltungen, gegen Konzernlobby und eingefahrene Alltagspraxis durchgesetzt werden. Wir sind dabei, denn am Ende gewinnen alle!

»Recht auf Mobilität heißt, dass der ÖPNV für alle bezahlbar sein muss – am besten kostenlos!«

Weitere Informationen zum Thema Nulltarif:

- Broschüre: »Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr: Eine Offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität« (Download unter <http://gleft.de/2qe>)
- Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag: »Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr schrittweise einführen« Bundestagsdrucksache Nr. 19/1359

DIE LINKE.

IM BUNDESTAG

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22 75 11 70, Fax: 030/22 75 61 28
fraktion@linksfraktion.de

V.i.S.d.P. Jan Korte, Sevim Dağdelen, Caren Lay
Redaktionsschluss: 27. August 2018
Titelbild: iStockphoto.com/olaser

Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!

Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie auf **www.linksfraktion.de**

Demokratie – Eine tiefgreifende Veränderung von Wirtschaft und Gesellschaft kann nicht von oben verordnet werden. Die Menschen müssen sich an den Diskussionen und Entscheidungen, die ihr Leben betreffen, aktiv und wirkungsvoll beteiligen können. Eine umfassende Demokratisierung ist zwingende Voraussetzung eines sozial-ökologischen Umbaus.

Ökologie – Die Umweltkrisen sind genauso wie die Wirtschaft- und Finanzkrisen Folge des vorherrschenden Gesellschaftsmodells. Es sind dieselben Triebfedern, die zu einem Raubbau an der Natur und zu wachsender Ungleichheit führen. Stattdessen sollte die Maxime gelten: gleiches Recht auf Naturnutzung und gleiche Pflicht, die Lebensgrundlagen zu schützen.

Soziales – Ohne soziale Gerechtigkeit kein ökologisches Wirtschaften und keine nachhaltige Lebensweise. Statt immer mehr Reichtum für wenige wollen wir ein gutes Leben für alle Menschen. Das bedeutet eine Umverteilung von Vermögen, Arbeit und Einkommen. Und es bedeutet eine grundlegende Veränderung der Geschlechterverhältnisse.