

Liberté, égalité, gratuité!

ÖPNV für lau

Interviews und Übersetzung: Luciano Ibarra

Interviewees: Magali Giovannangeli (Aubagne), Hendrik (Klima-Plenum Bremen), Passant_innen aus Aubagne (Frankreich)

Sprecher_innen: Luciano Ibarra, Anna Trautwein, Eva Gutensohn

mit der netten Unterstützung von: Andreas, Birgit, Anna, Michel, Johanna

Anmoderation:

OFF1: Die Idee der kostenlosen Benutzung von Bus und Bahn stammt schon aus den 70er Jahren. Durch aktuelle Erfolgserlebnisse in Städten wie Hasselt (Belgien), Templin, Tübingen oder Aubagne in Süd-Frankreich - erlebt die Diskussion um die Einführung eines Nahverkehrs zum Nulltarif eine Renaissance.

Doch wie konnte eine Stadt wie Aubagne den fahrscheinlosen Nahverkehr erfolgreich einführen? Und führt der Nulltarif automatisch zu einem Umstieg vom klimaschädlichen Individualverkehr?

OFF2: Vor den Toren der südfranzösischen Metropole Marseilles – sorgt eine Kleinstadt in der Provence für Schlagzeilen in Frankreich. Die Stadt Aubagne und der Landkreis Pays d'Aubagne et de l'Etoile haben im Mai 2009 den Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel eingeführt.

Passant 1: Ich hätte nie gedacht, dass es umsonst funktioniert - es ist eine tolle Sache. Es gibt weniger Stau. Viele lassen das Auto stehen. Auch ich fahre immer weniger Auto. Viele greifen auf das Angebot zurück. Ich finde andere Städte sollten es nachmachen!

Passantin 2: Für die Kinder ist es eine tolle Sache. Sie sind viel autonomer. Meine Tochter ist 15. Dass es nichts kostet ist ein Vorteil. Wir wohnen etwas außerhalb. Der Bus kommt zu uns. Das ist gut. Ja, der Verkehr fließt besser. Es gibt weniger Stau vormittags.

Passantin3: Ich komme mehr rum. Es gibt Busse so viel man will. Man kommt überall hin und hat mehr Lust in die Stadt zu fahren statt zu Hause zu bleiben.

Magali Giovannangeli: Wir dachten einfach „los geht's! Lasst uns das vorschlagen“. Ich glaube am Anfang haben viele es nicht für möglich gehalten. Aber nach einem Jahr technischer und juristischer Vorbereitung war der Nulltarif Realität.

OFF: *Für die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Aubagne Magali Giovannangeli war die Einführung des Nulltarifs kein Hexenwerk. Sie schildert uns die Ausgangssituation und die Motivationen.*

M.G.: Hier sah es aus wie in den meisten mittelgrößeren Städten. d.h. Jeder sitzt allein in seinem Auto. Dadurch gibt es enorm viele Autos aus den Strassen und die Leute haben keinen Kontakt zu einander.

Wir wollten die Mobilität und den Zugang zum öffentlichen Raum als ein Grundrecht verankern. Gleichzeitig wollten wir eine Verhaltensänderung fördern, damit die Leute die öffentlichen Transportmittel nutzen statt das Auto - das weltweit zunehmend zu einem Problem wird.

Seit es hier den Nulltarif gibt, nimmt die Begeisterung zu. Insbesondere bei den Jugendlichen, die sich darüber freuen, dass sie nun einfacher in die Innenstadt kommen können.

Schülerin 1: Ja, ich fahre jetzt öfters mit dem Bus. Das ist praktisch. Ich fahre mit dem Bus zu meiner Schule, die sich am anderen Ende von Aubagne befindet.

Luciano: wie sah die Situation denn vor 2 Jahren noch aus?

Schülerin 1: Ich bin entweder zu Fuß gegangen oder meine Eltern haben mich hingefahren. Jetzt fahre ich mit dem Bus.

Schülerin 2: Ich finde es voll praktisch, dass man zu jeder Zeit mit dem Bus umsonst fahren kann. Ich wohne etwas außerhalb und fahre ständig mit dem Bus.

OFF: Die Idee ist simpel: Wenn öffentliche Verkehrsmittel ohne Fahrschein benutzt werden können, steigen mehr Menschen ein und lassen das Auto stehen. Volkswirtschaftlich kann sich das rechnen. Denn der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn spart Kosten für Gesundheitsschäden, Unfallfolgen, Staus und Straßenbau. Der Verzicht auf eine Ticket-Barriere spart den Verkehrsbetrieben überdies die Kosten für Fahrscheinverkauf und Kontrolle, die oft im Bereich von 8 bis 15 % liegen.

Auch hierzulande gibt es ähnliche Ansätze. In Tübingen wird seit September 2009 der Nulltarif an jedem Samstag erprobt. Die Stadt wertet die Erfahrung aus und will sie ausbauen.

Das Klima Plenum Bremen engagiert sich für einen ÖPNV zum Nulltarif in dem es breit zu Umsonstfahrttagen aufruft. Hendrik schildert uns seine Motivationen.

Hendrik: Uns ist es wichtig nicht abstrakt von Klimaschutz oder Kommunismus zu sprechen. Sondern ganz konkret in einzelnen gesellschaftlichen Felder aufzuzeigen, wie ein anderes Klima oder eine ganz anderen Welt aussehen könnte. Sowohl in einem sozialen Sinne emanzipatorisch ist, wie auch zum Klimaschutz einen deutlichen Beitrag leisten kann.

Das haben wir am Beispiel des ÖPNV versucht zu zeigen. In dem wir gefordert haben ÖPNV sollte komplett umsonst sein.

Der Auto- und Flugverkehr sind wesentliche Verursacher des Klimawandels. Schon allein aus ökologischen Gründen sollte es einen Umstieg und einen Ausbau des ÖPNV und des Fernverkehrs geben. Hinzu kommt sozialer Gedanke – Leute müssen sich das leisten und den Nahverkehr nach ihren Bedürfnissen benutzen können. Hinzu kommt ein sozialer Gedanke: Leute müssen sich den Nahverkehr leisten und nach ihren Bedürfnissen benutzen können. Sonst kommt man über einen individuellen Appell nicht hinaus - die Leute sollten, aber können es sich nicht leisten. Das wollen wir vermeiden. Dementsprechend versuchen wir, ein kollektives Modell zu entwerfen, das tatsächlich auch für die Menschen lebbar ist.

[Trenner]

M.G. Es gab viel Unterstützung - seitens der Frauen beispielsweise.

Es sind noch immer meistens die Frauen, die täglich die Kinder irgendwo hinbringen oder abholen - und auch die Einkäufe erledigen.

Passantin4: Es ist toll - ich brauche kein Auto um zur Arbeit zu gehen. Es ist umsonst, ich zahle nix, verbrauche kein Bezin, das Auto bleibt in der Garage. Auch um Einkaufen zu gehen – die Fahrt ist gratis – es lohnt sich – Die Leute sind sehr zufrieden.

Luc: Was haben Sie für Änderungen in der Stadt bemerkt? Gibt es Änderungen im Mobilitätsverhalten?

Passant5: Nein, nicht viel. Die Leute fahren genauso viel wie vorher. Am Samstag, Sonntag haben sie nicht viel Busse hier. Es gibt Leute, die am Samstag Sonntag in der Industriezone arbeiten – die haben Samstag Sonntag keinen Bus. Das bringt so auch nichts. Die, die außerhalb wohnen müssen das Auto nehmen.

Luc: d.h. man müsste das Netz weiter ausbauen?

Passant5: ausbauen, ja. Dass die Leute von Dörfern her auch reinkommen.

Luciano: Beobachten Sie weniger Verkehr in der Stadt seit dem der Nahverkehr umsonst ist?

Passant6: Nein, es ist dasselbe. Die Leute benutzen ihre Autos. Es ist bequem und sie finden das besser als 10 Minuten zu warten oder manchmal ist der Bus voll oder so. Es ist bequemer mit dem Auto.

Luciano: Warum denken Sie, dass das so ist? Das Problem liegt nicht nur am Preis des ÖPNV...

Passant6: Das Problem ist, dass die Leute egoistisch sind. Sie denken nur an sich. Man geht raus aus dem Haus, man geht in die Garage, man macht den Schlüssel am Auto, man fährt. Wenn man Bus umsonst fährt, muss man erst zur Bushaltestelle...warten... manchmal verpasst man den Bus – manchmal kommt er später manchmal früher und so - das ist unbequem.

Schülerin3: Es ist gut, aber es fahren nicht genug Busse.

Luciano: Was müsste sich denn ändern?

Schülerin3: Es sollten mehr Busse geben, die öfters fahren.

Hendrik: Zunächst hast du Recht. Wenn der ÖPNV umsonst wird, sind damit nicht alle Probleme gelöst.

Man muss sich Gedanken machen wie Siedlungen aufgebaut sind, wie Arbeit und Wohnen organisiert sind. Es braucht einen Klimadiskurs, eine Klimabewegung im besten Sinne, die diese Herausforderungen breit zum Thema macht. Diese Bewegung muss aufzeigen, dass eine Veränderung von Lebensstilen nicht auf Verzicht hinauslaufen muss, sondern das gute Leben neu ausbuchstabiert.

Da gehört dazu, die Autofahrer_innen mitzunehmen und zu überlegen, wie die eigene Gemeinde so gestaltet werden kann, dass der ÖPNV attraktiver wird.

OFF1: *Der Null Tarif führt also nicht automatisch zum Umstieg vom Auto, sondern muss in ein Gesamtmobilitätskonzept eingebettet sein. Dazu gehört eine intelligent geplante Stadt der kurzen Wege, in der die räumliche Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, Versorgung, oder Freizeit gering sind und dadurch das Verkehrsbedürfnis verringert wird.*

Notwendig sind auch gut miteinander vernetzte Verkehrsmittel wie Fußweg, Fahrrad, car-sharing, Bus und Bahn.

Der ÖPNV zum Nulltarif wäre eine der Säulen einer multimodalen Mobilitätszukunft.

OFF2: *Die Stadt Aubagne hat das Problem auch erkannt und beteiligt ihre Bürger und Bürger_Innen an der Stadtplanung.*

M.G.: Es hat sich Einiges geändert. Die Nutzer haben sich in einer Gruppe zusammengeschlossen, um die Qualität des Nahverkehrs zu verbessern. Seit dem Nulltarif ist diese Gruppe stark gewachsen: Dort engagieren sich Vertreter aus allen Dörfern und aus Aubagne. Es gibt Austausch mit den Betreibern, den Busfahrern und den Anwohnern der verschiedenen Viertel.

Im Rahmen unserer partizipatorischen Demokratie haben wir auch Arbeitsgruppen gegründet - beispielsweise zum Ausbau der neuen Strassenbahn - aber auch Gruppen in

den Wohnvierteln, die sich mit der Stadtplanung und der Verbesserung der Wohnverhältnisse befassen. Wir versuchen die Bedürfnisse, die Beobachtungen und Verbesserungsvorschläge der Bürger in den Ausbau des Nahverkehrs einfließen zu lassen.

OFF: Seit der Einführung des Nulltarifs nutzen fast 70% mehr Menschen in Aubagne Bus und Bahn.

Magali: Das Verhältnis zwischen Fahrer und Nutzer_innen hat sich komplett verändert. Sie sind viel zufriedener. Die Leute, die nicht so viel Geld haben, brauchen nicht mehr schwarzfahren, wie etwa in Marseilles, wo das noch stark ins Gewicht fällt. Hier kann es einfach keine Schwarzfahrer mehr geben – ich finde das einzigartig.

OFF2: In der belgischen Stadt Hasselt kann auch niemand mehr Schwarzfahren. Im 15-Minuten-Takt fahren Busse durch die Stadt und um die Stadt - und kein Mensch braucht einen Fahrschein. Hasselt mit seinen 70.000 Einwohner_innen gilt als Paradebeispiel des Nulltarifs und sorgt für Ansehen auch im Ausland. Seit über 10 Jahren sammelt die Stadt ohne Fahrschein positive Erfahrungen. Die Zahl der beförderten Personen hat sich auf 4,5 Millionen verdreizehnfacht, die Innenstadt ist verkehrsberuhigt und zieht viele Menschen an.

Das Sozialleben hat sich geändert. Statt isoliert in ihren Autos zu sitzen, begegnen sich die Menschen viel öfters im Bus. Ältere Menschen verlassen eher das Haus. Selbst bis in die Krankenhäuser wirkt sich das Verkehrskonzept aus: wer das Krankenbett hütet bekommt mehr Besuch.

„Wir investieren ein Prozent des städtischen Budgets, in den kostenlosen Verkehr und siehe, wir ernten einen gigantischen Gewinn für Mensch und Umwelt“, sagt Bürgermeister Steve Stevaert.

Warum wagen nicht mehr Städte den Schritt in den fahrscheinlosen Nahverkehr?

[Trenner – atmo - Fahrscheinautomat]

OFF: Fahrscheinlos bedeutet eben nicht gleich kostenlos. Die Städte ohne Fahrschein greifen zur Finanzierung auf unterschiedliche Strategien zurück:

Die Stadt Aubagne erreichte die Marke der 100.000 Einwohner in ihrem Einzugsgebiet und konnte dadurch eine Unternehmenssteuerpauschale für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur von 0,5 auf rund 1% erhöhen. Diese Mehreinnahmen decken die Kosten des Nahverkehrs.

Statt Geld in den weiteren Ausbau von Strassen zu stecken, lenkte die Stadt Hasselt die Mittel in den öffentlichen Nahverkehr und führte den Nulltarif ein. Rund 800 Parkplätze im Stadtgebiet wurden abgeschafft. Parken kostet jetzt 1 Euro die erste Stunde, danach werden 10 Euro für den halben Tag fällig. Die Parkeinnahmen investiert die Stadt direkt in den öffentlichen Verkehr.

Hasselt muss heute weniger als 1 Prozent des städtischen Budgets an den Verkehrsanbieter zahlen. Das sind etwa 18 Euro im Jahr pro Steuerzahler.

Hendrik: Wenn man sich auf die Ebene der Realpolitik begibt, dann tritt einem zuerst das Finanzierungsargument entgegen. „Das hört sich nett an, ist aber nicht zu bezahlen“, heißt es dann. Da ist erstmal was dran, denn viele Kommunen sind verschuldet. Aber wir wollen uns gar nicht auf diese realpolitische Ebene begeben, sondern sagen, es ist eine Frage von gesellschaftlichen Prioritäten und gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen wo Geld investiert wird und wo nicht.

Während der Finanzkrise haben wir gesehen, wie in kurzer Zeit Unsummen locker gemacht werden können, wenn es darum geht, die Banken zu retten. Wo Prioritäten ausgemacht werden, scheint immer Geld verfügbar gemacht werden zu können.

Deshalb unsere Forderung: die Klimakrise ist mindestens so bedrohlich wie die Finanz- und Wirtschaftskrise! Es wäre einfach notwendig, gesellschaftlich massiv umzusteuern und dafür die Mittel bereit zu stellen, um beispielsweise einen kostenlosen ÖPNV zu ermöglichen.

Magali: Es ist überall möglich. Mehr als ein Modell, sollte es als eine Gelegenheit angesehen werden - in einer Gesellschaft in der es immer nur um Rentabilität und Vermarktung geht.

Was uns angetrieben hat, war die Vision ein Recht auf Mobilität zu garantieren und zu sagen, dass dieses Recht den Menschen nichts kosten darf. Das ändert die ökonomischen Verhältnisse zwischen den Menschen. Es ist eher diese Philosophie, die es ermöglicht den Nulltarif in anderen Gemeinden oder Städten umzusetzen und nach Finanzierungsmodellen zu suchen. Es ist eine Alternative. Es gibt sicherlich viele andere Möglichkeiten in anderen Feldern.

In Frankreich ist es eher zu erreichen, da alle Städte die gleiche Gesetzgebung haben.

In anderen europäischen Ländern hängt es hauptsächlich vom politischen Willen ab und von der Fähigkeit starke Ideen mit der Bevölkerung teilen zu wollen.

Ich denke das ist sehr wichtig. Wenn man die Welt verändern will, wie wir das in Aubagne tun, dann muss das lokal anfangen.

Hendrik: Eine positive Vorstellung wäre z.B. im Bereich des Nahverkehrs: Dass es gelingt in anderen Städten und europäischen Ländern eine Bewegung hinzukriegen, der es tatsächlich gelingt, dem ÖPNV ein ganz neues Gewicht zu geben. Dass dieser viel selbstverständlicher angeboten wird und viel kostengünstiger ist. Und dass der Auto- und Flugverkehr stark zurückgedrängt wird.

Magali: Legt einfach los! Es kann mit einem Traum beginnen. Wir dachten auch am Anfang, dass es ein verrückter Traum sei. Das Wichtigste besteht darin sich die nötigen Mittel zu beschaffen, um den gemeinsamen Traum umzusetzen. Das gilt nicht nur für den öffentlichen Verkehr - es kann auch das Wasser sein oder alle anderen öffentlichen Dienstleistungen.

Ich denke sowohl Politiker wie auch soziale Bewegungen, müssen Träume wachsen lassen und schauen wie man sie umsetzen kann.

OFF: Die Idee der kostenlosen Benutzung von Bus und Bahn ist also keine Utopie, sondern eine Frage des politischen Willens. Mehr Informationen rund um das Thema ÖPNV zum Nulltarif findet ihr auf der webseite : www.schwarzfahren.de

[Atmo – Bus fährt los]