

Realpolitik mit utopischem Überschuss Unsere Erfahrungen mit der Nulltarif-Forderung in Tübingen

(Zuerst erschienen im Dezember 2010 in der Broschüre: „TüBus Umsonst! Das Grundrecht auf Mobilität in Zeiten von Krise und Klimawandel – Aktionsbeispiele, Interviews, Hintergründe“, 60 Seiten, 2 Euro. Kostenloser Download unter www.zak-tuebingen.org).

Entstanden ist unsere Kampagne für einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr aus zwei zunächst getrennten Debatten, die uns die letzten Jahre beschäftigt haben: Grundeinkommen und Klimawandel.

An der Debatte um ein *bedingungsloses Grundeinkommen* überzeugte uns vor allem das Konzept „Sozialpolitik als soziale Infrastruktur“ (www.links-netz.de): Alle Menschen haben ein Recht auf lebensnotwendige Güter wie Bildung oder Gesundheitsversorgung. Die Gesellschaft stellt diese Güter kostenlos zur Verfügung, unabhängig von Erwerbstätigkeit und ohne Vorbedingungen. Ein solcher radikaler Reformismus muss nicht auf die Revolution warten, sondern kann heute anfangen.

In der *Klimadebatte* fiel uns auf, wie die soziale Frage meist unter den Tisch fällt. Technologische Fragen stehen im Vordergrund: erneuerbare Energien, Elektroautos, etc.. Hierzulande ist Umweltschutz etwas für Leute, die es sich leisten können, im Bioladen einzukaufen und auf ihrem Eigenheim (subventionierte) Solarzellen zu installieren. Bürgerliche und grüne Klimapolitik setzt auf hohe Energiepreise und verlangt von den „kleinen Leuten“, den Gürtel enger zu schnallen und zu „verzichten“. Dabei wird ignoriert, dass die Armen (lokal wie global) am wenigsten zum drohenden Öko-Kollaps beigetragen haben und trotzdem am heftigsten die Folgen ausbaden müssen. Die Klimakrise ist eben auch eine soziale Frage.

Umgekehrt ignorieren keynesianistische Wachstums-Hoffnungen ebenso wie die linksradikale Forderung „Alles für Alle!“, dass unsere bisherige Lebensweise an ihre ökologischen Grenzen gestoßen ist. Wir können nicht mehr einfach „alles“ verjubeln, sondern müssen tatsächlich auch unsere Konsumgewohnheiten verändern.

Uns geht es darum, die Strukturen so zu ändern, dass eine umweltfreundlichere Lebensweise tatsächlich für alle möglich wird. Die Verhältnisse müssen das andere Verhalten erst ermöglichen. Wir wollen die soziale und die ökologische Perspektive nicht gegeneinander ausspielen, sondern zusammen bringen. Das wollen wir in Tübingen mit der Forderung „Nulltarif im Stadtverkehr!“ beispielhaft ausprobieren.

Für Umverteilung und Lebensqualität

Ein Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr hätte einen überdurchschnittlichen Nutzen für Arme, für Familien mit Kindern, etc. Das würde ein Stückchen Umverteilung von oben nach unten bedeuten. Dadurch würde die Mobilität erhöht – für Leute, die auf den Bus angewiesen sind, aber ihren Besuch im Stadtzentrum lieber auf morgen verschieben, weil sie sich die Vier-Euro-Rückfahrkarte nicht leisten können.

Gleichzeitig könnte ein Nulltarif dazu beitragen, dass mehr Menschen das private Auto stehen lassen und auf den Stadtbus umsteigen. Diese Form von „Verzicht“ brächte einen *Gewinn* an Lebensqualität für alle: weniger Stress, weniger Unfälle, weniger Lärm und Gestank, mehr Lebensqualität in der Stadt. Straßen und Plätze würden als öffentlicher Raum zurück gewonnen. Eine wirksame Reduzierung des Autoverkehrs würde sehr viel schneller und viel mehr CO₂ einsparen als alle Gebäudesanierungs-Programme (die trotzdem richtig sind). Angesichts der immensen Folgekosten des motorisierten Individualverkehrs (Straßenbau, Umweltschäden, Unfallkosten) würde sich eine solche Reduzierung auch volkswirtschaftlich auszahlen. Voraussetzung wäre allerdings ein kräftiger Ausbau des Bahn- und Bus-Angebots, vor allem auf dem Land. Das erfordert einen politischen Kampf gegen die Autolobby.

Unsere Nulltarif-Forderung richtet sich „nach oben“, also an den Staat und an die kommunalpolitisch Verantwortlichen. Sie müssen das Geld dafür zur Verfügung stellen. Aber unsere Forderung setzt auch „unten“ an, indem sie an jedeN appelliert, die eigenen Konsumgewohnheiten in Frage zu stellen: kollektiv organisierte Mobilität statt individuelle Verbrennungsmotoren.

Ein örtlicher Nulltarif wäre bereits im Kapitalismus machbar. Die bestehenden Produktions- und Eigentumsverhältnisse blieben ebenso unangetastet wie die Arbeitsbedingungen der BusfahrerInnen. Innerstädtischer Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen würden sogar von einem Nulltarif profitieren. Aber im Sinne einer „Richtungsforderung“ weist der Nulltarif auch über den Kapitalismus hinaus: Mobilität würde nicht mehr als Ware gehandelt, sondern als soziales Grundrecht anerkannt. Wir agitieren nicht nur gegen Kohlendioxid ausstoß, sondern auch gegen soziale Ausgrenzung. Und wir wollen *jetzt* damit anfangen, mit einem (real-)politisch umsetzbaren Projekt.

Unsere Kampagne

Im Frühjahr 2008 veröffentlichten wir den Vorschlag für eine Kampagne „TüBus umsonst: Nulltarif im Stadtverkehr!“ und luden umwelt- und verkehrspolitische Gruppen, soziale Initiativen, linke Gruppen und Einzelpersonen dazu ein. Dabei ließen wir bewusst offen, was für uns im Vordergrund steht: Die baldige Umsetzung der Nulltarif-Forderung (oder etwaiger Kompromisslösungen wie z.B. preisgünstige Sozialtickets) oder die politische Bewusstseinsbildung und Propaganda.

Die politischen Rahmenbedingungen erschienen uns in der Stadt Tübingen relativ günstig. Die baden-württembergische Universitätsstadt (85.000 EinwohnerInnen) hat bereits ein relativ gut ausgebautes Busnetz. Im Gemeinderat gibt es rechnerisch eine Mehrheit aus Grünen, SPD und Linken, und der grüne Oberbürgermeister Boris Palmer profiliert sich bundesweit als Umwelt- und Verkehrspolitiker. Palmer befürwortet einen Nulltarif prinzipiell (unter anderem bei einer von uns organisierten Podiumsdiskussion und in seinem Buch „Eine Stadt macht blau“, 2009), hält ihn aber kommunalpolitisch derzeit nicht für durchsetzbar.

Wir veranstalteten ein öffentliches Hearing zu den möglichen Auswirkungen eines Nulltarifs für verschiedene Bevölkerungsgruppen (von Arbeitslosentreff bis Stadtseniorenrat). Für Erwerbslose und Geringverdienende ist der Nutzen eines Nulltarifs offensichtlich. (Derzeit kostet eine einfache Busfahrt innerhalb von Tübingen zwei Euro, eine Monatskarte 36,50 Euro, ein Sozialticket 27 Euro – also mehr als das Doppelte dessen, was „Hartz-IV“ für Mobilitätskosten zugesteht.) Klar wurde aber auch, dass für manche Gruppen nicht die Ticketpreise das Problem sind, sondern der Service. Beispiele: Für Blinde und Gehbehinderte stehen die technischen Barrieren im Vordergrund. Und die Schichtarbeitenden des Uniklinikums müssten am späten Abend lange auf ihren Bus warten und fahren deswegen lieber mit dem Auto.

Wir organisierten mehrere öffentlichkeitswirksame Umsonstfahr-Aktionen. Für die Tübinger Euromayday-Parade mieteten wir einen Stadtbus und funktionierten ihn zum Umsonst-Partybus um. Als der regionale Verkehrsverbund den Nulltarif für Hunde einführte, zogen wir Hundemasken auf und fuhren gemeinsam mit dem Bus („Dog Mob“). Beim Tübinger Stadtlauf rannten wir mit und verteilten „Gratisfahrtscheine“, etc. Als die städtische Verkehrsgesellschaft im Herbst 2009 einen befristeten Nulltarif an Samstagen verkündete (Begründung: Fahrplan-Komplikationen wegen einer Großbaustelle und Ankurbelung des Weihnachtsgeschäfts), verkleideten wir uns als die rothaarige Kinderbuchfigur „Sams“ und forderten: Jeder Tag soll ein Sams-Tag sein! Die meisten Aktionen erzielten ein erstaunlich großes Medien-Echo, und wir erhielten sehr viele positive Rückmeldungen.

In der Kommunalpolitik ist das Echo bisher gemischt. Die Linksfraktion unterstützte die Idee von Anfang an; die Grünen wollen nun immerhin das Sozialticket verbessern, und die SPD signalisierte unverbindliches Interesse. Die konservativen Fraktionen haben bisher überhaupt nicht reagiert. Konkrete Abstimmungen (etwa über eine Machbarkeitsstudie) hat es bisher noch nicht gegeben; sie sind vorerst auch nicht zu erwarten. Die Stadtverwaltung nahm uns in einen offiziellen Beirat „Mobilität 2030 Tübingen“ auf und erkannte uns damit als lokalen verkehrspolitischen Akteur an. Die Nulltarif-Idee kommt in diesem Beirat nun immer wieder zur Sprache und wird auch von anderen Beteiligten aufgegriffen.

Oberbürgermeister und Beirat diskutieren einen Nulltarif vor allem unter dem Aspekt „Klimaschutz“. Die soziale Komponente („Grundrecht auf Mobilität“) fällt meist unter den Tisch. Punktuell konnten wir dies durchbrechen. Beispielsweise thematisierten wir mit einer Pressekonferenz, dass viele Flüchtlinge in einer Sammelunterkunft am Stadtrand untergebracht sind und sich von ihren monatlich 40 Euro Taschengeld (nach Asylbewerberleistungsgesetz) keine Bustickets leisten können. Ihnen bleibt nichts anders übrig, als „umsonst“ zu fahren, mit den bekannten Folgen von Bußgeld bis hin zu daraus entstehenden Problemen mit dem Aufenthaltsstatus. Die naheliegende Forderung „Freie Fahrt für Flüchtlinge!“ stieß in Tübingen auf breite Zustimmung. Die Verkehrsgesellschaft spendete mehrere Jahrestickets ans Asylzentrum. Das war zwar keine politische Lösung, aber erstmals seit vielen Jahren wurde die soziale Ausgrenzung der Flüchtlinge öffentlich problematisiert. Allerdings gelang es nicht, vom spezifischen Interesse einer bestimmten Gruppe wieder zurück zur allgemeinem Nulltarif-Forderung für alle zu kommen.

Viel Zustimmung, aber lokal keine Mobilisierung

Trotz der vielen positiven Reaktionen ist aus unserer Forderung in Tübingen keine breite Kampagne geworden. Andere verkehrspolitische, sozialpolitische oder linke Gruppen haben unsere Forderung nicht aktiv aufgegriffen und zu ihrer eigenen gemacht.

Den verkehrs- und umweltpolitischen Gruppen einerseits war unser Ansatz zu radikal. Sie wollen sich nicht mit einer „utopischen“ Forderung blamieren und beschränken sich daher auf Ideen wie Elektrofahrräder. Allerdings hätten wir das verkehrspolitische Know-how dieser Gruppen gut gebrauchen können. Denn für die realpolitische Schiene unserer Kampagne hätte uns ein durchgerechnetes und juristisch haltbares Finanzierungsmodell sicher geholfen. (Um den Verlust an Ticket-Einnahmen auszugleichen, müsste die Stadt Tübingen entweder die kommunalen Steuern erhöhen oder eine zweckgebundene Mobilitätsabgabe einführen – die allerdings rechtlich in Baden-Württemberg bisher nicht zugelassen ist. In der Größenordnung geht es jährlich um 100 Euro pro erwachsenem Einwohner.) Fast jedes Gespräch steuerte auf dieses Thema zu: „Wer soll das bezahlen?“ Dieses Verheddern in juristischen und fiskalischen Detaildiskussionen zeigt freilich auch, wie schwach unsere utopische Kraft geworden ist. Offenbar können viele Leute keine Wünsche und Forderungen mehr äußern, ohne sie sofort unter Finanzierungsvorbehalt zu stellen.

Der Tübinger linksradikalen Szene andererseits erschien unsere Forderung, die früher oder später auf Mehrheiten in den kommunalen Gremien zielt, zu realpolitisch. Unser Argument überzeugte offenbar nicht, dass das Einklagen des Grundrechts auf Mobilität eine kapitalismuskritische Perspektive aufmacht. Offenbar sind die Aneignungs-Debatten der jüngeren Vergangenheit ebenso schon wieder in Vergessenheit geraten wie beispielsweise die linken Rote-Punkt-Kampagnen in den 1970er Jahren.

Selbstverständlich spielt auch die Alltagspraxis eine Rolle, ob eine Forderung „zündet“ oder nicht: In Tübingen bewegt sich zumindest der jüngere Teil der Szene überwiegend mit dem Fahrrad oder mit dem billigen Studierenden-Semesterticket durch die Stadt – und hätte daher von einem Nulltarif persönlich keinen direkten Nutzen. Das gilt auch für unser eigenes soziales Umfeld (Berufstätige, AkademikerInnen): Für die meisten von uns ist die Busnutzung keine Frage des Fahrpreises.

Allerdings konnten wir auch die Haupt-NutznieserInnen eines Nulltarifs nicht aus der Reserve locken. Die Tübinger Sozial- und Erwerbslosen-Initiativen haben unsere Forderung nicht aufgegriffen. Vielleicht können sich viele einfach nicht mehr vorstellen, dass substanzielle Verbesserungen möglich sind – und wer hat schon Zeit und Energie für utopische Kampagnen, wenn er oder sie mit dem Alltag kaum über die Runden kommt? Möglicherweise wäre eine pragmatischere Kampagne etwa für günstigere Sozialtickets in diesem Milieu besser angekommen. Wir sollten verstärkt die Diskussion mit den (zahlreichen) Sozialticket-Initiativen suchen, die zwar das Problem des Zugangs zu Mobilität thematisieren, aber den ökologischen Aspekt meist ignorieren.

Auch aus den Gewerkschaften kam wenig Echo. Deren Mitglieder können sich in der Regel ein Monatsticket leisten; für sie ist eher der Fahrplan ein Problem (Schichtarbeit). Vermutlich sind die Gewerkschaften auch den herkömmlichen Wachstums- und Konsum-Modellen zu sehr verhaftet, als dass sie mit unserem Ziel einer „anderen“ Mobilität viel anfangen können.

Trotzdem ist es uns gelungen, in der öffentlichen Diskussion immer wieder grundsätzliche Fragen von Klimapolitik und sozialer Gerechtigkeit anzusprechen. Auf der Straße, in den Bussen und in Leserbriefen stimmten uns viele Leute zu, dass die Klimakrise radikale Antworten verlangt, und dass dabei die Interessen der „kleinen Leute“ zu berücksichtigen sind. Die Nulltarif-Forderung mit ihrem Appell, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, führte zu unzähligen Diskussionen um eigene Prioritäten und Lebensweisen – und darüber, wie wir in einer post-kapitalistischen Gesellschaft Mobilität und andere Grundbedürfnisse organisieren werden.

Damit können wir auch an die Diskussion um Gemeingüter („Commons“) anknüpfen, die in jüngster Zeit bundesweit in linken und grünen Zirkeln geführt wird – unter anderem auf dem jährlichen Bundeskongress Internationalismus (Buko), der im Mai 2010 in Tübingen stattfand. Mit unserer Nulltarif-Forderung und der Idee der „sozialen Infrastruktur“ versuchten wir dabei, den „öffentlichen“ und „allgemeinen“ Aspekt der Gemeingüter stark zu machen (anstatt sich nur auf gemeinschaftliche Alternativprojekte zu beschränken). Ein wirklich öffentlicher (also allgemein zugänglicher) Nahverkehr erfordert auch neue Formen von öffentlicher/demokratischer Planung und Kontrolle durch seine NutzerInnen.

Im globalen Süden stellt sich dabei die Frage der Mobilität noch sehr viel schärfer als bei uns: In den ökologisch kollabierenden Metropolen des 21. Jahrhunderts fliegen die einen mit dem Hubschrauber, während die anderen zu Fuß gehen müssen. Umso wichtiger ist es, neue Verkehrs-Formen zu entwickeln. Mobilität ist ein (vielfach verweigertes) Grundrecht – weltweit. Die Nulltarif-Forderung erscheint uns weiterhin geeignet, Klimapolitik und Kapitalismuskritik miteinander zu verbinden.