

MICHAEL BRIE

Entgeltfreier Öffentlicher Personennahverkehr statt »Abwrackprämie«!

Schon lange waren sich Unternehmerverbände, Gewerkschaften und Regierung nicht so einig wie im Moment der Krise: die deutsche Industrie muss verteidigt werden. Gemeinsam wurde in kürzester Frist für den bedrohtesten Industriezweig, den Automobilbau, eine Lösung gefunden: Die »Umweltprämie«, beschlossen im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung vom 14. Januar 2009. Vorgeschlagen worden war sie von Frank-Walter Steinmeier, dem Kanzler-Kandidaten der SPD, im Dezember 2008. Hatte IG Metall noch 3000 Euro für das Abwracken eines Altautos gefordert, so waren es am Ende »nur« 2500 Euro. Dies ist mehr als das Siebenfache des monatlichen Hartz-IV-Regelsatzes. Kein anderes Projekt der Regierung hat solche Popularität. Gemeinsam mit der Diskussion um die Zukunft von »Opel« beherrscht die »Umweltprämie« die täglichen Schlagzeilen. Während die Auseinandersetzungen um die »Opel« von Bedrohung kündigt, steht die »Umweltprämie« dafür, wie die Krise zur Chance wurde – gerade auch für die »kleinen Leute«.

Kaum wurde die »Umweltprämie« verkündet, finden wir auf den Websites der Hersteller solche Losungen wie: »Opel macht Deutschlands Straßen sauberer.« »BMW verdoppelt die Umweltprämie«. Und über VW heißt es auf der Website von Autor-Presse: »Das gab es noch nie! Sie können zusätzlich zum AUTO-PRESSE Neuwagenrabatt und der Umweltprämie der Bundesregierung die VW Umweltprämie plus von bis zu 7.500 Euro beim Kauf eines VW Neuwagens erhalten. Damit ist es möglich, zusätzlich zu unserem Neuwagenrabatt bis zu 10.000 Euro zu sparen!« Aber all dies sollte nicht vergessen machen, dass der durchschnittliche Preis für einen Neuwagen in Deutschland deutlich über 20.000 Euro liegt.

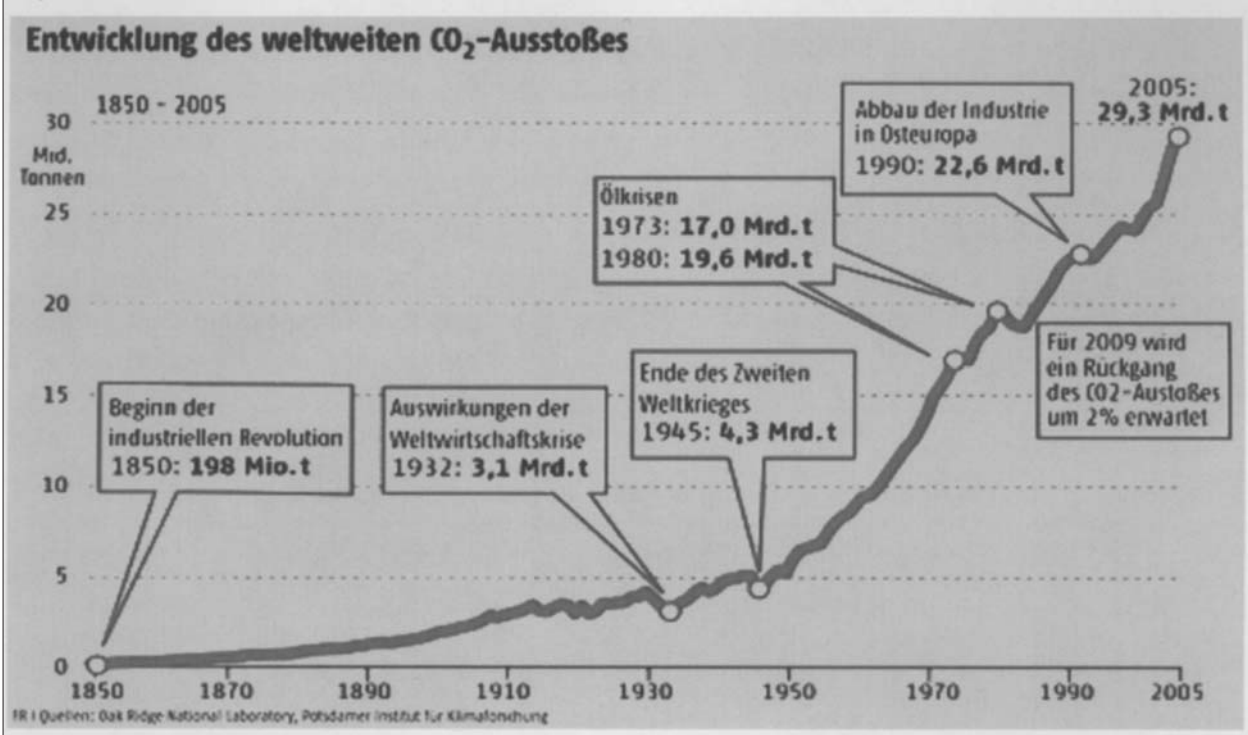
Das reale Ergebnis der »Umweltprämie« ist beeindruckend: Im Mai 2009 sind schon über 1,5 Mio. Anträge gestellt. Die zunächst auf 1,5 Mrd. Euro beschränkte Fördersumme wurde erhöht auf insgesamt 5 Mrd. Euro bis zum Ende dieses Jahres. Allen Versu-

chen der Begrenzung dieser Summe oder der Absenkung des Förderbetrags wurde eine Absage erteilt. Es ist Wahlkampf in Deutschland.

Die »Umweltprämie« ist ein charakteristisches Beispiel für Strategien der Herrschenden im Moment der Krise des Finanzmarkt-Kapitalismus, einen gesellschaftsweiten Konsens herzustellen, der die gegensätzlichsten Interessen miteinander verbindet und sie so ausrichtet, dass die Grundtendenzen bisheriger Politik fortgesetzt werden können, wenn auch mit veränderten Mitteln:

1. Die »Umweltprämie« ist strukturkonservativ und spaltet: Sie setzt auf den Erhalt vorhandener Produktions-, Infrastruktur-, Konsumtions- und Lebensweisestrukturen. Die Autogesellschaft wird verteidigt als zentraler Ort kapitalistischer Produktion und wichtige Basis der Lohnerwerbsgesellschaft, der Hochburgen des Modells Deutschland, der Kernbelegschaften, die zugleich das Rückgrat der IG Metall bilden. Diese Verteidigung der schrumpfenden Kernstrukturen des deutschen Industriesystems geht zugleich einher mit der Ausweitung des Feldes prekärer Beschäftigung, wachsender Unsicherheit und Verarmung. Working poor hat in Deutschland US-amerikanische Maßstäbe angenommen, Leiharbeiter sind zum immer schwächeren Reserveproletariat geworden. Sie waren die Ersten, die gehen mussten, als die Krise die Automobilindustrie erreichte. An ihnen geht diese Lösung vorbei. Durch eine strukturkonservative Politik wird die Spaltung der Gesellschaft und gerade auch der Lohnabhängigen weiter vorangetrieben.

2. Die »Umweltprämie« behauptet »grüne Modernisierung«: CO₂-Reduktion soll mit dem Abwracken alter Autos und der Zulassung von neueren Wagen erfolgen. Die sog. ökologische Modernisierung erweist sich dabei als Fortsetzung einer Entwicklung, die auf fossilen Brennstoffen, basiert und auf Großstrukturen und Großkonzernen setzt. Dabei geht ein Fünftel des globalen CO₂-Ausstoßes auf den Verkehr zurück. Dies soll der energieeffizienten Erneuerung und Senkung der



Umweltbelastungen dienen. Eine strategisch ausgerichtete Konversion findet nicht statt. Die Krise wird so nicht zu Chance, die notwendige zusätzliche Staatsverschuldung einzusetzen für eine ökologisch ausgerichtete Transformation hin zu den Strukturen eines solaren Zeitalters. Noch einmal werden die immer knapper werden Ressourcen verschwendet, um eine mit Recht in Frage gestellte Produktionsweise zu erhalten.

3. Die »Umweltprämie« ist Teil der herrschenden Sprachpolitik und steht für das neoliberale Neusprech der Umdeutung der Begriffe in ihr Gegenteil (George Orwell). Die »Umweltprämie« ist eine Prämie, die man für fortgesetzte bzw. sogar verstärkte Umweltzerstörung erhält. Aufgrund der Tatsache, dass neue Autos alte Autos verdrängen, die leichter gewesen sind, sinkt der Benzinverbrauch zumeist nicht, und auch der CO₂-Ausstoß bleibt gleich oder erhöht sich sogar. Es werden volkswirtschaftliche Werte (Altautos) mit der Abgasnorm *Euro 4* verschrottet und teilweise durch Autos ersetzt, die sogar mehr CO₂ freisetzen. Hätte man primär die Umweltbelastung senken wollen, so wäre der kostenfreie Einbau von Katalysatoren in Altautos der beste Weg gewesen. Schlimmer noch: Beachtet man die ökologische Gesamtbilanz eines Autos über die Lebenszeit von Produktion bis Verschrottung so erweist sich, dass die gesteigerte Nachfrage nach neu produzierten Autos zusätzliche Umweltzerstörung anrichtet. Zudem verlangen sie mehr Aluminium und Kunststoffe als frühere Autos, so dass ihre Produktion bzw. zukünftige Entsorgung stark umweltbelastend ist.

4. Die »Umweltprämie« ist patriarchal: Die Phantasien, die angesprochen sind, sind männlich. Das Leuch-

ten der Augen beim Anblick der schickeren Karosse soll den Blick »männlicher Jäger« bei der Witterung eines Raubtiers ersetzen. Nur ist ein Jaguar etwas teuer. Wäre es um die Umwelt gegangen, so wäre vor allem die Förderung des Kaufs von Kühlschränken beim Abwracken aller jener, die keine sehr hohe Effizienzklasse haben, wesentlich sinnvoller. Und auch der kostenlose Austausch von klassischen Glühbirnen gegen Energiesparlampen, wie er in Venezuela praktiziert wird, wäre ökologisch außerordentlich wirksam. Eine einzige 11-Watt-Energiesparlampe, mit der eine 60-Watt-Glühlampe ersetzt wird, spart im Laufe ihres Lebens etwa 735 kWh. Zur Erzeugung dieser 735 kWh sind 830 kg Braunkohle notwendig, die 2100 kg CO₂ freisetzen. Aber Kühlschrank und Glühbirne gehören offensichtlich immer noch in die »weibliche« Welt des Heims.

5. Die »Umweltprämie« stellt Zustimmung der Subalternen her. Sie ist eine sehr erfolgreiche Herrschaftspraxis. In Zeiten der Krise können genau jene, die sowieso schon eng dran sind, ein »Schnäppchen« machen oder davon zumindest träumen. Für nicht wenige ist es die Chance, sich zum ersten Mal ein wirklich neues Auto leisten zu können. Sie ziehen in die Autohäuser, rätseln darüber, ob sie es sich irgendwie doch leisten können, vergleichen ihr altes Auto mit einem neuen, besseren, einem mit Prestige. Sie werden in eine Massenbewegung verwickelt, deren Bedingungen von oben gesetzt wurden. Diese Massenbewegung ist nicht kollektiv, sondern privat, verändert nicht die Strukturen, sondern nutzt diese nur aus, bringt nicht zusammen, sondern spaltet.

Die »Umweltpremie« ist eine »aktivierende Passivierung« (Antonio Gramsci) der unteren Mittelschichten. Sie beteiligen sich mit hohem Engagement am Ausbau genau jener Strukturen, durch die sie beherrscht werden. Die »Umweltpremie« macht sie zu »Krisengewinnern«, gerade noch rechtzeitig im Wahljahr und bevor die Krise die Arbeitslosigkeit richtig hoch treibt. Sie erhalten Chancen zugeteilt, über deren Sinn oder Unsinn sie nicht entschieden haben. Und dabei wird ihnen zudem das Gefühl vermittelt, sie könnten durch Nutzung dieser Chancen ihre eigene Lage und die der Gesellschaft (Umweltsicherung, Schutz von Arbeitsplätzen) real verbessern. Es ist dies eine kulturelle Herrschaftspraxis: Der einzelne als privater Autofahrer, der den öffentlichen Raum gleichgültig vernutzt, dabei keine Rücksicht nimmt auf Natur und Umwelt, immer durch Fahrlässigkeit zur Bedrohung für andere werden kann, wird bestätigt: Ich bin, was ich fahre. Anstelle der Solidarität des öffentlichen Verkehrs wird der private Wettbewerb auf den Straßen gewählt. Dies erzeugt genau jene Gesellschaft, die so leicht neoliberal beherrscht werden kann.

6. Die »Umweltpremie« macht abhängig. Viele der Käufer neuer Autos nehmen Kredite auf, denn die Zinsen sind relativ günstig und viele haben auch keine Reserven, um das neue Auto aus der »Portokasse« zu bezahlen. Für sie sind diese rund 10.000 Euro keine »peanuts«. Das System von Verschuldung und spekulativer Finanzakkumulation wird weiter angeheizt. Aber diese Kredite müssen bedient werden. Das ist ein zusätzlicher Grund, fast gnadenlos mit sich selbst und anderen um die Arbeitsplätze zu kämpfen, Leiharbeiter als feindliche Konkurrenz zu behandeln, Migranten »nach Hause« schicken zu wollen. Und vielleicht wird bald dieser oder jener doch den Kredit nicht bedienen können und in den privaten Bankrott getrieben, weil die Krise die Zahl der offiziell registrierten Arbeitslosen auf fünf Millionen erhöhen wird.

7. Die »Umweltpremie« entsolidarisiert. Sie erzeugte einen Wettlauf zwischen allen, die sich formal ein Recht darauf ausrechnen. Denn die anfänglich bereitgestellten 1,5 Mrd. Euro hätten nur für rd. 5 Prozent jener Autos, die in Deutschland älter als 9 Jahre sind, ausgereicht. Bis heftige Proteste dem ein Ende machten, wurde ein »Windhundverfahren« in Gang gesetzt: Diejenigen, die zuerst die vollständigen Anträge eingereicht hatten, sicherten sich dadurch ihre Ansprüche. Anstelle gründlichen Abwägens wurde die Hatz von Schnäppchenjägern ausgelöst. Und Hartz-IV-Empfänger sind (wieder einmal) per Gesetz arm dran, ihnen wird nichts geschenkt. Und jene 30 Prozent der Bevölkerung, die kein Auto haben, weil sie so nicht fahren wollen oder es sich nicht leisten können, sind sowieso exkommuniziert aus der Mehrheitswelt.

8. Durch die »Umweltpremie« wird Mobilität als privater Luxus der kleinen Leute (des »Nordens« und der

aufsteigenden Mittelklasse im Süden) inszeniert, der seine Kehrseite im Mangel, Umweltzerstörung, zugeparkter, lauter, verdreckter, stinkender und für den Fußgänger immer gefährlichen Städte hat und in den ökologischen GAU führt. Weltweit verursacht das heutige, vom privaten Auto und Motorrad beherrschte Verkehrssystem jährlich über eine 1,2 Mio. Tote und rd. 50 Mio. Verletzte. Diese Zahlen werden sich, wenn keine Wende eintritt, in den nächsten zwanzig Jahren voraussichtlich um rd. 60 Prozent erhöhen, so die Weltgesundheitsorganisation.¹ In Deutschland sind es jährlich »nur« 4.500 Tote, insgesamt aber seit 1950 über 700.000!

9. Die »Umweltpremie« treibt die Energie- und Rohstoffpreise auch für das Lebensnotwendige hoch, befördert eine Situation, in der die Produktion von Triebstoff, erzeugt aus Getreide, Zuckerrohr usw. durch Großkonzerne und von ihnen abhängigen Farmern die Erzeugung von Nahrungsmitteln durch Bauern und ihre Genossenschaften verdrängt, die Nahrungsmittelsicherheit ganzer Länder zerstört. Die »Umweltpremie« hier in Deutschland nimmt die wachsende Zahl von Hungertoten in der Welt als »Kollateralschaden« in Kauf. Die deutsche Regierung und die Mehrheit im Bundestag haben sich der vielfachen fahrlässigen Tötung schuldig gemacht. Und die Bevölkerung, zu Schnäppchenjägern gemacht, ist Mitläufer.

Es wird Zeit, über konkrete Alternativen zu sprechen: solidarisch, ökologisch, demokratisch, die Entwicklung im Süden des Planeten befördernd. Was wäre, wenn die Gewerkschaften, soziale Bewegungen und die parteipolitische Linke den alten Gedanken eines entgeltfreien öffentlichen Personennahverkehrs auf die Tagesordnung setzen würde?!

Eine seit über 30 Jahren unterdrückte Alternative: der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zum Nulltarif

Eine Krise, so der Chefs des Weißen Hauses von US-Präsident Obama, Rahm Emanuel, sei die Chance, »Dinge zu tun, von denen Du glaubst, Du hättest sie ohne diese Krise nicht tun können«. Die alten Pfade, die zu dieser Krise geführt haben, können verlassen werden. Dabei kommt es nicht darauf an, die fertige Lösung für die ganze Komplexität der Probleme zu finden, sondern schrittweise vorzugehen. Aus der modernen Evolutionstheorie kann man lernen, dass es nicht darauf

¹ Peden M, Scurfield R, Sleet D et al. (eds.) (2004). World report on road traffic injury prevention. World Health Organization. ISBN 92-4-156260-9. http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/. Retrieved on 2008-06-24.

ankommt, »ein gutes Tier hervorzubringen, sondern gute Bausteine zu finden, die sich zu guten Tieren zusammensetzen lassen« (John Holland). Das Komplizierte eines grundlegenden Zivilisationsumbruchs kann einfach begonnen werden, immer in der Hoffnung, dass sich die guten Bausteine am Ende auf heute noch völlig unvorhersehbare Weise zu einem besseren, einem solidarischen Ganzen verbinden.

Zu den Versuchen, den Neoliberalismus mit anderen Mitteln fortzusetzen, und der Konjunkturkrise der Automobilindustrie durch eine antiökologische und antisoziale »Umweltprämie« zu begegnen, gibt es eine seit langem bekannte und vieldiskutierte und doch fast völlig zum Vergessen gebrachte Alternative – den öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif. Seit dem Richta-Report der Reformkräfte der Tschechoslowakei der späten 1960er Jahre und der Publikation der »Grenzen des Wachstums« des Club of Rome von 1972 war klar, ein Weiter-So führt in die Katastrophe. Die Unmöglichkeit der globalen Verallgemeinerung der Auto-Gesellschaft war common sense und stillschweigend haben wohl viele gehofft, dass die Menschen in China und Indien, Asien, Afrika und Lateinamerika arm bleiben und sich bestenfalls mit der Geschwindigkeit von Fahrrädern fortbewegen. Die Zerstörung menschlicher Persönlichkeit durch eine Gesellschaft des »Habens« (Erich Fromm) war schon vor vierzig Jahren gut erforscht. Die Zivilisationskrise warf ihre Schatten lange voraus. Heute ist sie eingetreten.

Der Neoliberalismus hat mit der Entfesselung des Finanzmarkt-Kapitalismus ein weiteres und vielleicht letztes (?) Mal die Maschinerie des Fossilismus, Konsumismus und des expansiven kapitalistischen Wachstums um jeden Preis sowie der hemmungslosen Selbstbereicherung aller, die sich bedienen konnten, angefeuert. Für Jahrzehnte wurden wichtigste Aufgaben wie die völlige nukleare Abrüstung, der Übergang zu einer nachhaltigen Entwicklung durch einen sozialökologischen Umbau, gemeinsamer Entwicklung von Nord und Süd sowie die Schaffung von Möglichkeiten eines selbstbestimmten solidarischen Lebens als leere Utopien von »Gutmenschen« in zynischer Weise der Lächerlichkeit preisgegeben. Der Untergang des Staatssozialismus wurde als Selbstbestätigung der eigenen Herrschafts- und Lebensweise genossen, während sich real die Elemente einer globalen Zivilisationskrise immer schneller anhäuften, bis sie jetzt zur Explosion kommen. Es ist deshalb an der Zeit, sich der durch den Neoliberalismus zerstörten Alternativen zu erinnern.

Projekte eines für die Bürgerinnen und Bürger entgeltfreien öffentlichen Personennahverkehrs sind schon in der frühen Sowjetunion für kurze Zeit praktiziert worden, fielen dann aber der Neuen Ökonomischen Politik zum Opfer. Zwar blieben die Nahverkehrsbetriebe auch weiterhin hoch subventioniert, von

einem Nulltarif wurde aber Abstand genommen. In den späten 1960er und frühen 1970er Jahren hatten derartige Projekte im Westen ein Comeback. Sie wurden zugleich als Antwort auf die »Grenzen des Wachstums«, den American Way of Life und den Kapitalismus diskutiert. Es gab einzelne, kurzzeitige Experimente auf lokaler Ebene, bis sich der Zeitgeist und die reale Wirtschafts- und Sozialpolitik des sich formierenden Neoliberalismus dagegen wandte. Anfang der 1960er Jahre hatte der Öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik noch die gleiche quantitative Bedeutung wie der motorisierte Individualverkehr, 30 Jahre später war sein Anteil auf unter 20 Prozent gesunken.

Eine neue Welle der Diskussion kam in den 1990er Jahren auf und in Brandenburger Städten wie Lübben und Templin begannen 1997 bzw. 1998 neue Versuche der Einführung eines öffentlichen Busverkehrs zum Nulltarif. Das größte Projekt dieser Art läuft gegenwärtig in der belgischen Stadt Hasselt, in der 70.000 Menschen wohnen, 40.000 lernen und studieren und die durch viele sog. »Einpendler« geprägt ist, Menschen, die am Tage für Arbeit, Studium und Einkauf in die Stadt fahren.

1995 kam es im Zusammenhang mit einem Wechsel des Bürgermeisters (der linke Sozialdemokrat Steve Stevaert war 1994 gewählt worden) zur Entscheidung, anstelle einer neuen, dann dritten Ringstraße dazu überzugehen, den öffentlichen Busverkehr zum Nulltarif anzubieten. Es wurde ein Mobilitätsabkommen mit der Region Flandern und dem Verkehrsunternehmen »De Lijn« abgeschlossen. 1997 gab es in Hasselt acht Stadtbusse, die gerade einmal tausend Fahrgäste am Tag hatten. 2007 waren es 46 Stadtbusse und die Zahl der Fahrgäste hatte sich verzehnfacht. Der innere Ring wurde begrünt und umgebaut. Die Innenstadt wurde attraktiver und die Mobilität stieg.

Was spricht für den Öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif als bundesweitem und europäischem Projekt gerade jetzt in der Krise? Welchen Grund sollte es geben, diesen Einstieg in den Ausstieg aus dem individuellen Autoverkehr zu beginnen?

1. Die erste Frage ist, können wir uns einen Nahverkehr zum Nulltarif überhaupt leisten? Nun liegen die volkswirtschaftlichen Kosten des Öffentlichen Personennahverkehrs bei höchstens der 50 bis 70 Prozent der Kosten für den motorisierten Individualverkehr.² Bezieht man alle Folgekosten ein, so liegen die Aufwendungen im Vergleich noch deutlich niedriger. Die Gesellschaft würde enorm sparen. Ein gleich hohes Bruttosozialprodukt wäre plötzlich deutlich mehr wert.

2 Diesendorf, Mark. »The Effect of Land Costs on the Economics of Urban Transportation Systems« (PDF). Proceedings of Third International Conference on Traffic and Transportation Studies (ICTTS2002): 1422-1429. Retrieved on 2008-04-15.

Wachsender Reichtum der Gesellschaft und ihrer Bürgerinnen und Bürger bei Nullwachstum! Aber die Kosten wären anders verteilt. Sie müssten durch die öffentliche Hand aufgebracht werden. Dies bedeutet eine Umverteilung von privat hin zu öffentlich, damit auch privat gespart werden kann. Die These des »Mehr Netto vom Brutto« erweist sich hier als Demagogie. Denn ein Weniger vom Brutto des Einzelnen wäre real ein mehr für viele Einzelne, wenn es nur wirklich in die richtigen Ausgaben, in den Aufbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, ginge. In Großbritannien geben Autobesitzer rund ein Drittel (!) ihres Nettolohns monatlich für Kosten aus, die mit dem Auto verbunden sind.³ Der Blick auf die bloßen Benzinkosten, den viele anstellen, führt völlig in die Irre. Ein Kleinwagen kostet seinen Nutzer zum Beispiel in Deutschland rd. 320 Euro im Monat, ihre Besitzer gehen aber im Durchschnitt von nur 190 Euro aus.⁴

Wäre die Gesellschaft ein Unternehmen, so würde sie sagen, dass das Kapital, das in den Verkehrsmitteln steckt, möglichst intensiv ausgenutzt werden müsse. Private Autos haben eine genau entgegengesetzte Eigenschaft: Sie stehen vor allem im Wege und auf dem Wege. Sie nehmen gigantische Fläche an Fahrbahnen und Stellplätzen weg. Ihre Produktivität ist gegenüber dem Öffentlichen Personennahverkehr uneinholbar zurück. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit, wenn sie sich bewegen, ist in Städten um ein Vielfaches unter dem von Bahnen. Um diese Kostennachteile privater Autos auszugleichen, werden sie massiv subventioniert. Die Kosten, die privat in Rechnung gestellt werden, sind nach unterschiedlichen Angaben nur 70 bis 50 Prozent der realen gesellschaftlichen Kosten.

2. Die CO₂-Emissionen in den hochentwickelten Ländern gehen zu rd. einem Viertel auf den Verkehr zurück. Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln würde den CO₂-Ausstoß um den Faktor 5 oder sogar 10 senken können. Um eine extreme Klimakatastrophe zu verhindern, sind Reduktionen in dieser Größenordnung in den nächsten zwei oder drei Jahrzehnten notwendig. Im Verkehr würde dies auf der Basis vorhandener Technologien allein durch die Umstellung auf öffentliche Verkehrssysteme möglich sein. Es gibt dazu keine vergleichbare technologische Alternative. Auch das sog. Elektroauto müsste ja auf Strom zurückgreifen, der in absehbarer Zeit in vielen Ländern nicht durch erneuerbare Energiequellen erzeugt werden kann. Die Treibstoffe aus landwirtschaftlichen Produkten (»Agrofuel«) haben sich als eine Hauptursache weiterer Umweltzerstörung, des Ruins der ländlichen Produktion insbesondere von Klein- und Mittelbauern und des wachsenden Hungers erwiesen.

3 Osborne, Hilary (2006-10-20). »Cost of running a car 'exceeds £5,000'«. The Guardian (London: Guardian Media Group). <http://www.guardian.co.uk/money/2006/oct/20/motoring>.

4 http://www.focus.de/auto/diverses/umfrage_aid_119549.html.

3. Von Garrett Hardin gibt es einen berühmten Artikel: Die Tragödie der Gemeinwesen (1968). Dort schildert er, wie Weideland, wenn es im Gemeindebesitz ist, Gefahr läuft, überweidet und zerstört zu werden. Was er nicht beachtet, ist, dass gute Gemeinden genau dies über viele Jahrhunderte nicht zugelassen haben, ganz anders als die auto- und kapitalfixierten westlichen Gesellschaften, die ihren »Schafen« frei Lauf ließen. Sie haben zugelassen, dass die Autos den Globus zerstören, die Städte verstopfen, sie mit Abgasen vergiften, die Ressourcen erschöpfen, das Land zerteilen durch immer größere Straßen. Weltweit gab es im Jahre 2007 über 800 Millionen Autos, davon 250 Millionen in den USA. Jährlich werden rd. 70 Millionen neue Autos produziert.⁵ Die Zahl von Toten je zurückgelegtem Kilometer ist beim Auto sechs- bis achtmal so hoch wie bei Bus oder Eisenbahn. Autos sind nicht nur eine Waffe gegen die Natur, sie richten auch ein Gemetzel unter motorisierten und nicht motorisierten Bürgerinnen und Bürgern an. Wir haben uns für das buchstäblich mörderischste Verkehrssystem entschieden.

4. Ein Hauptgrund, der für Autos zu sprechen scheint, ist die erhöhte individuelle Mobilität, die Möglichkeit, direkt von Haus zu Haus zu kommen. Dem stehen zum einen die oft langen Fahrzeiten gegenüber. Zum anderen könnte die grundsätzliche Verlagerung des Personenverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel mit dem hochsubventionierten oder gleichfalls entgeltfreien Ausbau eines Taxisystems für kurze Strecken kombiniert werden. Auch die Möglichkeit von Carsharing für »die letzten zwei Kilometer« ist in Erwägung zu ziehen, wobei eine Nutzung in der Höhe von 50 km (oder in dünn besiedelten Gebiete auch mehr) im Monat kostenfrei wäre. Die Lieferung von Einkäufen würde nicht im privaten Auto, sondern durch Massenslieferanten erfolgen. Länder wie die Schweiz zeigen, dass ein gutes dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln die Nutzung des privaten Automobils deutlich senkt. Umgekehrt ist die Ausdünnung des öffentlichen Angebots, seine Verschlechterung oder das schlichte Fehlen entsprechender Angebote eine wesentliche Ursache des steigenden motorisierten Individualverkehrs.

5. Die Verdrängung des Autos aus den öffentlichen Räumen unserer Städte würde deren Rückgewinnung als Räume der Begegnung, des öffentlichen Lebens auf der Straße, der gefahrlosen Begegnung mit Fremden ermöglichen. Die Belastung durch Lärm, Schmutz (Feinstaub) und Abgase würde drastisch sinken. Viele große Straßen könnten weitgehend begrünt werden. Man stelle sich für einen Moment die Zentren von Rom und Paris autofrei vor! Die Möglichkeiten der demokratischen Mitbestimmung über die Stadt würden steigen. Mit deutlich gestärkten kommunalen Verkehrsbetrieben

5 http://en.wikipedia.org/wiki/Automotive_industry.

könnten Unternehmen starker bürgernahe Mitbestimmung entwickelt werden. Anstelle der Zwänge privater Mobilität untergeordnet zu werden, würden die Städte ganz anders demokratisch gestaltbar. Die Städte des »Habens« sind die des Autoverkehrs und der Konsumtempel, oft auf der zubetonierten Wiese, die Städte des »Seins« sind Orte öffentlichen Nahverkehrs und der Kultur.

6. Ein Öffentlicher Nahverkehr, der zum Nulltarif angeboten wird, ist ein typisches Mitte-Unten-Bündnis.⁶ Er ist solidarisch mit den Schwächeren, jenen, die sich kein Auto leisten können, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, von dessen Mängeln besonders betroffen sind, denen teilweise aber auch das Geld für eine Monatskarte fehlt. Und er ist ein Angebot für die Mittelschichten, ihre hohe Mobilität nicht als privaten Luxus der Wenigen, sondern als »Luxus des Öffentlichen« (Mike Davis) zu praktizieren, der allen zugänglich ist und keinen ausschließt.

7. Ein ausgebauter öffentlicher Nahverkehr zum Nulltarif wäre eines jener Projekte, die wirkliche globale Kooperation ermöglichen. Der private Autoverkehr ist nicht global zu verallgemeinern, auch wenn genau daran gerade gearbeitet wird. In den reichen Ländern des Nordens ist die gleichzeitige Aufrechterhaltung eines privaten und öffentlichen Verkehrssystems heute noch zu finanzieren, aber wohl kaum noch morgen. Im Süden ist dies schon heute ausgeschlossen. Hier ist die Mobilität sozial extrem eingeschränkt. Der Umstieg auf

den ÖPNV zum Nulltarif im Norden wäre eine wirksame Entwicklungshilfe: Er senkt die Nachfrage nach Ressourcen, verringert die Klimagefährdung, von der vor allem der Süden bedroht ist, bietet ein Modell an, dass anders als der motorisierte Individualverkehr tatsächlich global verallgemeinert werden kann, könnte mit einem entgeltfreien Technologietransfer von Nord nach Süd verbunden werden. Ein Teil der volkswirtschaftlich eingesparten Kosten könnten in die Förderung entsprechender Infrastrukturprojekte in den Entwicklungsländern investiert werden.

In der jetzigen Krise sind öffentliche Konjunkturprogramme notwendig, um eine dauerhafte Rezession zu verhindern. Die Frage ist nur, ob es Programme wie die der »Umweltprämie« sein sollen, die Industrien und Technologien fördern, die völlig überholt sind und einem vergangenen Zeitalter angehören, oder die des langfristigen sozialökologischen Umbaus. Der Planet ist zu klein geworden, um auf seine Kosten noch weiter Ressourcen zu verschwenden. Die Not ist zu groß, um durch wachsende Staatsverschuldung überlebte Strukturen zu erhalten. Die Chancen eines Wandels liegen zu sehr auf der Hand, als dass ein phantasieloses zerstörerisches Weiter-So geduldet werden sollte. Es ist Zeit, aus der Krise eine Chance zu machen, genau das zu tun, was wir eigentlich schon immer wollten – aufbrechen in eine gute, eine solidarische und deshalb auch autofreie Gesellschaft.

6 Vgl.: Michael Brie: Segeln gegen den Wind. Bedingungen eines politischen Richtungswechsels in Deutschland. In: Michael Brie; Cornelia Hildebrandt; Meinhard Meuche-Mäker: DIE LINKE. Wohin verändert sie die Republik? Berlin 2007, S. 259 – 318.