

Die Haushaltsausgaben der ca. 89.000 Bürger/innen von Dunkerque und der 110.000 Einwohner/innen im eher ländlichen Nahbereich der Stadt erfahren eine „September-Revolution“, denn bisher folgte hier „Mobilität“ auf Platz 2 den Lebens- und Genussmitteln. Damit ist jetzt Schluss: seit dem 1.9.2018 gilt der Nulltarif im ÖPNV und das wird das Leben vor allem der einkommensschwachen Einwohner/innen gravierend verändern. Die „Revolution“ war gründlich vorbereitet, denn der ÖPNV wurde stark ausgebaut und den Bedürfnissen der Bevölkerung angepasst. Auch der stadtgrößte Platz wurde nach umfangreichen Beratungen mit den Bürgerinnen und Bürgern vom Verkehr befreit und umgestaltet. Dunkerque bekam ein Fahrradsystem, das bei einem entsprechenden Wettbewerb beste Gewinnchancen hätte. Schrittweise wuchs der Anteil der Bevölkerungsgruppen, die Erleichterungen und Befreiungen von ÖPNV-Tarifen erhielten. Der „unabhängige“ Bürgermeister Patrice Vergriete betonte dann auch überzeugend Anfang September den komplexen Charakter der „Verkehrswende“: Demokratie, soziale Gerechtigkeit und Solidarität, mehr und besseres Zusammenleben in der Stadt, positive ökologische Auswirkungen, bessere Arbeitsbedingungen für die im ÖPNV Beschäftigten – ein Gewinn an Lebensqualität für jede und jeden, insbesondere für Kinder, Ältere, Einkommensschwache. Offiziell sollte das mit einer internationalen Konferenz zum Nulltarif gefeiert werden. Aber am 3. Und 4. September ging es insbesondere um französische Innenpolitik: Der politische Druck der verschiedenen Rechtskräfte wächst und erschwert bzw. verunmöglicht ein gemeinsames Agieren der Kommunen mit Nulltarif im ÖPNV. Das erklärt, weshalb in der Diskussion der Nulltarif immer wieder als „politisch neutral“ erklärt wurde. Allerdings ist das außerordentlich Streitbar, denn das Problem beginnt schon bei der Definition von „unentgeltlich nutzbarem ÖPNV“ für wen – für jede und jeden, die Einwohner/innen der Stadt, die mit nationalem Pass ...? Damit sind auch die Kontrolle und Konsequenzen für die „Erwischten“ thematisiert. In Dunkerque gilt der Nulltarif universell, aber sein Konzept ist sehr spezifisch. Hier soll ja der ÖPNV-Nulltarif nicht vor allem den Reichen das Shoppen und Wohnen in der Innenstadt attraktiver machen und „die Wirtschaft“ und die Autofahrer/innen werden zur ÖPNV-Finanzierung herangezogen. Es geht also um stadt- und gesellschaftspolitisch komplexe Fragen. Allerdings wurden auch auf der Konferenz zwei komplizierte Probleme nicht thematisiert: Einmal die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen, die vielfach mit einer Privatisierung der Infrastruktur verknüpft sind; zum anderen die Angriffe der Autokonzerne auf den ÖPNV, indem sie den Kommunen eine scheinbar ökonomischere Realisierung ihrer Pflichtaufgabe zur Sicherung des Personennahverkehrs offerieren. Das gelingt dort leichter, wo die Zusammenarbeit zwischen den Autokonzernen und den Kommunalverwaltungen aus „Standort-Gründen“ ohnehin schon stark ausgeprägt ist. Das inhaltliche Defizit kann bald behoben werden, denn am Rande der Konferenz wurde die gemeinsame Unterstützung einer wissenschaftlichen Analyse zu den Vorzügen und Problemen des Nulltarifs vereinbart.

In Deutschland steht ebenfalls die Frage, wie eine wissenschaftliche Begleitung der beschlossenen ÖPNV-Modellprojekte organisiert werden kann, ohne dass dabei der neoliberale Mainstream die Analysetätigkeit und ihre Ergebnisse prägt. Auch hier sind die genannten beiden Probleme noch nicht recht ein Thema für die Linken. Sie wären es aber, würden die Linken die von Rosa Luxemburg eingeforderte permanente Analyse des Gegners zum Prinzip erheben. Die Streitfragen der Linken in Sachen ÖPNV-Nulltarif lassen sich in Deutschland wie folgt formulieren:

1. Was ist sozial gerechter: Nulltarif für alle oder sozial gestaffelte Ticketpreise bis hin zum Nulltarif für Arme?
2. Was ist von höherer Priorität: Ausbau des ÖPNV oder Einführung des Nulltarifs?
3. Was ist auf Grund der Gesetze in Deutschland sinnvoller: den Nulltarif auf der Bundesebene fordern oder für ihn kommunal und landesweit einzutreten?

Dazu meint die Autorin:

1. Wird der Nulltarif primär als eine relativ isolierte sozialpolitische Maßnahme gesehen, wäre die Staffelung vorzuziehen. Aber erstens sollen Autofahrer/innen auf den ÖPNV umsteigen. Zweitens geht um den gesamten vom Bürgermeister von Dunkerque genannten Komplex. Drittens interessieren eine Bündelung von Kräften und erste Schritte, um zu weniger produzierten Autos zu gelangen. Viertens geht es um unseren ökologischen Fußabdruck insgesamt und damit um den Umbau der Produktionsstrukturen, die mit den gesellschaftlichen Herrschaftsstrukturen verquickt sind. Da kann eine umfassende Nulltarif-Strategie ein kleiner, aber sehr wichtiger Beitrag sein.
2. Die internationalen Erfahrungen zeigen, dass dort, wo der ÖPNV-Nulltarif in ein weitergehendes demokratisches und sozialökologisches Herangehen an die Mobilitätsproblematik integriert ist, seine schrittweise Einführung mit einem Ausbau und einer Verbesserung des ÖPNV verbunden waren und sind.
3. Die Herausforderung besteht erstens darin, in den Kommunen den Willen zum Nulltarif im hier thematisierten Kontext zu entwickeln und politikwirksam zu machen. Da geht es nicht erst zuletzt um die Frage, ob das kurzfristig Erfolg haben kann, weil die Kommune die Finanzquellen für den Nulltarif mobilisieren darf oder aber durch das Land bzw. die Gesetze daran gehindert wird. Gesetzesänderungen setzen die Verschiebung der gesellschaftspolitischen Kräfteverhältnisse voraus. Eine Partei, die den ÖPNV-Nulltarif will, hat den Vorteil, auf allen politischen Ebenen gleichzeitig agieren zu können. Das betrifft ebenfalls die EU-Ebene und spricht u.a. für LINKE-Initiativen innerhalb der Europäischen Linkspartei, die mit dem Blick auf die Wahl zum Europäischen Parlament auf Gemeingüter fokussieren will.

Entscheidend ist, dass die auftretenden Probleme nicht-antagonistisch diskutiert werden. Immer steht die Frage, wie scheinbar einander ausschließende Positionen miteinander verbunden und Probleme nachhaltig gelöst werden können.