

Kleines Update

[Unsere Broschüre „Nulltarif. Luxus des Öffentlichen im Verkehr: Widersprüchlicher Fortschritt einer Idee im ÖPNV“](#) erschien vor fast einem Jahr, kurz nach dem ersten Lockdown. Und kurz vor dessen Beginn hatte Luxemburg den Nulltarif für den gesamten öffentlichen Verkehr innerhalb seiner Landesgrenzen eingeführt. Zu den Folgen der Pandemie gehört, dass erste Luxemburger Erfahrungen nicht wie erhofft gesammelt, ausgewertet und diskutiert werden können. Dennoch fragen sicher manche Leser*innen unserer Publikation, was „in Sachen Nulltarif“ seit ihrem Erscheinen „so gelaufen ist“ bzw. „läuft“. Ihnen soll hier eine kurze Antwort gegeben werden, die sehr Verschiedenes, Widersprüchliches und sicher auch Überraschendes enthält und zeigt, dass die Debatte in der Pandemie keineswegs eingefroren ist. Zunächst konstatieren wir, dass vielfach und oftmals im Ergebnis von Kämpfen insbesondere von Busfahrer*innen, die mit dem Tod von an Covid-19 erkrankten Kolleg*innen konfrontiert wurden, ein quasi Nulltarif zeitweilige Praxis wurde: Busfahrer*innen weigerten sich, die Fahrausweise der Einsteigenden zu kontrollieren und Fahrscheine zu verkaufen; so z.B. [in Städten Kaliforniens](#) und [Massachusetts](#), wo die Ängste vor einer Infektion sehr begründet waren bzw. sind. Einige bereits bestehende, aber zeitlich befristete Nulltarif-Projekte wurden wie in Worcester verlängert. In Großbritannien und in der Türkei wurde bzw. wird die Arbeit von im [Gesundheitswesen Beschäftigten](#) mit Gratisfahrten gewürdigt. Aber die Umsatzeinbrüche im ÖPNV haben auch Pläne zur schrittweisen Einführung des Nulltarifs gestört und zumindest aufgeschoben: So wollte die [Kommunalverwaltung von Brüssel](#) im September 2021 den ÖPNV-Nulltarif zugleich für Personen unter 25 und über 65 Jahren einführen, aber wegen der „Corona bedingten“ Finanzierungsengpässe müssen nun die über 65 länger als die unter 25jährigen warten. Das Budget der Interkommunalen Verkehrsgesellschaft (STIB) wurde für 2021 gegenüber dem Vorjahr um über 61 Millionen Euro auf 945 Millionen Euro erhöht. Das Busnetz wird erweitert, der Takt verkürzt. Die Busflotte wird von Diesel- auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt. Ende Oktober 2020 begann die STIB mit dem Bau eines 174,95-Millionen-Euro-Projekts zur Erweiterung der Metro, das bis Ende 2030 die Stadtteile Forest und Evere über das Stadtzentrum hindurch verbinden wird. Es schließt auch eine neue Metrostation und die Erweiterung der Straßenbahnstation Lemonnier ein. Die Stadt hat im Herbst 2021 gemeinsam mit Bloomberg Philanthropies die Brussels Clean Air Partnership ins Leben gerufen. Diese vereint Verwaltungen, Universitäten, lokale Forschungszentren und Nichtregierungsorganisationen, um einen wissenschaftlich fundierten, koordinierten Ansatz zur Eindämmung der Luftverschmutzung in der Region zu entwickeln. Die am Zusammenschluss Beteiligten werden es nicht leicht haben, denn [Kolleg*innen in Cambridge](#) haben ermittelt, dass nach Covid 19 der Autoverkehr in Westeuropa weiter zu wachsen droht. So haben z. B. in Großbritannien 23 Prozent der Befragten angegeben, dass sie künftig das Auto häufiger nutzen wollen. In Deutschland waren es sogar 28 Prozent. Hinzu kommen Sorgen über den politischen Umgang mit den ökonomischen Folgen der Pandemie. Die Austeritätspolitik-Erfahrungen in den „Euro-Krisenländern“ lassen diese Sorgen weiterwachsen. Sie sollten sozial und ökologisch Bewegte zu intensiverer Kooperation drängen bzw. ermutigen. Die französische [Stadt Montpellier](#) ermutigt seit September 2020 alternatives Mobilitäts-Denken und -Verhalten nicht zuletzt mittels Nulltarif im ÖPNV am Wochenende. Sie sieht sich durch die bisherigen Ergebnisse bestärkt und vielleicht auch durch die [Hauptstadt Paris](#), wo seit September 2020 der Nulltarif für Personen unter 18 Jahren gilt. Montpellier und Paris können eventuell auch von der ukrainischen Stadt [Kriwyi Rig](#) mit ihren ca. 625 Tsd. Einwohner*innen lernen. Dort gibt es seit dem 1. Januar den Nulltarif für Beschäftigte im sozialen Sektor. Ab 1. Mai soll er für alle Einwohner*innen gelten und Kriwyi Rig wäre dann die erste Stadt der Ukraine mit einem Nulltarif im ÖPNV. Die [estnische Hauptstadt Tallinn](#) geht nun schrittweise vom diesem Einwohner*innen-Prinzip aus weiter: Seit dem frühen Sommer 2020 kommt der Nulltarif auch für Teilnehmer*innen an internationalen Konferenzen zur Wirkung. [In Russland plant](#) man den öffentlichen Verkehr mit Nulltarif langfristig

und großräumig: Bis 2035 soll er im Gegenzug zur Einführung bzw. Verallgemeinerung der Straßenmaut für Autos eingeführt werden. Das ist sicher interessant, da Menschen ohne Auto und öffentliche Haushalte, vor allem der Kommunen, weltweit weitaus mehr Einkommen und Ressourcen für den Autoverkehr aufbringen als für den öffentlichen Personentransport. Aber Armut, soziale Spaltungen und ökologische Zerstörung bestehen bzw. schreiten fort, auch und insbesondere „unter Corona“. Initiativen zur Armutsbekämpfung haben den Nulltarif im ÖPNV im [kanadischen Thunder Bay](#) zu einem prioritären Schwerpunkt ihrer Arbeit gemacht. Es gelang ihnen, einen Modellversuch zu erwirken: vom 21. März bis 20. Juli 2020 war der örtliche ÖPNV unentgeltlich nutzbar. Das Bündnis für ein armutsfreies Thunder Bay hat Fragebögen verteilt, um soziale Auswirkungen des Modellversuchs zu erfassen und die Ergebnisse präsentiert: Fast zwei Drittel der Befragten gaben an, dass sie mehr Geld für Lebensmittel, Miete und die Waschküche einsetzen konnten. Das kam der lokalen Wirtschaft zugute. Viele freuten sich, dass sie Alltagsschulden begleichen konnten. Auch Wohlfühl-Gewinne wurden artikuliert: weniger soziale Isolation, weniger Stress, weil Arme nicht so weit zu Fuß gehen mussten und/oder befürchteten, dass das Ticket seine Gültigkeit verliert bevor sie ihr Ziel erreichen (etwa, weil sie ihren Anschlussbus verpassten). Wie sehr sich diese Menschen einen ständigen Nulltarif wünschen, ist sicher vorstellbar. Dass sie überproportional people of color sind, ist für das Bündnis sehr bedeutsam und wurde bei der Präsentation ihrer Fragebögen-Auswertung herausgestellt. Die Probleme ethnischer und sozialer Diskriminierung treiben nicht zuletzt den afroamerikanischen Metro-Chef von [Los Angeles \(4 Mio. Einwohner*innen\)](#) Phillip Washington um. Er hat im Sommer eine Taskforce „Fareless System Initiative“ (FSI) initiiert, die der Frage nachgeht, wie der öffentliche Nahverkehr und die Mobilität in der Region aussehen würden, wenn die Busse und Bahnen in Los Angeles County (10 Mio. Einwohner*innen) für alle unentgeltlich nutzbar wären. Er wollte und will schnell handeln, zumal zwei Drittel der auf den ÖPNV Angewiesenen zugleich einkommensarm und farbige sind. Vier Ziele interessieren ihn: Die Verbesserung der Lebensbedingungen der sozial Benachteiligten, die Verringerung des Autoverkehrs in L.A. County, die für die Einwohner*innen attraktive Umgestaltung des öffentlichen Raumes bei konsequenter Bekämpfung von Obdachlosigkeit, bessere Luft und öffentliche Gesundheit. Doch das große Problem ist die Finanzierung – die Nutzung von Bundes- und Staatsgeldern, Umschichtungen im Haushalt der Stadt und des Unternehmens. Seitens der Stadt erfährt Washington Unterstützung und merkt an, dass die Fahrgeldeinnahmen ohnehin nur 4 Prozent der von der Metro für das Finanzjahr Juli2020/Juni 2021 prognostizierten Ressourcen ausmachen. Aber die Fahrausweise könnten auch nur dann wegfallen, wenn der zu erwartende Passagier*innen-Ansturm mit den vorhandenen Kapazitäten bei social distancing gemeistert werden kann. Die Pandemie traf die Metro von L.A. hart: Sie verlor etwa 70 Prozent ihrer Fahrgäste, die zu Hause bleiben mussten, und die Hälfte des Betriebsbudgets. Bis Ende 2021 würden die Verluste ohne CARES-Entlastung fast 2 Mrd. \$ betragen. Die Erfahrungen von Los Angeles sind sicher international von hohem Interesse – nicht zuletzt in Indien. Dort arbeitet u.a. in der Hauptstadt eine Kampagne für den [Nulltarif im Bussystem](#). Sie hat Partner*innen in mehreren Städten und Staaten des Landes. Der [Bundesstaat Punjab](#) (27, 8 Mio. Menschen) hat zum 1. April für Frauen den Nulltarif in Bussen eingeführt. Die Debatte von Los Angeles dürfte auch in Schottland interessieren, wo nunmehr nach der sozialistischen Partei und den Grünen auch die [Schottische Nationalpartei](#) für einen Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr eintritt. Aber auch unsere Freund*innen in Kanada blicken nach Los Angeles city und county. Sie wirken nicht zuletzt für eine landesweite Vernetzung der Nulltarif-Initiativen und an Strategien für einen für alle real zugänglichen unentgeltlich nutzbaren öffentlichen Personenverkehr (free and accessible public transit) und das zunehmend im Kontext eines Green New Deal. Es geht ihnen um einen sozial und ökologisch nachhaltigen öffentlichen Personentransport als soziales Recht – „[public transit is a social right](#)“. Das in unserer Broschüre vorgestellte Bündnis in Toronto, von dem die landesweite Arbeit und die Politisierung von free public transit wesentlich ausgegangen ist, erklärte im März 2021: „... wir fordern eine schrittweise Senkung der Fahrpreise, die mit steigenden

staatlichen Mitteln korrespondiert, und zur Abschaffung der Fahrpreise in TTC (d.h. im ÖPNV der Stadt Toronto – J.D.), im gesamten Großraum Toronto (GTA) und schließlich in der gesamten Provinz und im Land führt. Das erste Ziel könnte eine Halbierung der Fahrpreise zum Ende des Fünfjahreszeitraums sein, und innerhalb von 10 Jahren die Einführung von Null- oder Nominaltarifen. Die Fahrpreise könnten durch eine schrittweise Erhöhung bestehender und neuer Tarife für Konzessionen und deren flächendeckende Einführung in der GTA gesenkt werden. Diese Maßnahmen könnten umfassen: die Ausweitung des derzeitigen zweistündigen Geltungsdauer der TTC-Fahrscheine auf eine dreistündige oder einen halben Tag, die unentgeltliche Beförderung von Senior*innen und Studierenden, die Ausweitung der Gratis-Beförderung von Kindern auf Teenager*innen, die freie Beförderung von Sozialhilfebezieher*innen, eine monatliche Gebühr von 50 Dollar für Nutzer*innen mit geringem Einkommen sowie die Reduzierung oder Abschaffung von Fahrpreisen in Zeiten geringer Nutzung und die Aussetzung von Fahrpreisen bei extremen Wetterwarnungen. Wir fordern weiter die Außerkraft-Setzung der Fahrausweiskontrolleur*innen, ihre Qualifizierung zu Transit-Steward*essen und die Entkriminalisierung des sogenannten ‚Schwarzfahrens‘. Ihr Konzept weiterschreibend, erklären die Aktivist*innen kommunale und regionale Tarifgrenzen als Instrumente für unlogische und unfaire Preissteigerungen für die ÖPNV-Nutzung. Regionale Integration sollte kein Problem sein, wenn das zugrunde liegende Prinzip die Reduzierung und Abschaffung aller Fahrpreise für den öffentlichen Nahverkehr bleibt. Andererseits müssten Regulierung, Organisation, Planung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auf kommunaler Ebene angesiedelt sein. Wichtige Betriebsprinzipien wie z.B. die derzeitigen Pauschaltarife der TTC seien ein guter Ausgangspunkt, um die regionale und interregionale Integration im ÖPNV schrittweise zu erhöhen, die Fahrpreise innerhalb der heutigen Tarifgrenzen einzufrieren, zu reduzieren und abzuschaffen. Unterschiedliche Tarife für unterschiedliche Verkehrsmittel seien tarifenkend schrittweise abzuschaffen, denn sie lenken die Armen auf die Busse während die schnellere und bequemere Metro den Einkommensstärkeren vorbehalten bleibt. Die bisherigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sind dem öffentlichen Personenverkehr in Toronto und in Kanada bereits teuer zu stehen gekommen. Ein 80-prozentiger Rückgang der ÖPNV-Nutzung auf dem Höhepunkt der ersten Welle führte zu einem dramatischen Einnahmeverlust des öffentlichen Nahverkehrs, der zu ca. 70 Prozent durch Fahrpreise finanziert wird. Die Vereinigte Gewerkschaft der Beschäftigten im Transport Amalgamated Transit Union hat eine landesweite Koalition von Gewerkschaften und Organisationen, die sich für den Ausbau und die Stärkung des öffentlichen Nahverkehr einsetzen, organisiert, um eine Notfallfinanzierung auf Bundes- und Provinzebene zu erwirken. Das Bündnis von Toronto arbeitet hier mit.

Aber auch in Deutschland wird weitergearbeitet. Ende März veranstaltete das Bremer Bündnis für eine Verkehrswende „[einfach einsteigen](#)“ den virtuellen Nahverkehrskongress [öffiCON](#), der zugleich der bundesweiten Vernetzung Gleichgesinnter förderlich sein sollte und war. Unter den ca. 450 Gästen waren auch Allan Allaküla aus Tallinn, Autor eines Beitrages in unserer Broschüre, und Phillip Washington aus Los Angeles. Es ging also auch und insbesondere um den Nulltarif im ÖPNV, wozu „einfach einsteigen“ 2019 ein [Basiskonzept](#) vorlegte. Auf dem öffiCON haben Vertreter*innen der Bremer SPD ihr [Konzept eines Nulltarifs](#) im ÖPNV angekündigt, das mittlerweile als offizielles Parteidokument vorliegt. Bei seiner Erarbeitung wurde das Basiskonzept ernst genommen und so ist zu lesen. „Zunächst können alle Bremer:innen ‚einfach einsteigen‘, ohne einen Fahrschein lösen zu müssen. Diesen Schritt bezeichnen wir als ‚Bremen-Ticket‘. Als Fahrschein genügt das Vorzeigen eines Ausweisdokumentes, das als Wohnort Bremen angibt. Bei unter 16-Jährigen Bremer:innen genügt der Schüler:innenausweis. Bremer:innen, die ins Umland pendeln, benötigen nur noch ein Anschlussticket für ihre jeweilige Zielzone. Die Kostendeckung erfolgt steuerfinanziert (siehe ‚Unser Finanzierungsvorschlag‘). Das ‚Bremen-Ticket‘ kann zeitnah eingeführt werden; wir schlagen den

01.01.2023 vor, damit der erste große Schritt noch vor der kommenden Bürgerschaftswahl in die Tat umgesetzt werden kann.

Später gilt Fahrscheinfreiheit auch für Tourist:innen und Pendler:innen. Die Fahrkarten werden dann in der Stadtgemeinde Bremen in Gänze abgeschafft. Weil die Rechtsgrundlagen aufwändiger zu erstellen sind, um Nicht-Bremer:innen in die Finanzierung einzubeziehen, sollen etwas später, nämlich mit Jahresbeginn 2025 alle Menschen in den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Bremen ... ‚einfach einsteigen‘ können.

Begleitend wird das Angebot des ÖPNV in Bremen sukzessive deutlich ausgeweitet. Schon vor Einführung des ‚Bremen-Ticket‘ startet eine mehrstufige Angebots-Offensive.“ Zu dieser gehören: Die Einführung bzw. Verallgemeinerung eines 7,5-Minuten-Taktes, eine Schnell-Anbindung an die Innenstadt von mehr innenstadtfernen Stadtteilen, Quartiersbusse in Gebieten mit schwacher ÖPNV-Ausstattung, die bessere ÖPNV-Anbindung der großen Gewerbegebiete, der Ausbau des Fährbetriebes. Der stufenweise ÖPNV-Ausbau soll bereits 2021 beginnen. Was die Finanzierung angeht, so finden sich auch Elemente verschiedener Konzepte einer Nahverkehrsabgabe wieder:

* Die Betriebskosten und die Erst-Investition in der ersten Ausbaustufe können durch Umschichtung im Haushalt aufgebracht werden.

* Für das „Bremen-Ticket“ sind zusätzliche Mittel erforderlich, denn die Einnahmen aus dem Ticketverkauf betragen rund 90 Millionen Euro jährlich. Für deren Kompensation wäre ein „Mobilitätszuschlag“ sinnvoll, der über die Grundsteuer abgewickelt und so berechnet wird, dass er die rund 90 Millionen Euro generiert. Dabei würden neben allen Wohnhaushalten auch andere Grundstücksformen wie Gewerbe- und unbebaute Grundstücke in die Finanzierung des ÖPNV einbezogen. Der Durchschnittsbetrag, um allen Bremer*innen den Nulltarif zu ermöglichen, liegt dann bei monatlich rund 14 Euro pro Haushalt. Er variiert nach Wohnlage, Wohnungsgröße und Wohnkomfort. Sozialleistungsbezieher*innen würden nichts zahlen, weil der Zuschlag über die Mietnebenkosten abgewickelt wird, die das Jobcenter bzw. Amt begleicht. Das „Bremen-Ticket“ wäre ein „Wohnort-Bonus“ für alle Einwohner*innen Bremens.

* Damit später auch Nicht-Bremer*innen freie Fahrt haben, sollen sie in die Finanzierung einbezogen werden. Pendler*innen würden eine Mobilitätsabgabe zahlen, zu der per Landesgesetz alle am Arbeitsort Bremen Erwerbstätigen verpflichtet wären, sofern sie nicht bereits ein Nahverkehrsticket für die Stadtgemeinde haben. Mit den Nachbargemeinden können Abkommen über eine Beteiligung bzw. Zusammenarbeit geschlossen werden; um Einpendler*innen von der Pendler*innen-Abgabe zu befreien. Übernachtungsgäste könnten kombiniert mit der geltenden City-Tax eine ÖPNV-Tax entrichten.

* Die über die 1. und 2. Ausbau-Stufe hinausgehenden Vorhaben erfordern zusätzliche Mittel. Um zumindest teilweise unabhängig von der bundespolitischen Entwicklung planen zu können, wäre ggf. der o.g. Mobilitätszuschlag auf 18 Euro pro Haushalt zu erhöhen. Über einen Beschluss der Bürgerschaft und vorangehende Diskussionen kann die Stadtgesellschaft demokratisch in die Planung einbezogen werden.

So knüpft das Bremer Modell insbesondere an Konzepte aus Berlin, Templin, und Tübingen an und kann die öffentliche Debatte in Deutschland beleben.

Das kurze Update sollte unsere Leser*innen ermutigen, eine transformative Nulltarif-Debatte fortzusetzen. Es hat insbesondere zwei Aussagen unserer Broschüre bekräftigt: der Nulltarif sollte als EIN Element einer sozialökologischen Transformation konzipiert und realisiert werden – als Moment eines demokratischen Prozesses, in dem individuelle und kollektive Akteure soziale und ökologische Zerstörung wie Armut, soziale Ausgrenzung und den Klimawandel stoppen, fortschreitend strukturell zurückdrängen und letztendlich überwinden. Dabei wälzen sie zunehmend den individuellen und gesellschaftlichen Alltag um, die bestehenden Produktions- und Konsumtionsstrukturen, die gesellschaftliche Produktions- und Lebensweise, nähern sich mehr und mehr einer Gesellschaft der

Freien und sozial Gleichen, die solidarisch miteinander in gesunder natürlicher Umwelt leben ... Als Transformationselement kann der Nulltarif nur aus konkreten politischen und sozialen Bündnisprojekten hervorgehen. Die jeweiligen Konzepte gehen daher immer von den beteiligten Akteuren in ihren Lebenszusammenhängen aus und hängen von den dringlichsten Alltagsproblemen ab, von der Verfasstheit des ÖPNV und seiner Verknüpfung mit dem öffentlichen und individuellen Personentransport, von der Gestaltung der Stadt, der Gemeinde und der Region, vom bestehenden Recht und der ihm entsprechenden Finanzierungsweise: wer darf was entscheiden, wie werden die Betriebskosten des ÖPNV finanziert und wer bestimmt, wie welche konkreten Investitionen zustande kommen und finanziell abgewickelt werden? Wie ist der ÖPNV mit anderen Politiken verbunden und was bedeutet das, wenn er sozial gerecht zunehmend für alle real zugänglich und unentgeltlich nutzbar werden soll; wenn er helfen soll, die Kommune und Region lebenswerter zu machen, den Autoverkehr zu verdrängen, die gesellschaftliche Nachfrage nach Kraftfahrzeugen und deren Produktion drastisch zu reduzieren ...? Konkrete Praxen und der internationale Erfahrungsaustausch zeigen dabei immer wieder: wenn man in komplexen Zusammenhängen agiert, sollte man diese auch zunehmend verstehen, aber man sollte zugleich das konkret Machbare formulieren und tun, womit man immer mit Widersprüchen, Unzulänglichkeiten von Konzepten und mit bestehenden Grenzen konfrontiert ist. So wie nicht alle weltweit bestehenden Nulltarife als emanzipativ-solidarische Transformationsprojekte entstanden bzw. zu solchen Projekten geworden sind, so wird auch ein konkreter Nulltarif im ÖPNV nicht alle Probleme lösen können. Er kann aber dabei helfen, wenn er schrittweise wahr wird und das beginnt damit, dass der Kreis jener, deren ÖPNV-Nutzung bereits oder noch unentgeltlich ist, ausgedehnt wird; und dass die bestehenden Kapazitäten und Ressourcen für den ÖPNV besser genutzt werden. In der eigenen Arbeit – insbesondere bei der Anwendung von Mitteln der partizipativen Demokratie – gilt es immer, die unentgeltliche Nutzung bzw. Fahrpreissenkung, die bestehende Leistungsfähigkeit des ÖPNV, ihre ökonomische Absicherung und die materielle und finanzielle Ermöglichung konkreter Ausbauschritte im widersprüchlichen Zusammenhang zu betrachten, zu konzipieren, politisch zu artikulieren und zu realisieren. Ein gewonnener Volksentscheid zur Einführung eines Nulltarifs oder eines 1-Euro-Tarifs ist dann ein realer Erfolg, wenn dadurch der ÖPNV den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger*innen besser gerecht und eine reale Alternative zur Autonutzung werden kann ...