

Mobilität, Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit:

Berlin fährt frei mit Bus, S, U und Tram

Vorschlag für eine Kampagne zur Verknüpfung einer ökologisch zukunftsweisenden Verkehrspolitik mit sozial gerechter Mobilitäts-Infrastruktur, mehr Lebensqualität in der Stadt und die demokratische Verfügung über öffentliche Güter.

- **Wir wollen mit dieser Kampagne eine solidarisch finanzierte, unentgeltliche Nutzung des ÖPNV für Alle durchsetzen!**
- **Unser Ziel ist, dass Berlin die erste Großstadt Europas mit einer wirklich zukunftsweisenden sozialen und ökologischen Verkehrspolitik wird!**

Warum Nahverkehr zum „Nulltarif“?

Es gibt mindestens vier gute Gründe für die Neuorientierung stadträumlicher Verkehrspolitik:

1. Mobilität ist ein soziales Recht: In Berlin sind Hunderttausende finanziell nicht (mehr) in der Lage, jene Wege zurückzulegen, um zum Arzt, zum Krankenhaus oder Krankenbesuch zu kommen, zum potenziellen Arbeitgeber, zum Jobcenter, zum Einkaufen oder einfach, um Freundinnen und Freunde zu besuchen: Mehr als 455.000 Menschen gelten in Berlin als arm und mehr als 197.000 HartzIV-Bezieher/innen haben monatlich offiziell 14,60 € für Fahrscheine zur Verfügung. Und da sind die vielen illegalisierten Migrantinnen und Migranten, Obdachlosen und Prekarisierten, die in diesen Statistiken nicht auftauchen! Mobilität aber ist ein öffentliches Gut, das wie alle öffentlichen Güter – so wie schulische Bildung – allen Bürgerinnen und Bürgern zugänglich sein muss - unabhängig von ihren finanziellen Möglichkeiten. Berlin allein kann nicht die desaströsen Folgen herrschender Wirtschafts- und Sozialpolitik korrigieren. Aber Berlin kann für die vielen Menschen mit geringem oder ohne Einkommen einen wirklichen Beitrag zu mehr sozialer Gerechtigkeit leisten, indem allen Bürgerinnen und Bürgern in dieser Stadt Mobilität ermöglicht wird. Die Ausgangsbedingungen dafür sind nicht schlecht. Vor einigen Jahren ist es uns in einem breiten Bündnis über vielfältige Aktionen gelungen, die Wiedereinführung des Sozialtickets durchzusetzen. Aber der Preis ist für Viele zu hoch! Die Semestertickets beweisen, dass eine Umlagefinanzierung funktionieren kann.

2. Umwelt- und Klimaschutz: Auf der Internationalen Klimakonferenz der Städte im November 2009 in Hamburg haben die Unterzeichnerstädte festgestellt, dass auf Städte und Gemeinden 75% der weltweiten Treibhausgas-Emissionen entfallen und erklärt, dass ihre Treibhausgas-Emissionen bis 2050 um 80% verringert werden müssen. Dafür muss das Verkehrsaufkommen reduziert werden. Die Städte haben erklärt, Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV ergreifen zu wollen. Wir nehmen den Senat beim Wort! Insbesondere Städte in den Industriestaaten müssen ihren Beitrag zur Verhinderung

Diskussionspapier

eines irreversiblen, globalen Klimawandels mit katastrophalen Folgen leisten. Allerdings passiert bislang so gut wie nichts. Nach Kopenhagen ist dies klarer denn je.

Berlin könnte einen Riesenschritt vorangehen und beweisen, dass eine sozial und ökologisch sinnvolle Verkehrspolitik gerade in Metropolen machbar ist. Weil Berlin ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz hat, könnten viele Bürgerinnen und Bürger problemlos auf den ÖPNV umsteigen.

3. Lebensqualität: „ÖPNV zum Nulltarif“ heißt auch mehr Lebensqualität. Wenn immer mehr Menschen immer öfter auf ihr Auto verzichten, bedeutet dies auch weniger Unfälle, weniger tote und verletzte Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, geringere Lärmbelastung, weniger Feinstaub und gesündere Luft; Straßen können als öffentlicher Raum zurückgewonnen werden, Kinder, Bürgerinnen und Bürger insbesondere in hohem Lebensalter, Menschen mit Behinderungen sich sicherer bewegen. Die Straße kann wieder Spiel- und Kommunikationsort werden.

4. Öffentliche Güter gehören in Hände der Bürger/innen: Das Chaos bei der Berliner S-Bahn, das wir nicht zuletzt Gewinnabschöpfungen durch die DB mit ihrem Börsenwahn zu verdanken haben, zeigt erneut, dass Privatisierung auf Kosten der Beschäftigten sowie der Nutzer/innen geht. Wenn Mobilität sozial gerecht, ökologisch nachhaltig und bedarfsorientiert sein soll, sind demokratische Gestaltung und Kontrolle durch die Beschäftigten und Nutzer/innen der einzig sinnvolle Weg. Der ÖPNV soll künftig solidarisch – also nicht über individuelle Tickets und Abos - finanziert werden. Ob ein Umlage-, ein Steuerfinanzierungs- oder ein Mischsystem der bessere Weg ist, muss diskutiert werden. Entscheidend ist, dass die Finanzierung sozial gerecht erfolgt und zum Umstieg auf den ÖPNV und/oder das Fahrrad motiviert.

Für uns sind das alles gute Gründe, um **gemeinsam die Kampagne zu entwickeln:**

Berlin fährt frei mit Bus, S, U und Tram

Wir wollen für ein breites Bündnis von Bürgerinitiativen, Umweltverbänden, Erwerbsloseninitiativen, Gewerkschaften, BVG- und S-Bahn-Beschäftigten, Flüchtlingsinitiativen, Behindertengruppen, Obdachloseninitiativen und radikalen Linken werben.

Wir wollen in den nächsten Wochen unsere Ziele mit möglichst vielen Interessierten - Gruppen, Organisationen, Bürgerinnen und Bürgern - öffentlich diskutieren, denn klar ist: Wir brauchen politische Breite und einen „langen Atem“. Gerade angesichts des Klimawandels, drohenden weiteren Sozialabbaus und des Chaos bei der S-Bahn wollen viele Bürgerinnen und Bürger neue verkehrspolitische Lösungen.

Zu erwartender Gegenwind:

1) Nach wie vor predigen die Lobbyisten der Großunternehmen, dass die private Organisation öffentlicher Güter effizienter und billiger sei. Doch diese Behauptung ist längst vielfach (z. B.

Diskussionspapier

Eisenbahn in England) widerlegt. Zudem sind angesichts endlicher Ressourcen auch verbrauchsarme (Elektro)Autos keine Alternative, wie es uns Teile der Automobillobby weismachen wollen.

2) Der Senat wird auf leere öffentliche Kassen verweisen. Klar ist: ein unentgeltlicher ÖPNV muss gegenfinanziert werden. Doch längst gibt es Berechnungen (wie für Darmstadt), die zeigen, dass auch der ökonomische Nutzen die Mehrkosten eines unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehrs übersteigt. Klar ist, je später ein radikaler Umstieg auf eine ökologische und ressourcensparende Verkehrspolitik erfolgt, desto höher werden die gesellschaftlichen Kosten sein – und die werden immer die Bürgerinnen und Bürger zahlen. Die herrschende Produktions- und Konsumptionsweise hat keine Zukunft: Berechnet man all die Kosten ein, die beim Autoverkehr bisher nicht von den Kostenverursachern gezahlt werden, dann ist klar: Der ÖPNV ist volkswirtschaftlich viel billiger als motorisierter Individualverkehr. Alles Andere sind Märchen, hinter denen konkrete Wirtschaftsinteressen stehen. Und außerdem: Schon jetzt wird der ÖPNV in Berlin zu weit über 50% aus öffentlichen Mitteln finanziert. Die Deutsche Bahn kassiert jährlich vom Senat 232 Millionen für die S-Bahn und steckte allein 2009 trotz Ausfall- und Verspätungs-Chaos 87 Millionen an Gewinn ein.

3) Viele Juristinnen und Juristen, „Verwaltungsmenschen“ u. a. behaupten, dass die Erhebung von Nahverkehrsabgaben rechtlich problematisch sei. Das stimmt so pauschal nicht, sondern hängt primär vom politischen Willen ab. Wir sagen: Wir wollen einen solidarisch finanzierten ÖPNV, weil dies die sozial gerechteste Lastenverteilung ist. Und wo ein politischer Wille ist, ist auch ein juristischer Weg: Wer kurzerhand 500 Milliarden öffentliche Gelder zur Rettung privater Banken per Gesetz umverteilt, kann wohl kaum die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur als grundgesetzlich nicht gehbar behaupten!

Berlin bietet gute Voraussetzungen, eine konsequente ökologische und sozial gerechte Verkehrspolitik umzusetzen!

Die Arbeitsgruppe ÖPNV im Berliner Sozial Forum