

# **Für ein ganz anderes Klima!**

## **Bremer Umsonstfahrttag - Reclaim your public Transport!**

So viel steht fest: Der Klimawandel ist kein medial inszeniertes Horrorszenario, sondern Fakt: Im Jahr 2004 mussten bei Überschwemmungen in Bangladesh ca. 30 Millionen Menschen ihre Häuser zeitweise verlassen. Umgekehrt hat sich in der Sahelzone zwischen 1968 und 1997 die Niederschlagsmenge um rund ein Drittel verringert. Noch krasser sind die Verwerfungen, welche mit der bereits heute als unvermeidbar geltenden Erderwärmung um mindestens zwei Grad einhergehen dürften: So müssen, um nur drei Beispiele zu nennen, in den nächsten Jahrzehnten 500 Millionen Menschen zusätzlich hungern (und somit 1,4 Milliarden insgesamt), die Zahl der Malariakranken wird um 14 Prozent steigen (plus 63 Millionen) und 15-40 Prozent aller Pflanzen- und Tierarten werden aussterben, mit kaum absehbaren Folgen für die weltweite Ernährungssicherheit.

Mit anderen Worten: Praktische Schritte sind dringend geboten, schlicht deshalb, weil der bereits begonnene Klimawandel mit einer massiven Zuspitzung der ohnehin desaströsen Verhältnisse einhergehen wird - insbesondere im Süden des Globus. Zentrales Manko: Sowohl die ökonomischen Eliten (samt Lobbyisten-Truppen) als auch die Regierungen der reichen Industrieländer verhindern bis heute jede ernsthafte Maßnahme zur Abwehr des Klimawandels. Schlimmer noch: In der aktuellen Krise wird sogar der Rückwärtsgang eingelegt - erwähnt sei nur die "Abwrackprämie" beim Kauf eines Neuwagens. Nichtsdestotrotz wird in immer neuen Werbefeldzügen die Behauptung in die Welt gesetzt, Klimaschutz und kapitalistische Wachstumslogik seien versöhnbar - "Green Deal" heißt das allerorten herumgereichte Zauberwort. Einerseits ist beabsichtigt, den Ausstoß an Treibhausgasen durch "grüne Technologien" zu reduzieren, etwa durch ressourcenschonende Fertigungsverfahren oder erneuerbare Energien. Andererseits soll der 1997 auf dem Kyoto-Klimagipfel ins Leben gerufene Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten drastisch ausgebaut werden, und das, obwohl es bislang nicht gelungen ist, über diese Schiene das Level an Treibhausgasen überhaupt zu senken.

So wichtig etliche dieser Maßnahmen sein mögen (verwiesen sei nur auf das enorme Potential der Windkraft), als Gesamtpaket greifen sie in jedweder Hinsicht zu kurz, sind also ungeeignet, der tatsächlichen Wucht des Klimawandels ernsthaft Paroli zu bieten. Und das um so mehr, als Fragen globaler Gerechtigkeit noch nicht einmal ansatzweise berührt werden: Während in Kanada 19,6 Tonnen und in Deutschland knapp 10 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr und Kopf verbraucht werden, entfallen auf China 3,8 Tonnen, auf Brasilien 1,8 Tonnen und auf Tansania 0,1 Tonnen. Das gigantische CO<sub>2</sub>-Gefälle zwischen globalem Norden und globalem Süden ist kein Zufall. Es ist Kehrseite jener Ausbeutungs- und Ungleichheitsverhältnisse, welche dafür verantwortlich sind, dass sich die Menschen in der Peripherie - das heißt in den arm bzw. abhängig gehaltenen Teilen des Globus - ungleich schlechter gegen den Klimawandel wappnen können, als das in Westeuropa oder Nordamerika der Fall ist. Hieraus folgt aber auch: Klimaschutz sollte nicht zum moralisch aufgeladenen Wohlfühlprogramm konsumkritischer Mittel- und Oberschichten zusammenschnurren

- so wie das insbesondere im Nachhaltigkeitsdiskurs häufig geschieht. Nein, angesagt ist Fundamentaleres: Auf der einen Seite muss die kapitalistische Wachstumsmaschinerie als Ganzes in Frage gestellt werden - was bereits an dem einfachen Umstand erkennbar wird, dass unter Klimagesichtspunkten - global betrachtet - gerade mal zwei Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Jahr und Mensch tolerabel sind. Auf der anderen Seite führt kein Weg an einer grundlegenden Neuverteilung des weltweiten Reichtums vorbei, was umgekehrt mit der Notwendigkeit einhergeht, Dinge wie "Wohlstand", "Luxus" oder "Bedürfnisbefriedigung" vollkommen neu auszubuchstabieren.

Und was bedeutet das praktisch? Treibhausgase entstehen an ganz verschiedenen Orten, so wie auch die ökologischen und sozialen Folgen des Klimawandels äußerst unterschiedlich ausfallen. Das "Klimaplenum Bremen" hat sich deshalb vorgenommen, die Auseinandersetzung um den Klimawandel zu konkretisieren, nicht zuletzt am Beispiel "unserer" Stadt bzw. Region. Die Energiewirtschaft soll hierbei genauso zum Thema gemacht werden wie die industrielle Landwirtschaft oder die Zusammenhänge zwischen Klimawandel und Migration. Zum Auftakt möchten wir allerdings den Themenkomplex "Verkehr" auf die (städtische) Tagesordnung setzen. Eine wichtige Rolle wird sicherlich die Mobilisierung anlässlich des Post-Kyoto-Klimagipfels im Dezember 2009 in Kopenhagen spielen, ist doch zu befürchten, dass sich die Regierungen einmal mehr - im Interesse der kapitalistischen Wachstumsmaschinerie - auf einen wachweichen Kompromiss verständigen werden.

Der Klimawandel ist nicht nur im globalen Maßstab eine soziale Frage. Auch hierzulande hängen ökologische und soziale Problematiken auf das Allerengste zusammen. Exemplarisch lässt sich das an der aktuellen Krise verdeutlichen: So begrüßenswert aus einem ökologischen Blickwinkel der eingeleitete Schrumpfungsprozess der Autoindustrie ist (wobei es ja in erster Linie um den Abbau von Überkapazitäten geht, noch nicht um die Verringerung des Verkehrsaufkommens insgesamt), für die betroffenen ArbeiterInnen sind Werkschließungen dennoch eine handfeste Katastrophe. Das ist einer von mehreren Gründen, weshalb die Beschäftigung mit sozialpolitischen Fragestellungen beim Bremer Umsonstfahrttag ein zentrale Rolle spielen wird. Grundsätzlich dürfte es sich von selbst verstehen, dass wir der herrschenden Klimapolitik - also auch den unter UN-Schirmherrschaft laufenden Kopenhagen-Verhandlungen - nur dann etwas entgegensetzen können, wenn wir deutlich mehr werden. Neue MitstreiterInnen sind uns deshalb stets willkommen!

## **Gegen die Wand Thesen zur Krise der automobilen Gesellschaft**

Die Industriestaaten haben in den letzten hundert Jahren einen ungebrochenen Motorisierungsboom erlebt. Binnen weniger Jahrzehnte wurden ihre Gesellschaften dem Auto angepasst. Eigenheimsiedlungen vor den Toren der Städte, Einkaufszentren mit riesigen Parkflächen auf der grünen Wiese, gigantische Straßenbauprojekte, die ohne Rücksicht auf Verluste durch die Landschaft getrieben werden und mit Autos verstopfte Städte: all dies steht für eine Gesellschaft, die

darauf ausgerichtet ist, dass die Menschen das Auto benutzen. Mittlerweile nähert sich diese Entwicklung ihrem kritischen Punkt. Hierfür gibt es mehrere Gründe.

## **Der Moloch**

Die Mobilität via Kraftfahrzeug sperrt den Menschen in ein Hamsterrad: um Zeit zu sparen, setzt man sich ins Auto. Dafür muss die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Das führt nur dazu, dass die Wege länger werden, was die Zeiteinsparung wieder zunichte macht. Auch neue Straßen machen den Verkehr nicht flüssiger; sie ziehen nur noch mehr Autos an. Dies gilt für den Individualverkehr genauso wie für den Gütertransport. Der Moloch Verkehr frisst immer mehr Land und produziert dabei doch nur verstopfte Straßen.

## **Ein globaler Alptraum**

Der weltweite Siegeszug des automobilen "way of life" untergräbt mittlerweile seine Grundlagen: Er war bislang nur einer Minderheit der Erdbevölkerung vorbehalten. Dies müsste so bleiben, damit er weiter funktionieren kann. Denn schließen sich immer mehr Menschen diesem Lebensstil an, so potenzieren sich seine negativen Folgen: Verteilungskonflikte ums Erdöl werden sich verschärfen, die Versiegelung ganzer Landstriche schreitet rapide voran, Abgasbelastungen und CO<sub>2</sub>-Emissionen wachsen an. Die Vision der "freien Fahrt für freie Bürger" ist im globalen Maßstab ein Alptraum. Eine Motorisierung im Stile der G8 Staaten würde, ausgedehnt auf weite Teile der Weltbevölkerung, lediglich den Planeten kollabieren lassen. Letztlich wird kein Weg daran vorbei führen, das Ende des bisherigen Automobilitätswahns einzuläuten - es sei denn, man ist bereit, sehenden Auges mit Vollgas gegen die Wand zu fahren. Diesen Unfall werden wir aber nicht mal im Mercedes überstehen.

## **Belehrungen sind fehl am Platze**

Die Doppelmoral der etablierten Industriestaaten springt ins Auge: der Verkauf von immer mehr Fahrzeugen in immer neue Gegenden dieser Welt wird als Erfolg der eigenen Exportindustrie gefeiert und entsprechend politisch unterstützt. Andererseits werden die damit einhergehenden Umweltbelastungen in Staaten wie China oder Indien neuerdings nicht nur gegeißelt, sondern auch noch als Argument dafür angebracht, dass es ja nichts bringe, wenn man hierzulande Maßnahmen ergreife und den Verkehr reduziere. Dabei ist gerade Deutschland entgegen aller vollmundigen Erklärungen seiner Politikerinnen und Politiker keineswegs ein "ökologischer Vorreiter". Die deutschen Autokonzerne haben jahrelang konsequent auf große Motoren gesetzt. Entsprechend ignorant und lächerlich sind alle Versuche, die Länder des globalen Südens darüber zu belehren, dass sie dieses oder jenes aus Gründen des Klimaschutzes besser bleiben lassen sollten. Tun sie doch nichts anderes als dem hiesigen Verständnis von gesellschaftlicher Entwicklung zu folgen.

"Sollen doch die Anderen anfangen!" hört man allenthalben. Gemeint sind damit vor allem "die Chinesen" und "die Inder" Von Zahlen wird diese Forderung nicht gestützt Denn von den im Jahr 2005 weltweit registrierten 640 Millionen Pkw konzentrierten sich 452 Millionen oder gut 70 Prozent auf die Regionen Nordamerika, Europa, Japan, Australien und Neuseeland, in denen aber nur 17 Prozent der Menschheit leben. Etwas plastischer: In den vier deutschen Bundesländern Nordrhein-Westfalen,

Bayern, Baden-Württemberg und Sachsen fuhren 2005 mehr Autos als in Indien und China zusammen.

## **Die Quadratur des Kreises**

Die Wirtschaft der Industrieländer ist wesentlich vom Kraftfahrzeug beeinflusst: Die Automobilindustrie war die Leitindustrie des 20. Jahrhunderts. Zusammen mit den rund um sie angesiedelten Branchen hängt in vielen Industriestaaten ein großer Teil der Arbeitsplätze und des gesellschaftlichen Wohlstandes am Auto. Dieses Entwicklungsmodell muss zwangsläufig in die Krise geraten, wenn das Öl weniger wird und der Kohlendioxidgehalt in der Atmosphäre zunimmt. Die gegenwärtige Autokrise lässt nur ahnen, was noch kommen wird. Vermeintliche Alternativen wie Elektroautos oder Agrotreibstoffe versuchen die Quadratur des Kreises. Denn das Elektroauto erfordert gigantische neue Kraftwerkwerkskapazitäten. Gleichzeitig weiß niemand, wie selbst der heute benötigte Strom umweltfreundlich erzeugt werden soll. Die Probleme werden also nicht gelöst, sondern nur verlagert. Ebenso verhält es sich mit dem sog. "Biosprit". Um einen nennenswerten Teil des klassischen Sprits durch pflanzliche Treibstoffe zu ersetzen, wären riesige Landflächen erforderlich. Dafür müssen Urwälder gerodet und gleichzeitig die Lebensmittelproduktion eingeschränkt werden. Als Folge würde der eine Teil der Menschheit hungern dafür, dass der andere weiter Gas geben kann.

## **Von der Leit- zur Problemindustrie**

Wir sollten uns nicht täuschen. Auch wenn Treibstoffe derzeit billig sind wie seit Jahren nicht mehr und der Neuwagenkauf staatlich subventioniert wird, längerfristig werden die Kosten für Lebenshaltung und Energie wieder steigen. Gleichzeitig führen neoliberale Einkommensenkungen dazu, dass viele Menschen immer weniger Geld in der Tasche haben. Die automobile Gesellschaft wird dann auch zur finanziellen Sackgasse. Das Auto wird zu teuer, während gleichzeitig viele gesellschaftliche Strukturen darauf ausgerichtet sind. Wer das ignoriert, drückt sich um die Antwort auf die entscheidende Frage: Welche Alternativen bieten sich für eine Gesellschaft, die auf dem fossilen Kapitalismus beharrt und mit heller Flamme den eigenen Ast verbrennt? Realitätsverweigerung ist in den Zeiten der "Finanzkrise" jedenfalls das Programm der politisch Verantwortlichen. Zerschlagen sie sich doch ausschließlich den Kopf darüber, wie man der Automobilindustrie beim Verkauf ihrer teuren Spritfresser durch Steuergeschenke unter die Arme greifen könnte.

## **Das Ende als Chance**

Wer ohne Rücksicht auf Verluste Gas gibt, wem es egal ist, was er oder sie durch den Auspuff bläst, für all diejenigen ist das Ende des Automobilitätswahns natürlich keine erfreuliche Vision. Für alle anderen bietet sich aber eine Chance, wenn der Moloch Autoverkehr zurückgedrängt wird. Die Lebensqualität steigt. Die Menschen vergeuden weniger Zeit auf verstopften Straßen oder bei der Parkplatzsuche. Das Leben in den Städten wird ruhiger und entspannter. Die Gesamtkosten werden geringer, das Leben insgesamt weniger hektisch. Die Orte des Wohnens, des Einkaufens und der Arbeit rücken wieder enger zusammen, wenn die gesellschaftlichen Strukturen nicht mehr daran ausgerichtet sind, dass die Menschen überwiegend das Auto benutzen. Gefragt sind Phantasie, Kreativität und der

gemeinsame Wille, etwas zu verändern. Dann ist das Ende der autogerechten Gesellschaft nicht nur Vision, sondern reale Möglichkeit.

## **Mobilität für Alle**

### **Der "Bremer Umsonstfahrttag"**

Mobilität ist wichtig. Bereits der Zwang zur Arbeit beinhaltet auch den Zwang zur Mobilität: Wer hat schon das "Glück", einen Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe der eigenen Wohnung zu finden? Wer kann den Arbeitsplatz wählen nach Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmittel und kurzer Fahrzeit? Oder andersrum, wer will neben eine Fabrikanlage oder in ein Gewerbegebiet ziehen? Auch führt die von Seiten der Politik und von wirtschaftlichen Lobbygruppen unaufhörlich geforderte Flexibilität dazu, dass auf dem Arbeitsmarkt viele Menschen einem verschärften Mobilitätszwang ausgesetzt sind. Das Arbeitsamt verlangt von Arbeitssuchenden, tägliche Arbeitswege von bis zu 3 Stunden zu akzeptieren. Wer sich dieser Zwangsmobilität verweigert, kassiert postwendend eine 12-wöchige Sperre der Leistungsbezüge.

### **Marktideologie statt sozialer Verkehrspolitik**

Verkehrspolitik wird noch immer für das Auto gemacht. Gleichzeitig folgt sie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln weitgehend der Marktideologie. Städte verscherbeln ihr gesamtes Nahverkehrssystem - sprich: das gemeinsame Eigentum Aller - an windige Finanzinvestoren, um den Fahrzeugpark dann für teures Geld zurück zu leasen. Das mag der FDP gefallen, für uns ist es Irrsinn.

Ein anderes Beispiel ist der Versuch, die Deutsche Bahn an die Börse zu bringen. Damit wird die Chance, über die Bahn eine soziale und ökologische Verkehrspolitik zu betreiben, verspielt. Nicht die Profitmaximierung von Anteilseignern und Bahn-Vorständen muss das Ziel sein, sondern Mobilität für Alle. Der Trend geht aber in die entgegengesetzte Richtung: Über die Form der Mobilität entscheidet der Geldbeutel. So ist auf Fernstrecken die freie Wahl von Reisezeit und -ziel nur mit den enorm teuren Normalpreis-Tickets möglich - die bunte Welt der Werbung ist wie immer eine Welt der Lüge: für 29 € durch ganz Deutschland können nur die fahren, denen es egal sein kann, wann sie ankommen.

### **Bahnfahren ist noch teurer geworden als Autofahren**

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verteuerte sich das Bahnfahren vom Jahr 2000 bis 2008 im Fernverkehr um 27%. Fürs Autofahren mussten 25,2% mehr hingelegt werden. Im öffentlichen Personennahverkehr stiegen die Preise laut Bundesamt seit 2000 sogar um 36,3%, also mehr als doppelt so stark wie die durchschnittlichen Verbraucherpreise (15,6%).

### **Prestige statt Bedarf**

Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren entlang einiger weniger Transitstrecken auf Hochgeschwindigkeitszüge gesetzt und Milliarden in prestigeträchtige

Verbindungen zwischen den "Metropolen" investiert. Ob dieses Geld sinnvoll ausgegeben wurde, darf bezweifelt werden. Denn der weitaus größte Teil der DB-Reisenden fährt nicht im Fernverkehr. So waren im ersten Halbjahr 2008 nur 6% der Reisenden (59 Millionen) in Fernzügen unterwegs, der Rest im DB-Nahverkehr. Die Gesamtzahl der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr lag im ersten Halbjahr 2008 bei knapp 5,2 Milliarden. Der Anteil der "öffentlich" Reisenden, die im mit Milliarden aufgepumpten Hochgeschwindigkeitsverkehr der DB unterwegs waren, betrug also gerade mal 1,1%. Für einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr spielt der ICE somit keine Rolle. Wirklich wichtig ist, dass Regionen nicht durch Streckenstilllegungen oder ausgedünnte Fahrpläne vom Verkehrsnetz der Bahn abgehängt werden. Es geht darum, dass Verbindungen attraktiv sind, Busse und Bahnen häufig genug fahren und aufeinander abgestimmt sind.

## **Bremer kommen immer gut an?**

Wer in abseits gelegene Gewerbegebiete muss, wer nicht immer am gleichen Ort arbeitet oder in wechselnden Schichten, wer früh morgens anfängt oder bis zu 30 km zur Arbeit fährt, wird wahrscheinlich auf Bus & Bahn verzichten: Einmal umsteigen oder quer zur Hauptstrecke fahren und schon ist Zeit und Geduld angesagt. Hinzu kommt, dass sich die Fahrt-Intervalle in erster Linie nach den Arbeits- und Schulzeiten richten. Wer außerhalb der Hauptzeiten oder abseits der Hauptstrecken fährt, muss lange warten und / oder akribisch planen. Wer meint da noch, "immer gut anzukommen"? Mit anderen Worten: Von den rund 18 Millionen Berufspendlern benutzt die Mehrheit das Auto sicherlich nicht allein aus "Bequemlichkeit", sondern weil Alternativen fehlen.

## **Klimawandel und Verkehr - Alles läuft verkehrt**

Der Klimawandel scheint für die Verkehrspolitik hierzulande entgegen allen Sonntagsreden überhaupt keine Rolle zu spielen. Stattdessen werden Klimaziele aufgeweicht, um der Autoindustrie weiter hohe Gewinne zu garantieren. Zusätzlicher Straßenbau ist ebenso Teil des im Januar 2009 beschlossenen Konjunkturprogramms wie die Abwrackprämie zur Ankurbelung des Neuwagenkaufs. Der Bundesverkehrswegeplan geht von einer bis zu 70%igen Steigerung des LKW-Verkehrs in Deutschland aus. In der internationalen Transportkette spielt Deutschland als Exportweltmeister und als Transitland eine wichtige Rolle und geht perspektivisch an seinem Logistikverkehr zugrunde. Aktuell sieht es so aus, als würde uns einzig die im Zuge der "Finanzkrise" folgende Rezession im wahrsten Sinne des Wortes ein wenig Luft verschaffen, weil die Warenströme kurzfristig zurückgehen werden.

Um wenigstens die dramatischsten Verkehrszusammenbrüche der Zukunft in den Griff zu bekommen, sollen allerorts Straßen neu- oder ausgebaut werden. Parallel dazu wird die Landschaft weiter zersiedelt und die Natur zerstört und die "infrastrukturelle Industrialisierung" vorangetrieben. Kritik von Anwohnerinnen und Anwohnern, Landwirten und Naturschutzverbänden wird dabei überhört. Schließlich werden hier die Interessen großer "global player" aus der Automobilindustrie und der Logistikbranche (wie Eurogate, BLG, HHLA) bedient. In Norddeutschland wird diese Entwicklung vor allem für den Anschluss der Häfen Bedeutung haben: Stichworte sind z. B. der Ausbau der A 1, Bau der "Küstenautobahn" Wesertunnel in Bremen-

Hasenbüren, Elbtunnel bei Stade. Während von offizieller Seite weiterhin unverdrossen die Ausweitung des Straßenverkehrs propagiert wird, ist die Zeit gekommen gegenzusteuern. Denn dies sind auch "unsere Stadt" und "unsere Region". Es geht darum wie wir hier in Zukunft leben wollen - und im Hinblick auf den Klimawandel leben können. Das heißt nicht zuletzt, die größtenwahnsinnigen Verkehrsprojekte zum Scheitern zu bringen.

## **Das Sozialticket als Lösung ?**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in den letzten acht Jahren eine wahre Fahrpreisexplosion erlebt. Im Bundesdurchschnitt stiegen die Ticketkosten um 36,3%. Die hohen Preise führen dazu, dass Hartz IV-Bezieherinnen und Bezieher weitgehend aus dem ÖPNV ausgeschlossen sind. Gerade einmal knapp 7 € sind im monatlichen Regelsatz für Fahrten im ÖPNV vorgesehen - da kann der Mensch faktisch nur ohne Ticket fahren oder gleich zuhause bleiben. Hier greift aber auch die Idee eines Bremer "Sozialtickets" für geplante 29 € pro Monat zu kurz. Es würde einen ungehinderten Zugang zum ÖPNV ja nur dann ermöglichen, wenn die Hartz IV Bezieherinnen und Bezieher dafür nicht mehr bezahlen müssten als im Regelsatz vorgesehen. Da dies nicht der Fall ist, müssen die Ausgaben für das "Sozialticket" an anderer Stelle des ohnehin zu schmalen Budgets eingespart werden.

Gleichzeitig können sich Menschen in schlecht bezahlten und prekarierten Jobs, von denen es immer mehr gibt, den Weg zur Arbeit kaum leisten. Sie würden von einem Sozialticket wohl kaum profitieren. Monatskarten zwischen 35 und 52 € im Stadtgebiet Bremen sind nur auf dem ersten Blick "günstig", wer weiter "draußen" wohnt, muss sogar noch einiges mehr berappen. Für den weiteren Ausbau des BSAG Liniennetzes sind nach Meldungen der örtlichen Presse jährliche Fahrpreiserhöhungen bereits fest eingeplant. Gleichzeitig findet die Bremer Politik, dass die Bremer Monatskarte zu "billig" sei, und fordert deshalb eine drastische Anhebung der Preise.

## **Der Bremer Umsonstfahrttag**

Die Alternative zu immer mehr Autoverkehr heißt öffentlicher Verkehr sowohl im Nahbereich als auch im Fernverkehr. Und zwar öffentlicher Verkehr, den sich alle leisten können. Denn Mobilität ist für uns nicht nur Zwang, sondern auch ein Grundrecht, das ausnahmslos allen Menschen zusteht. Bisher ist wenig bis gar nichts in dieser Richtung passiert. Da den politisch Verantwortlichen im Zeichen der "Krise" nichts anderes einfällt, als weiter die Autoindustrie zu pöppeln, ist es an der Zeit, eigene Akzente zu setzen. Jede/r kann etwas gegen den Klimawandel unternehmen. Dabei wird es nicht ausreichen, nur den eigenen Lebensstil zu optimieren. Wenn wir nicht gleichzeitig versuchen, den unmittelbar Verantwortlichen, den Nutznießern und Profiteuren des "Weiter so", das Heft aus der Hand zu nehmen, werden individuelle Handlungsmöglichkeiten äußerst beschränkt bleiben.

In diesem Sinne laden wir ein zum "Bremer Umsonstfahrttag".

**Am 16. Mai 2009 werden wir alle Busse und Bahnen in Bremen kostenfrei benutzen.**

Der Umsonstfahrttag soll ein Zeichen setzen für öffentlichen Verkehr, den sich Alle leisten können.

Er soll anprangern, dass ausgerechnet die Preise für den öffentlichen Verkehr, insbesondere den Nahverkehr, in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gestiegen sind.

Er soll ein Symbol sein für eine andere Verkehrspolitik, weg von der Automobilität hin zu einem menschen- und umweltfreundlicheren Verkehrssystem.

Und er soll zeigen, dass wir ausgetretene Pfade verlassen müssen, um endlich auf den Klimawandel zu reagieren.

## **Und wie wird das praktisch aussehen?**

Wie funktioniert der Umsonstfahrttag eigentlich? Ab 11.00 Uhr werden an der Domsheide mobile und gut erkennbare Infopunkte unterwegs sein. Dort könnt ihr euch erstens in 5er, 10er oder 20er Gruppen zusammenschließen, um sodann eine Straßenbahn oder einen Bus eurer Wahl umsonst zu besteigen. Zweitens gibt es an den Infopunkten diverse Flugblätter und anderes Infomaterial, welche ihr in den öffentlichen Verkehrsmitteln verteilen und worüber ihr mit den übrigen Fahrgästen diskutieren könnt. Drittens zirkulieren an den Infopunkten Tips & aktuelle Infos, auch dazu, was sonst noch möglich ist: Zum Beispiel Kontrolleure suchen und begleiten ("Catch the catcher") oder euch ergänzend zu einer "Critical Mass" per Fahrrad aufzumachen. Viertens erfahrt ihr an den Infopunkten den Ort für unsere Zwischenkundgebung (inklusive Volksküche), wo sich möglichst viele einfinden sollten, um über ihre Erfahrungen zu berichten.

Im Übrigen wird der EA (eine Art Notfallnummer) zwischen 11 und 18 Uhr erreichbar sein. Sollte es im Zuge des Umsonstfahrtages zu erhöhten Beförderungsgebühren oder gar Strafverfahren kommen, werden wir damit - wie sonst auch - kollektiv und solidarisch umgehen. Es gibt allerdings keinen Topf, aus dem lauter 40-Euro-Tickets beglichen werden könnten! Und noch etwas: Wenn ihr beim Einsteigen gegenüber dem bzw. der FahrerIn unmissverständlich darauf hinweist, dass ihr umsonst fahrt, erhöht das die Wahrscheinlichkeit, dass ihr später nicht wegen so genannter Beförderungserschleichung belangt werden könnt (aber das müsst ihr selbst entscheiden, ob ihr das wollt).

**Bremer Umsonstfahrttag am 16 Mai 2009:**  
**Start: ab 11 Uhr Domsheide**  
**Zwischenkundgebung: ab 15 Uhr Innenstadt**  
**An diesem Tag werden alle Busse und Bahnen in**  
**Bremen kostenfrei benutzt!**  
**Einsteigen und mitfahren!**