

# Autos sind Umweltkiller

...schon bei der Produktion.

Enormer Energieaufwand und Ressourcenverbrauch, sowie ökologisch unverantwortlich weite Transportwege kennzeichnen die Herstellung von Automobilen. Die eigentliche Nutzung des Pkw ist nur ein Teilaspekt des ökologischen Schadens, wie Treibhauseffekt durch CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Umweltbelastung durch Stickoxide. Die Entsorgung führt zu Bergen von nicht abbaubaren Sondermüll. Zerstörte Naturflächen durch Straßenbau gehen ebenso in die Rechnung mit ein.

## Besserer ÖPNV durch:

- Dichteres Liniennetz
- Höhere Taktfrequenzen
- Durchgängige Betriebszeiten
- Nordquerachse & Ringlinien
- Bessere Anbindung der Vororte
- Wiedereinführung der Straßenbahn
- Fahrradmitnahmekonzept
- Kommunalen PKW- und Fahrradverleih
- Mehr Busspuren
- Vorfahrt und Leitsysteme für Busse und Straßenbahnen

## Eine gesellschaftliche Bilanz zum Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr

### Was wir verlieren würden:

- Einnahmen eines teilprivaten Unternehmens
- Kosten für Fahrkartenverkauf, Automaten, Kontrolle und Verwaltung
- Straßenflächen
- Verkehrstote (jährlich 9000 Menschen)
- Staus (jährlich 72 Stunden je Bundesbürger)

### Was wir gewinnen würden:

**Mobilität  
Umweltschutz  
Lebensqualität**

## Dieser Infoflyer wurde erstellt von der JUKO/AMS Junge KommunistInnen/AMS

JUKO trifft sich an der Hochschule Freitags um 16 h im RomanistInnen Cafe, Philturn VII. Etage.

im Magda-Thürey-Zentrum, Lindenallee 72  
(Nähe U-Christuskirche) zum

JUKO-Plenum: jeden 1. und 3. Freitag im  
Monat um 20 h.

MASCH-Seminar: "Zum Ursprung der Familie,  
des Privateigentums und des Staates", jeden zwei-  
ten und vierten Freitag im Monat um 20 h.



**Anfahrtskosten: Zahlt dem  
Busfahrer,  
was Euch die Fahrt wert ist.**

VISIP Magda Thürey, Lindenallee 72, Hamburg

# Zum Einstieg in den Nulltarif beim HVV

## Der tägliche Wahnsinn

In der BRD gibt es 41 Mio. zugelassene Pkw. Damit besitzen 2/3 der über 18jährigen ein eigenes Auto. Im Durchschnitt fährt ein Auto 40 Minuten am Tag, den Rest der Zeit steht es sinnlos herum. Und trotzdem reichen diese 40 Fahrminuten aus, um davon 72 Stunden im Jahr im Stau zu stehen. Zahlen, die irgendwie nicht zusammenpassen und den Unsinn privaten Eigentums von Pkw mehr als deutlich aufzeigen. Nur aufgrund einer mächtigen Automobilindustrie und ihrer Lobbyisten in Bundestag und Parlamenten, hält sich dieser Wahnsinn aufrecht. Kommunale nichtkommerzielle Car-sharing-pools und Ausbau des öffentlichen Personverkehrs sind unsere logische Forderung.

**Der private PKW** ist das Verkehrsmittel westlicher Industrienationen. Er verbraucht wertvolle Energiereserven und schädigt nachhaltig unsere Umwelt.

Hierbei greifen noch nicht einmal 1/5 der Weltbevölkerung (weit jenseits der 5,5 Milliarden) in gleicher Weise auf dieses Beförderungsmittel zurück. In Nordrhein-Westfalen gibt es mehr private Pkw als in gesamt Afrika.

Die zunehmende Industrialisierung der Welt wird ohne die Entwicklung verkehrspolitischer Alternativen den Fortbestand des Systems Erde bedrohen. Eine globale Nutzung von privaten PKW bei einem mit Deutschland vergleichbaren Standard (479 PKW je 1000 Einwohner), würde den ökologischen Kollaps bedeuten. Nur ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kann diesen Trend aufhalten. Deshalb:

**Freie Fahrt für freie Bürger, mit Bus und Bahn.**

In dieser Gesellschaft müssen die Menschen mobil sein, um an gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Menschen, denen durch die hohen Fahrpreise das Recht auf Mobilität verweigert wird, werden aus dem öffentlichen Leben in einem beträchtlichem Umfang ausgegrenzt.

Durch den Ausschluß großer Personengruppen aus dieser Gesellschaft wird die Irrationalität dieses Systems deutlich, das einerseits von seinen Mitgliedern immer mehr Mobilität verlangt und ohne diese Mobilität nicht aufrechtzuerhalten würde, andererseits aber einer immer größeren Menge ihrer Mitglieder diese Mobilität verweigert.

Öffentlicher Nahverkehr sollte eine gesellschaftlich garantierte Versorgungsleistung sein.

Anstelle des stetigen Leistungsabbaus muß ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen, indem neue Wege beschritten werden.

Diese müssen u.a. einen Ausbau der Streckendichte, höhere Taktfrequenzen und eine veränderte Fahrpreisgestaltung bis zum Nulltarif beinhalten.

- **Aufhebung des Privateigentums an Verkehrsmitteln!**
- **Kollektivierung der Verkehrsbetriebe!**
- **Nulltarif für alle!**

### **Widen durch Individualverkehr gehen nicht in die Rechnung ein**

In den Kosten für die Kraftwagenutzung kommen die gesellschaftlichen Schäden Umweltverschmutzung, zerstörte Natur, Gesundheitsschäden und Opfer des Straßenverkehrs nicht vor.

Beeinträchtigung der Lebensqualität und Umweltzerstörung sind nicht in Geld auszudrücken.

Was aber in Geld auszudrücken ist, sind die Ausgaben des Staates z.B. für den Straßenbau und sogenannte Investitionsförderungen, die die Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel weit übersteigen, und ebenfalls in Geld ausdrücken lassen sich die Profite der Gewinner am Produktionsprozeß gegenwärtig genutzter und entwickelter Verkehrsmittel, i.B. die der Automobilindustrie .

Die hohen Investitionen in die automobilen Infrastruktur werden öffentlich gefördert, derweil die

staatliche Förderung des ÖPNV heruntergefahren und die öffentlichen Verkehrsbetriebe privatisiert werden, was mit der Begründung der "Effektivitätssteigerung" zu weiteren Preiserhöhungen und Leistungsverlechterungen führt.

Eins der Resultat dieser Verkehrspolitik ist eine immense Verschwendung von öffentlichen Flächen durch den Straßenbau. Dabei würde durch einen effektiven öffentlichen Personenverkehr, in Verbindung mit der gemeinschaftlichen Nutzung von Pkw, eine Fläche in der Größe des Saarlandes wieder verfügbar werden.

Freier, gut ausgebauter öffentlicher Personenverkehr ist also in jeder Hinsicht ein Gewinn an Lebensqualität. Dem zuwider stehen jedoch mächtige Interessen, v.a. der Auto- und Mineralölindustrie.

(Hier jetzt noch ein Abschlusssatz in Sinne von "Setzen wir uns dagegen zur Wehr - kämpfen wir für unsere Interessen!")

### **Keine Semesterticket-Erpressung durch den HVV!**

Das jetzige Semesterticket für die Studierenden der Universität Hamburg ist zwar immer noch viel billiger als alle anderen Fahrkarten. Doch die Bedingungen des HVV sind aus verschiedenen Gründen abzulehnen:

- Wer bei der Einschreibung das Geld nicht bezahlt, kann nicht studieren. Doch zusammen mit den restlichen Semesterbeiträgen fast 300 DM, das ist für manche viel Geld.

- Darin enthalten ist ein Beitrag von 12 DM, die jeder Studt in den Härtefond einzahlt. Studts, die ganz nah an der Uni wohnen, und welche, die es sich absolut nicht leisten können, können das Ticket zurückgeben und bekommen dann das Geld zurück. Der HVV bekommt dann das Geld für die Tickets aus dem Härtefonds, ohne daß er eine Leistung erbringt. Besonders unsozial ist das für die Studts, die zwar das Ticket brauchen, es aber nicht bezahlen können und es deshalb auch nicht bekommen. Dieser "Sozialfonds" hat also seinen Namen nicht verdient, da er nicht den finanzschwachen Studts stützt, sondern nur dem HVV! Eine Neuerung mildert diese Härte. Studts sollen in Zukunft eine Art Kredit aus diesen Mitteln erhalten können.

- Das Semesterticket bedeutet Umlagefinanzierung nur unter Studierenden, wovon die meisten nicht soviel Kohle haben. Finanzstärkere Personengruppen werden bei der Finanzierung nicht zur Kasse gebeten.

## **Aufhebung des Privateigentums an Verkehrsmitteln!**

Man muß nichts verbieten, wenn man den Bedürfnissen entsprechende und überzeugende Alternativen bietet. Schluß mit der Notwendigkeit der privaten Aneignung von Verkehrsmitteln. Der weiterhin notwendigen Benutzung von Pkw kann auch durch kollektive Besitzformen entsprochen werden. Und kommen wir weg vom Statussymbol Auto und damit weg von Pkw, die immer mehr Benzin verbrauchen. S-Klassen werden bei kollektiver Nutzung überflüssig.