Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 4: Unsere städtische Umwelt - Gegenvorschläge

Artikel: Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel in städtischen Agglomerationen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45818

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Konklusion

Das kapitalistische Wirtschaftssystem hat einmal geschichtliche Bedeutung gehabt. Es hat sich überlebt.

Seine Widersprüche sind auch nicht mit einer besseren Verteilung des Sozialproduktes zu beseitigen.

Mühsam wird heute versucht, mittels künstlich erzeugter Konsumabhängigkeit, raffiniertem Krisenmanagement (in dessen Dienst sich vor allem die Sozialdemokratie gestellt hat) und einem mehr oder minder verhüllten Machtapparat der alten Wasserleiche neues Leben einzuhauchen.

Offene und versteckte Kontrolle.

Offene und versteckte Gewalt.

Die im Dschungel der bürgerlichen Interessen verstrickten Parteien hintertreiben heute die Selbstorganisation der Mieter. Die sozialen Programme ihrer Wahlpropaganda sind nichts anderes als uneinhaltbare Versprechen.

Eine echte Änderung wird erst eintreten, wenn das Volk Boden und Produktionsstätten in der Hand hat; wenn das Volk in allen Bereichen an der Macht ist.

POZ-Gruppe Nulltarif:

Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel in städtischen Agglomerationen

Es braucht keine planerische Ausbildung, um festzustellen, daß die Lebensbedingungen für die Bewohner unserer städtischen Agglomerationen Jahr für Jahr schlechter werden. Nicht nur werden die von einer spekulativen Bautätigkeit hervorgerufene Wohnungsnot und Mietzinssteigerung immer mehr zur Qual der Stadtbewohner, sondern insbesondere die Verkehrsmisere macht die überwiegend negative Stadtentwicklung deutlich.

Bedingt durch die fortschreitende Entmischung unserer Städte werden die Transportstrecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zusehends länger, und zusammen mit der Zunahme der Bevölkerung in den Ballungsgebieten nimmt auch das Personentransportvolumen ständig zu. Dagegen kann die für die Verkehrsabwicklung notwendige Verkehrsfläche lange nicht im gleichen Maße gesteigert werden. Wo dies trotzdem geschieht, ist es nur mit einem ins Gigantische wachsenden Aufwand und mit der Zerstörung wertvoller materieller und immaterieller Werte möglich. Man denke etwa an die Verschandelung unserer Städte durch den Bau von City-Ringen und städtischen Expreßstraßen.

Die Unvereinbarkeit dieser beiden Entwicklungstendenzen und die Tatsache, daß sich nicht alle Verkehrsmittel gleich gut für die Bewältigung des städtischen Personennahverkehrs eignen, legen es nahe, in der Stadt- und Verkehrsplanung jenem Verkehrsmittel mit dem höchsten «Wirkungsgrad» den Vorzug zu geben. Daß das öffentliche Massenverkehrsmittel diese Voraussetzungen mit Abstand am besten erfüllt, dürfte allgemein unbestritten sein.

Veränderung des Modal-Splits

Zur Lösung des städtischen Verkehrsproblems ist also die gezielte Veränderung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Massenverkehrsmittels anzustreben. Dieses Ziel kann auf zweierlei Wegen erreicht werden:

– durch die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels und
– durch die Verminderung der Attraktivität des Individualverkehrs.

Beide Maßnahmen werden zwar vor allem in Wahljahren von Politikern aus allen Lagern gefordert, bleiben aber in der

Folge meist bloße Lippenbekenntnisse. Abgesehen von Bologna hat es noch keine Stadtverwaltung gewagt, der scheinbar allmächtigen Autointeressen-Lobby mit der notwendigen Entschlossenheit entgegenzutreten.

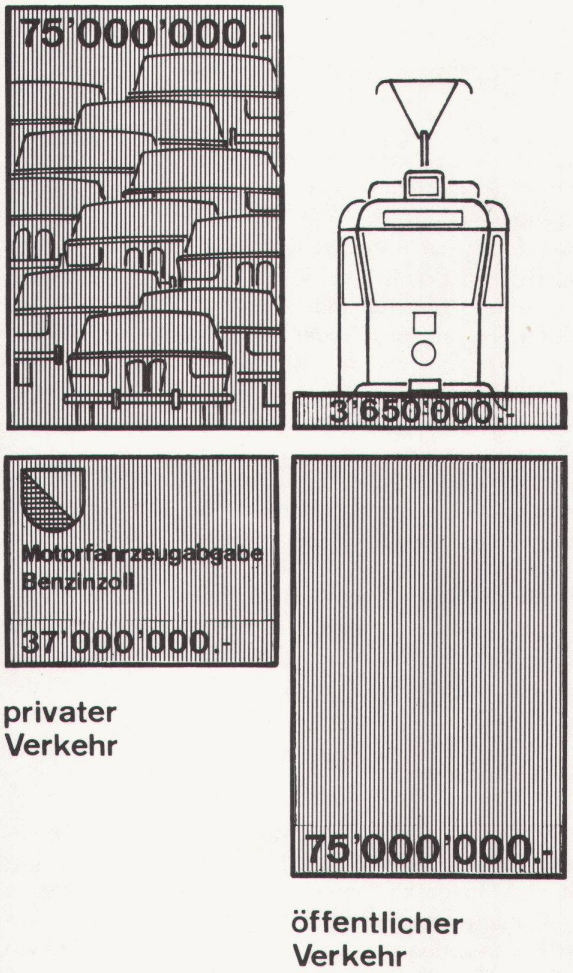
Die Praxis verkehrt sich sogar ins Gegenteil: Der Bau von Einrichtungen, die ausschließlich dem Individualverkehr dienen (Cityparkhäuser, Straßenverbreiterungen usw.), schafft immer größere Anreize für die Benützung des Privatautos in der Stadt. Die Folge bleibt denn auch nicht aus: Praktisch die gesamte Verkehrszunahme im Stadtgebiet geht auf das Konto des Individualverkehrs, während die Frequenzentwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel seit einigen Jahren stagniert. Gleichzeitig wird aber zudem die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels durch Taxerhöhungen und Leistungsabbau (zum Beispiel Reduktion der Reisegeschwindigkeit infolge Behinderung durch den Individualverkehr usw.) zusehends vermindert.

Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrsmittels

Notwendig sind demnach zunächst Maßnahmen, die geeignet sind, möglichst zahlreiche Autobenützer zum Umsteigen auf das

öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Es kommen dafür in Frage:

– Maßnahmen betrieblicher Natur, wie Verbesserung der Fahrpläne sowie der Netzgestaltung
– Maßnahmen technischer Natur, wie Erneuerung des Rollmaterialparks
– Maßnahmen verkehrspolizeilicher Natur, wie «Grüne Welle» und separate Fahrspuren für Tram und Bus usw., um die Reisegeschwindigkeit und Regelmäßigkeit des öffentlichen Verkehrsmittels zu steigern
– Maßnahmen ökonomischer Natur, wie Einführung des Nulltarifs auf den Netzen der öffentlichen Verkehrsbetriebe



Diese Graphik macht am Beispiel der Stadt Zürich (Zahlen von 1970) die eklatante Ungerechtigkeit in der Kostenverteilung für den privaten und öffentlichen Verkehr deutlich

Oben links: die jährlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Privatverkehr

Oben rechts: die jährlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand für das öffentliche Verkehrsmittel (= Übernahme des Betriebsdefizites)

Unten links: die von den Benützern getragenen Kosten für den Privatverkehr (ganzer Kanton)

Unten rechts: die von den Benützern getragenen Kosten für das öffentliche Verkehrsmittel (= Taxeinnahmen innerhalb eines Jahres)

Der Nulltarif als verkehrspolitische Maßnahme

Die Einführung des Nulltarifs auf dem öffentlichen Verkehrsmittel stellt also nur eine unter andern Maßnahmen dar. Allerdings ist sie sozusagen die Schlüsselgröße. Denn erst wenn das öffentliche Verkehrsmittel auch ökonomisch auf derselben Stufe wie der Privatverkehr steht, das heißt wenn die öffentliche Hand die kostenlose Benützung aller Verkehrsträger gewährleistet, kann mit einiger Erfolgsaussicht mit der Durchführung der übrigen Maßnahmen gerechnet werden. Solange aber für die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels eine auch noch so bescheidene Taxe erhoben wird, werden die Aufwendungen für dessen Betrieb stets an den herausgewirtschafteten Taxeinnahmen gemessen werden.

Der Nulltarif als sozialpolitische Maßnahme

Neben diesen verkehrsplanerischen Aspekten sind es aber vor allem auch sozialpolitische Überlegungen, die in verschiedenen Städten Europas den Ruf nach Einführung des Nulltarifs auf den öffentlichen Verkehrsmitteln laut werden lassen.

Es geht dabei um die Beseitigung einer massiven Ungerechtigkeit in der Verteilung der finanziellen Lasten für die Erstellung und den Betrieb von Infrastruktureinrichtungen.

Während die Autobenützer mit großer Selbstverständlichkeit die aus Steuermitteln erstellten und unterhaltenen Straßen befahren, muß die weit größere Masse der Tram- und Busbenützer den Betrieb ihres Verkehrsmittels durch die Entrichtung einer Fahrtaxe selbst bezahlen. Diese Ungerechtigkeit wird zumindest in der Schweiz durch den Umstand verschärft, daß die öffentlichen Verkehrsbetriebe der gesetzlichen Verpflichtung unterliegen, einen selbsttragenden Betrieb zu führen. Abgesehen von der Übernahme der Betriebsdefizite durch die Gemeinwesen sind sie daher vom «Genuß» von Steuergeldern ausgeschlossen.

Produktionsprozeß und Transportkosten

Der Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des Produktionsprozesses. Er sollte die Zirkulationskosten möglichst niedrig halten, das heißt die Distributionszeit der Waren und der damit verbundenen Kosten senken, somit also die Kosten der Kapitalverwertung überhaupt vermindern.

In der großen Zirkulation des Gesamtkapitals, das in unserer

Gesellschaftsform auf dem Widerspruch zwischen kollektiver Produktion und der kapitalistischen Form der privaten Aneignung beruht, spielt der *Personentransport* eine besondere Rolle.

In der üblichen Aufteilung der Erscheinungsformen des Personenverkehrs – Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, Berufsverkehr – ist für das Kapital vor allem der *Berufsverkehr* von größter Bedeutung. Die Massen der Werktätigen, die ihre Arbeitskraft verkaufen müssen, um mit den daraus gelösten Mitteln ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, bewegen sich tagtäglich vom Wohnort zum Arbeitsplatz und umgekehrt. Obwohl ihre Arbeitskraft dem Arbeitgeber ohnehin den Profit einbringt, müssen sie auch noch die Transportkosten ihrer Arbeitskraft bezahlen, zum Beispiel mit den Tramtaxen.

Unsere Forderung ist daher die, daß die Transportkosten von jenen wenigen getragen werden, die von der Arbeit profitieren.

Metropole und profitorientierte Stadtplanung

In der Schweiz, wie in anderen kapitalistischen Ländern, galt die Planung früher als unzulässige zentrale Lenkung. Doch seit geraumer Zeit wird in unserem Land Planung groß geschrieben.

Das veränderte Verhältnis unserer Gesellschaftsordnung zur Planung ist im wesentlichen das Ergebnis einer ökonomischen Entwicklung: Wirtschaftskrisen, die zeigten, daß das liberale Zusammenspiel privater Interessen den Fortbestand unserer Gesellschaftsordnung gefährdeten; der kalte Krieg der fünfziger Jahre, in welchem der Westen auf jeden Fall und in jedem Bereich dem Sozialismus Widerstand leisten wollte; die Konzentration und Zentralisation von Betrieben, die hervorgerufen wurden durch die zunehmende Arbeitsmarktverknappung und die Rationalisierung.

Planung wurde somit Allgemeingut in Wirtschaft und Politik. Sie enthält aber nicht den Wunsch zur Aufhebung der immanenten Widersprüche unserer Gesellschaftsordnung, sondern lediglich das Interesse, die kapitalistische Produktionsweise zu erhalten und zu fördern.

Der Wunsch privatwirtschaftlicher Interessen, daß zum Beispiel Zürich immer mehr eine Wirtschaftsmetropole werden muß, ist auch das Ziel der offiziellen Stadtplanung. Dies zeigt unter anderem eine ihrer Tätigkeiten: Sie fördert stets die *Arbeitsplatzkonzentration im Zentrum* der Stadt und somit *Verdrängung der Wohnplätze* in die Vororte (Landabtritt an die Elektrowatt im Seefeld; Beihilfe zur Zerstörung von innenstädtischen Wohnräumen, wie zum Beispiel an der Venedigstraße; Idee einer Waldstadt auf dem Adlisberg usw.).

Durch diese Planung haben sich die Städte zwangsläufig entmischt. Die Folgen davon sind lange Transportstrecken, die die Benützung eines Verkehrsmittels notwendig machen und die zudem die unbezahlte Freizeit des Arbeiters beanspruchen.

Wir sind der Meinung, daß die negativen Folgeerscheinungen der profitorientierten Stadtplanung nicht den Massen der ohnehin benachteiligten Lohnabhängigen aufgebürdet werden dürfen.

Automobilproduktion und Förderung des Privatverkehrs

Die Kombination von privater Automobilproduktion einerseits und öffentlicher Planung und Finanzierung der ergänzenden Infrastruktur andererseits ist sehr rentabel für die Privatwirtschaft. Denn die *Bedeutung der Automobilindustrie* für die kapitalistische Wirtschaft zeigt sich in der direkten Verknüpfung mit der Stahl-, Gummi- und Mineralölindustrie, mit den Banken und Versicherungen. Sie zeigt sich in der Verflechtung mit der Bauindustrie, die durch jeden weiteren Straßenbau den Baukostenindex in die Höhe treibt, die die Verknappung und somit die ständige Verteuerung des Bodens fördert.

Um all diesen Profitinteressen gerecht zu werden, wird der Privatverkehr von der öffentlichen Hand (also durch Steuergelder) über riesige Investitionen (Straßenbau, Parkieranlagen usw.) immer mehr bevorzugt und das *öffentliche Verkehrsmittel vernachlässigt.*

Wir sind der Auffassung, daß die Verteilung der zur Verfügung stehenden Steuergelder nach den tatsächlichen Bedürfnissen der Massen erfolgen muß, das heißt, dem öffentlichen Verkehrsmittel als dem Transportmittel der Lohnabhängigen ist der Vorrang zu geben.

Eigentumsideologie

Durch eine möglichst breite Streuung relativ geringen Eigentums, wie dies systemkonforme Organisationen vermehrt propagieren, läßt sich ausgezeichnet die tatsächliche, ungerechte Eigentumsverteilung verschleiern und können mögliche soziale Konflikte verhindert werden. Das Auto wie das Eigenheim eignen sich besonders gut für diesen Zweck. Deshalb wird versucht, durch den großzügigen Ausbau der Verkehrsträger für den Privattransport dieser Entwicklung Vorschub zu leisten.

Nulltarifinitiative

Diese Überlegungen führten im wesentlichen dazu, daß die *Progressive Planungsgruppe Zürich* (Teilorganisation der Progressiven Organisationen Zürichs POZ) eine stadtzürcherische Initiative zur Einführung des Nulltarifs für den öffentlichen Stadtverkehr ergriffen hat.

Progressive Planungsgruppe Zürich (PPZ)
(Teilorganisation der Progressiven Organisationen Zürich POZ)