



ÖPNV – gut für alle!

Forum zu solidarischer Mobilität

Deutscher Bundestag, Berlin
13. März 2020



Inhalt

Programm	3
Beteiligte Abgeordnete	5
Referent*innen	7
Was ist los im Nahverkehr?	12
ÖPNV – Das Rückgrat der Verkehrswende	14
Umverteilen für (klima-)gerechte Verkehrsverhältnisse!	25
Zentrale Anträge der Bundestagsfraktion DIE LINKE zum Öffentlichen Verkehr	28
Antrag Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr schrittweise einführen <i>Drucksache 19/1359 vom 22.03.2018</i>	31

WLAN

Hinweis zur Nutzung des Gäste-WLAN im Bundestag

1. Schalten Sie an Ihrem Endgerät WLAN ein.
2. Wählen Sie dann das Netzwerk „Gast-DBT“ aus.
3. Geben Sie nach Aufforderung den Schlüssel „33854986“ ein.
4. Je nach Endgerät öffnet sich nun die Login-Seite oder Sie öffnen sie unter „<http://bundestag.de>“ selbst.
5. Lesen und akzeptieren Sie die Nutzungsbedingungen.



Abbildung 1:

Alternativ scannen Sie diesen QR-Code, der Schritt 2 und 3 erledigt



Abbildung 2:

Alternativ scannen Sie diesen QR-Code, der Schritt 4 erledigt

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Jan Korte

Layout/Druck: Fraktionservice

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

200313

Programm

11 Uhr Begrüßung

Sabine Leidig, *MdB, Sprecherin für Bahnpolitik*

Perspektive des ÖPNV und anstehende Tarifrunde

11.10 Uhr Referat und Diskussion

Autogerechte Vergangenheit, klimagerechte Zukunft und die Rolle des öffentlichen Verkehrs

Dr. Weert Canzler, *Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität
und gesellschaftliche Differenzierung, Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung*

11.45 Uhr Inputs und Podiumsdiskussion

Mira Ball, *Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen, ver.di*

Dr. Jan Schilling, *Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV,
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*

Kerstin Kassner, *MdB, Sprecherin für Kommunalpolitik*

Sabine Leidig

Pascal Meiser, *MdB, Sprecher für Gewerkschaftspolitik*

Moderation: Jörg Cezanne, *MdB, Sprecher für Luftverkehr und Schifffahrt*

13 Uhr Pause

ÖPNV-Ausbau und Verbesserung der Arbeitsbedingungen zusammenbringen

13.45 Uhr Inputs und Diskussion

Isabell Eberlein, *Vorstand, Changing Cities*

Josephine Wohlrab, *Sprecherin Einfach Einsteigen, Bremer Nulltarif-Initiative*

Katharina Stierl, *Students for Future, LINKE.SDS Leipzig*

Erdogan Kaya, *Busfahrer, Personalrat BVG, ver.di*

14.30 Uhr Abschlussdiskussion

Violetta Bock, *Sprecherin für Verkehr, Fraktion Kasseler Linke
in der Stadtverordnetenversammlung Kassel*

Knut-Sören Steinkopf, *Gewerkschaftssekretär für Organizing
und Erschließung, ver.di, Bundesfachbereich Verkehr*

Moderation: Sabine Leidig und Jörg Cezanne

16 Uhr Get-together

Beteiligte Abgeordnete

Jörg Cezanne

Sprecher für Luftverkehr und Schifffahrt

seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestags

2008 - 2017 Geschäftsführer der
Fraktion DIE LINKE. im Hessischen Landtag

Mitglied bei ver.di

1991 - 1996 Studium der Betriebswirtschaftslehre (VWA)
sowie der Soziologie, Afrikanischen Sprachwissen-
schaft und Historischen Ethnologie



Kerstin Kassner

Sprecherin für Kommunalpolitik der Fraktion
DIE LINKE. im Bundestag

Themenschwerpunkte: Rekommunalisierung und
kommunale Daseinsvorsorge

seit 2019 Stadtpräsidentin Bergen auf Rügen

seit 2013 Mitglied des Deutschen Bundestags

2001 - 2011 Landrätin auf Rügen



Sabine Leidig

Sprecherin für Bahnpolitik sowie Koordinatorin der AG sozial-ökologischer Umbau der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestags

2002 bis 2009 Geschäftsführerin von Attac

Tätigkeit beim DGB-Baden-Württemberg

Ausbildung zur Biologielaborantin



Pascal Meiser

Sprecher für Gewerkschaftspolitik der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Stellvertretender Vorsitzender DIE LINKE. Berlin

Ehemaliger Gewerkschaftssekretär für die IG Metall

Mitglied bei IG Metall und ver.di

aktiv im Fußballverein FSV Hansa 07



Referent*innen

Mira Ball

Leiterin der Bundesfachgruppe Busse und Bahnen
in der Gewerkschaft ver.di

Gewerkschaftssekretärin ver.di Niedersachsen,
verantwortlich für Region Hannover und den Fach-
bereich Verkehr

Studium der Industriesoziologie an den Universitäten
Hamburg und Bremen

Ausbildung zur Druckerin



Violetta Bock

engagiert sich seit 2016 als Stadtverordnete der
Kasseler Linken

verkehrspolitische Sprecherin

aktiv in der Initiative »Nahverkehr für Alle« in Kassel
und Organisatorin des jährlichen bundesweiten
Nulltarif-Ratschlags

hat gemeinsam mit anderen einen offenen Treffpunkt
in ihrem Stadtteil aufgebaut



Dr. Weert Canzler

seit 2020 Leiter der Forschungsgruppe »Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung« am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung im WZB

2015 Habilitation in der Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List« der TU Dresden

seit 2013 Sprecher des »Leibniz-Forschungsverbundes Energiewende«

2009-2019 Senior Researcher in der Forschungsgruppe »Wissenschaftspolitik« im WZB

1995 Promotion am Institut für Soziologie an der Technischen Universität Berlin



Isabell Eberlein

Politikwissenschaftlerin mit Schwerpunkt auf Umwelt, Verkehr und Nachhaltigkeit

seit September 2018 im Vorstand von Changing Cities, außerdem im Netzwerk Fahrradfreundliches Friedrichshain-Kreuzberg und bei Women in Mobility

Fokus ökologisch und sozial gerechte Mobilität für alle, sowie lebenswerte Städte

seit 2016 beruflich wie ehrenamtlich mit der Verkehrswende betraut, zuerst im Bereich ÖPNV, später im Bereich Fahrrad

Studium in Regensburg, Berlin, Amsterdam und Neu-Delhi



Erdogan Kaya

seit über 30 Jahren Busfahrer bei der BVG

seit 31 Jahren Gewerkschaftsmitglied

Vorsitzender des Bundesmigrationsausschusses von ver.di

Sprecher der Vertrauensleuteversammlung und Mitglied in der Tarifkommission

Mitglied im Personalrat Busbereich Süd und Mitglied im Gesamtpersonalrat



Dr. Jan Schilling

seit 2017 Geschäftsführer für den Bereich Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

seit 2019 Lehrauftrag an der Technischen Universität in Berlin

2015 bis 2016 Geschäftsführer VKU Consult GmbH

2007 bis 2016 Tätigkeit bei VKU e. V. (Bereichsleiter Rechtliche Sonderaufgaben; Büroleiter der Hauptgeschäftsführung; stellv. Bereichsleiter Grundsatz, Strategie & Innovation; Referent Energie, Klima & Strategie)

2009 bis 2012 Promotion an der Humboldt-Universität zu Berlin bei Prof. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis



Knut-Sören Steinkopf

seit 2016 zuständig für den Schwerpunkt Organizing und Erschließung im ver.di-Bundesfachbereich Verkehr

seit 2007 Tätigkeit in den Gewerkschaften ver.di und Unia/Schweiz als Organizer, Team- und Projektleiter

Tätigkeiten in der Sozialarbeit und politischen Bildungsarbeit

Magister-Studium der Erziehungswissenschaften, Geschichte und Politik

Ausbildung zum Straßenwärter



Katharina Stierl

aktiv bei Students for Future Leipzig

Mitglied der AG Kooperation-Gewerkschaften von FFF

Mitglied im SDS

studiert Geschichte an der Uni Leipzig

ehem. Gesundheits- und Krankenpflegerin



Josephine Wohlrab

seit 2019 Sprecherin und Projektleiterin Einfach
Einsteigen, Bremen

2014 bis 2017 studentische Hilfskraft an der Professur
für Ökologische Ökonomie, Universität Oldenburg

2014 bis 2018 Studium Sustainability Economics and
Management M. A., Universität Oldenburg

2013 bis 2014 studentische/wissenschaftliche Hilfskraft
am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

2010 bis 2014 Studium Betriebswirtschaftslehre B. A. (Science), Universität Mün-
ster



Was ist los im Nahverkehr?

ver.di, Bundesfachbereich Verkehr

Über 130.000 Beschäftigte im ÖPNV geben täglich alles für ihre Fahrgäste. Sie sorgen dafür, dass Schulkinder, Arbeitnehmer*innen, ältere Menschen, Nachtschwärmer*innen und alle anderen an ihr Ziel kommen. Die Fahrer*innen von Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen halten an 7 Tagen in der Woche Tag und Nacht den Takt. Fachkräfte wie Mechatroniker, Schlosser oder Lackierer halten Fahrzeuge und Infrastruktur in Schuss. In den Verwaltungen haben alle ein offenes Ohr für ihre Kunden. Der Service sorgt für Sicherheit und Sauberkeit. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und ihre Identifikation mit ihrer Arbeit ist hoch.

Dennoch ist in den meisten Verkehrsbetrieben die aktuelle Situation nicht mehr hinnehmbar. Im ÖPNV wurde auf Kosten der Beschäftigten jahrzehntelang gespart. In allen Bereichen gab es Personalabbau. Zur Arbeitsplatzsicherung mussten Tarifverträge verschlechtert werden. Arbeitsmenge, Stress und Belastung haben zugenommen. Zweistellige Krankenstände sind die Regel. 40 Prozent der Beschäftigten sind über 50 Jahre alt.

Die Anzahl der Fahrgäste nahm seit 1998 um 24 Prozent zu, die der Beschäftigten ist um 18 Prozent gesunken. In 60 Prozent der Unternehmen kommt es inzwischen zu Fahrtausfällen, weil Personal fehlt. Der ÖPNV benötigt bis 2030 etwa 100.000 neue Beschäftigte nur um den heutigen Umfang zu erhalten.

Das wirkt in allen Bereichen: Verwaltung, Technik, Service und Fahrdienst. Sollte sich nichts ändern, droht der Kollaps.

Dabei ist eine Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV politisch gewollt. Wie aber der ÖPNV die damit verbundenen zusätzlichen Aufgaben bewältigen soll ohne zusätzliches Personal und bessere Arbeitsbedingungen, dazu bleiben Politik und Unternehmen den Beschäftigten die Antwort bislang schuldig.

Deshalb handeln jetzt wir als Gewerkschaft für einen starken öffentlichen Nahverkehr und starten die Kampagne TVN2020: Die Tarifkommissionen in 16 Bundesländern haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen festgelegt und wollen mit gemeinsamer Kraft bessere Arbeitsbedingungen durchsetzen. Ab 30. Juni 2020 wird ver.di die Arbeitsbedingungen im kommunalen Nahverkehr bundesweit gleichzeitig verhandeln. Es geht um die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit, Urlaub, Sonderzahlungen, Zuschläge und Zulagen, Überstunden, besondere Regelungen zur Dienstplanung, Pausen, Eingruppierung und vieles mehr.

TVN2020 heißt:

1. Genug gespart.

Jetzt brauchen wir Investitionen für das Personal, für gute Arbeitsbedingungen und für Sicherheit und Qualität für die Fahrgäste.

2. Wir Beschäftigte wissen, was attraktive Arbeit ist.

Wir ver.di-Mitglieder im Nahverkehr werden diskutieren, was besser werden muss und für welche Forderungen wir gemeinsam kämpfen werden.

3. Gemeinsam Druck machen.

2020 stehen wir bundesweit gemeinsam für unsere Forderungen auf - in allen kommunalen Nahverkehrsunternehmen im TV-N und weiteren großen Unternehmen.

Die Politik muss verstehen, dass guter ÖPNV Geld kostet. Die Kommunen können das nicht alleine stemmen, sie benötigen finanzielle Unterstützung beim Betrieb und Ausbau des ÖPNV. Gemeinsam Druck machen heißt auch, dass gute Arbeit im ÖPNV, Mobilität für alle und klimagerechter Verkehr zusammengehören und gemeinsam durchgesetzt werden müssen. Das eine wird nicht ohne das andere zu haben sein.

ÖPNV – Das Rückgrat der Verkehrswende

Andreas Wagner, *Sprecher für ÖPNV und Fahrradmobilität der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag*

Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag hat zum Ziel, die Fahrgastzahlen im ÖPNV flächendeckend bis 2030 zu verdoppeln. Dafür ist ein massiver Ausbau des Nahverkehrs notwendig. Der Bund muss sich zu seiner Verantwortung gegenüber dem ÖPNV bekennen, da nur so der klimagerechte und soziale Umbau im Verkehrssektor gelingen kann. Es besteht eine zusätzliche Herausforderung darin, dass gleichzeitig neue Antriebstechnologien und Beförderungsformen, etwa Elektromobilität und kommunales RideSharing, ausgebaut und systemunschädlich integriert werden müssen. Der Bund soll daher dauerhaft die Investitionskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge fördern. Sind die Angebote ausgebaut und kann der ÖPNV die Aufwüchse bei den Fahrgastzahlen bewältigen, ist der Öffentliche Personennahverkehr für die Nutzer*innen sogar fahrschein- und kostenfrei zu betreiben. Um diese Ziele zu erreichen, müssen neben den finanziellen auch die rechtlichen Weichen gestellt werden. Gerade im ländlichen Raum besteht beim ÖPNV hoher Nachholbedarf. Hier soll darum mindestens so viel Geld pro Kopf ausgegeben werden wie in den Städten. Über den Deutschlandtakt müssen Fernverkehr, Nahverkehr und multimodale Angebote verknüpft werden. Das würde auch einen erheblichen Ausbau der Stadt-Land-Verbindungen ermöglichen und die Abwanderung der Bevölkerung in die Städte zurückdrängen. Es ist klar, dass dieser Umbau nicht zu Lasten der Mitarbeiter*innen der Nahverkehrsbetriebe gehen kann. Ohne gute Löhne und gesundheitsförderliche sowie familienfreundliche Arbeitsbedingungen und Arbeitszeitregelungen kann der Umbau des ÖPNV nicht gelingen.

Eine Richtungsentscheidung für Teilhabe

Mobilität kann als die Möglichkeit von Menschen beschrieben werden, an Orte zu kommen, an denen sie wichtige Tätigkeiten verrichten, wie lernen, arbeiten, studieren, Arztbesuche wahrnehmen, kulturellen Interessen nachgehen, Freunde und Familie besuchen oder sich politisch engagieren. Aus dieser Perspektive ist eine Gesellschaft so gerecht bzw. so ungerecht, wie sie diese Teilhabechancen garantieren kann (vgl. Rammler/Schwedes 2018, S. 8). Spätestens im Kontext wachsender ökonomischer Ungleichheiten und der Frage, wer für die Klimakrise bezahlt, wird Mobilität zur sozialen Frage!

Unser gegenwärtiges Verkehrssystem ist dabei in doppelter Hinsicht unsozial:

1. Der Zugang zu bezahlbaren Verkehrssystemen, die eine echte Alternative zum klimaschädlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen, ist flächendeckend nicht gewährleistet – im Gegenteil. Wie aus der aktuellen Studie des ADAC

zu Mobilität außerhalb von Ballungsräumen hervorgeht, werden in ländlichen Regionen bis zu 70 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt, in urbanen Räumen beträgt der Anteil des MIV am Modal Split hingegen nur in etwa die Hälfte (vgl. ADAC 2020). 90 Prozent der ländlichen Haushalte sind im Besitz mindestens eines Pkw, in Metropolen beträgt der Anteil autobesitzender Haushalte noch rund 60 Prozent. Am Beispiel Brandenburg zeigen die Autor*innen der Studie, dass in 14 Prozent der Gemeinden nur 1 bis 4 Verbindungen pro Tag bestehen, um zu Orten zu gelangen, an den die Menschen Verwaltungs- oder Versorgungsaufgaben erledigen können. Zu Ferienzeiten verschlechtert sich dieses Angebot deutlich. Mobilität im ländlichen Raum ist im 21. Jahrhundert also ohne Automobil kaum denkbar. Das Auto – »trotz hoher und oft dominierender Kostenanteile am Gesamtbudget« (Rammler/Schwedes 2018, S. 10) – erweist sich also häufig als alternativlos, da die Anbindungsqualität des ÖPNV so desolat ist. Im städtischen Raum nutzen einkommensschwache Menschen zumeist den öffentlichen Verkehr und sind darum besonders von steigenden Tarifen betroffen. Wo das Auto der dominante Zugang zu Mobilität ist und flächendeckende, attraktive und kostengünstige Alternativen fehlen, nimmt die soziale Ungerechtigkeit für einen wachsenden Teil der Gesellschaft zu. Ein unzureichendes Mobilitätsangebot schränkt die Teilhabechancen ein.

2. Gerade diejenigen, die am wenigsten zu den »externen Effekten« des Verkehrssystems beitragen sind mitunter am stärksten von diesen betroffen. Sind es doch vor allem die verbrauchsintensiven Fahrzeuge der Wohlhabenderen, die auf dem Weg zur Arbeit durch die ärmeren Viertel dort ihre Emissionen hinterlassen. Bezahlbare Wohnungen sind viel häufiger entlang stark befahrener Straßen angesiedelt. Dort sind also die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung besonders hoch. Die Wohngegenden der Wohlhabenderen sind hingegen eher abseits stark motorisierter Wege angesiedelt, im Grünen oder in luftigen Höhen (vgl. Rammler/Schwedes 2018). Werden die sogenannten »externen Effekte« des Pkw-Verkehrs, wie Lärm, Unfälle und der erhebliche Ressourcenverbrauch mit in die Gleichung einbezogen, so ergibt sich, dass der Autoverkehr der öffentlichen Hand dreimal so viel kostet wie der ÖPNV.¹

Die Fraktion DIE LINKE. ist der Auffassung, dass Mobilität nicht zum Privileg der Wenigen werden darf. Um das auch zukünftig zu gewährleisten, ist der Ausbau eines attraktiven, flächendeckenden, kostengünstigen und perspektivisch fahrscheinfreien ÖPNV dringend überfällig. Dieser bildet das Rückgrat der sozial-ökologischen Verkehrswende. Eine solche Politik der sozial gerechten Mobilität für alle sichert gesellschaftliche Teilhabechancen und schafft gleichzeitig die Möglich-

¹ Forscher*innen der Universität Kassel haben dazu ein Rechenmodell entwickelt, um genau diese neben den bislang schon berücksichtigten Effekten wie die Abschreibung von Straßen und verkehrstechnischen Anlagen oder Aufwendungen für den Straßenunterhalt in einem Kostenmodell abzubilden. Auf diese Weise werden die wahren Kosten und damit auch der Subventionsbedarf des Autoverkehrs transparent. Siehe zum Beispiel: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/uni-kassel-der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der>.

keit Verkehr zu verlagern – weg vom Individualverkehr, hin zum gemeinwohlorientierten ÖPNV. Klimaschutz wird dadurch gratis dazu geliefert. Ein solcher Aus- und Umbau darf dabei nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen, sondern es müssen ihnen gute Löhne und Arbeitsbedingungen gesichert werden.

Eine Richtungsentscheidung für Klimagerechtigkeit

Die Bewältigung der Klimakrise stellt Regierungen der Welt vor eine enorme Herausforderung. Sie sieht nichts weiter vor als die Dekarbonisierung der gesamten Weltwirtschaft. Innerhalb der nächsten zwölf Jahre müssen die globalen Emissionen halbiert werden, damit auch für zukünftige Generationen ein gutes und würdevolles Leben auf der Erde möglich ist. Gerade aus Perspektive globaler Gerechtigkeit sind darum heute große Kraftakte für einen sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft erforderlich. Wenn die Bemühungen der Bundesregierung den Pariser Klimazielen Rechnung zu tragen, also die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, nicht nur ein Lippenbekenntnis darstellen sollen, muss jetzt gehandelt werden!

Gerade der hiesige Verkehrssektor heizt mit konstant steigenden Emissionen das Klima sprichwörtlich weiter auf. Wo in anderen Sektoren zumindest eine Reduktion gelungen ist, liegt der Anteil der CO₂-Emissionen im Verkehr heute bereits bei 22 Prozent (1990 waren es lediglich 16 Prozent). Dieser Anstieg ist vor allem dem motorisierten Individualverkehr geschuldet. Gleichwenn einzelne Pkw nun Umwelt und Klima im Durchschnitt weniger belasten, führt das »Mehr an Verkehr« (mehr Fahrleistung insgesamt und mehr Fahrzeuge, insbesondere an Geländewagen und SUV) diese »Errungenschaften« ad Absurdum. Trotz Klimastreiks und wachsendem gesellschaftlichen Bewusstseins um die Klimakrise konnten Autohersteller*innen auch jüngst mit verbrauchsintensiven und klimaschädlichen Fahrzeugen hohe Gewinne davontragen. Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen prognostiziert die OECD eine Verdoppelung der Emissionen im Verkehrssektor bis 2050 (vgl. Rammler/Schwedes 2018, S. 13).

Über Jahrzehnte hinweg wurde der motorisierte Individualverkehr gegenüber sozial- und klimagerechten Mobilitätsalternativen steuerlich, planerisch und ideologisch privilegiert. Die Folgen sind ökologisch, sowie sozial fatal.

Rob Routs, seiner Zeit ausführender Direktor bei Shell sagte 2006 sinngemäß: Seit der Vermählung fossiler Energieträger mit dem Verbrennungsmotor sind die Schicksale beider Industrien intrinsisch verknüpft (vgl. Kingsley/Ury 2009, S. 10). Während Erdöl der zentrale Grund für kriegerische Auseinandersetzung im Mittleren und Nahen Osten ist, verantwortet der Transportsektor rund 60 Prozent der globalen Erdölnutzung (vgl. Rammler/Schwedes 2018, S. 10). Die Zusammenhänge zwischen der Destabilisierung einer Region durch »eine neoimperiale Ressourcensicherungspolitik der westlichen Industrieländer«, sind also nicht zu

leugnen, wie Stephan Rammler und Oliver Schwedes argumentieren (vgl. Rammler/Schwedes 2018, S. 12).

Eine echte Verkehrswende ist also in vielfacher Hinsicht dringend überfällig, aber ohne einen flächendeckend gut ausgebauten, attraktiven und kostengünstigen ÖPNV, der eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist, wird genau das zur eigentlichen Utopie. Hierfür ist ein Richtungswechsel in der Verkehrspolitik von Nöten.

Eine neue Verkehrspolitik schafft mehr Gerechtigkeit

Auch wenn der massiv unter Druck stehende Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer hierzulande kürzlich eine Reform der Straßenverkehrsordnung zugunsten der Sicherheit von Radfahrer*innen auf den Weg brachte, stellt diese noch lange keine Richtungsentscheidung in der Verkehrspolitik dar.

Eine Verkehrspolitik der Zukunft sorgt für einen wirklich gerechten Ausgleich der Verkehrsteilnehmer*innen auf den Straßen. Sie verhandelt dazu die rechtlichen Rahmenbedingungen neu und stärkt die Kommunen langfristig finanziell, damit diese auf die jeweiligen lokalen Herausforderungen adäquat eingehen können. Sie fasst soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz in einem Gedanken zusammen. Denn wer echten Klimaschutz will, muss die soziale Frage in den Mittelpunkt stellen. Klimaschutz in Form eines Grünen Kapitalismus beseitigt Ungleichheiten nicht, sondern verstärkt diese. Es müssen die historisch gewachsenen Wurzeln der sozialen Ungleichheiten und ökologischen Ausbeutung bekämpft werden. Beispielsweise würde eine reine Umstellung auf E-Mobilität weder die Überlastung der Metropolen durch den MIV noch den Mangel an Mobilität für Ärmere beseitigen. Eine solche Umstellung würde im globalen Süden gar die Ausplünderung rohstoffexportierender Länder vorantreiben. Zukünftige Verkehrspolitik vermeidet Verkehr für den Klimaschutz und schafft sozialen Ausgleich. Dafür wollen wir die Weichen stellen!

Wie steht es um den ÖPNV?

Der ÖPNV in der Bundesrepublik ist je nach Region sehr unterschiedlich ausgebaut. Das reicht von Dörfern, in denen nur zweimal am Tag der Schülerverkehr zur Fahrt in die Kreisstadt genutzt werden kann bis hin zum dicht ausgebauten multimodalen Netz in Metropolen. Viele der Probleme sind aber in fast allen Regionen gleich:

- systematische Unterfinanzierung der Infrastruktur, die zudem auf das individuelle Automobil ausgerichtet ist und neben dem Erhalt auch um- und ausgebaut werden muss,

- geringe Taktung insbesondere in den Nebenzeiten,
- Fahrer*innenmangel,
- ausgedünntes Haltestellennetz insbesondere jenseits der Innenstädte,
- mangelnde Barrierefreiheit,
- je Anbieter*in gibt es eigene Tickets, was Umsteigen über Anbietergrenzen hinweg erheblich verkompliziert,
- zu hohe Ticketpreise, vor allem für Leistungsempfänger*innen
- mangelnde Vernetzung mit dem Fernverkehr als auch der Radverkehrsinfrastruktur und neuen Mobilitätsangeboten.

In den Städten zeichnet sich die Zukunft der Mobilität bereits deutlich ab. Hier geht es neben dem quantitativen und qualitativen Ausbau des ÖPNV im Grunde nur noch darum, ob RideSharing eine Rolle spielt und wenn ja in welcher Form. Anders formuliert: Während man sich in Berlin, Hamburg und München vor Mobilitätsangeboten nicht retten kann, die (derzeit) gegenseitig konkurrieren, gibt es auf dem Land eigentlich nur eine Wahl: das eigene Fahrzeug.

Mobilität für alle

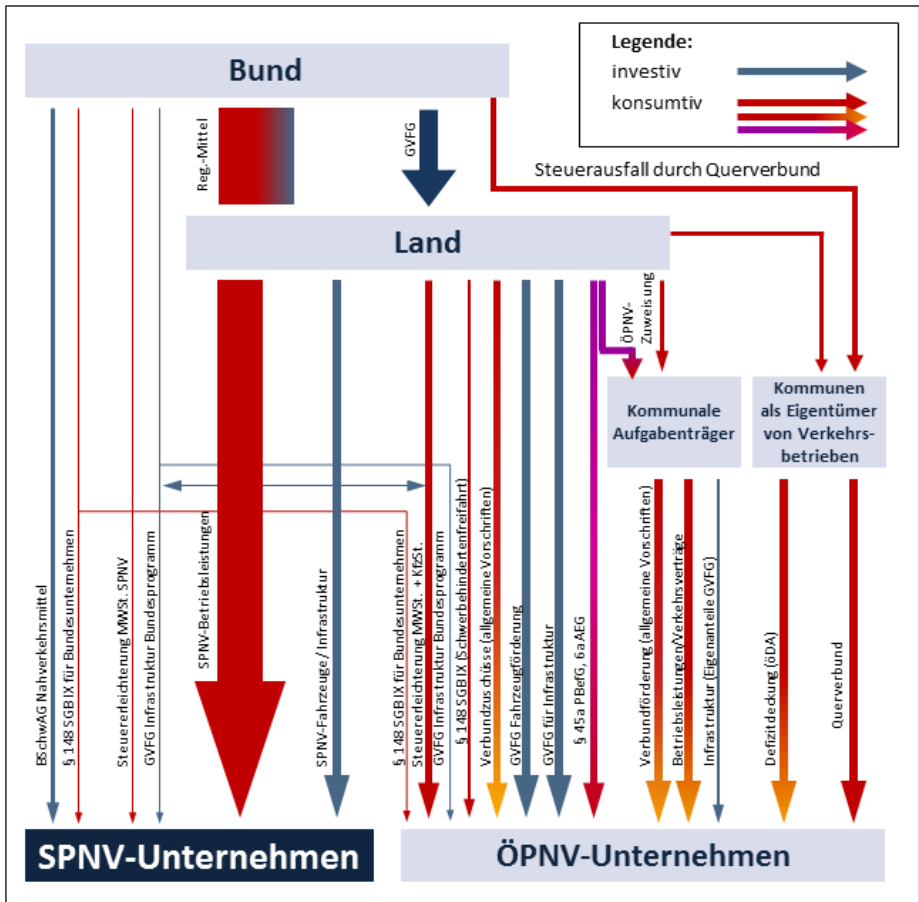
Mobilität muss für alle da sein, attraktiv, klimafreundlich und kostengünstig! Mobilität ist mehr als eine pragmatische Notwendigkeit, sondern ein Gemeingut, das gesellschaftliche Teilhabechancen sichert.

Wir wollen Mobilität für alle ermöglichen. Sie muss ohne Auto möglich sein. Das bedeutet:

- Es muss attraktive Angebote des ÖPNV hinsichtlich einer hohen Haltestellendichte, einer hohen Taktung von schnellen, zwischen Fernverkehr, Nahverkehr und neuen Beförderungsformen abgestimmten Verbindungen, mit sicheren und sauberen Fahrzeugen geben.
- Der Zugang zum ÖPNV muss physisch barrierefrei und auch hinsichtlich der Tickets einfach gestaltet werden, am besten ticketfrei.
- Der ÖPNV muss so preiswert wie möglich sein, perspektivisch bis hin zum Nulltarif. Als ersten Schritt soll er für Leistungsempfänger*innen (Hartz IV-Empfänger*innen, Auszubildende, Student*innen etc.) kostenfrei werden.

- Als Zwischenziel streben wir die Verdopplung der Angebote im ÖPNV und damit eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 an. Das ist auch eine Voraussetzung um Preissenkungen z. B. 365 Euro-Tickets und später den Nulltarif einzuführen. Für den massiven Anstieg der Fahrgastzahlen müssen vielerorts erst die Kapazitäten geschaffen werden, vor allem im Hinblick auf die Rushhour.

Die Unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV im Überblick



Quelle: Zimmer, Christoph: Der ÖV-Beitrag. Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in den Kommunen. Studie der BPV Consult GmbH i. A. des vcd, Koblenz 2014 (nach Hickmann, mit Ergänzungen)

Infrastrukturausbau – der Bund ist beim ÖPNV in der Pflicht!

Die Finanzierung des ÖPNV ist ein historisch gewachsener, unübersichtlicher Flickenteppich verschiedenster Finanzierungsformen. Seine bisherige Finanzierungsstruktur (umgangssprachlich Spaghettifinanzierung genannt) wurde im Gegensatz zum Schienennahverkehr² nicht angetastet, was mitunter die Transparenz der Mittelverwendung und die politische Steuerbarkeit der Struktur stark einschränkt. Neben kommunalen Eigenanteilen gibt es Ländermittel, Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und dem Regionalisierungsgesetz (RegG), Mittel zur Schüler*innenbeförderung, Mittel aus Sonderprogrammen (z. B. Saubere Luft) usw. Das führt in den Kommunen zu einem hohen Verwaltungsaufwand, einer grundsätzlichen Planungsunsicherheit, der Fördermittelbeantragung für Projekte niedriger Priorität, da hochprioritäre Projekte nicht im Fördertatbestand sind und zur Nichtbeantragung von Fördermitteln, da die notwendigen Eigenanteile nicht aufgebracht werden können. Ein Teil der Mittel sind zudem nicht zweckgebunden und werden besonders in finanzschwachen Ländern de facto zweckfremd ausgegeben.

Der Ausweg besteht in der Bündelung der Mittel auf Landes- sowie Bundesebene und der Überführung von Fördertöpfen in pauschale Zuweisungen mit Nachweispflicht gegenüber den Geldgeber*innen, wie es beim RegG für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereits geschehen ist. Dies sollte im Rahmen des GVFG³ und verbunden mit einer weiteren Ausweitung der Fördertatbestände z. B. für Oberleitungsbusse sowie für die Rad- und Fußinfrastruktur erfolgen.

Der Ansatz der Fraktion DIE LINKE ist ein massiver Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und der Fahrzeugparks mit Geldern des Bundes. Eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen z. B. nach Wiener oder Französischem Vorbild bringt Kommunen Mittel für den laufenden Betrieb und die Verringerung der Ticketpreise (z. B. 365 Euro-Tickets). Für strukturschwache Regionen mit einer geringen Zahl an Unternehmen müssen Förderprogramme des Bundes die Einnahmen aufstocken. Mit dem Aufwuchs der Angebote geht eine stufenweise Absenkung der Ticketpreise bis hin zum Nulltarif einher.

² Seit der Übertragung der Verantwortung für die Organisation des Schienennahverkehrs auf die Länderebene Anfang 1996 erhalten die Bundesländer sogenannte Regionalisierungsmittel, also Ausgleichszahlungen des Bundes. Damit verfügen sie für den Nahverkehr auf der Schiene über eine sichere finanzielle Grundlage, die sie sehr frei verwenden können und die die Fahrkartenerlöse ergänzt.

³ Mit der Änderung des Grundgesetzes (Art. 125c GG) vom 28. März 2019 hat der Bund die Weichen für eine stärkere Ausfinanzierung des ÖPNV im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gestellt. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Förderbestände sollen von derzeit 332 Millionen Euro auf etwa 665 Millionen Euro im Jahr 2020 verdoppelt werden und auf eine Milliarde Euro ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann zwei Milliarden Euro vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag jährlich um 1,8 Prozent dynamisiert. Zudem werden einige Regelungen für die Vergabe der Mittel verändert, so dass insgesamt mehr Projekte förderfähig werden. Die Fraktion DIE LINKE forderte jedoch eine weitaus höhere finanzielle Aufstockung auf mindestens 3 Mrd. Euro ab 2025 und bis dahin einem kontinuierlichen Anstieg.

Kurzfristig sollen 2 Milliarden Euro pro Jahr für Modellprojekte und kostenfreien Nahverkehre für Schüler*innen, Azubis und Hartz IV-Empfänger*innen eingesetzt werden. 10 Milliarden Euro sind anfänglich für Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge nötig. Die langjährige Unterfinanzierung der Infrastruktur und deren notwendiger Umbau zu Elektro- und Wasserstoffantrieben sowie die Digitalisierung machen hohe Anfangsinvestitionen nötig. Diese Mittel können später auf jährlich 3 bis 6 Mrd. Euro sinken. Damit sind die Verdoppelung der ÖPNV-Angebote bis 2030 und deren dauerhafte Aufrechterhaltung möglich.

Der dann bestehende Ausbau, die Entlastung der Kommunen im investiven Bereich, flankierende finanzielle Entlastungen und die Einnahmen aus der Unternehmensabgabe ermöglichen starke Preissenkungen bei Tickets bis hin zum Nulltarif.

Eine weitere mögliche finanzielle Entlastung für den ÖPNV ist die Streichung der EEG-Umlage und eine Mehrwertsteuerbefreiung auf Tickets des ÖPNV. Die absehbar steigenden Betriebskosten mit der Umstellung auf Elektro- oder Wasserstoffbusse können so reduziert werden.

Auch ein verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement aus kostenfreien Jobtickets, der Bereitstellung von Radparkanlagen, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrende und der Unterstützung von Fahrgemeinschaften kann zur Entlastung des Verkehrsaufkommens und zur Kostenreduktion des ÖPNV beitragen.

Bürger*innen-CarSharing muss durch Förderprogramme finanziell und gesetzlich bei Haftungsfragen unterstützt werden.

Rechtlicher Rahmen

Wir wollen kommunale Verkehrsunternehmen. Deswegen begrüßen wir alle Initiativen zur Rekommunalisierung. Die derzeitige Rechtslage sieht vor, dass private Unternehmen einen sogenannten »eigenwirtschaftlichen Verkehr« beantragen können. Dieser hat Vorrang gegenüber dem gemeinwirtschaftlichem, dem von der öffentlichen Hand (dem Aufgabenträger) bestellten Verkehr. Dies wollen wir ändern und den Vorrang für öffentliche Verkehre gegenüber privaten Anbieter*innen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einführen – wie wir es bei der Novellierung 2013 auch schon gefordert hatten. Der Maßstab, dem sich alles unterordnen soll, sind die kommunalen Nahverkehrspläne. Dort müssen die Bedarfe ermittelt und die Angebote zwischen den Leistungserbringer verbindlich koordiniert werden. Eine überregionale Aufgaben- und Angebotsabstimmung zwischen den Nahverkehrsträgern und dem Fernverkehr im Rahmen des Deutschlandtaktes muss Teil der Verkehrspläne sein. Nur bei nicht ausreichenden Kapazitäten kommunaler Eigenbetriebe sollte an äußere Anbieter ausgeschrieben werden. Ökologische, soziale (u. a. Barrierefreiheit) und arbeitsrechtliche (Tarifbin-

dung) Vorgaben sind bei den Ausschreibungen verpflichtend. Die Übernahme der Belegschaft bei Betriebsübergängen nach Ausschreibungen im SPNV und ÖPNV werden obligatorisch.

Es gibt einen Kooperationszwang für alle Anbieter*innen z. B. bei der Übermittlung von Verkehrsdaten an die Kommunen. Datengetriebene Angebote haben ein hohes Potential der Verkehrsminimierung und des Klimaschutzes. Deshalb müssen die anfallenden Daten der Öffentlichen Hand zur Verkehrsleitung und zur Optimierung der Verkehrsplanung zugänglich gemacht werden, die sie unter strikter Einhaltung des Datenschutzes an Dienstleister*innen abgeben können. Dann werden Plattformen für App-basierte multimodale Angebot wie z. B. Jelbi in Berlin erst effizient.

RideSharing vs. ÖPNV: ein Gegensatz?

Aktuell gibt es zahlreiche Versuche »alte« Linienverkehre durch neue, flexiblere Angebote zu ergänzen. Auf der einen Seite sind das Bürger*innenbusse und Sammeltaxis, auf der anderen Seite UBER und Co.

Uber und FreeNow als RideSharing-Angebote agieren im rechtlichen Graubereich und sind von zahlreichen gerichtlichen Auseinandersetzungen verwickelt. Sie sind im PBefG nicht vorgesehen. Das Geschäftsmodell beruht auf der Vermittlung von quasiselbständigen, taxiähnlichen Dienstleistungen. Ohne Schwarzarbeit, Steuerbetrug und Nichteinhaltung der arbeitsrechtlichen Vorschriften ist die Tätigkeit für die Fahrer*innen wirtschaftlich kaum darstellbar. Das Versprechen eines ökologischen Effektes durch Pooling bewahrheitet sich bisher nicht. Die Auslastung pro Fahrt übersteigt die Zahlen bei den Taxis nur unwesentlich. In ländlichen Regionen werden Uber und Co. wegen geringer wirtschaftlicher Darstellbarkeit kein Angebot aufbauen. In dieser Form werden RideSharing-Angebote also keinen Beitrag zur Verkehrswende leisten. RideSharing-Angebote wie Moia oder Berlkönig, als kommunaler Versuch oder als ÖPP, agieren zumeist in den ohnehin gut versorgten Innenstädten. Als Effekte haben solche zusätzlichen Angebote zumeist die Verdrängung von Taxis und möglicherweise gar von Teilen des ÖPNV. So erbringen sie weder einen ökologischen noch einen Mobilitätsgewinn. Die privaten Plattformen werden das Problem der Unterversorgung auf dem Land aber genauso wenig oder gar schlechter lösen als der heutige ÖPNV. Das ist nun mal kein gewinnbringender Markt! Selbst in den Städten ist es heute für die RideSharing-Plattformen ein extremes Zuschussgeschäft. Die niedrigen Preise dienen nur der Markteroberung. Wenn die Taxis weg sind, steigen die Preise wieder. Gewinne könnten erst gemacht werden, wenn autonom gefahren werden kann – darauf »wetten« die Anbieter*innen; oder wenn Teile des ÖPNV abgeschafft sind. Als kommunale Angebote oder als subventionierter von den Kommunen bestellter Verkehr könnte RideSharing hingegen in unterversorgten städtischen oder ländlichen Räumen sinnvoll sein.

Die vielfältigen Versuche von kommunalen Bürger*innenruffbussystemen und Sammeltaxis zeigen schon jetzt, dass die Angebote auf die jeweiligen regionalen Mobilitätsbedürfnisse speziell zugeschnitten werden müssen. Rechtliche Probleme, wie etwa die geforderte Gestaltung der Angebote als Linienverkehre, gehen z. T. an den lokalen Bedürfnissen vorbei. Die Dominanz des MIV wird sich mit solch kleinteiligen Versuchen aber kaum zurückdrängen lassen. Das geht nur mit einem parallelen massiven Ausbau des ÖPNV.

In Diskussionen wird immer wieder das Potential des autonomen Fahrens auf der Straße für die Lösung des Mangels an Mobilitätsangeboten, insbesondere auf dem Land, verwiesen. Die Marktverfügbarkeit ist frühestens in einem Jahrzehnt gegeben, wenn überhaupt. Der flächendeckende Ausbau mit dem dazu notwendigen 5G-Netz wurde von der Bundesregierung gegenüber den Netzbetreiber*innen nicht durchgesetzt. Der Umbau des ÖPNV kann und darf also nicht auf autonomes Fahren warten. Autonomes Fahren an sich garantiert nicht die Abnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Reboundeffekte und Flottenkonkurrenz werden ohne begleitende Regulierung, sprich ohne Zurückdrängen des privaten Pkw-Verkehrs, zu mehr und nicht zu weniger Verkehr führen. Das zeigen bereits erste Untersuchungen zu Uber & Co.

Neue, private Angebote und rein technische Lösungen werden die Probleme des ÖPNV nicht lösen. Nur der zielgenaue Ausbau und eine hochgradige Vernetzung mit multimodalen Angeboten und dem Fernverkehr bringen die Wende. Das muss unter kommunaler Planungshoheit erfolgen, die im Zuge der anstehenden PBefG-Novellierung unbedingt gestärkt werden muss. Die Kommunen müssen im Rahmen der Nahverkehrspläne Verkehre genehmigen oder auch versagen können.

Die öffentliche Hand kann als Daseinsvorsorge regionale, nationale (im Rahmen des Deutschlandtaktes) oder europaweite Mobilitätsplattformen aufbauen, insbesondere wenn in ländlichen Gebieten eine Anbindung durch gewerbliche Anbieter fehlt. Diese Plattformen könnten eine Gemeinwohlorientierung sicherstellen und dabei intermodalen Verkehr organisieren. Es werden kommunale Angebote und private Betreiber*innen gebündelt. Ausschreibungen für Gebiete, die nicht wirtschaftlich zu betreiben sind, werden subventioniert.

Quellen:

ADAC Studie zu Mobilität (03. März 2020).

»Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen: Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung«.

DIE LINKE. im Bundestag (28. Januar 2020).

»Aktionsplan Klimagerechtigkeit«. www.linksfraktion.de/klimagerechtigkeit

Kingsley, Dennis und John Ury (2009).
After the Car. Cambridge: Polity Press.

Rammler, Stephan und Oliver Schwedes (2018).
»Mobilität für alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik«,
Friedrich Ebert Stiftung: Berlin.

Schrammen, Gerrit (2019).
Konzept für eine klimagerechte und soziale Verkehrswende- Grundlagenpapier,
19. Entwurf.

Sterzer, Lena (2017).
Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion: der
Einfluss angespannter Wohnungsmärkte auf einkommensschwache Haushalte.
München: Springer VS.

Umweltbundesamt (2020):
»Emissionen des Verkehrs«. www.umweltbundesamt.de

Umverteilen für (klima-)gerechte Verkehrsverhältnisse!

Sabine Leidig, Sprecherin für Bahnpolitik und Koordinatorin der Arbeitsgruppe für sozial-ökologischen Umbau der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

»Umwelt und Klima möglichst wenig belasten« – das wollen 50 Prozent der Befragten als wichtigstes Ziel der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs (repräsentative Umfrage des Umweltbundesamtes, 2018). Darauf folgen laut Umfrage mit 40 Prozent »vor allem kostengünstig und bequem Wege zurücklegen« und mit nur 10 Prozent »wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit«. Das zeigt: Die Zeit ist reif für eine ganz andere, eine sozial-ökologische und demokratische Verkehrspolitik.

Eigentlich ist völlig klar, was passieren muss: Neben dem Ausstieg aus fossiler Energie brauchen wir eine soziale und ökologische Verkehrswende mit autofreien Innenstädten, Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und mehr und bessere »Öffis« für alle bezahlbar, sodass niemand auf ein eigenes Auto angewiesen ist.

Derzeit aber fließen 80 Prozent aller öffentlichen Verkehrsausgaben in den Straßenverkehr – und das kommt die Gesellschaft teuer zu stehen. Der Verkehr verursacht insgesamt enorme externe Kosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind: Unfallfolgen, Umweltkosten, Energieproduktion usw. – in Deutschland beläuft sich die Summe auf etwa 120 Milliarden Euro jährlich! Dabei schlägt jeder gefahrene Autokilometer laut einer Studie der »Allianz pro Schiene« mit fast 11 Cent zu Buche, Bus und Bahn hingegen nur mit zwischen 2 und 4 Cent. Jeder Fahrradkilometer spart sogar (Gesundheits-)Kosten.

Auch in den Kommunen ist häufig nicht klar, wie viel der Verkehr eigentlich kostet. Im Rahmen des EU-Projektes SIPTRAM wurden 2005 kommunale Haushalte von der Universität Kassel analysiert – mit überraschenden Ergebnissen: Die Ausgaben öffentlicher Verwaltungen für den Autoverkehr fließen nicht nur in den Bau von Straßen, viele Kosten sind versteckte Kosten. Die höchsten Ausgaben entfallen auf den Unterhalt und Bau von Parkplätzen, auf Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung. Darüber hinaus sind erhebliche Mehraufwendungen bei Feuerwehr, Polizei, Wirtschaftsförderung, Grünflächenämtern und städtischen Bauhöfen durch den Autoverkehr bedingt. Je nach Kommune sind aber nur 15 bis 45 Prozent dieser Ausgaben durch Einnahmen gedeckt. Jede*r Bürger*in finanziert somit indirekt den städtischen Autoverkehr mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr mit.

Der Kostendeckungsgrad ist beim ÖPNV deutlich höher – finanziert durch die Fahrscheineinnahmen. Durchschnittlich ist der Autoverkehr für die Kommunen dreimal teurer als der ÖPNV, trotzdem wird häufig genau über diese Kosten lamentiert. Höchste Zeit damit aufzuhören. Stattdessen brauchen wir eine umfassende Reform der Straßenverkehrs-Ordnung, damit die Kommunen mehr Handlungsspielraum bekommen, die sozial-ökologische Verkehrswende vor Ort umzusetzen, zum Beispiel durch die Möglichkeit, ihren Parkraum angemessen zu bewirtschaften. Die ansässigen Unternehmen sollten mit einer Nahverkehrsabgabe an der Finanzierung öffentlicher Mobilität beteiligt werden.

Geld ist genug da!

Auf Bundesebene müssen die umweltschädlichen und sozial ungerechten Verkehrssubventionen abgebaut werden. Das Umweltbundesamt errechnet eine Summe von über 20 Milliarden Euro pro Jahr. Wenn Diesel genauso besteuert würde wie Benzin, wären mindestens sieben Milliarden Euro mehr im Steuersäckel; wenn endlich auch der Luftverkehr im Inland die Energiesteuer auf Kerosin zahlen müsste, wären es nochmal mindestens sieben Milliarden Euro; und ohne das Dienstwagenprivileg noch einmal drei Milliarden Euro mehr – also insgesamt rund 17 Milliarden Euro zusätzlich!

Außerdem sind noch immer riesige Infrastrukturinvestitionen für mehr und breitere Bundesstraßen und Autobahnen vorgesehen. Das ist unsinnig. Mindestens 10 bis 15 Milliarden Euro pro Jahr könnten ohne Problem in Alternativen investiert werden. Dazu kommt die Forschungsförderung: Von 5.000 mit Bundesmitteln geförderten Forschungsprojekten im Verkehrsbereich sind weniger als 150 dem öffentlichen Verkehr zu Gute gekommen – fast alles nützt der Automobilindustrie. Umgekehrt würde ein schlauer Schuh daraus. Es ist untragbar, dass die Bundesregierung hunderte Millionen Euro für Elektroautos ausgibt: Forschungsprogramme mit denen batteriebetriebene Porsche-Luxusschlitten entwickelt werden. Wir brauchen stattdessen mehr Zuschüsse für Elektrobusse im Stadtverkehr! Statt (Elektro-)Auto-Besitz mit Kaufprämien anzureizen, sollten diejenigen Prämien bekommen, die den Pkw gegen eine BahnCard eintauschen. Es ist möglich, den »Öffis« einen ordentlichen finanziellen Schub zu geben. Und es ist nötig!

Für gute Arbeit und eine Beschäftigungsoffensive

Viele Beschäftigte im ÖPNV sind am Limit: zu wenig Zeit, zu wenig Unterstützung, zu wenig Kolleg*innen, zu wenig Mitzureden. Immer wieder bleiben Busse und Bahnen wegen Personalmangel stehen. Nicht nur die Deutsche Bahn ist auf der Suche nach Fahrer*innen, Servicepersonal, Techniker*innen usw. (25.000 neue Mitarbeiter*innen sollen allein 2020 gewonnen werden). Allein um den Status quo aufrecht zu erhalten sind zigtausende Stellen neu zu besetzen in den nächsten Jahren. Aber für eine Mobilitätsgarantie auch in ländlichen Regionen und für die

Verdoppelung von Öffi-Angeboten in den Ballungsräumen sind sehr viel mehr Menschen nötig, die hier sinnvolle Arbeit finden unter guten Bedingungen. Auch im Fahrzeugbau, wo es längst peinliche Engpässe gibt. Auf der anderen Seite zeichnet sich eine Beschäftigungskrise in der Automobilindustrie schon ab: Überkapazitäten, Fusionen, neue Konkurrent*innen. Der Arbeitsplatzabbau hat mit dem »Aus« für Leiharbeiter*innen bereits begonnen.

Damit die Mobilitätswende sozial gerecht gelingen soll, braucht es einen Umbauplan – ähnlich dem Plan für den Kohleausstieg. Dieser muss den Zeitablauf und Kosten für den Auf- und Ausbau alternativer Industrien und Dienstleistungen beinhalten. Die Verlagerung von Arbeitsplätzen zur Umsetzung gesellschaftlicher Entwicklung muss verlässlich sozial abgesichert sein. Bund und Länder sind gefordert, Beschäftigungsbrücken zu bauen: mit Öffi-Offensiven, langfristiger und auskömmlicher Finanzierung und Verbindlichkeit für gute Arbeitsbedingungen. Außerdem müssen wir weg vom Privatisierungskurs: Öffentlicher Verkehr muss am Gemeinwohl ausgerichtet sein und nicht an neoliberalen Marktgesetzen.

Gemeinsam wirkmächtiger werden

Mit Fridays for Future und der gesellschaftlichen Klimaschutzbewegung hat auch der Verkehrssektor eine Politisierung erfahren. Es ist umkämpft, wohin die Reise geht. Der weltgrößte Autokonzern VW puscht seine SUV-Offensive; Porsche lässt sich für eine Elektro-Rakete feiern und für die Luxuskarossen von Tesla werden rote Teppiche ausgerollt. Die politische Rechte polemisiert gegen die Verkehrswende. Neu, die CSU-Aktion gegen »Verbotswahn« (Tempolimit auf Autobahnen) – begrüßt von der AfD, die den Diesel verteidigt und gegen vermeintliche Gängelung der Autofahrer*innen zu Felde zieht.

Wo mächtige Interessen im Spiel sind, ist eine breite gesellschaftliche Allianz und Dynamik nötig, um eine Regierung zu neuen Weichenstellungen zu bewegen: Eine Allianz für solidarische Mobilität aus Gewerkschaften, (kommunalen) Initiativen, Umweltverbänden, Klimagerechtigkeitsbewegung, Attac, Sozialverbänden, Wissenschaftler*innen, Künstler*innen, Bildungsarbeiter*innen, Ingenieur*innen, Stadtplaner*innen, Kommunen, öffentlichen Verkehrsunternehmen und Engagierten in den progressiven Parteien. Die Fraktion DIE LINKE bringt sich sowohl in der Gesellschaft als auch in den Parlamenten nach Kräften ein.

Zentrale Anträge der Bundestagsfraktion DIE LINKE zum Öffentlichen Verkehr

Planungskapazitäten ausbauen und Bürgerbeteiligung wirksamer machen statt den Rechtsstaat durch Maßnahmengesetze aushöhlen

18.12.19 - Drucksache Nr. 19/16042

Nach dem Willen der Bundesregierung sollen Verkehrsinfrastrukturprojekte direkt per Gesetz umgesetzt werden ohne den üblichen Weg über Raumordnung und Planfeststellung. Das lehnen wir ab, weil hier Beteiligungsrechte ausgehebelt werden. Außerdem schlagen wir effektivere Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung vor: die Schaffung ausreichender Kapazitäten bei den Behörden und eine frühzeitige Bürger*innenbeteiligung. Zudem soll der Bundesverkehrswegeplan zu einer Bundesmobilitätsplanung umgestaltet werden. Hierzu wurde auch am 30.01.20 auf Drucksache Nr. 19/16913 ein Änderungsantrag zum Gesetzentwurf der Bundesregierung eingebracht.

Elektrifizierungsprogramm für den Schienenverkehr

24.10.19 - Drucksache Nr. 19/14376

Die Bahn soll klima- und umweltfreundlicher mit Energie versorgt und daher der Dieselantrieb abgelöst werden. Zu diesem Zweck fordern wir eine umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes sowohl mit Oberleitungen als auch mit Akkutriebwagen und Wasserstoffzügen sowie den Ausbau und stärkeren elektrischen Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs.

Öffentliche Infrastruktur erhalten – Investitionspflicht einführen

24.10.19 - Drucksache Nr. 19/14375

Die sogenannte Schuldenbremse hat dazu geführt, dass notwendige Investitionen in Schulen, Straßen, Bahnanlagen und öffentliche Gebäude aufgeschoben wurden. Die ab 2020 in vielen Bundesländern greifenden Regelungen zur »Schwarzen Null« werden dieses Problem verschärfen. Der Zustand der öffentlichen Daseinsvorsorge muss professionell erhoben und in die Berechnung der Schuldenstände einbezogen werden. Auch verrottende Schulen und Kitas sind Schulden der nächsten Generation!

Für eine bessere Bahn – Ausstieg und Umstieg bei Stuttgart 21

28.06.19 - Drucksache Nr. 19/11235

Bei Stuttgart 21, dem größten Infrastrukturprojekt der Bahn, steigen erneut die Kosten. Mit der Halbierung der Gleiszahl von 16 (aktuell) auf 8 (Stuttgart 21) wird das zentrale Projekt der Bundesregierung im Bereich Schiene, die Verwirklichung eines integrierten Taktfahrplans im Südwesten Deutschlands verunmöglicht. Dies gefährdet auch die Umsetzung der Klimaschutzziele. Ein neues juristisches Gutachten belegt: Ein Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ist für die DB AG auch einseitig möglich.

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße

19.06.19 - Drucksache Nr. 19/10993

Der Finanzierungskreislauf Straße muss durchbrochen werden, weil er den Landverkehrsträger mit den höchsten Treibhausgasemissionen zu Lasten der umweltschonenden Alternativen strukturell begünstigt und damit dem Erreichen der Klimaziele zuwiderläuft. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen allen Verkehrsträgern zu Gute kommen, wobei der Fokus bei Aus- und Neubaumaßnahmen zukünftig auf der Schiene und den Wasserstraßen liegen muss.

Taxigewerbe schützen

20.05.19 - Drucksache Nr. 19/10350

Die Pläne des Verkehrsministers zur Liberalisierung der Mietwagendienste bedroht das Taxigewerbe massiv. Durch den Wegfall des Poolingverbotes und der Rückkehrpflicht für Mietwagen sollen den Autokonzernen neue Geschäftsfelder eröffnet werden. Die Taxidienste wären die großen Verlierer. Die Linksfraktion fordert, den Abstand zwischen Taxis und Mietwagen wiederherzustellen und die Kontrollen des Zolls im teils ungesetzlich agierenden Mietwagengewerbe auszuweiten. Das sogenannte Ride Pooling soll in kommunale Hand.

Ausverkauf von Bahnliegenschaften beenden

20.05.19 - Drucksache Nr. 19/10349

Seit der Bahnreform vor 25 Jahren hat ein beispielloser Ausverkauf öffentlicher Flächen stattgefunden. Der Verkauf von Bahnliegenschaften zu Höchstpreisen geht nicht nur zu Lasten einer zukunftsfähigen Bahninfrastruktur. So gehen auch Flächen verloren, die dringend für den Bau von bezahlbaren Wohnungen und sozialer Infrastruktur sowie als Grünflächen gebraucht werden. Besonders betroffen sind Kleingärtner*innen auf zwischengenutzten Bahngrundstücken, die zunehmend unter Druck geraten.

Die Bahn wieder ins ganze Land bringen – Bahnstrecken reaktivieren

05.04.19 - Drucksache Nr. 19/9076

Wir fordern die Reaktivierung von Bahnstrecken im ganzen Land, die in den letzten Jahrzehnten aufgrund angeblicher Unrentabilität stillgelegt worden sind. Erfolgreiche Reaktivierungsprojekte haben gezeigt, dass es oft einen großen Bedarf gibt und die Bahn dadurch für viele Menschen wieder eine echte Alternative für ihre Mobilität wird. Ziel der Linksfraktion ist eine stärkere Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Bahn im Sinne einer sozialökologischen Verkehrswende.

Abbau von Bahninfrastruktur stoppen

20.02.19 - Drucksache Nr. 19/7907

In den letzten Jahrzehnten wurden tausende Kilometer des Schienennetzes, Bahnhöfe, Stellwerke und andere Bahninfrastruktur zurückgebaut. Dieser Trend muss umgekehrt werden. In einem ersten Schritt soll künftig keine weitere Entwidmung von Bahnstrecken und kein Verkauf von Bahngrundstücken und

-immobilien mehr zugelassen werden. Damit die Bahn künftig eine wirkliche Alternative zum Straßen- und Flugverkehr wird, muss die Bahninfrastruktur stark ausgebaut werden.

Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen

16.01.19 - Drucksache Nr. 19/7024

Die Deutsche Bahn befindet sich 25 Jahre nach ihrer Gründung in einer tiefen Krise. Die Bahnreform von 1994 ist gescheitert, ohne ein deutliches Gegensteuern droht ein Kollaps der Bahn. Die Linksfraktion fordert zur Lösung der Bahn-Krise eine echte Bahnreform mit einer Demokratisierung des Unternehmens und einer massiven Umverteilung von Mitteln von der Straße zur Schiene.

Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr schrittweise einführen

23.03.18 - Drucksache Nr. 19/1359

In 20 Städten ist die Luft so stark durch Autoabgase (Stickoxide) verschmutzt, dass dort nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Fahrverbote drohen. Die Bundesregierung selbst hat zur Lösung - halbherzig - die Idee eines Nulltarifs im ÖPNV ins Spiel gebracht, sich einen Tag später davon aber wieder distanziert. Die Fraktion DIE LINKE will als Sofortmaßnahme in den 20 am höchsten belasteten Städten die Halbierung der Ticketkosten und mittelfristig die bundesweite Einführung des Nulltarifs im Nahverkehr.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein

15.03.18 - Drucksache Nr. 19/1115

»Schwarzfahren« zu entkriminalisieren ist gerecht, denn Menschen landen wegen solch geringem Vergehen mangels Zahlungsfähigkeit in Haft, vor allem arme und suchtkranke Menschen. Besser wäre ein kostenloses Sozialticket. Die Entkriminalisierung entlastet Justiz und Polizei, die derzeit mit hohem Aufwand und Kosten gegen »Schwarzfahrer*innen« vorgehen müssen. Auch Falschparker*innen werden nur mit einem Bußgeld belastet, es zählt nicht als Straftat.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr schrittweise einführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In vielen Städten ist die Luft stark durch Autoabgase (insbesondere Stickoxide und Feinstaub) verschmutzt, worunter die Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch die Natur zu leiden haben. In 20 Städten ist die Stickoxidbelastung so groß, dass die Grenzwerte zur Luftreinhaltung absehbar nicht eingehalten werden können. Insbesondere hier drohen nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 nun Fahrverbote, denn Diesel-Pkw tragen dort mit durchschnittlich 68 Prozent zur Stickoxidbelastung bei. Drastische Maßnahmen sind in diesen Städten also unausweichlich.

Der Verkehrssektor ist auch beim Klimaschutz Nachzügler und hat als einziger Sektor den Ausstoß klimaschädlicher Gase nicht reduziert. Zudem leidet die Aufenthaltsqualität in den Städten durch den immer weiter zunehmenden motorisierten Straßenverkehr. Daher sind dringend Maßnahmen vonnöten, um den Autoverkehr in den Städten insgesamt stark zu reduzieren.

Der Deutsche Bundestag begrüßt den Brief der drei Bundesminister an den EU-Kommissar Karmenu Vella vom 11. Februar 2018, in dem die Bundesregierung mitteilt, dass sie einen „kostenlosen ÖPNV“ in Erwägung ziehe. Ein Nulltarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine effektive Möglichkeit, um mehr Menschen von der Nutzung des ÖPNV statt des eigenen Autos zu überzeugen. Zudem hat ein Nulltarif auch die soziale Funktion, vielen Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, die sich die Fahrscheine nicht leisten können. Gemeinsam mit flankierenden Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Fahrradverkehrs kann eine enorme Entlastung der Städte und deutliche Verbesserungen der Lebensqualität erreicht werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den 20 Städten mit der stärksten Überschreitung anzubieten, die Kosten für die sofortige Halbierung aller Fahrpreise für die Nutzung des ÖPNV zu übernehmen.

Diese Modellprojekte werden wissenschaftlich begleitet, und eine erste Evaluation wird noch im Jahr 2020 dem Deutschen Bundestag vorgelegt. In die Liste der 20 Städte soll Halle (Saale) als Stadt mit der höchsten Belastung in Ostdeutschland (neben Berlin) aufgenommen werden;

2. die Kosten für ein Bundesprogramm „Freie Fahrt für Kinder & Jugendliche in Bus & Bahn“ ab dem Jahr 2019 zu übernehmen. Das bedeutet, dass alle Personen bis zum Alter von 18 Jahren sowie Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende sowie Bezieherinnen und Bezieher aller Leistungen von Grundsicherungen ab dem 1. Januar 2019 ticketfrei im ÖPNV fahren;
3. bis zum 1. Januar 2019 ein Konzept zur bundesweiten Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV vorzulegen. Dabei sollten die Städte eine Bundesförderung von 90 Prozent für die Einführung des Nulltarifs erhalten. Das Konzept sollte auch einen Finanzierungsplan umfassen, der die folgenden Maßnahmen zur Gegenfinanzierung beinhaltet: eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen mit zehn Beschäftigten oder mehr, die Abschaffung der Vergünstigung für Dieselkraftstoff bei der Energiesteuer mit Angleichung der Kfz-Steuer für Diesel- und Benzin-Pkw, eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, die Zahlung der Mehrwertsteuer auch im internationalen Luftverkehr und konsequente Verfolgung der Rechtsverstöße bei Diesel-Pkw einschließlich der Verhängung von Sanktionszahlungen;
4. ab dem Haushaltsjahr 2019 die Mittel für den Ausbau und zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV kontinuierlich auf 5 Milliarden Euro jährlich spätestens im Jahr 2025 zu erhöhen: Erhöhung der Takte, zusätzliche Fahrzeuge, Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, Verknüpfung mit intelligenter Mobilität (bundesweit buchbare Verkehrsmittel für Wegekettten, einheitliche Tarifsysteme u. v. a. m.). Besondere Schwerpunkte sind dabei ländliche und strukturschwache Regionen sowie die Metropolregionen mit vielen Pendlerinnen und Pendlern;
5. den Kommunen durch Aufstockung der Mittel für den Fahrradverkehr auf mindestens 300 Millionen Euro im Jahr den weiteren Ausbau der Fahrradinfrastruktur und insbesondere von Fahrradschnellwegen zu ermöglichen;
6. den Kommunen durch Einrichtung eines Programms in Höhe von jährlich mindestens 300 Millionen Euro zur Umsetzung von Fußverkehrsstrategien den Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr zu ermöglichen;
7. die Kommunen durch eine Aufstockung der Städtebauförderungsprogramme „Stadtumbau“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ um jeweils mindestens 100 Millionen Euro beim Umbau des Straßenraums zu unterstützen, um durch eine Neuverteilung der Verkehrsräume Flächen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität sowie für mehr Wohnungsbau in kompakten Städten zurückzugewinnen;
8. ein Forschungsprogramm zur Verkehrsvermeidung aufzulegen bzw. Forschungsprogramme auszuweiten, welche Verkehrsvermeidung z. B. durch die Reduzierung der City-Logistik zum Ziel haben.

Berlin, den 21. März 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Der Nulltarif im ÖPNV stellt eine exzellente Möglichkeit dar, um mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV anstatt des eigenen Autos zu bewegen. Insofern ist er eine effektive Gegenmaßnahme für das Problem der hohen Luftverschmutzung in den Städten, für das Problem der Belastung und geringen Aufenthaltsqualität in Städten durch zu viele Autos, aber auch für den viel zu hohen Ausstoß klimaschädlicher Gase im Verkehrssektor. Deswegen wird er von Vertreterinnen und Vertretern einer progressiven Verkehrswissenschaft und -planung schon seit langer Zeit als eine wirksame Maßnahme diskutiert, um den motorisierten Individualverkehr vor allem in Städten deutlich zu vermindern.

Der Nulltarif in diesem Sinne bedeutet, dass alle Menschen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), also Busse, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen sowie Regionalbahnen innerhalb eines jeweils festzulegenden Gebiets (beispielsweise die Kernzone der Verkehrsverbünde) nutzen können, ohne für die Fahrt zu bezahlen. Der Begriff Nulltarif wird dabei ganz bewusst anstatt von „kostenfrei“ verwendet, um deutlich zu machen, dass der ÖPNV natürlich auch weiterhin Geld kostet – aufgrund der steigenden Nachfrage sogar noch mehr als vorher. Die entstehenden Kosten werden aber auf andere Art als bisher verteilt, wie die Finanzierungsvorschläge zeigen.

In einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Infratest dimap im Auftrag von Prof. Dr. Peter Grottian von Januar 2018 haben sich 71 Prozent der Befragten für einen „kostenfreien öffentlichen Nah- und Fernverkehr“ ausgesprochen (Regierungsbildung / Sondierungen – Eine repräsentative Studie im Auftrag von Prof. Dr. Peter Grottian, Infratest dimap, Januar 2018; dokumentiert unter www.nachhaltig-links.de/index.php/oeffentlicher-verkehr/1910-oepnv-im-nulltarif-aber-richtig). Zudem hätte ein Nulltarifmodell auch noch zusätzliche positive Effekte: Die Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben würde ermöglicht. Bislang können sich viele Menschen mit geringem Einkommen und insbesondere diejenigen, die Hartz IV beziehen, die Fahrten im ÖPNV nicht leisten. Der Hartz-IV-Regelsatz von 34,66 Euro für Mobilität ist viel zu gering für alle Mobilitätsbedürfnisse und ermöglicht in vielen Regionen nicht einmal den Kauf eines sog. Sozialtickets – von Fernfahrten ganz zu schweigen.

Es gab und gibt bereits mehrere Versuche mit einem Nulltarif im ÖPNV. So verzeichneten die Städte Templin und Lübben deutliche Zuwächse der Fahrgastzahlen, nachdem sie in den 1990er Jahren den Nulltarif für den lokalen Busverkehr eingeführt hatten, und das Angebot konnte deutlich verbessert werden. Auch die belgische Stadt Hasselt konnte die Fahrgastzahlen deutlich steigern und durch den sinkenden Autoverkehr darauf verzichten, das Straßennetz weiter auszubauen. Stattdessen konnten sogar Straßen rückgebaut und teilweise zu Grünflächen verwandelt werden, was die Lebensqualität in der Stadt weiter erhöht hat. In allen drei Städten musste der Nulltarif trotz des enormen Erfolges nur deswegen wieder eingeschränkt werden, weil die Finanzierung insbesondere in Anbetracht der wachsenden Fahrgastzahlen nicht sichergestellt war (ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen, Berlin (VCD), 2012). Dieses Problem wird mit dem hier vorgelegten Konzept jedoch vermieden, da es ein direkt umsetzbares Konzept für die Gegenfinanzierung umfasst.

Es ist von Fahrgastzuwächsen nach Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV von 25 bis 40 Prozent auszugehen (ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen, s. o., Seite 10: Templin, + 25 Prozent; Seite 13: Liechtenstein + 40 Prozent). Es ist also von der Wirksamkeit der Maßnahme insofern auszugehen, dass durch einen Nulltarif mehr Menschen für den ÖPNV gewonnen werden. Diese werden nicht zu 100 Prozent vom Auto umsteigen, sondern es wird auch zusätzliche Fahrten von Menschen mit geringen Einkommen sowie Umsteiger von Fahrrad- und Fußgängerverkehr geben. Daher muss die Einführung des Nulltarifs in den Städten von einer deutlichen Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr als umweltfreundlichste Fortbewegungsarten als flankierende Maßnahme begleitet werden, um diesen ungewollten Effekt zu verhindern und statt dessen auch hier Zuwächse zu erreichen. Dabei wird es auch darum gehen, den Straßenraum zu ihren Gunsten Schritt für Schritt umzugestalten.

Aufgrund der beabsichtigten und auch konkret zu erwartenden Zuwächse der Fahrgastzahlen ist ein schneller paralleler Ausbau des ÖPNV ebenfalls notwendig. An vielen Stellen werden die Takte deutlich verdichtet werden müssen, aber auch Infrastrukturmaßnahmen müssen sehr schnell angegangen werden. Damit dies gelingt, wird ein konzertiertes Handeln aller Beteiligten in Bund, Ländern und Kommunen erforderlich sein. Der Bund hingegen will sich der Verantwortung entziehen und das Länderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Ende 2019 auslaufen lassen, lediglich das Bundesprogramm soll fortgeführt und ab 2020 erhöht werden. Allein für den Erhalt der ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturen mit notwendigen Ersatzinvestitionen fehlen ab dem Jahr 2020 somit mindestens 2 Milliarden Euro pro Jahr.

Um das Problem der hohen Schadstoffbelastung in den Städten schnellstmöglich anzugehen und den Nulltarif im ÖPNV zügig in die Umsetzung zu bringen, werden Modellprojekte in den 20 am stärksten durch Stickoxide belasteten Städten vorgeschlagen. Dabei soll nicht sofort der komplette Nulltarif eingeführt werden, sondern als erste Stufe sollen die Preise aller Einzeltickets und Zeitkarten bei kompletter Gegenfinanzierung durch den Bund halbiert werden. Die schrittweise Einführung ist deswegen sinnvoll, weil dadurch die Nachfrage nicht auf einen Schlag, sondern ebenfalls schrittweise ansteigt. Dadurch können die notwendigen Verbesserungen des ÖPNV-Angebots so durchgeführt werden, dass das Angebot mit der Nachfrage Schritt hält.

Die in dem Brief der drei Bundesminister an EU-Kommissar Karmenu Vella vom 11. Februar 2018 genannten fünf Modellstädte stellen keine sinnvolle Auswahl dar, da lediglich drei der Städte – Reutlingen, Mannheim und Essen – sichere Überschreitungen und zwei der Städte – Bonn und Herrenberg – „wahrscheinliche“ Überschreitungen des NO₂-Grenzwerts 2017 aufweisen werden www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/lq_2017_no2-ueberschreitungen_staedte_0.pdf). Umgekehrt wären 19 der 20 am stärksten betroffenen Städte nicht Teil des Modellversuchs und Millionen Bewohnerinnen und Bewohner könnten keine schnelle Verbesserung ihrer Situation erwarten. Außerdem hat die Bundesregierung nach den hoffnungsvollen Ankündigungen in dem o. g. Brief diese leider schnell wieder zurückgenommen und es ist stattdessen nur noch von geplanten Vergünstigungen für diejenigen die Rede, die nachweislich auf ihren Pkw verzichten. Eine solche Maßnahme lässt einen hohen administrativen Aufwand befürchten, aber keine schnelle, umfassende Wirksamkeit.

Berlin kommt unter den Modellstädten eine besondere Bedeutung zu, da die Stadt nicht nur als bedeutende Hauptstadt in Europa besondere Aufmerksamkeit genießt, sondern mit nur 358 Pkw auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner auch den niedrigsten Motorisierungsgrad aller Städte in Deutschland aufweist – im Innenstadtbereich sogar noch deutlich darunter (Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2013). Dadurch ist auch jetzt schon die Nutzung des ÖPNV sehr hoch und die Stadt verfügt über ein gutes Angebot, das allerdings mit einer weiter zunehmenden Nachfrage noch weiter ausgebaut werden müsste. Zudem gibt es für Berlin bereits eine ausgearbeitete Machbarkeitsstudie für einen Nulltarif im ÖPNV (Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin, Piraten-Fraktion im Abgeordnetenhaus/Hamburg Institut Research gGmbH, Berlin 2015). Versuche anderer Kommunen, mittels Fahrpreisreduktion Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen (z. B. Tübingen, Templin, Lübben u. a.) sind zu berücksichtigen und deren Erfahrung in die Entwicklung des Konzeptes einzubeziehen.

Beim notwendigen Ausbau des ÖPNV-Angebots zur Anpassung an die erhöhte Nachfrage in vielen Städten geht es unter anderem um dichtere Takte, ein dichteres Haltestellennetz, zusätzliche Linien, eine Verbesserung von Umsteigemöglichkeiten, die Schaffung von Busspuren zur Beschleunigung des Busverkehrs, Vorrangschaltungen an Ampeln für den ÖPNV sowie Verknüpfungen mit der Infrastruktur des Fahrrad- (Abstellanlagen an Bahnhöfen u. a. m.) und auch des Fernverkehrs. Der ÖPNV ist dabei immer als Teil einer Wegeketten zu betrachten und die kurze und angenehme Reisezeit von Tür zu Tür ist Ausdruck einer guten Qualität. Zu diesem Zweck muss vor allem das Länderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beibehalten und ebenso wie das Bundesprogramm entsprechend erweitert werden (vgl. Bundestagsdrucksache 17/12376). Die durchzuführenden Projekte müssen sich dabei am tatsächlichen Bedarf und einer möglichst schnellen und kostengünstigen Anpassung an diesen orientieren. Milliardenenteure Großprojekte mit einem fraglichen Nutzen wie die „Zweite Stammstrecke“ in München sollten daher nicht im Fokus stehen.

Um die gewünschte Verlagerung vom Autoverkehr zum ÖPNV zu stärken und gleichzeitig die nicht gewünschte Verlagerung vom Fuß- und Fahrradverkehr zum ÖPNV möglichst gering zu halten, ist eine Reihe von flankierenden Maßnahmen notwendig. Dazu gehören kommunale Verlagerungsziele weg vom Auto und hin zum Umweltverbund, die durch entsprechende Maßnahmen unterlegt sein müssen und deren Erfolg auch kontrolliert wird. Ebenso muss parallel die Infrastruktur für den Fahrradverkehr und den Fußverkehr verbessert und ausgebaut werden. Dadurch werden die beiden mit Abstand umweltverträglichsten Verkehrsarten, die sich hervorragend mit dem ÖPNV ergänzen, zusätzlich attraktiver gemacht. Dabei ist eine Umverteilung der Straßenfläche zugunsten der Nichtmotorisierten von entscheidender Bedeutung, denn mehr Rad- und Fußverkehr braucht mehr Platz und schafft eine verbesserte Aufenthaltsqualität in der Stadt. Diese Maßnahmen ergänzen sich im Rahmen eines Gesamtkonzepts zur Stärkung des Umweltverbundes.

Die Kosten für die bundesweite Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV werden vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf 12,8 Milliarden Euro geschätzt. Dies entspricht den Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung (ÖPNV/Schienengüterverkehr, Daten & Fakten 2017/2018, Stand Januar 2018). Dazu werden aber

auch die Ausgleichsleistungen nach § 145 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch für die Beförderung Schwerbehinderter gezahlt (ca. 500 Millionen Euro/Jahr) und die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45 des Personenbeförderungsgesetzes und § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (1.125 Millionen Euro im Jahr 2017, laut VDV-Statistik 2016, Oktober 2017), die beide bereits von Bund und Ländern getragen werden. Die bei einem konsequenten Nulltarif zu ersetzenden Einnahmeverluste aus Fahrscheinverkäufen im ÖPNV belaufen sich demnach auf gut 11 Milliarden Euro. Hinzu kommen bis zu 5 Milliarden Euro pro Jahr für den Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur. Insgesamt müssen somit bis zu 16 Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich finanziert werden. Die Abschaffung des Dieselpprivilegs als extrem umweltschädliche Subvention ist als eine Säule der Gegenfinanzierung (ca. 7,4 Milliarden Euro pro Jahr) ohnehin überfällig und würde zusätzliche Einnahmen in Milliardenhöhe pro Jahr einbringen. Sie hätte den zusätzlichen positiven Effekt, dass das Fahren mit Diesel-Pkw in der Stadt deutlich verteuert und damit unattraktiver würde. Auch das Dienstwagenprivileg als steuerliche Subvention besonders schwerer und verbrauchsintensiver Fahrzeuge sollte sofort reformiert werden, was besonders umweltschädliche Autos teurer machen würde (bislang Subvention in Höhe von 3,1 Milliarden Euro pro Jahr). Eine weitere mögliche Finanzierungsquelle wäre das Ende der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge. Dies stellt eine jährliche Subventionierung von 4,8 Milliarden Euro dar und fördert ebenfalls einen besonders klima- und umweltschädlichen Verkehr. Im gleichen Zuge sollte auch die Energiesteuerbefreiung des Kerosins abgeschafft werden, die eine zusätzliche jährliche Subventionierung in Höhe von 7,1 Milliarden Euro für den Luftverkehr darstellt (Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau 2016). Alleine durch die Streichung umweltschädlicher Subventionen im Verkehrsbereich ließen sich die notwendigen Maßnahmen voll gegenfinanzieren und hätten dadurch gleich einen doppelten positiven Effekt auf die gewünschte Verkehrsverlagerung.

Dazu kommen noch Einspareffekte durch die wegfallenden Kosten für den Ticketverkauf, die Vertriebsinfrastruktur sowie die Ticketkontrollen in den Bussen und Bahnen. Dabei sollten das nicht mehr benötigte Kontrollpersonal jedoch nicht entlassen, sondern stattdessen als Servicepersonal eingesetzt werden, um gleichzeitig die Qualität des ÖPNV zu verbessern. Im Übrigen sparen die Kommunen mit der angestrebten Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund schon alleine dadurch in erheblichem Umfang Geld ein, dass ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr deutlich geringere Kosten verursachen als der Autoverkehr. Der motorisierte Individualverkehr hat den geringsten Kostendeckungsgrad und kostet die öffentliche Hand rund das Dreifache des ÖPNV; der Fuß- und Fahrradverkehr ist nochmals deutlich günstiger (Carsten Sommer u. a.: NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten, Universität Kassel 2015). Schon im Jahr 2005 ermittelte das Städtetzwerk ICLEI ungedeckte Kosten des Autoverkehrs für die Kommunen in Höhe von 82 Euro (Lüneburg) bis 250 Euro (Düsseldorf) pro Einwohner und Jahr (Versteckte Kosten des Autoverkehrs, VCD, ICLEI, T&E, Freiburg 2005).

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten für die Kommunen wären Nahverkehrsabgaben für Unternehmen mit mindestens zehn Beschäftigten. Unternehmen, insbesondere des Einzelhandels, sind große Nutznießer des ÖPNV: Kunden sowie Mitarbeitende können mit dem öffentlichen Verkehr anreisen und Kosten für Parkplätze entfallen. Eine Nahverkehrsabgabe für alle Unternehmen mit zehn oder mehr Beschäftigten nach französischem Vorbild („versement transport“) verteilt die Kosten somit gerecht. In Frankreich werden damit ein Großteil der Investitionen wie auch des Betriebes des öffentlichen Verkehrs finanziert.

Notizen

Notizen

www.linksfraktion.de