



Mobilität für alle

Forderungen für einen
attraktiven öffentlichen Verkehr
4. Auflage

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Problembeschreibung	4
2. Angebotsverbesserungen	8
3. Verkehr im ländlichen Raum	10
4. Nulltarif? Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht umsonst!	11
5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif«	16
6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt«	19
7. Finanzierung	21
8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung	23
Publikationen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität	24
Positionen und Anträge der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität	26

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen 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

Redaktion: Sabine Leidig, Andreas Wagner, Dominik Fette

4. erweiterte Auflage, Stand: Juli 2020

Titelbild: eigene Collage mit Fotos von pixelio.de folgender Fotografen (beginnend mit Fahrrädern im Uhrzeigersinn): Liza Litsch, H. Mathes, Marianne J., Ruth, Rudolph, Tim Caspary, Sommaruga Fabio, Erich Westendarp, Carsten Jünger und Bernd Sterzel.

Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!

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

200706

Vorwort

Liebe Leser*innen,

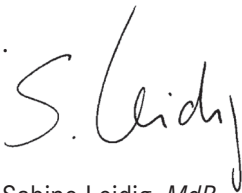
Verkehr belastet unsere Gesundheit durch Lärm und Abgase sowie das Klima mit ungebremsten Emissionen. In den Innenstädten nimmt der Verkehr zu und es stauen sich die Autos. Mobilität wird zunehmend vom Geldbeutel abhängig. Gleichzeitig fehlen insbesondere auf dem Land attraktive Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir brauchen eine sozial-ökologische Verkehrswende!

Die Veränderung der Antriebstechnologie (Elektroauto) löst nur einen kleinen Teil der Probleme. Wir müssen die Normalität der Autogesellschaft überwinden, denn der Verbrauch von Rohstoffen und Flächen ist viel zu groß. Die Alternativen sind bekannt: Fuß, Fahrrad und »Öffis«. Dafür wollen wir umverteilen und zwar Investitionen, Zuschüsse, Platz und Arbeit.

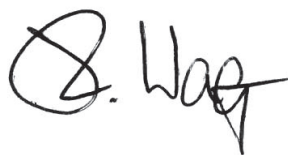
Kern unseres Programms ist eine Offensive für den öffentlichen Verkehr, damit niemand mehr auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Wir wollen ein attraktives, barrierefreies und verlässliches Angebot. Wir wollen eine Mobilitätsgarantie auch in ländlichen Regionen. Das heißt gute Taktzeiten und Verbindungen sowie ein einheitliches und einfaches Tarifsystem. Und wir wollen familienfreundliche und gute Arbeitsbedingungen und Löhne für die Beschäftigten, denn sie halten alles am Laufen.

Für einen solchen Ausbau und Betrieb müssen die öffentlichen Zuschüsse deutlich steigen. Die Fahrpreise hingegen sollen sinken – bis hin zum Nulltarif im ÖPNV. Das wäre gerecht, denn wenn weniger Autos fahren, wird die Umwelt entlastet und die Lebensqualität deutlich besser.

Die Corona-Krise hat auch den öffentlichen Verkehr getroffen: Ticket-Einnahmen sind eingebrochen – aber dennoch wurde die Versorgung für Fahrgäste sichergestellt. Auch deshalb sollen Einnahmeausfälle bei Bus und Bahn vollständig vom Bund ausgeglichen werden. Und Konjunkturlösungen müssen die hier beschriebene Mobilitätswende anstoßen und voran bringen. Was dazu nötig ist beschreiben wir in Positionspapier und Antrag (siehe Seite 26).



Sabine Leidig, *MdB*
Sprecherin für Bahnpolitik
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag



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

I. Problembeschreibung

Die durch den existierenden Verkehr erzeugten Probleme sind hinlänglich bekannt:

- Schädigung der Gesellschaft durch Lärm, Unfälle, Abgase und Platzverbrauch,
- sozialer Ausschluss gesellschaftlicher Gruppen (Ältere, Minderjährige, Menschen mit Behinderungen) von Mobilität,
- globales Ungleichgewicht, da unsere Mobilität alles andere als nachhaltig ist und auf keinen Fall ein Modell für alle Menschen auf der Erde sein kann,
- Klimawandel (durch Ausstoß von Treibhausgasen) und Umweltzerstörung,
- Verbrauch begrenzter Ressourcen.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) – dieser ist hier immer ohne das mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsmittel Flugzeug gemeint – hat gegenüber dem Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) den entscheidenden Vorteil, dass er bezogen auf die zurückgelegte Strecke jedes Fahrgasts sehr viel weniger Energie und Fläche verbraucht sowie deutlich geringere Schäden verursacht. Dies spiegelt sich in den externen Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Busse) wider, die bezogen auf die Verkehrsleistung nur ein Viertel derer von Pkw betragen (siehe Grafik auf S. 21).

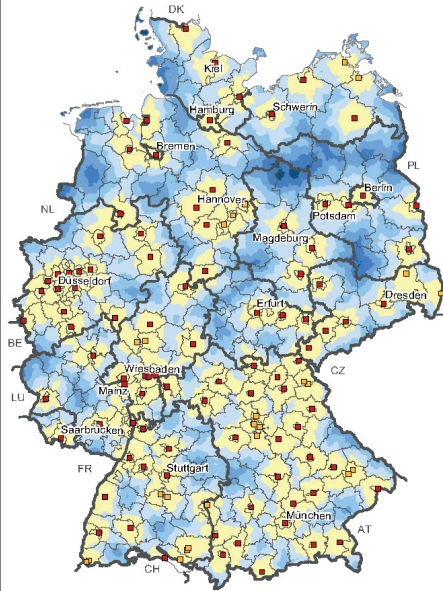
Der öffentliche Verkehr kann, sofern er elektrisch betrieben wird, schon heute technisch aus rein erneuerbaren Energien versorgt werden, was teilweise (Beispiel Hamburger S-Bahn) sogar bereits geschieht. Außerdem lässt sich der ÖV hervorragend mit anderen schonenden Verkehren wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren im Sinne des Umweltverbundes kombinieren.

Der öffentliche Verkehr könnte zudem auch eine wichtige soziale Funktion erfüllen, indem er allen Menschen inklusive Minderjährigen, Alten und Behinderten einen Zugang zu Mobilität ermöglicht. Anders als der motorisierte Individualverkehr erfordert er auch keine privaten Investitionen und ist damit für alle erschwinglich. Leider erfüllt der ÖV diese Funktion als Grundversorgung mit Mobilität für alle Menschen bislang nur unzureichend: Zum einen sind die Preise vielfach für weniger wohlhabende Menschen zu hoch. So stiegen die Preise im ÖPNV von 2000 bis 2018 um knapp 79 Prozent, während sie für Kauf und Unterhalt eines Kraftfahrzeugs nur um gut 36 Prozent stiegen und die Verbraucherpreise insgesamt um 30 Prozent (vgl. destatis.de am 18. September 2019). Im Nahverkehr waren die Preisanstiege zudem sehr unterschiedlich und an vielen Orten sind die Tickets inzwischen so teuer, dass Menschen von einer angemessenen Mobilität ausgeschlossen werden.

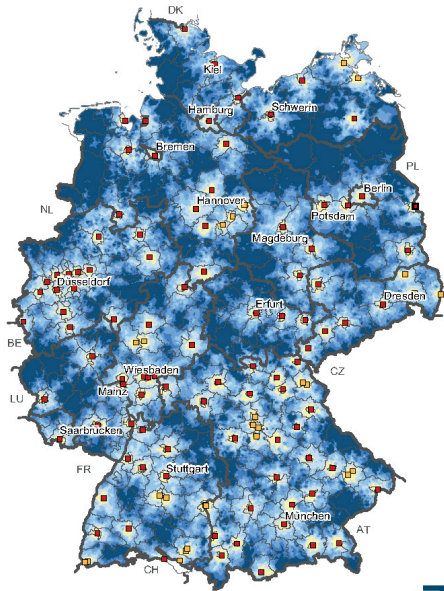
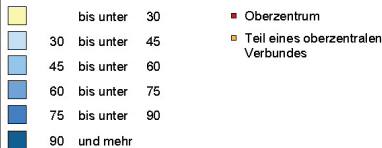
Erreichbarkeit von Oberzentren

Motorisierter Individualverkehr

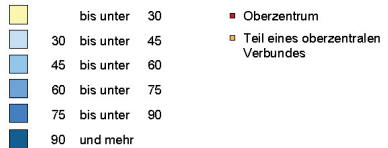
Öffentlicher Verkehr



Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum 2016 in Minuten



Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Oberzentrum in Minuten (ermittelt am 7.6.2016 mit einer Ankunftszeit zwischen 8:00 und 12:00 Uhr)



Datenbasis: HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Erreichbarkeitsmodell des BBSR Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/BKG

Bearbeitung: T. Pütz

Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum 2010 in Minuten

Fahrzeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Oberzentrum in Min. (ermittelt am 6. Okt. 2009 zwischen 6.30 und 8.30 Uhr)

Zum anderen ist auch die Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖV in vielen Regionen mangelhaft: ein Resultat von Stilllegungen, Takt-Ausdünnungen und des Abbaus zahlreicher Verbindungen. Die oben gezeigte Grafik illustriert dies durch einen Vergleich der Erreichbarkeit von Oberzentren (Städte mit wichtigen Infrastrukturanlagen wie Fachkliniken, Spezialgeschäften, Fach- und Hochschulen, Regionalbehörden etc.) mit dem Auto und mit dem ÖV: Nur in und nahe bei großen Städten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV zufriedenstellend. In ländlichen Gebieten ist der ÖV für viele Menschen kaum eine Alternative zum Auto. Dies ist vor allem eine Folge politischen Handelns, besonders der Verkehrsinvestitionen

der letzten Jahrzehnte, die zum überwiegenden Teil in den Straßenbau flossen und den ÖV vernachlässigten.

Es müsste also viel für einen attraktiveren und für alle bezahlbaren öffentlichen Verkehr getan werden. Stattdessen steht der ÖV in den nächsten Jahren jedoch vor großen Herausforderungen: Aufgrund der jahrelangen Unterfinanzierung hat sich ein riesiger Investitionsbedarf für den öffentlichen Nahverkehr angesammelt. Der Deutsche Städtetag spricht von einem Investitionsstau von insgesamt mehr als 38 Milliarden Euro. Gleichzeitig hat der Bund zum 1. Januar 2020 das GVFG-Landesprogramm für den kommunalen Verkehr in Höhe von 1,3 Milliarden Euro gestrichen. Zwar wurden gleichzeitig die Mittel des sogenannten GVFG-Bundesprogramm verdoppelt – aber nur von 330 auf 660 Millionen Euro, ab 2021 auf 1 Milliarde und erst ab 2025 auf 2 Milliarden Euro. Diese Mittel reichen bei Weitem nicht aus. Wir haben den kontinuierlichen Anstieg allein dieser Mittel bis 2025 auf 3 Milliarden Euro beantragt – wie auch der Bundesrat. Zu begrüßen ist immerhin, dass nun mehr Projekte förderfähig sind.

Die Finanzierung durch die Kommunen bricht zunehmend weg, da viele Kommunen pleite sind und wegen der »Schuldenbremse« zusätzlich in ihren Finanzierungsmöglichkeiten geschwächt wurden.

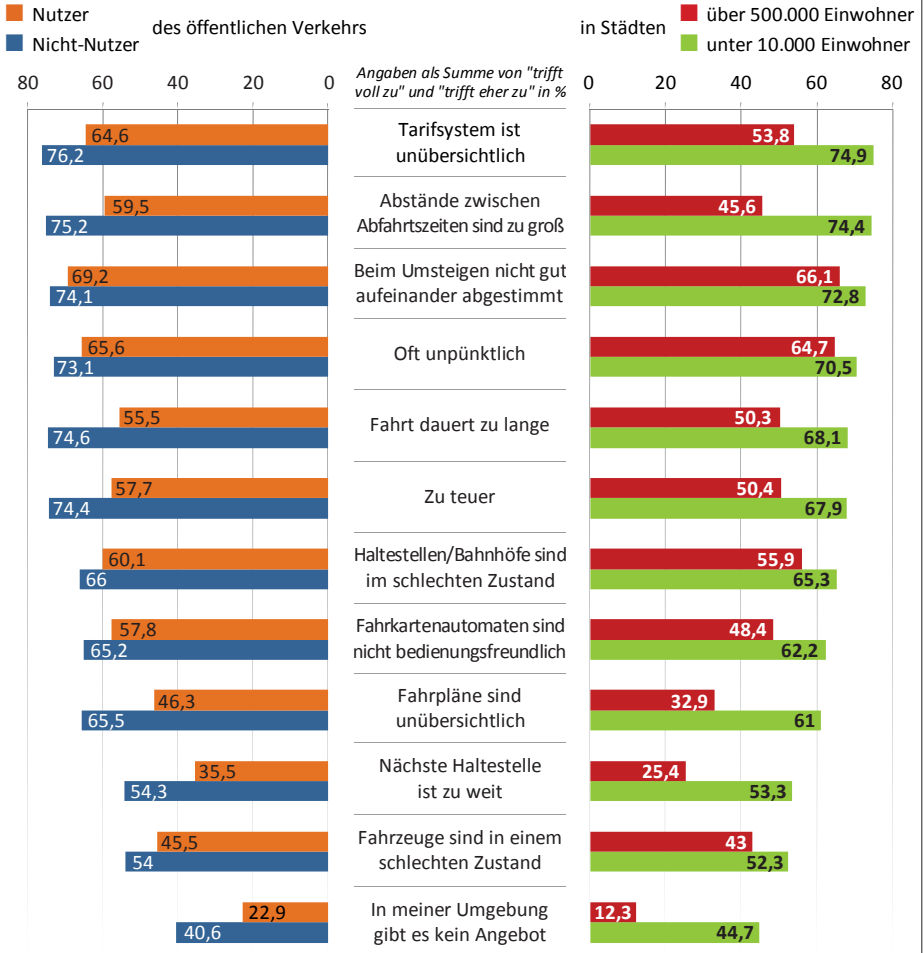
In einigen Regionen – insbesondere in Ostdeutschland – gibt es zudem einen starken Bevölkerungsschwund und eine Zunahme des Durchschnittsalters – eine schwierige Situation für die Entwicklung des Nahverkehrs.

Auf der anderen Seite stiegen die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren stetig an. Diese Steigerung zieht jedoch die Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in den öffentlichen Verkehr nach sich, die viele Verkehrsbetriebe derzeit jedoch nicht leisten können. Dabei ist die steigende Nachfrage aus ökologischer und sozialer Sicht natürlich sehr erfreulich. Sie muss sogar noch offensiver gesteigert werden: Denn nur so können wir den Autoverkehr deutlich reduzieren und damit die Klimaziele im Verkehr erreichen, die Menschen von Lärm und Abgasen entlasten und die Sicherheit auf den Straßen erhöhen.

Es gibt viele Hemmnisse, weswegen Menschen den ÖV nicht noch stärker nutzen. An den Ergebnissen einer Umfrage von 2010 (siehe nächste Seite) hat sich bis heute nichts grundlegend geändert.

Es gibt also enormes Verbesserungspotenzial. Wobei an oberster Stelle eine bessere Vernetzung, ein einfacheres Tarifsystem, eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Taktzeiten, ein besseres Preissystem sowie Verbesserungen der Qualität stehen sollten. Diese Broschüre soll darum unsere Forderungen präsentieren, wie eine entsprechende Reform des öffentlichen Verkehrs aussehen könnte.

Hemmnisse bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs



Daten aus Prognos AG im Auftrag des vzbv (2010): Verbrauchermonitoring. Perspektiven der Verbraucher zum Klimaschutz: Mobilität & Ernährung. S. 58, 60.

2. Angebotsverbesserungen

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) muss insgesamt verbessert werden, um einer wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, aber auch um immer mehr Menschen von seiner Benutzung zu überzeugen. Viele dieser Maßnahmen dienen zur Lösung der Probleme, die in der vorhergehenden Umfrage als Hemmnisse bei der Nutzung des ÖV genannt wurden (siehe Grafik S. 7). Zu solchen Angebotsverbesserungen gehört:

- eine Verdichtung des Liniennetzes in vielen Regionen und Städten, um schnelle Verbindungen ohne viel Umsteigen zu ermöglichen;
- Lückenschlüsse dort, wo Verbindungen vorher auseinandergerissen wurden, und die Wiederherstellung insbesondere von Ost-West-Verbindungen; außerdem Elektrifizierung weiterer Strecken;
- eine große Haltestellendichte: Für die Nutzer*innen ist die Nähe zur Haltestelle entscheidend für die Attraktivität des ÖV. Der Trend zur Stilllegung beispielsweise von »Kiezlinien« muss folglich unbedingt umgekehrt werden;
- ein dichter Takt, so dass es keine langen Wartezeiten gibt;
- ein gutes Verkehrsangebot auch zu Tagesrandzeiten sowie nachts mindestens ein bedarfsorientiertes Angebot (beispielsweise Anrufsammeltaxis);
- Mindeststandards für die Erreichbarkeit: mindestens im Stundentakt – in Spitzenzeiten im Halbstundentakt – ein Anschluss in das nächste Oberzentrum. Die Verkehrsbetriebe sollten in nachfrageschwachen Zeiten entsprechend kleinere Fahrzeuge einsetzen;
- vollständige Barrierefreiheit, so dass der ÖV für alle nutzbar ist – insbesondere auch für Ältere, Menschen mit Behinderung, bei viel Gepäck oder mit Kinderwagen;
- guter Service und höhere Sicherheit durch präsenzte Mitarbeiter*innen an Bahnhöfen;
- eine hohe Zuverlässigkeit durch ausreichende Wartung und Reservekapazitäten, die auch verfügbar sein müssen: Menschen nutzen den ÖV sehr viel mehr, wenn sie sich darauf verlassen können, dass sie auch tatsächlich pünktlich ankommen. Entsprechend wirken sich regelmäßige Beeinträchtigungen der Zuverlässigkeit wie bei der Berliner S-Bahn negativ auf die Nutzung aus;
- eine Beschleunigung des ÖV auch auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs – beispielsweise durch Vorrangschaltungen an Ampeln; das würde gleichzeitig aufgrund einer geringeren Anzahl an benötigten Zügen/Bussen Kosten einsparen;

- Bevorzugung von Bahn- und Straßenbahn- oder Oberleitungsbussen statt Dieselbussen: Bahnen und elektrisch betriebene Busse sparen nicht nur Energie und ermöglichen die Nutzung von erneuerbaren Energien, sondern werden aufgrund des höheren Fahrkomforts und der höheren Sicherheit von den meisten Menschen sehr gut angenommen. In Städten sind Straßenbahnen um ein Vielfaches günstiger zu bauen und zu betreiben als U- oder S-Bahnen und sie können mit Hilfe von Vorrangschaltungen an Ampeln fast ebenso schnell fahren. Darüber hinaus sind sie sehr viel einfacher erreichbar und barrierefrei zu betreiben. Im ländlichen Raum sollten Stilllegungen von Bahnstrecken vermieden und bereits stillgelegte Strecken auf keinen Fall entwidmet, sondern stattdessen wo möglich reaktiviert werden.
- eine Integration unterschiedlicher Verkehrsmittel des ÖV: Mit einem solchen Konzept sind beispielsweise die Karlsruher und auch die Kasseler Verkehrsbetriebe sehr erfolgreich, die das Straßenbahnsystem ins Umland ausgedehnt haben, so dass diese inzwischen den Charakter einer S-Bahn hat (»Karlsruher Modell«). Dies macht den ÖV sehr viel attraktiver und hat zu einer enormen Nutzungssteigerung geführt. Nach dem gleichen Vorbild sind inzwischen die Stadtbahn Heilbronn, die City-Bahn Chemnitz, die Saarbahn Saarbrücken und einige weitere kombinierte Stadtbahnen geschaffen worden.
- einfache Systeme der Information und Fahrpläne sowie Fahrkartenverkauf und Aufsicht auf den Bahnhöfen durch Personal.

Um einen guten öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, müssen längerfristige Maßnahmen auf den Weg gebracht werden: So ist es bei einer hohen Siedlungsdichte wesentlich einfacher, einen attraktiven ÖV anzubieten – mit geringen Entfernungen zu den Haltestellen und einem dichten Takt. Viele Städte haben dementsprechend schon heute ein attraktives ÖPNV-Angebot. Daher sollte die Politik Zersiedlungen verhindern, anstatt sie wie bislang durch Maßnahmen wie die Entfernungspauschale noch zu begünstigen. Bei der Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete muss die ÖV-Anbindung immer eine notwendige Voraussetzung sein.

Um den ÖV zusätzlich auch mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Sinne des »Umweltverbundes« besser zu vernetzen, sollte die Kombination mit dem Fahrrad weiter vereinfacht werden. Dazu gehören sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen (beispielsweise Fahrradparkhäuser), Entleihmöglichkeiten von Mietfahrrädern sowie eine Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sollten direkt und sicher sein, und an Umsteigepunkten sollten Umwege vermieden werden.

3. Verkehr im ländlichen Raum

Der ländliche Raum muss für alle dort lebenden Menschen eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur bieten, die eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Altersgruppen ermöglicht. Denn öffentliche Mobilität ist Bestandteil der Daseinsvorsorge. Und Mobilität im ländlichen Raum muss grundsätzlich auch ohne eigenes Auto möglich sein. Menschen, die bewusst auf ein Auto verzichten, sich keines leisten oder fahren können, müssen eine Möglichkeit für eigenständige Mobilität haben. Mobilität und Versorgung im ländlichen Raum kostet Geld, das die Gesellschaft aufzubringen hat. Die Landkreise müssen finanziell in die Lage versetzt werden, diese Lebensbedürfnisse zu gewährleisten (siehe Kapitel 7). Eine reine Nachfrageorientierung führt zu einem Teufelskreis nach unten, da ein schlechtes Angebot immer weniger Fahrgäste anzieht. Daher muss der ÖPNV mit einem attraktiven Angebot in Vorleistung gehen. Das bedeutet:

- Als Mindeststandard muss jeder Wohnort von 6.30 bis 18.00 Uhr alle zwei Stunden durch eine Anbindung mit dem ÖV an die nächste (Kreis-)Stadt angebunden sein.
- Es muss einen Zubringerverkehr zum nächsten Schienenverkehrs-Haltepunkt geben.
- Um eine kulturelle Teilhabe zu gewährleisten, muss an Wochenenden und Veranstaltungstagen ein Transport angebotsorientiert auch an entlegensten Wohnorten gewährleistet sein.
- Es dürfen keine vorhandenen Bahnlinien vom Personenverkehr abgekoppelt werden. Zahlreiche Beispiele beweisen, dass Bahnstrecken auch in dünn besiedelten Räumen mit innovativen Ideen sinnvoll und ohne außerordentliche Bezuschussung betrieben werden können.
- In den Fällen, in denen die Kosten für den ÖPNV in einem groben Missverhältnis zum Nutzen stehen, können Bürger*innenbusse oder andere Konzepte, die sich am aktuellen Bedarf orientieren, eine Alternative darstellen.

Zudem muss auch eine Nahversorgung mit alltäglichen Gütern gewährleistet sein. Hierzu könnte der öffentliche Verkehr beitragen, indem er vorbestellte Haushalts- und Lebensmittel in dünn besiedelte Regionen transportiert oder Gelegenheiten zum Kauf vor Ort anbietet. Auch könnten über Kombibussysteme und Kooperationen zwischen kleinen Läden und Cafés, Paketdienstleister*innen und dem Verkehrsunternehmen Transportdienstleistungen sowie Kulturgüter wie beispielsweise Zeitungen, CDs und Leihbücher an jedem Wohnort angeboten werden. Seit 2012 gibt es den Kombibus in der Uckermark. Er gilt bundesweit als Vorbild für strukturschwache Regionen.

4. Nulltarif? Ein fahrscheinloser ÖPNV ist nicht umsonst!

Wer heute mit dem Nahverkehr durch Luxemburg fährt, braucht kein Ticket mehr lösen. Als erster Staat der Welt hat das kleine – und zugegeben reiche – Luxemburg am 1. März 2020 den Nulltarif eingeführt. Weltweit sind es inzwischen aber bereits 140 Städte. Es ist ein zentraler Schritt einer ernst gemeinten und offensiv vorangetriebenen Verkehrswende.

»Schwarzfahren« ist keine Straftat!

Zusätzlich zum »erhöhten Beförderungsentgelt« noch Geld- oder sogar Freiheitsstrafe: Das ist völlig unverhältnismäßig, kriminalisiert meistens unbescholtene Menschen und verursacht hohe Kosten für die Allgemeinheit. Daher hat die Linksfraktion den Gesetzentwurf zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein (Drs. 19/1115) eingebracht.

Das sogenannte Schwarzfahren zieht 60 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt und zusätzlich im Wiederholungsfall ein Verfahren nach Strafgesetzbuch nach sich. Diese Strafe ist für die Betroffenen völlig unverhältnismäßig, hat keine nennenswerte abschreckende Wirkung, sondern führt im Gegenteil zu gesellschaftlich nicht sinnvollen Effekten. Dazu zählt die Überlastung der Justiz: An manchen Straferichten drehen sich bis zu einem Drittel aller Strafprozesse um das »Schwarzfahren«. Entsprechend hoch ist auch der Anteil von Menschen vor allem in Großstadtfängnissen. Dies bringt auch enorme Kosten für die öffentliche Hand mit sich. Zudem werden Menschen kriminalisiert, denen in keiner Weise »kriminelle Energie« unterstellt werden kann. Die unverhältnismäßige Strafe mit Eintrag ins Strafregister und die damit verbundene Stigmatisierung führen nicht zur »Einsicht«, sondern eher zur Ablehnung des Rechtsstaates. Gründe für das Schwarzfahren sind zumeist Vergesslichkeit, unklare Tarifstruktur oder schlicht fehlendes Geld angesichts steigender Ticketpreise.

Ein Ausgleich für die Schäden, die den Verkehrsbetrieben durch das Schwarzfahren entstehen sowie die Sanktionierung dieses Verhaltens kann allein den Verkehrsbetrieben selbst überlassen werden, in dem diese ein »erhöhtes Beförderungsentgelt« erheben. Dieses sollte auf Verhältnismäßigkeit überprüft werden. Die Linksfraktion plädiert für eine Absenkung und Differenzierung nach Tarifgebiet (z. B. die Hälfte der Kosten einer Monatskarte oder das Zehnfache eines Einzelfahrscheins). Der Nulltarif würde die ganze Problematik natürlich auch aus der Welt schaffen.

Bei der Diskussion zum fahrscheinlosen ÖPNV müssen neben Erfordernissen der sozialen Frage und der ökologischen Krise vor allem die Lebensqualität aller Menschen in den Blick genommen werden. Eine sozial-ökologische Verkehrswende kann nur mit vielen Puzzlesteinen gelingen. Zentral ist der Ausbau des ÖPNV mit einer Mobilitätsgarantie und seine Vorrangstellung durch Busspuren und Grünschalungen. Mehr Linien, bessere Umsteigemöglichkeiten und eine Verbindung mit dem Fernverkehr gehören genauso dazu wie komfortable, barrierefreie und saubere Fahrzeuge und Haltestellen. Daneben muss aber auch die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und die Kombinierbarkeit von Rad und ÖPNV verbessert werden (Fahrradabstellanlagen, Verleihsysteme etc.), denn eine nennenswerte Verlagerung vom Rad auf den ÖPNV ist nicht das Ziel.

Gleichzeitig muss die aktuelle Bevorzugung des Autoverkehrs schrittweise abgebaut werden: Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) müssen umgewidmet, Tempo-30-Zonen, Spielstraßen oder autofreie Innenstädte und Wohnquartiere eingerichtet bzw. ausgeweitet und die direkten und indirekten Subventionen abgebaut werden. Zu letzterem gehören das Dienstwagenprivileg und die Pendlerpauschale, die geringere Dieselsteuer und weitere Finanzinstrumente, die dazu beitragen, dass die externalisierten Kosten des MIV zu Lasten der Allgemeinheit gehen. Kommunale Maßnahmen sind dafür z. B. eine Citymaut, Parkraumbewirtschaftung und Stellplatzsteuer bzw. eine Bodenversiegelungsabgabe.

Mit all diesen Maßnahmen zusammen könnte eine tatsächlich bedeutsame Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖPNV erfolgen, der für alle Menschen mehr Lebensqualität bringen würde: weniger Lärm, Abgase und Verkehrsunfälle, mehr Raum zum Spielen für Kinder, für Cafés und Naherholung. Dies würde auch den verbliebenen Autofahrer*innen zu Gute kommen, die zudem mit weniger Stau und Stress zur Arbeit kämen. Viele könnten auf ein eigenes Auto verzichten und gelegentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch nehmen. Sie sparen dadurch enorme Fixkosten (siehe Grafik auf S. 21).

Erfahrungen mit Nulltarif

Ein fahrscheinloser ÖPNV wurde bereits in den 1970er Jahren in einigen Städten getestet, z. B. in Rom, Bologna und Atlanta. Es kam in der Regel zu einer deutlich stärkeren Nutzung. Am 1. März 2020 waren auf farefreepublictransport.info über 150 Städte aus 32 Ländern mit Nulltarif-Erfahrung verzeichnet.

In Hasselt war der geplante Bau einer weiteren vierspurigen Ringstraße der Anlass für die Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV. Statt wie heute noch fast überall weiter das Ziel zu verfolgen, den Autoverkehr gut – sprich flüssig und ohne Störungen – zu organisieren, setzte der Bürgermeister auf Verkehrsverlagerung. Zentral war ein kombiniertes Konzept aus unentgeltlichem ÖPNV und gleichzeitigen Maßnahmen, um die Stadt attraktiver und den Autoverkehr unattraktiver zu

machen. Letzteres geschah vor allem durch höhere Gebühren für weniger Parkplätze, Tempolimits und autofreie Einkaufsstraßen. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV haben sich zwischen der Einführung 1996 und 2006 mehr als verzehnfacht bei gleichzeitig deutlichem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Durch den Verzicht auf neue Straßenprojekte war es dabei nicht einmal teuer für die Stadt: rund 600.000 Euro oder 23 Euro pro Familie und Jahr. Zudem kommen heute ca. 30 Prozent mehr Besucher*innen in die Stadt, die den Umsatz im Einzelhandel steigen lassen. Für Hasselt hat sich die Einführung des unentgeltlichen ÖPNV mit den beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen also gerechnet. Trotzdem müssen seit Mai 2013 Fahrgäste ab 19 Jahren wieder zahlen – allerdings nur 60 Cent pro Fahrt. Die Begründung: die Finanzierung der notwendigen Investitionen infolge des massiven Nachfragebooms.

In der estnischen Hauptstadt Tallinn wurde der Nahverkehr nach einer Volksabstimmung Anfang 2013 für die Einwohner*innen der Stadt unentgeltlich. Bereits bis Mitte April ging dort der Autoverkehr um 15 Prozent zurück. Problematisch ist das dortige Modell, weil es eben nicht für alle unentgeltlich ist und vor allem das Ziel verfolgt, die Einwohner*innenzahl zu erhöhen und damit die kommunalen Einnahmen auf Kosten der umliegenden Kommunen zu steigern.

Im südfranzösischen Aubagne und den umliegenden Gemeinden fahren die Busse seit Mai 2009 zum Nulltarif. Auch hier sind die Fahrgastzahlen gestiegen und das Netz wurde ausgebaut. Viele sind vom privaten Auto auf den ÖPNV umgestiegen. Neben den Einsparungen bei Ticketverkauf und Kontrollen sowie im Straßenbau wird der Nulltarif hier vor allem durch eine Nahverkehrsabgabe finanziert. Die »versement transport« wird seit 1999 in allen französischen Kommunen von allen Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten auf die Lohnsumme erhoben und ist nach Einwohner*innenzahl gestaffelt. Inzwischen gibt es in über 20 französischen Verkehrsverbänden jeglicher politischer Couleur den Nulltarif.

Soziale, nachhaltige und krisenfeste Finanzierung

Die kommunalen Haushalte sind zumeist leer und von Seiten der Länder und des Bundes sind derzeit keine zusätzlichen Mittel für einen Nulltarif zu erwarten. Es gibt aber eine ganze Handvoll Finanzierungsinstrumente, die genutzt oder neu eingeführt werden könnten. Dabei sollten neben den tatsächlichen Nutzer*innen auch die Nutznießer*innen des ÖPNV herangezogen werden: Handel, Dienstleister*innen und Veranstalter*innen haben großes Interesse, für ihre Kundschaft bequem und günstig erreichbar zu sein. Auch können durch eine gute ÖPNV-Anbindung teure Parkplätze eingespart werden. Letzteres gilt auch für Arbeitgeber*innen, die bei einem guten ÖPNV zudem bei Dienstfahrzeugen und Reisekosten sparen. Für Eigentümer*innen von Grundstücken und Immobilien ist eine gute ÖPNV-Anbindung oft mit Wertzuwachsen und steigenden Mieteinnahmen verbunden. In Kurtaxen oder Hotelübernachtungen kann heute schon ein ÖV-Beitrag integriert werden. Für Sport- und Kulturveranstaltungen gibt es

Kombitickets inklusive An- und Abreise. Zudem gibt es Jobtickets. Semestertickets sind sogar verpflichtende Zeitkarten für Studierende.

Kriterien für die Wahl der Finanzierung sollten soziale Ausgewogenheit, Verhältnismäßigkeit sowie die Begrenzung des Verwaltungsaufwandes sein. Die Verhältnismäßigkeit bedeutet, dass die Belastungen verschiedener Gruppen wie Einwohner*innen, Einzelhandel und Veranstalter*innen in Relation zu deren Nutzen stehen muss. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, der Gerechtigkeit und sozialen Ausgewogenheit kann es sinnvoll erscheinen, viele verschiedene Instrumente mit den unterschiedlichsten Staffelungen einzuführen (z. B. Kopplung ans Einkommen und die Entfernung zur nächsten Haltestelle) – dies würde dann aber einen hohen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.

Wir schlagen einen Finanzierungsmix aus drei Abgaben vor:

1. Wiederkehrender ÖPNV-Erschließungsbeitrag zur Finanzierung der Infrastruktur und der Investitionen: Dieser wird grundstückbezogen erhoben und nach Nutzungsart (Wohnen, Büros, Einzelhandel, Gastronomie, anderes Gewerbe) sowie Ausbaustufe des ÖPNV differenziert.
2. Beitragsfinanziertes Bürgerticket: Hier ist der Grundgedanke, von allen Bürger*innen einer Gemeinde eine Abgabe für den ÖPNV zu erheben und im Gegenzug diesen ein Jahresticket beziehungsweise eine fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Ermäßigungen oder Befreiungen von der Beitragspflicht sollte es für Kinder, Jugendliche und andere Gruppen geben – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, die den ÖPNV gar nicht nutzen können oder auch heute schon nach SGB IX kostenlos fahren.
3. Eine Gästeabgabe könnte in Anlehnung an eine Kurtaxe oder als Aufschlag zum Hotelpreis eingeführt werden.

Erste Schritte

Seit Einführung der Semestertickets ist die Nutzung des eigenen Autos unter Studierenden stark zurückgegangen. Derzeit wird in Hessen ein Schülerticket eingeführt, das 365 Euro kostet und den gesamten Nah- und Regionalverkehr in Hessen abdeckt. Auch Jobtickets sind im Kommen. Für die rund 45.000 hessischen Landesbeschäftigten konnte ver.di sogar per Tarifabschluss ein kostenloses Jobticket ab 2018 aushandeln.

Wenn Länder – wie Berlin – Schülertickets kostenlos ausgegeben, ist auch dies ein Schritt in Richtung Nulltarif. Und ein Schritt der zeigt, dass eines der Hauptargumente gegen den Nulltarif ins Leere läuft: »Wer eine Leistung in Anspruch nimmt, muss auch dafür zahlen. Andernfalls führt dies zu einer ungerechtfertigten und unökologischen Mehrbelastung.« Die vielen Zeitkarteninhaber*innen, die es

schon heute gibt, beweisen, dass dies nur in einem sehr geringen Umfang der Fall ist. Preise, die die tatsächlichen Gesamtkosten auf den Kilometer umlegen würden, wären beim ÖPNV weder sozial noch ökologisch zielführend. Verantwortungsvolles Handeln wird hingegen gefördert, wenn sich die Menschen mit Formen der Bürgerbeteiligung direkt in die Belange des öffentlichen Verkehrs einbringen können und darüber informiert sind, welche Kosten tatsächlich wo entstehen und wer diese trägt.

Der Nulltarif kann nicht von heute auf morgen eingeführt werden – insbesondere, weil das ÖPNV-System heute meist gar nicht dafür ausgelegt ist. Sinnvoll könnten die folgenden drei Phasen sein: Im ersten Schritt werden die ÖPNV-Tarife inklusive der Zeitkarten deutlich reduziert. Gleichzeitig werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen und es erfolgt eine intensive kommunale Planungsphase für den ÖPNV-Ausbau unter Beteiligung der Bürger*innen. Die Finanzierung erfolgt beispielsweise über Gewerbe- und Grundsteuer oder bereits über einen wiederkehrenden ÖPNV-Erschließungsbeitrag und bringt auch die Mittel ein, um im zweiten Schritt den ÖPNV deutlich auszubauen. Erst im dritten Schritt würde der Nulltarif folgen mit Einführung eines Bürgertickets und einer Gästeabgabe – einhergehend mit dem weiteren Ausbau des ÖPNV und der Zurückdrängung des MIV aus den Wohngebieten.

Fazit

Der Nulltarif im ÖPNV wäre ein großer Schritt zur Verwirklichung des Rechts auf Mobilität sowie zur Erreichung ökologischer Ziele. Er muss von Angebotsverbesserungen des ÖPNV und hemmenden Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr begleitet werden und auf einer sozial ausgewogenen und belastbaren Finanzierung aufbauen. Und es muss sichergestellt sein, dass es tatsächlich zu großen positiven Effekten der Verkehrsverlagerung und damit zu einer verbesserten Lebensqualität für alle kommt. Etliche Details wären noch zu klären und für einige Finanzierungsmodelle müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Der erklärte Wille zur Einführung und der Einstieg in die konkrete Planung könnte aber ein starker Impulsgeber für eine Trendumkehr im Verkehr sein.

5. Einheitliche Bedingungen und Preise – »Deutschlandtarif«

Bislang gibt es in Deutschland zahlreiche Verkehrs- und Tarifverbünde (siehe Grafik auf der folgenden Seite). Auch wenn diese Verbünde für die Fahrgäste viele Vorteile haben, sind sie bislang doch ein Rückfall in eine »Kleinstaataerei«: Jeder dieser Verbünde hat ein eigenes Tarifsystem und eigene Beförderungsbedingungen, die sich teilweise widersprechen:

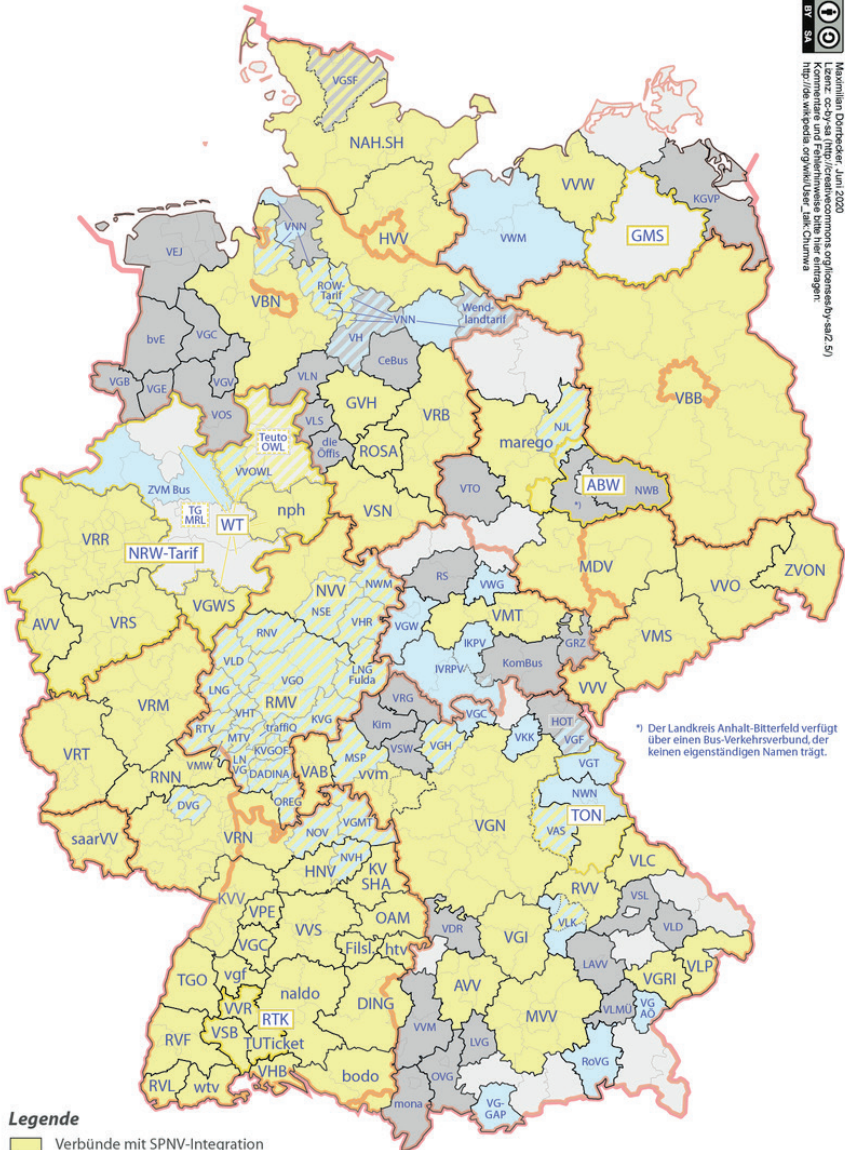
- Die Regelungen für den Fahrkartenkauf sind sehr unterschiedlich: Während in einigen Verbänden Fahrkarten problemlos im Zug erhältlich sind, bedeutet der Einstieg ohne gültige Fahrkarte in anderen Verbänden bereits, dass der Fahrgast schwarzfährt.
- Die Bedingungen für die Benutzung der BahnCard reichen von keinem Rabatt über 25 Prozent bis zu 50 Prozent Rabatt – jeder Verbund entscheidet selbst.
- Neben den Verbundtarifen gilt beim Übertritt in einen anderen Verbund der DB-Nahverkehrstarif – wieder mit einem völlig anderen Preissystem. So ist ein Fahrschein für einige Stationen mehr aus dem Verbund hinaus unter Umständen – besonders bei Benutzung der BahnCard – günstiger als der Fahrschein im Verbund.
- An Verbundgrenzen kann es vorkommen, dass auf einem Bahnhof drei unterschiedliche Fahrkartenautomaten von unterschiedlichen Bahnunternehmen stehen – mit unterschiedlichen Preisen und unterschiedlichen Bedienkonzepten.
- Die Regelungen für die Fahrradmitnahme sind ebenfalls nicht einheitlich. All das macht es den Fahrgästen extrem schwer, zwischen den unterschiedlichen Verbänden unterwegs zu sein, und schreckt Menschen von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs ab. Die oben gezeigten Umfrageergebnisse belegen diese abschreckende Wirkung: Das unübersichtliche Tarifsystem wurde in Städten unter 10.000 Einwohner*innen sowie bei den Nichtnutzer*innen als größtes Problem angegeben (siehe Grafik S. 7).

Die Bedingungen der einzelnen Verbünde müssen daher unbedingt vereinheitlicht und mit dem Tarif des überregionalen Bahnverkehrs verknüpft werden. In ganz Deutschland sollte – ähnlich wie das erfolgreiche Modell in der Schweiz – ein einheitliches Tarifsystem für den gesamten öffentlichen Verkehr gelten: ein »Deutschlandtarif«. Das würde die Möglichkeit eröffnen, mit einem Ticket zwischen zwei beliebigen Orten im ganzen Land zu reisen. Dazu gehört ferner auch die Option, den gesamten Verkehr über entsprechende Vielfahrerkarten zum halben Preis oder sogar komplett unentgeltlich zu benutzen: ein enorm wichtiges Instrument zur Kundenbindung. Diese Bedingung erfüllen die BahnCards bislang

Verkehrs- und Tarifverbände in Deutschland



Maximilian Dornbender, Juni 2020
 Lizenz: cc-by-sa (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0)
 Kommentare und Verbesserungsvorschläge sind jederzeit erwünscht.
 http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Verkehrsverbände_in_Deutschland



* Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügt über einen Bus-Verkehrsverbund, der keinen eigenständigen Namen trägt.

Legende

- Verbände mit SPNV-Integration
- Verbände ohne SPNV-Integration
- Teilgebiete eines Verbunds mit SPNV-Integration, in denen ein weiterer Verbund mit eigenständigem Tarif für die Regionalbuslinien operiert
- Teilgebiete eines Verbunds mit SPNV-Integration, in denen einem weiteren Verbund die Fahrplankoordination der Regionalbuslinien obliegt
- Verbände ohne Gemeinschaftstarif, die nur Fahrplankoordination betreiben
- Gebiete, in denen die Zuständigkeiten für Gemeinschaftstarif und Fahrplankoordination bei unterschiedlichen Verbänden liegen
- Dachtarife mit SPNV-Integration
- Verbundfreie Gebiete

nicht – anders als beispielsweise die schweizerische »Halbtax-Karte« beziehungsweise das »Generalabonnement« – da sie lediglich für den überregionalen Bahnverkehr gelten.

Ein solches einheitliches Tarifsystem benötigt eine zentrale Stelle, die die Einnahmen fair an die unterschiedlichen Verkehrsanbieter*innen verteilt. Bislang geschieht dies teilweise durch die Deutsche Bahn AG, wobei jedoch immer wieder über Diskriminierungen anderer Verkehrsanbieter*innen berichtet wird. Die Schaffung einer solchen fairen Verteilung der Einnahmen ist zwar nicht einfach, stellt jedoch ein lösbares Problem dar. Das beweist die Schweiz, wo die unterschiedlichen Verkehrsunternehmen im so genannten ‚direkten Verkehr‘ unter einem Tarifsystem zusammenarbeiten. Der Erfolg des Schweizer Systems zeigt auch, wie viel besser ein öffentlicher Verkehr mit einem einheitlichen und übersichtlichen Tarifsystem von der Bevölkerung angenommen wird und wie viel besser es funktioniert, wenn die Verkehrsunternehmen kooperieren, statt sich gegenseitig in Konkurrenz zu sehen.



Zugangsbarriere Nr. 1: komplizierte Tarifstruktur und verwirrende Automaten.

Foto: Wikipedia/Flominator

6. Integraler Taktfahrplan – »Deutschlandtakt«

Die schlechte Abstimmung der Verkehrsmittel aufeinander wurde in der auf Seite 7 gezeigten Umfrage als wichtigstes Argument gegen die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angegeben, aber auch die insgesamt zu lange Reisezeit war für viele der Befragten ein Problem. Beides ließe sich durch die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) stark verbessern: Bei einem solchen ITF treffen sich die Züge und wo immer möglich auch die anderen öffentlichen Verkehrsmittel an einem Bahnhof jeweils zu festgelegten Zeiten (üblicherweise die volle oder halbe Stunde). Das ermöglicht eine Minimierung der Umsteigezeiten. In kleineren Städten kann ein solches Modell auch durch ein »Rendezvous-System« für die lokalen Busse umgesetzt werden. Diese Vernetzung führt insgesamt zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeiten und zu einem größeren Komfort, da es kaum Wartezeiten für Anschlusszüge oder -busse gibt.

Ein solcher ITF ist in der Schweiz bereits erfolgreich realisiert. Hier wurden im Rahmen des Projekts »Bahn 2000« nur dort Strecken neu- und ausgebaut, wo es für die Verbesserung des ITF notwendig war. Es wurden keine milliardenteuren Neubaustrecken mit fraglichem Nutzen für den Bahnverkehr gebaut wie in Deutschland. Viele Maßnahmen für eine moderate Beschleunigung konnten in der Schweiz nach der Maßgabe »Elektronik vor Beton« auch durch Verbesserungen an der Signaltechnik oder durch geringfügige Ausbaumaßnahmen wesentlich günstiger realisiert werden. So wurde mit relativ geringen Kosten und ohne Hochgeschwindigkeitsstrecken eine höhere Netzgeschwindigkeit erreicht, das heißt, die Fahrtzeiten zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten konnten deutlich sinken.

InterRegio wieder einführen

Um ein zusätzliches Zugangebot insbesondere auch abseits der Metropolen zu schaffen und die kontraproduktive Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr zu überwinden, sollte das Netz der InterRegio-Züge wieder eingeführt werden. Diese waren bis Ende der 1990er Jahre die erfolgreichsten Züge der Bahn im Fernverkehr und banden insbesondere auch viele kleinere Städte an den Bahnverkehr an. Viele dieser Städte haben seit der Abbestellung und der Verlagerung vieler Verbindungen in den öffentlich bezuschussten Nahverkehr, wodurch die DB AG den scheinbaren Bilanzgewinn erhöht, keinen Fernverkehrsanschluss mehr. Es gibt bereits konkrete und direkt umsetzbare Konzept für die Linienführung eines zukünftigen InterRegio-Netzes unter anderem mit innovativen Konzepten der Zugteilung (»Flügelung«), um die Linien auch an den Enden besser auszulasten. Wir fordern deren Umsetzung, um die Versorgung des ganzen Landes mit einem attraktiven Bahnverkehr zu ermöglichen.

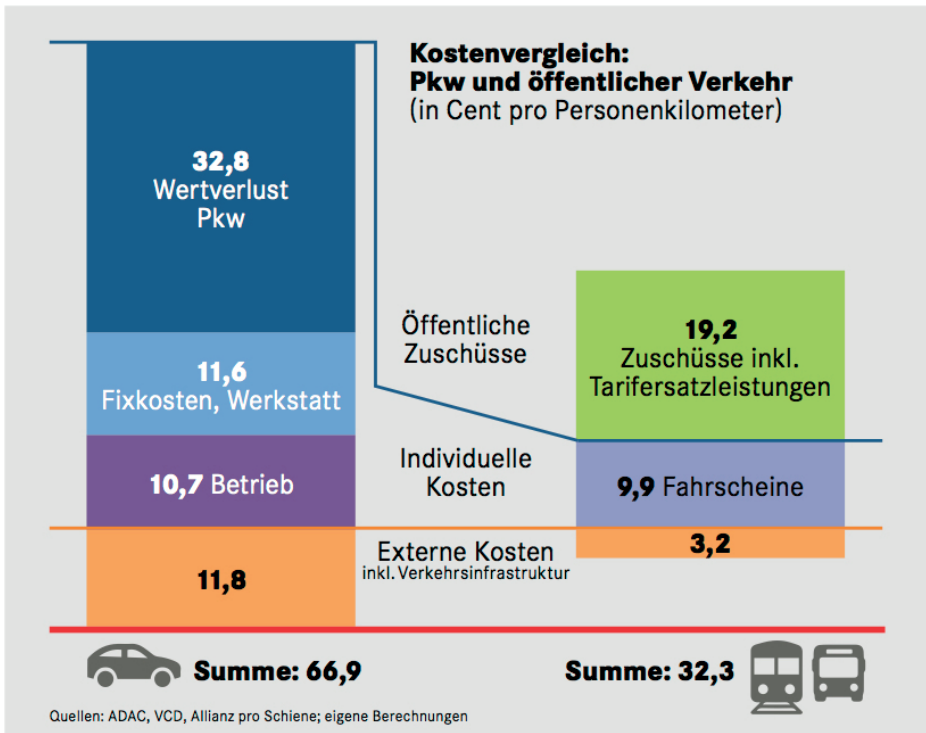


Rendezvous: Viele Busse treffen sich für optimales Umsteigen am Alten Markt in Herford. Foto: Wikipedia/Mr. Wissenschaft

Tituliert als »Deutschlandtakt« wird ein solcher ITF auch bereits von zahlreichen Initiativen für Deutschland gefordert. Eine Studie aus dem Jahr 2015 hat gezeigt, dass ein solcher auch in Deutschland umsetzbar wäre. In Deutschland wären anders als in der Schweiz Hochgeschwindigkeitsstrecken in das System eingebunden. Diese machen jedoch nur auf großen Entfernungen – insbesondere auch zur Ersetzung des überflüssigen Inlandsflugverkehrs – und nicht überall Sinn. Weitere Neubaumaßnahmen sollten außerdem immer genau daraufhin geprüft werden, wie sie in das Gesamtsystem passen und den ITF als Ganzes verbessern. Das Denken in Netzen ist wichtiger als in Höchstgeschwindigkeiten. Zurzeit werden oftmals die wenigen durch hohe Geschwindigkeiten gewonnenen Minuten beim Umsteigen durch fehlende Anschlüsse wieder zunichte gemacht. Der Güterverkehr lässt sich überdies über entsprechende »Slots« hervorragend in das ITF-System einbinden.

7. Finanzierung

Die oben beschriebenen Investitionen und Umbaumaßnahmen werden Milliarden von Euro kosten. Wenn wir um echte Kostentransparenz bemüht sind, wird aber klar, wie gut diese eingesetzt wären. Allein bei den individuellen Kosten von Pkw-Fahrten werden meist der Wertverlust sowie Fixkosten wie Steuern, Versicherung, Werkstatt und TÜV vergessen. Bezieht man diese und die externen Kosten mit ein, wird deutlich, dass der öffentliche Nahverkehr deutlich günstiger ist als der Pkw-Verkehr (siehe Grafik). Zu den sogenannten externen Kosten gehören beim Verkehr die Kosten des Klimawandels, der Umweltverschmutzung, von Gesundheitsschäden durch Lärm und Abgase sowie Unfallfolgekosten. Auch der Straßenbau- und unterhalt wird von Kommunen, Ländern und dem Bund getragen und nicht – wie über die Trassenpreise bei der Bahn – von den Nutzer*innen.



Im Vergleich zu den individuellen wie gesellschaftlichen und vor allem langfristig sehr viel höheren Kosten des motorisierten Individualverkehrs sind jegliche Maßnahmen für den Umweltverbund sehr gut angelegtes Geld. Investitionen in den ÖV lohnen sich volkswirtschaftlich: Der gesamtwirtschaftliche Nutzen von ÖV-Investitionen ist mit dem 2,9 bis 4,4-fachen im Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln sehr hoch.

Gleichzeitig gibt es ein großes Einsparpotenzial im Verkehrssektor: Es muss endlich Schluss sein damit, dass der Staat riesige Summen für den Auto- und Lkw-Verkehr einsetzt. Wir wollen diese Irrwege beenden: Knapp 30 Milliarden Euro würden dann jährlich für die Verkehrswende zur Verfügung stehen. Konkret fordern wir: keine Steuerbegünstigung des Luftverkehrs, Ende der Dieselsubvention, keine Steuervorteile für die private Nutzung von Dienstwagen und deutlich weniger Straßenneubau. Und: die Autokonzerne müssen Strafe zahlen für den jahrelangen Abgasbetrug.

Der Bund soll die Investitionen in die Bahn auf neun Milliarden Euro pro Jahr erhöhen: Ausbau in der Fläche, mehr Kapazität, saubere, ansprechende und barrierefreie Züge inklusive Nachtzüge und Bahnhöfe. Die Mittel beinhalten natürlich auch den Güterverkehr, also entsprechende Anschlüsse, Güterbahnhöfe u. s. w. Das Ziel muss eine verlässliche, gemeinwohlorientierte Bahn auch in der Fläche für Menschen und Güter sein.

Bund und Länder müssen den Kommunen eine solide Grundfinanzierung zur Verfügung stellen, damit sie die ihnen zugewiesenen Aufgaben wie den ÖPNV flächendeckend und attraktiv organisieren und anbieten können. Rund 12 Milliarden würde der Nulltarif im ÖPNV kosten. Mit zusammen 18 Milliarden Euro jährlich könnte anfangs vornehmlich in den Ausbau investiert werden, um dann schrittweise den Nulltarif zu finanzieren.

Zudem sollte der Bund einen Verkehrswendefonds mit einem Volumen von rund 4 Milliarden auflegen, um den nötigen Umbau zu finanzieren. Verkehrsberuhigungen und Infrastrukturausbau für den Fuß- und Radverkehr sowie ergänzende Angebote und Modellprojekte würden dazu gehören.

Bund und Ländern sollten zudem den rechtlichen Rahmen schaffen, damit Kommunen ergänzende Finanzierungsinstrumente einführen können (siehe Seite 14). Dies betrifft vor allem die Nutznießer*innen des ÖV – insbesondere die Unternehmen.

8. Anforderungen an Verkehrsunternehmen: Tariflöhne, Transparenz und Demokratisierung

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) muss einhergehen mit einer Demokratisierung der Unternehmen, die Leistungen des ÖV erbringen. Neben der Stärkung der innerbetrieblichen Mitbestimmung und der Zahlung von Tariflöhnen ist es wichtig, dass die Menschen vor Ort bei der Gestaltung der Leistungen des ÖV mitentscheiden können. Der Erfolg des ÖV hängt in hohem Maße davon ab, ob er die Bedürfnisse der Nutzer*innen erfüllt. Aus diesem Grund sollten alle Beteiligten ein verbindliches Mitspracherecht bei entsprechenden Entscheidungen bekommen. Insbesondere kommunale Verkehrsunternehmen müssen ungeachtet der Frage, ob sie in öffentlich-rechtlicher oder privater Rechtsform betrieben werden, in demokratisch legitimierte Strukturen eingebettet sein, damit die Bürger*innen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben können. Voraussetzung hierfür wäre die Schaffung größtmöglicher Transparenz unternehmerischer Entscheidungsabläufe. Bei privaten Unternehmen ist die innerbetriebliche Mitbestimmung eine wichtige Bedingung für die Einhaltung sozialer und tariflicher Standards. Darüber hinaus müssen durch entsprechende Änderungen im Gesellschaftsrecht auf Bundesebene auch für private Unternehmen die Voraussetzung für ein größtmögliches Maß an Transparenz und demokratischer Kontrolle geschaffen werden. Hierbei können auch Nahverkehrsbeiräte eine wichtige Rolle spielen. Voraussetzung ist allerdings, dass ihnen ein echtes Mitspracherecht eingeräumt wird. Langfristig sollte die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Leistungen des ÖV grundsätzlich von Unternehmen erbracht werden, die in öffentlich-rechtlicher Rechtsform betrieben werden. Auf diesem Weg soll dauerhaft sichergestellt werden, dass sich die Unternehmenspolitik in erster Linie an den Belangen des Gemeinwohls orientiert und somit auch der besonderen sozialen und ökologischen Bedeutung des ÖV Rechnung getragen wird.

Publikationen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität



Abgasskandal

Sondervotum der Bundestagsfraktion
DIE LINKE zum Untersuchungs-
ausschuss des Bundestages der
18. Wahlperiode



Bahn für alle und alles

Bahnpolitik für eine
sozialökologische
Verkehrswende



Nulltarif für Bus und Bahn

Weniger Autos.
Mehr Gerechtigkeit.
Bessere Lebensqualität.



Radfahren für alle

Für gerechte
Verkehrsverhältnisse:
Radverkehr fördern!

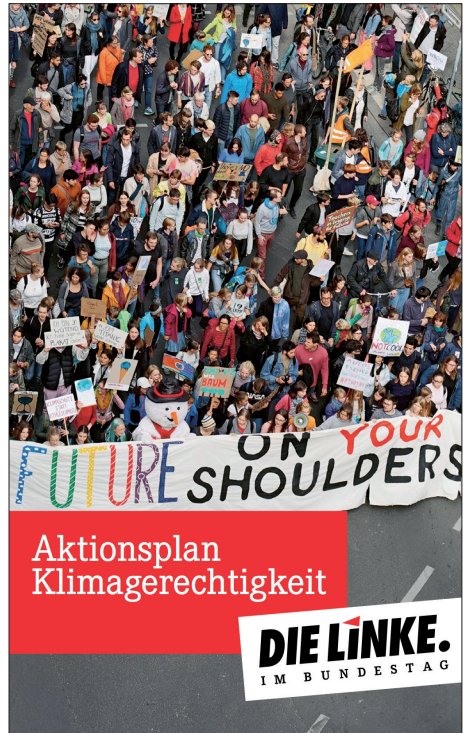
Aktionsplan Klimagerechtigkeit

Am 28. Januar 2020 hat die Bundestagsfraktion DIE LINKE einen umfassenden Aktionsplan beschlossen. Das Kapitel »Der Rote Faden für Klimagerechtigkeit« schildert die Ausrichtung, die linke Klimaschutzpolitik haben muss: Der ökologische Umbau ist eine existenzielle Notwendigkeit. Er kann umso schneller und breiter erfolgen, je mehr er den Geist sozialer Gerechtigkeit atmet und die Menschen demokratisch ermächtigt. Die Freiheit von Angst und die Gewissheit, dass die Zukunft nicht nur für wenige, sondern für alle zu gestalten ist – das sind die mobilisierenden Triebkräfte, die wir jetzt brauchen.

Wie wir uns Klimagerechtigkeit konkret vorstellen, wird anhand der Sektoren Energie, Verkehr, Industrie, Gebäude und Ernährung/Landwirtschaft erläutert. Zentral ist uns im Verkehrssektor:

Die Macht der Autokonzerne brechen und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken. Investitionen in ein zukunftsfähiges Verkehrssystem: Vorrang für Fuß- und Radverkehr und für die »Öffis«. Bahnausbau, Gütertransport auf die Schiene und Lkw-Verkehr einschränken. Emissionsfreie Stadtlogistik, »Downsizing« privat genutzter Pkw (weniger, kleiner, leichter, sparsamer) und das Ende des Verbrennungsmotors. Umstellung der Entfernungspauschale auf ein einkommensunabhängiges, sozial gerechtes Mobilitätsgeld. Eingerahmt wird dies von Kapiteln zum Investitionspakt, zu linker Strukturpolitik, zu internationaler Solidarität (Handel und Rohstoffe) und Konfliktprävention.

Weitere Informationen zum Aktionsplan und zum Thema finden Sie unter www.linksfraktion.de/klimagerechtigkeit



Positionen und Anträge der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität

Alle Anträge können heruntergeladen werden unter <https://pdok.bundestag.de/>

Rettungsschirm und Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr

16.06.2020 - Drucksache Nr. 19/20031

Mit diesem Antrag fordern wir den Ausgleich von pandemiebedingten Kosten und ein Investitionsprogramm zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030. Mit einer Mobilitätsprämie für Bahncards und/oder Monats-/Jahrestickets des ÖPNV wollen wir insbesondere Geringverdiener*innen helfen und für den ÖPNV die Ticketeinnahmen garantieren.

Fahrradprämie für alle

27.05.2020 - Drucksache Nr. 19/19488

Die Corona-Pandemie wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. Es ist sinnvoll, Anreize für einen Umstieg auf das Fahrrad statt auf das Auto zu setzen – zumal sich nicht alle ein eigenes Auto leisten können oder wollen. Eine Fahrradprämie von 200 Euro für die Reparatur oder den Erwerb von Fahrrädern, E-Bikes oder Lastenrädern fördert gezielt den Radverkehr und senkt das Infektionsrisiko, schützt das Klima und sichert Beschäftigung.

Sozialökologischer Aufbau nach Corona:

Milliardenhilfen müssen die Weichen auf nachhaltige Mobilität stellen.

05.05.2020 - Positionspapier

Dieses Papier erörtert die Gefahren, dass Corona-Konjunkturlösungen vor allem die alten fossilen Systeme von Industrie und Verkehr wiederherstellen. Und es zeigt, wie die anstehenden staatlichen Hilfen und Eingriffe eine wirkliche Mobilitätswende anstoßen könnten: Gute und preiswerte Verbindungen per Bus und Bahn, mit guten Bedingungen für Fuß und Fahrrad schaffen viele neue Arbeitsplätze, verbessern Luft und Lebensqualität und tragen zu Umwelt- und Klimaschutz bei.

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

18.12.2019 - 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.

Öffentliche Infrastruktur erhalten – Investitionspflicht einführen

24.10.2019 - 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!

Elektrifizierungsprogramm für den Schienenverkehr

24.10.2019 - 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.

Sozial-ökologischer Neustart des Verkehrsrechts – für gerechte Verhältnisse auf den Straßen

24.09.2019 - Positionspapier

Mit diesem Positionspapier plädiert die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag für eine umfassende Reform des Verkehrsrechts: Für gerechte Verhältnisse auf den Straßen!

Für eine bessere Bahn – Ausstieg und Umstieg bei Stuttgart 21

28.06.2019 - 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

19.06.2019 - 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

20.05.2019 - 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

20.05.2019 - 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

05.04.2019 - 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

20.02.2019 - 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

16.01.2019 - 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

23.03.2018 - 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

15.03.2018 - 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.

www.linksfraktion.de