

## **Antrag**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Andreas Wagner, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Anke Domscheit-Berg, Susanne Ferschl, Sylvia Gabelmann, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jutta Krellmann, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Investitionsoffensive in den öffentlichen Nahverkehr – Für eine echte Verkehrswende**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Auswirkungen des Klimawandels sind allgegenwärtig und machen die Dringlichkeit zum Handeln offensichtlich. Gerade im Verkehrssektor ist es in den vergangenen drei Jahrzehnten nicht gelungen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Den größten Anteil am Ausstoß klimaschädlicher Gase hat aktuell mit knapp 60 Prozent der Pkw-Verkehr. Zur Erreichung der Klimaziele muss gewährleistet sein, dass die Infrastruktur für Fahrrad- und Fußverkehr und das Angebot im öffentlichen Verkehr deutlich verbessert werden. Das aber geht nur mit ausreichend Personal und attraktiven Arbeitsbedingungen.

Als kommunale Aufgabe ist das Angebot öffentlicher Mobilität bisher von der Kas senlage der jeweils zuständigen Behörde abhängig. Dadurch unterscheidet sich die Qualität des Angebots für Bürger\*innen ebenso wie der Beitrag der kommunalen Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr stark. Durchgängige Mobilitätsangebote über Stadt-, Kreis- oder Landesgrenzen hinweg sind zur Erreichung der Klimaziele notwendig. Doch gerade mit Blick auf die aktuelle COVID-19-Krise wird deutlich, dass Kommunen angesichts sinkender Steuereinnahmen die dringend notwendigen Maßnahmen im Bereich der Mobilität nicht in ausreichendem Maße bewältigen können werden. Die Finanzierung urbaner und regionaler klimafreundlicher Mobilität und guter Arbeitsbedingungen muss deshalb jetzt auf solide Füße gestellt werden. Statt einer Vielzahl von einzelnen Fördertöpfen werden ein bundesweites Finanzierungsprogramm und eine Investitionsoffensive durch die Länder und den Bund gebraucht.

Am 4. September 2020 hat das gesellschaftliche Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“, bestehend u. a. aus Gewerkschaften (ver.di, EVG), Fridays for Future und Umwelt- und Verkehrsverbänden, dazu zukunftsweisende Forderungen für eine solche sozial und ökologisch gerechte Verkehrswende vorgelegt. Der Deutsche Bundestag unterstützt diese Initiative.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

unverzüglich einen Fahrplan zu erarbeiten, der die Verdoppelung des ÖPNV und die Stärkung des Umweltverbundes zum Ziel hat, um deutlich mehr Bürger\*innen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Dazu gehören insbesondere folgende Bausteine:

1. Die Einberufung eines ÖPNV-Gipfels noch in diesem Jahr zum Start einer konsequenten Verkehrswende für den Klimaschutz. Die entscheidenden Akteure aus Kommunen, Ländern, Bund, Gewerkschaften, Unternehmen und Umweltverbänden müssen an einen Tisch kommen;
2. ein Konzept zur nachhaltigen und solidarischen Finanzierung einer Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr – insbesondere auch in ländlichen Regionen, mit gerechten Löhnen und guten Arbeitsbedingungen –, Fahrrad- und Fußwege, auf das sich Bund, Länder und Kommunen verständigen können und das auch die Beteiligung von Nutznießern des ÖPNV (Unternehmen, Handel und Tourismus) einbezieht. Dabei geht es um ein Volumen von etwa 10,5 Milliarden Euro jährlich für die nächsten 10 Jahre;
3. die Revision der Verkehrswegeplanung mit dem Ziel, Mittel aus dem Fernstraßenneubau zu Gunsten des Umweltverbundes umzuwidmen.

Berlin, den 15. September 2020

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## Begründung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird täglich von 24 Millionen Menschen genutzt und ist ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Busse und Bahnen bieten die Chance, die seit 1990 nicht gesunkenen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr endlich deutlich zu verringern und damit die Erreichung der Klimaziele im Verkehr zu unterstützen. Die Zahl der Nutzer\*innen muss dafür bis 2030 verdoppelt werden, bei gleichzeitiger Reduzierung der Autonutzer\*innen.

Dafür sollte auch das Angebot in diesem Zeitraum verdoppelt werden, wobei der Schwerpunkt auf kurzen Wartezeiten, zeitnahen und verlässlichen Anschlüssen sowie der Abstimmung des regionalen und kommunalen ÖPNVs auf den nun geplanten Deutschlandtakt im Schienenpersonenfernverkehr liegen muss.

Investitionen in den Umweltverbund stützen zugleich die kommunale Wirtschaft und schaffen bundesweit zehntausende Arbeitsplätze, auch in konjunkturschwachen Gebieten. Die bisherigen kurzfristiger angelegten Maßnahmen im Konjunkturpaket der Bundesregierung müssen durch weitere langfristig angelegte und abgesicherte Investitionen ergänzt werden.

### Finanzierungsbedarf für Ausbau und Modernisierung des ÖPNV

Für eine Angebotsverdopplung durch kleine Zubringer und größere Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Einrichtung von neuen Linien und Ausbau von Schienen- und Betriebsanlagen wären über einen Zeitraum von 10 Jahren bis 2030 jährlich für die Infrastruktur 5 Milliarden Euro und für zusätzliche Fahrzeuge 2 Milliarden Euro anzusetzen.

Zum Abbau des Sanierungsstaus bei Betriebsanlagen und Leitsystemen sowie Modernisierungen für Barrierefreiheit und Digitalisierungsmaßnahmen sind insgesamt weitere 10 Milliarden Euro bis 2030 notwendig. Eine Verdopplung des Angebotes schafft in den Verkehrsunternehmen selbst auch knapp 70.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Hinzu kommen umfangreiche Beschäftigungseffekte in den verbundenen Branchen wie der Bauwirtschaft, Fahrzeug- und Maschinenbau, Zulieferer oder Sicherheit.

Die genannten Zahlen zum erforderlichen Finanzierungsbedarf basieren auf Daten des Bündnisses „ÖPNV braucht Zukunft“ von ver.di, EVG, Fridays for Future u. a.

### Aufbau von Personal und Steigerung der Qualität der Arbeitsplätze

Ausreichend qualifiziertes Personal ist der Garant für Verlässlichkeit und Qualität im ÖPNV. Im Vergleich mit dem Jahr 2000 fehlen heute 15.000 Vollzeitbeschäftigte. Die Arbeitsbelastung ist hoch und Krankenstände über 10 Prozent die Regel, Personalmangel führt inzwischen vermehrt zu Fahrtausfällen oder zeitweise Einstellung ganzer Linien. Bis 2030 wird die Hälfte der Beschäftigten in die Rente gehen, rund 100.000 Neueinstellungen stehen an. Die Rekrutierung der benötigten Fachkräfte gestaltet sich bereits heute schwierig, daher sind Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Arbeit in Höhe von etwa 1,6 Milliarden Euro jährlich zu ergreifen, für den Aufbau der Beschäftigung auf den Stand des Jahres 2000 weitere 800 Millionen Euro. Hinzu kommen Kosten für Aus- und Weiterbildung.

### Klimafreundliche Verkehrsplanung durch Vorrang für den Umweltverbund

Das große Potential einer Verkehrswende ist neben der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen die Steigerung der Lebensqualität für uns alle, an den Orten, an denen wir leben. Lärm- und Luftverschmutzung können mit konsequenter Verkehrsplanung zur Stärkung des Umweltverbunds deutlich reduziert werden. Mit Vorfahrt für ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr können Quartiere attraktiver gestaltet und Platz für Wohn- und Begegnungsräume gewonnen werden. Die Verkehrssicherheit wird durch menschenfreundlichere Verkehrsplanung erhöht.

Die soziale und ökologische Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Sie führt uns zur Gestaltung einer lebenswerten Zukunft, in der wir Mobilitätskonzepte entwickeln, deren Inhalt soziale Inklusion ebenso wie Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und Verkehrsmittel ist. Dafür muss die autozentrierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte beendet werden, und Mittel aus dem Fernstraßenneubau müssen zu Gunsten des Umweltverbundes umgewidmet werden.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Rettungsschirm und Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr“ (Bundestagsdrucksache 19/20031) enthält weitergehende Forderungen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und zum Bahnverkehr sowie einen Vorschlag zur Operationalisierung mit sukzessivem jährlichem Aufwuchs der Mittel des Bundes.

