

**Antrag**

**der Abgeordneten Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke**

**Mobilitätsgarantie einführen – Produktionskapazitäten für die Verkehrswende aufbauen**

Der Bundestag wolle beschließen:

**I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Besonders in ländlichen Regionen sind Menschen weiterhin auf das Auto angewiesen, da der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nur unzureichend ausgebaut ist. Damit bleiben vor allem ärmere Haushalte auf dem Land bei der Mobilität außen vor: 38 Prozent der autofreien Haushalte im ländlichen Raum, sowie 49 Prozent der autofreien Haushalte mit niedrigem oder sehr niedrigem ökonomischen Status geben an, dass sie sich kein Auto leisten können ([https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf)). Zudem ist besonders in Ostdeutschland die Sensibilität gegenüber einer Erhöhung der Tankkosten bei gleichzeitig lückenhafter Nahverkehrsabdeckung besonders ausgeprägt ([https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut\\_Hintergrund/DLR-Agora\\_Studie\\_Mobilitaetsarmut.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Hintergrund/DLR-Agora_Studie_Mobilitaetsarmut.pdf)). Parallel hat der Verkehrssektor in Deutschland seit 1990 kaum zur Senkung der Treibhausgase beigetragen und gefährdet Deutschlands Beitrag zur Einhaltung der völkerrechtlich verpflichtenden Klimaziele von Paris. 2024 wurde das Emissionsreduktionsziel um 18 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent verfehlt (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemeldungen/klimaziele-bis-2030-erreichbar>). Zudem ist der Verkehr für 57 Prozent der Stickstoffoxidemissionen und 17 Prozent der Feinstaubemissionen verantwortlich (<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>). Der größte Teil dieser Emissionen wird durch Personenkraftfahrzeuge und Motorräder verursacht ([https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2\\_Strassenverkehr.html](https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Strassenverkehr.html)). Unser Mobilitätsystem verursacht hohe ökologische Kosten, ohne die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen zu garantieren.

Eine Mobilitätsgarantie, die nach Schweizer Vorbild als Teil sozialer Daseinsfürsorge sicherstellt, dass alle Ortschaften an den ÖPNV angeschlossen sind, wäre dagegen geeignet, sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Mobilität für alle zu ermöglichen. Um die Klimaziele im Verkehr bis 2045 zu erreichen, muss der

ÖPNV massiv ausgebaut werden, das Umweltbundesamt beziffert den Gesamtbedarf allein dafür auf 91,6 Milliarden Euro (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrswende-busverkehr-verdoppeln-bahnverkehr>). Insgesamt wird der Finanzbedarf für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem von 2026 bis 2030 auf 390 Mrd. Euro geschätzt (<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/eckpunkte-fuer-die-finanzierung-eines-zukunftsfaehigen-verkehrssystems>). Zusätzlich müssen die Arbeitsbedingungen im ÖPNV spürbar verbessert werden, um der hohen Fluktuation und den überdurchschnittlichen Krankenständen entgegenzuwirken und den zusätzlichen Personalbedarf verlässlich zu decken. Dafür sind laut einer Studie von ver.di und Klimaallianz rund 7 Prozent zusätzliche Mittel notwendig, um beispielsweise eine Begrenzung unbezahlter Pausen und ausreichend Ruhezeiten zu gewährleisten (<https://oeffentliche-private-dienste.verdi.de/mein-arbeitsplatz/busse-und-bahnen/++co++6e7790c6-d429-11f0-b3b6-b508ff041583>). Wesentlich sind für den klimafreundlichen Ausbau des ÖPNV nicht nur Aufstockung des Personals und Verbesserung der Arbeitsbedingungen, sondern auch die Anschaffung neuer Züge, Straßenbahnen, Elektro- und Oberleitungsbusse usw., sowie die Umrüstung des Fahrzeugbestands. Soll eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV und Bahnverkehr bis 2030 erreicht werden, werden in den entsprechenden Industrien insgesamt bis 151.000 - 214.000 neue Arbeitskräfte benötigt ([https://www.rosalux.de/fileadmin/rls\\_uploads/pdfs/sonst\\_publikationen/Spurwechsel\\_VSA.pdf](https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publikationen/Spurwechsel_VSA.pdf) ). Gleichzeitig werden in der Automobil- und Zuliefererindustrie gerade in großem Umfang Arbeitsplätze abgebaut – 50.000 bzw. 6 Prozent allein 2024 (<https://www.tageschau.de/wirtschaft/unternehmen/autobranche-industrie-jobs-100.html>). So soll beispielsweise das Bosch-Werk Power Solutions in Waiblingen geschlossen werden, 570 Beschäftigte sind davon unmittelbar betroffen, mit weitreichenden Folgen für die gesamte Region (<https://www.zdfheute.de/politik/deutschland/boschwerksschliessung-waiblingen-stellenabbau-autozulieferer-100.html>). Dies ist fatal für die Beschäftigten und droht, zum Bremsklotz für die Mobilitätswende zu werden, da die Gefahr besteht, dass hochqualifizierte Arbeitskräfte, die verhältnismäßig einfach auf die Produktion anderer Verkehrsträger umgeschult werden können, in andere Sektoren abwandern. Die freiwerdenden Produktionskapazitäten in der Automobil- und Zuliefererindustrie sollten stattdessen mit staatlicher Unterstützung für den Aufbau einer Mobilitätsindustrie genutzt werden. So kann die Mobilitätswende vorangetrieben und tarifgebundene Arbeitsplätze im Sinne eines sozialökologischen Umbaus der Industrie erhalten werden.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der allen Menschen in Deutschland spätestens 2040 ein Recht auf nachhaltige Mobilität garantiert und für den Einzelnen dabei folgende Rechte beinhaltet: perspektivisch einen kostenfreien Zugang zum ÖPNV, mindestens stündliche Anbindung an Bus und Bahn, aller Ortschaften zwischen sechs und 22 Uhr, sowie ein Grundangebot in der Nacht. Zur Erfüllung dieser Rechte können Rufangebote und andere flexible On-Demand-Angebote geschaffen werden, insbesondere im ländlichen Raum. Die Mitnahme von Fahrrädern ist kostenfrei möglich;
2. die sozial-ökologische Mobilitätswende voranzutreiben, indem sie Investitionsprogramme auflegt bzw. bestehende ausweitet, die den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs – insbesondere von Bus- und Bahnangeboten in ländlichen Regionen – sowie der Fahrrad- und Fußwege beschleunigen und hierfür Gesetzentwürfe zur Reform des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und des Gemeindeverkehrsförderungsgesetz (GVFG) vorlegt;

3. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastkapazitäten in ÖPNV bis 2030 verbindlich verankert und zur Erreichung des Ziels als ersten Schritt die dafür notwendigen Bedarfe für die Anschaffung und Umrüstung von Zügen, Bussen und Straßenbahnen sowie Werkstätten und Instandhaltung einschließlich des Ausbaus der dafür notwendigen Verkehrsinfrastruktur, sowie der Ladeinfrastruktur, ermittelt;
4. ein Konzept für eine Mobilitätsindustrie zu entwickeln, das auf die Herstellung von gesellschaftlich nützlichen Gütern der verschiedenen Mobilitätsformen fokussiert und die Automobil-, Zulieferer- und Stahlindustrie bei der Transformation und Umstellung auf diese Produktionslinien unterstützt. Sie legt dafür einen Gesetzentwurf für die Einrichtung eines staatlichen Transformationsfonds von mindestens 20 Milliarden Euro jährlich vor. Fördermittel dürfen nur an Betriebe vergeben werden, die Arbeitsplätze und Standorte sichern, Tarifverträge einhalten und konkrete Transformationsverpflichtungen des Produktionsumbaus nach vom Gesetzgeber definierten sozial-ökologischen Kriterien eingehen;
5. Förder- und Finanzierungsprogramme des Bundes zur Einrichtung und Stärkung von Transformationsräten auf Landes- und Regionalebene aufzulegen bzw. auszuweiten. Die Transformationsräte erarbeiten Konzepte für die Bewältigung des Strukturwandels vor Ort in Verbindung mit dem Aufbau regionaler Produktionskapazitäten für die Mobilitätswende und anderer sozial-ökologisch sinnvoller Güter. In diesen Räten sollen Gewerkschaften und Betriebsräte, Umweltverbände, Wirtschaft und Zivilgesellschaft verbindlich in Fragen der Industrie- und Strukturpolitik, Investitionsförderung und Standortentwicklung eingebunden werden. Dadurch soll die Perspektive der Demokratisierung diskutiert werden. Die Wissenschaft soll, ähnlich wie bei den Bürgerräten in Irland (Recht auf Abtreibung) und Frankreich (Klima), beratend hinzugezogen werden.

Berlin, den 13. Januar 2026

**Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion**

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*