

Antrag

der Abgeordneten Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Susanne Ferschl, Sylvia Gabelmann, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jan Korte, Jutta Krellmann, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, 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.

Rettungsschirm und Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Corona-Pandemie belastet den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erheblich. Während des Lockdowns wurden bei durchschnittlich 30 Prozent des üblichen Fahrgastaufkommens durchschnittlich 80 Prozent des Angebotes aufrechterhalten. Dies war sinnvoll und notwendig, um die Mobilität derjenigen zu gewährleisten, die auf Bus und Bahn angewiesen sind. Betriebs- und Lohnkosten für Beschäftigte im ÖPNV liefen weiter, Kurzarbeit wurde nicht angemeldet. Die Einnahmeausfälle allein für das laufende Jahr werden vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen auf 5 bis 7 Mrd. Euro beziffert, weitere sind zumindest nächstes Jahr zu erwarten. Zudem müsste das Angebot des Nahverkehrs (Taktung, Wagenzahl) wegen der Abstandsregelungen tendenziell ausgeweitet werden. Zusätzlich entstanden erhebliche Aufwendungen im Bereich des Arbeits- und Infektionsschutzes, um die Pandemie einzudämmen.

Die im Rahmen des zweiten Konjunkturpaketes von der Bundesregierung einmalig bereitgestellten 2,5 Mrd. Euro bei den Regionalisierungsmitteln sind u. a. wegen der Ungewissheit der ausreichenden Co-Finanzierung durch die Länder völlig unzureichend. Der Deutsche Bundestag erwartet, dass diese Mittel nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), sondern für den gesamten ÖPNV (Busse, Straßenbahn etc.) zur Verfügung stehen. Die Einnahmeausfälle auszugleichen, dafür reichen die Mittel nicht aus, geschweige denn, den Sanierungsstau beim ÖPNV aufzulösen, notwendige Modernisierungen insbesondere für die Barrierefreiheit durchzuführen und den weiteren Ausbau zu gewährleisten. Während erhebliche Hilfen für die Luftfahrt und für die Autoindustrie gewährt werden, ist keine Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr vorgesehen. Das ist eine einseitige Prioritätensetzung und muss zugunsten des ÖPNV korrigiert werden.

Die Folgen der Pandemie könnten durch weiterhin verringerte ÖPNV-Nutzung und geringere Ticketeinnahmen sowie die dadurch bedingten verringerten Investitionsmöglichkeiten noch über Jahre hinaus negativ wirken. Da dem ÖPNV eine bedeutende Rolle im Umbau zu einem sozialen, barrierefreien und klimagerechten Verkehr zukommt, gilt es ihn deutlich zu stärken. Das Ziel muss sein, zügig eine höhere Taktung zu erreichen, um bestehende Abstandregelungen einfacher umsetzen zu können sowie eine Verdopplung der Beförderungskapazitäten im ÖPNV bis zum Jahr 2030 im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit. Hierfür sind erhebliche Anstrengungen erforderlich und Bundes- wie Landesmittel für den SPNV und den ÖPNV erheblich zu erhöhen. Ein gut funktionierender Nahverkehr mit einem deutlich ausgeweiteten und barrierefreien Angebot auch auf dem Land ist die Voraussetzung für eine sozial-ökologische Verkehrswende, ohne die Deutschland seine Klimaschutzziele verfehlen wird.

In den anstehenden Tarifverhandlungen für die Beschäftigten im ÖPNV sind attraktive Arbeitsbedingungen ein wichtiges Thema, um dringend benötigtes Personal zu gewinnen. Bereits jetzt leiden viele Beschäftigte wegen Personalmangels unter einer erheblichen Arbeitsverdichtung. Die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di spricht davon, dass es aktuell rund 15.000 Beschäftigte weniger gibt als im Jahr 2000 und die Löhne vieler Beschäftigten unzureichend sind. Eine auskömmliche öffentliche Finanzierung ist nicht nur für den Ausbau des ÖPNV enorm wichtig, sondern auch, um für die Aufgabenträger und die ÖPNV-Unternehmen finanzielle Spielräume bei den Löhnen und für Neueinstellungen zu schaffen.

Eine Mobilitätsprämie soll Kund*innen an den ÖPNV binden, so Ticketeinnahmen sichern und gleichzeitig einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel schaffen. Von einer Mobilitätsprämie würden auch diejenigen profitieren, deren Einkommen durch die Auswirkungen der Pandemie weggebrochen sind, sowie einkommensschwache Haushalte, die sich kein Auto leisten können, aus gesundheitlichen Gründen kein Fahrrad nutzen können oder regelmäßig weitere Strecken fahren müssen. Die Mobilitätsprämie stärkt im Zusammenspiel mit einer Fahrradprämie (vgl. Drucksache 19/19488) den Umweltverbund und das Bewusstsein in der Bevölkerung zum Umstieg auf umweltgerechte Verkehrsmittel.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Gesetzentwurf vorzulegen, der vorsieht,

1. ein Förderpaket in Höhe von 100 Mio. Euro aufzulegen für pandemiebedingte Investitionen der ÖPNV-Unternehmen wie die Aufrüstung von Klimaanlagen mit Filtereinrichtungen zur Reduktion der Virenverbreitung, Trennscheiben bei Bussen, Umbaumaßnahmen bei Ticketverkaufsstellen und zusätzliche Ticketautomaten;
2. die im Konjunkturpaket beschlossene zusätzliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel als pandemiebedingte Beihilfe für die Jahre 2020 und 2021 einmalig um jeweils 2,5 Mrd. Euro auf 5 Mrd. Euro auszuweiten und ab dem Jahr 2022 beginnend mit einer Aufstockung um 1 Mrd. Euro die Mittel sukzessive jährlich um 500 Mio. Euro bis zum Jahr 2030 um insgesamt 5 Mrd. Euro jährlich zu erhöhen;
3. die Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bis 2030 jährlich um 500 Mio. Euro um insgesamt 5 Mrd. Euro jährlich aufzustocken und die Fördertatbestände auszuweiten;
4. die Aufstockung des „Bus- und LKW-Flotten-Modernisierungs-Programm“ auf 1,2 Mrd. Euro über das Jahr 2021 hinaus bis mindestens zum Jahr 2030 in mindestens dieser Höhe fortzuführen und auf die Förderung des Um- und Neubaus von Werkhöfen, Fahrzeugdepots und der Infrastruktur für alternative Antriebe

(wie Wasserstoff- und Biogastankstellen und Stromleitungen sowie Umspannstationen für die E-Ladeinfrastruktur des ÖPNV) auszuweiten;

5. bei allen zukünftigen Investitionen die Barrierefreiheit gemäß der UN-Behindertenrechtskonvention zu garantieren. In Zusammenarbeit mit den Ländern muss ein flächendeckender, qualitativ hochwertiger, barrierefreier öffentlicher Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) errichtet und gesichert werden. Dafür sind ausreichende finanzielle Vorsorgen zu treffen;
6. in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen sowie Menschen mit Behinderungen und ihren Verbänden sowie Selbstvertretungsorganisationen dafür Sorge zu tragen, dass Bahnhöfe, Bahnsteighöhen und andere Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs (Nah- und Fernverkehr) barrierefrei gestaltet werden und angemessene Vorkehrungen garantiert werden. Die bestehende Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen ist dafür erheblich auszuweiten, damit spätestens 2030 alle Bahnhöfe und Verkehrsstationen barrierefrei sind;
7. eine Förderrichtlinie für ein Programm „Mobilitätsprämie“ in Höhe von 2 Mrd. Euro vorzulegen und eine schnelle und unbürokratische Auszahlung zu gewährleisten. Die Mobilitätsprämie soll auf Antrag einmalig als Zuschuss zur Finanzierung von Bahncards der DB und/oder Monats- bzw. Jahrestickets des ÖPNV genutzt werden können und soll pro Erwachsenen 200 Euro und für Kinder und Jugendliche 100 Euro betragen. Empfänger*innen von Arbeitslosengeld II können die Mobilitätsprämie als zweckbestimmte Einnahme beanspruchen, ohne dass der Betrag auf die Grundsicherung angerechnet wird;
8. die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, dass Kommunen Nahverkehrsabgaben nach dem französischen und österreichischen Vorbild einführen können, um daraus Tarifsenkungen finanzieren zu können.

Berlin, den 16. Juni 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

