

**Ausgebaut,
zuverlässig
und zum
Nulltarif!**

Klima- und Umweltzerstörung, immenser Platzverbrauch, Verkehrstote und Gesundheitsschädlichkeit: Der motorisierte Individualverkehr (MIV, hauptsächlich Autos) stößt heute zunehmend an seine Grenzen und muss endlich radikal verringert werden. Trotzdem ist die Zahl privater PKW in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen – während Bus- und Bahnverbindungen, die eine weitaus klimaschonendere und verträglichere Fortbewegung ermöglichen, teils drastisch abgebaut wurden. Um effektiv etwas gegen den Klimawandel zu tun, müssen wir schnell gegensteuern: Mit Förderung von Rad- und Fußverkehr (vornehmlich in den Städten) sowie einem massiven Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Denn dieser sorgt für „klimagerechte Mobilität für alle“ – auch für diejenigen unter uns, die sich kein Auto leisten können oder wollen.

Die Situation des Nahverkehrs in Deutschland

Insgesamt ist die Nutzung des ÖPNV von 2004 bis 2018 um 18 Prozent gestiegen. Heute nehmen ihn rund 11,3 Milliarden Fahrgäste jährlich in Anspruch; auf jede*n Bundesbürger*in kommen 140 ÖPNV-Fahrten pro Jahr. Differenziert nach Verkehrsmitteln verläuft diese Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich: Während die Fahrgastzahlen von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (plus 20 Prozent) sowie von Eisenbahnen (plus 38,3 Prozent) deutlich zulegen, entwickelten sich die von Bussen uneinheitlich: Während unter anderem in Schleswig-Holstein, im Saarland, in Brandenburg oder in Nordrhein-Westfalen sehr deutliche Fahrgastrückgänge gab, nimmt die Versorgung in größeren Städten und Ballungsgebieten trotz gravierender Lücken eher zu. In ländlichen Gebieten wurde das ÖPNV-Netz mit Bussen und Regionalbahnen vielfach weiter ausgedünnt, sodass beispielsweise in Schulferien keine Mobilität mehr mit dem Nahverkehr möglich ist. Verantwortlich für diese Entwicklung ist der Kostensenkungsdruck der

**Öffentlicher
Nahverkehr
für alle!**

ÖPNV ist Klimaschutz!

Anteil an Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Deutschland:

- MIV: 60 Prozent
- ÖPNV: rund 2,5 Prozent

Verbrauch von Treibhausgasemissionen pro einer Millionen Fahrgäste:

- MIV: 1.700 Tonnen
- ÖPNV: rund 427 Tonnen

Der Aufbau des ÖPNV in Deutschland

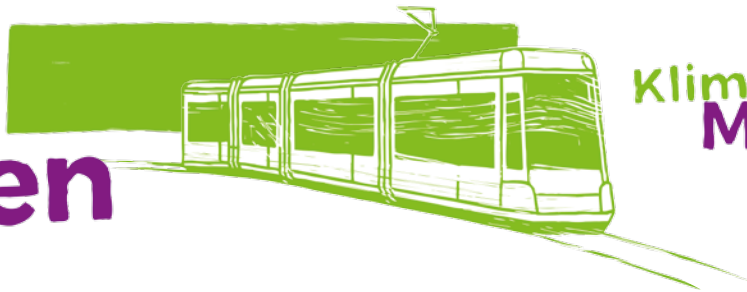
- Der ÖPNV ist laut Bundesgesetz »eine Aufgabe der Daseinsvorsorge«.
- Der Personennahverkehr ist Ländersache und unterliegt dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht. So kann gezielt auf regionale Mobilitätsaufkommen und -bedürfnisse reagiert werden.
- Die Finanzierung des ÖPNV ist keineswegs gesichert – sondern abhängig von Fahrgeldeinnahmen, Abgeltungszahlungen beispielsweise für die Beförderung von Schüler*innen und sonstigen öffentlichen Zuwendungen.

öffentlichen Hand und die EU-weite Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes: Seit Anfang der 2000-er hat dies zu einer Rationalisierungswelle in den öffentlichen Verkehrsbetrieben sowie zu Privatisierungen geführt, die vor allem den Busverkehr betrafen. Löhne wurden gedrückt, Arbeitsbedingungen verschlechtert, Standards und Leistungen gesenkt.

Was muss getan werden?

- 1 Gesamtsystem ÖPNV stärken** Der dringende Ausbau des Nahverkehrs ist Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge und darf nicht an den leeren Kassen der Kommunen scheitern. Zur Finanzierung des ÖPNV müssen unter anderem Straßenbauprojekte eingestellt, klimaschädliche Subventionen abgebaut und weitere finanzielle Mittel in den ÖPNV-Ausbau umgeleitet werden. Um Autofahrende zum Umsteigen auf den Nahverkehr zu bewegen, ist ein zügiger Ausbau des Netzes nötig: Es wird mit notwendigen Investitionen von 50 Milliarden Euro pro Jahr für Städte und Peripherie gerechnet, um den MIV in zehn Jahren um 80 Prozent zu reduzieren. Die kom-

einfach. umsteigen



Klimagerechte
**Mobilität
für alle!**

munalen Verkehrspläne müssen überarbeitet werden, um Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr Vorrang zu geben – bedarfsorientiert und effektiv. Dafür ist eine demokratische Bürger*innenbeteiligung notwendig; gleichzeitig aber auch schnelle Entscheidungen, weil uns die Umsetzung viel Zeit kosten wird. Der ÖPNV ist zu 100 Prozent gemeinwirtschaftlich zu organisieren, Privatisierungen müssen zurückgenommen werden. Wo öffentliche Mobilitätsplattformen zum Beispiel für Bike- und Ridesharing sinnvoll sind, dürfen sie nicht zur Konkurrenz des Nahverkehrs werden.

2 Öffentlich bewegen in der Stadt Die autogerechten Städte müssen menschengerecht umgebaut werden. Beispiele wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass dies geht. Dafür braucht es ein enges, flächendeckendes, barrierefreies und eng getaktetes Netz mit ausgeweitetem Abend- und Wochenendverkehr. So wird neben dem Fuß- und Radverkehr auch das Fahren mit Bus oder Bahn in der Stadt attraktiv. Haltestellen müssen für alle schnell erreichbar sein und mit intuitiven sowie barrierefreien Haltestelleninformationssystemen ausgerüstet werden. Zudem brauchen wir einen zügigen Umstieg auf Elektromobilität, wobei Fahrzeuge mit direktem Stromanschluss – beispielsweise S-Bahnen oder Oberleitungsbusse – gegenüber batteriebetriebenen E-Bussen bevorzugt zu fördern sind.

3 Öffentlich bewegen auf dem Land Die öffentliche Anbindung auf dem Land und in die Städte hinein ist katastrophal. Viele Pendler*innen sind auf das Auto angewiesen, um zur Arbeit zu kommen. Auch von Dorf zu Dorf gelangt man häufig nur per PKW. Um diese Situation zu verbessern, muss ein dichtes ÖPNV-Netz aus Bus- und Schienenpersonennahverkehr (wieder-)hergestellt werden – ergänzt durch Zubringerdienste und Schnellbuslinien zu den nächsten Bahnhöfen. So können 90 Prozent aller zentralen Orte in maximal 20 Minuten erreichbar sein. Öffentlich betriebene Mitnahmeplattformen können dieses Netz unterstützen. In der Schweiz ist jedes Dorf im

Stundentakt per Bus oder Bahn erreichbar. Warum nicht auch bei uns?

4 Kostenfreie Nutzung Um keinen Menschen durch Fahrpreise von Mobilität auszuschließen, streben wir Nahverkehr zum »Nulltarif« an. Der Ausfall der Einnahmen kann mithilfe der Einsparungen von Kosten für das Eintreiben und Verwalten von Tickets sowie ergänzend über Steuern, Umlagen oder auch Arbeitgeber*innenabgaben ausgeglichen werden. Funktionierende Beispiele gibt es schon: In Luxemburg ist der öffentliche Nahverkehr seit neuestem kostenlos; in Augsburg ist Bus- und Bahnfahren in der Innenstadt gratis, verbunden mit einer Taktverdichtung.

5 Gute Arbeit im ÖPN Seit der Privatisierungswelle haben Sparmaßnahmen, Personalabbau und schlechtere Tarifverträge die Arbeitsbedingungen im ÖPNV verschlechtert. Die Senkung der Personalkosten zwischen 2000 und 2016 (bundesweit im Durchschnitt um 9,4 Prozent) hat hohe, auch gesundheitliche Belastungen für die Beschäftigten zur Folge. Unterbesetzung und hoher Altersschnitt führen zu einem riesigen Bedarf an Neueinstellungen, der durch den erforderlichen Ausbau des ÖPNV noch erhöht wird: So müssten bis 2030 74.000 Stellen wiederbesetzt werden und zusätzlich zehntausende Neueinstellungen erfolgen – eine echte Mammutaufgabe. Um diese zu bewältigen und eine sozial gerechtere Transformation zu erreichen, müssen Arbeitsbedingungen und Entlohnung im ÖPNV schnell verbessert werden. Wir unterstützen daher die ver.di-Kampagne #TVN2020 für verbesserte Tarifverträge im ÖPNV.

Quellennachweis unter: attac.de/verkehrswende-literatur; Stand: April 2020

Mit unserer Kampagne **einfach.umsteigen: Klimagerechte Mobilität für alle!** setzen wir uns in Attac für eine radikale Verkehrswende ein. Entdecke mehr:

attac.de/einfach-umsteigen

Wer oder was ist Attac? Im globalisierungskritischen Netzwerk Attac engagieren sich Menschen aller Kontinente für eine soziale, gerechte, solidarische, demokratische Welt – in Deutschland bereits mit rund 29.000 Menschen. Sei dabei! Mehr Informationen: attac.de und info@attac.de

