

Faktenblatt #3

Sozial gerecht und gut für die Umwelt: Öffentlichen Nahverkehr in der Krise stärken

Die Energiepreiskrise erhöht den Druck, endlich eine Verkehrswende umzusetzen, die sozial und ökologisch gerecht ist. Wichtig dafür ist ein gut ausgebauter und bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr, der auf nachhaltige Energie setzt. Das entlastet nicht nur den Geldbeutel von Bürger*innen in der Inflation, sondern ist auch gut fürs Klima. Umweltfreundliche Verkehrsmittel machen uns zudem langfristig unabhängiger von fossilen Energieträgern wie Gas und Öl. Der DGB fordert bezahlbare Mobilität, weitere Investitionen in die Infrastruktur von Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr und eine umfassende Personalstrategie, die die Beschäftigten im öffentlichen Nahverkehr entlastet.

Gegen den Klimawandel: ÖPNV nachhaltig und bezahlbar gestalten

Für die Verkehrswende braucht es mehr und bessere Angebote, um mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn zu reisen. Genauso wichtig: Das ÖPNV-Angebot muss sozial gerecht sein: also flächendeckend und bezahlbar. Das 9-Euro-Ticket versprach einen Weg in die richtige Richtung. Es entlastete Bürgerinnen und Bürger kurzfristig von steigenden Kosten für Wohnen, Mobilität, Energie und Lebensmittel – allerdings geschah dies auf dem Rücken der Beschäftigten im Nahverkehr. Das günstige Ticket zeigte die Schwächen des ÖPNV-Systems deutlich auf: Personalmangel, zu wenige Fahrzeuge und ein überlastetes Schienennetz.

Gerade für Menschen, die auf günstige Fahrpreise angewiesen sind, braucht es eine schnelle und einfache Anschlusslösung für ein preiswertes Ticket, das bundesweit gilt. Es ist deshalb gut, dass die Verkehrsminister*innen von Bund und Ländern ein bundesweit gültiges Ticket für den

Nahverkehr angekündigt haben. Nach vorläufigen Plänen soll das Ticket ab Januar 2023 verfügbar sein und 49 Euro kosten.

Diesen Preis kritisiert der DGB. Denn nicht alle Menschen können die Kosten von 49 Euro pro Monat stemmen. Wir fordern zusätzlich ein bundesweit gültiges Sozialticket für maximal 29 Euro. Klar ist auch: Die Politik muss aus Fehlern beim 9-Euro-Ticket lernen und sicherstellen, dass die Beschäftigten im öffentlichen Nahverkehr durch eine hohe Überlastung nicht erneut zu den Leidtragenden des Angebots werden.

Personalbedarf im öffentlichen Nahverkehr bis 2030

So viele zusätzliche Beschäftigte braucht es bis 2030

ÖPNV-Angebot erhalten

100.000

ÖPNV-Angebot verdoppeln

170.000

Quelle: ver.di (2020): Wachstum – Beschäftigung – Zusammenhalt. Konjunktur- und Investitionsprogramm von ver.di.

Weichen jetzt stellen: mehr Investitionen in Personal und Infrastruktur

Ein bezahlbares Ticket für den Nahverkehr ist keine Zauberformel, um alle Hindernisse für die Mobilitätswende aus dem Weg zu räumen. Das System des öffentlichen Nahverkehrs kann ein Angebot wie das 9-Euro-Ticket nicht auf Dauer verkraften. Das Schienennetz wurde über viele Jahre stetig zurückgebaut. Auf vielen Strecken gibt es nur eingleisige Verbindungen. Dort ist es schlicht unmöglich, dass mehr Züge eingesetzt werden. Der DGB fordert deswegen vor allem eins: Es muss langfristig mehr Geld in den Ausbau des Streckennetzes, in moderne Fahrzeuge und in die Umsetzung einer klugen Personalstrategie investiert werden.

Um den öffentlichen Nahverkehr für doppelt so viele Fahrgäste bis 2030 auszulegen, braucht es jährlich rund acht Milliarden Euro mehr Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV-Systems, die Sanierung von bestehenden Betriebsanlagen sowie in Modernisierungsmaßnahmen zur Digitalisierung und Barrierefreiheit. Bund und Länder müssen dauerhaft erheblich mehr Geld zur Verfügung stellen. Fakt ist: Bezahlbarer Nahverkehr hilft niemandem, wenn das Personal überlastet ist und die Züge fehlen.

Mit dem Mobilitätsgeld fair entlasten

Neben einem besseren ÖPNV braucht es weitere Änderungen, um die Verkehrswende fair zu gestalten. Dazu schlägt der DGB vor, die geltende Pendlerpauschale in ein einheitliches Mobilitätsgeld umzuwandeln: Damit wird allen Steuerzahler*innen unabhängig von Einkommenshöhe und genutztem Verkehrsmittel je gefahrenem Kilometer der gleiche Betrag von der Steuerschuld abgezogen.

Der DGB fordert:

- **Mindestens je 3,15 Milliarden Euro Bundesmittel zusätzlich für 2022 und 2023 für ein bezahlbares bundesweites Nahverkehrsticket**
- **Pendlerpauschale zu Mobilitätsgeld umgestalten**
- **Langfristig mehr Investitionen in Ausbau und Personal des ÖPNV**
- **Mehr Ladesäulen für emissionsfreie Fahrzeuge**



www.dgb.de/echtgerecht

#EchtGerecht