



Nur der ÖPNV



gibt Städten mehr Lebensqualität



hilft Klimaziele zu erreichen



sichert Mobilität für alle

Position zur Zukunft
des Nahverkehrs

Verkehr





Nahverkehr der Zukunft

Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt in unserer Gesellschaft eine hohe Bedeutung zu. Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen, wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit und soziale Teilhabe sowie der Motor wirtschaftlicher Entwicklung.

Schon heute nutzen täglich rund 28 Millionen Menschen den ÖPNV. Rund 42 % der Teilnehmenden einer Umfrage von Infratest Dimap sprachen sich im Januar 2018 für den Ausbau des Nahverkehrs aus. Fast drei Viertel würden bei verlässlicherem und preisgünstigerem Nahverkehr auf ihr Auto verzichten¹.

Im Zuge der Digitalisierung und Automatisierung werden zunehmend neue Mobilitätsformen entwickelt und zusätzlich zum klassischen ÖPNV angeboten, wie Car- oder Bike-Sharing, kommunale Mitfahrprojekte, ÖPNV On-Demand oder autonome Kleinbusse.

¹ Report Mainz 09.01.2018;
www.bit.ly/ARD-OPNV





ver.di steht für effizienten öffentlichen Nahverkehr als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Mobilitätsangebote müssen im Zusammenspiel der Verbesserung urbaner und ländlicher Lebensqualität dienen. Dies gelingt nur durch

- das **Angebot** gemeinwohlorientierter und bezahlbarer Mobilität für alle Menschen;
- die **Reduzierung** des durch Verkehr verursachten Flächen- und Platzverbrauchs sowie des Verkehrsaufkommens;
- die **Verbesserung** der Luftqualität und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele;
- **Lärmvermeidung**;
- die gezielte **Anbindung** ländlicher Regionen an die Ballungsräume.



Öffentlicher Nahverkehr ist am effizientesten bei hoher Auslastung großer Fahrzeuge. Eine Fahrt im Bus reduziert den CO₂-Ausstoß um 95 % gegenüber dem PKW. ÖPNV On-Demand mit PKWs oder Kleinbussen macht daher nur als Zubringer zu ausgebauten ÖPNV-Systemen oder in schwach besiedelten Gebieten Sinn. Andernfalls würde der ÖPNV geschwächt und der Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens und besserer Klimabilanz wäre gering. Auch Elektromotoren sind nicht klimaneutral: Herstellung und Entsorgung der Speicher sowie der Strommix müssen mitgedacht werden.



Aus Sicht von **ver.di** muss eine intelligente Verkehrspolitik die Verschiebung des Modal Split² vom privaten PKW hin zu effizienter Ausnutzung des öffentlichen Nahverkehrs konsequent verfolgen. Dazu ist notwendig

- alternative Bedienformen wie ÖPNV On-Demand als **Zubringer** zur bestmöglichen Ausnutzung öffentlicher Verkehrsnetze auszurichten;
- den **Einsatz großer Fahrzeuge**, wie Busse und Bahnen, bei entsprechender Auslastung grundsätzlich den Vorrang vor mehreren kleinen Fahrzeugen

2 Der Anteil eines Verkehrsträgers am gesamten Verkehrsmarkt



zu geben und zugleich alle möglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung der Fahrzeuge zu ergreifen;

- dass die kommunalen ÖPNV-Unternehmen als **multimodale Verkehrsdienstleister** die Aufgabe der Steuerung aller weiteren Verkehrsangebote übernehmen;
- **Stadt- und Siedlungspolitik** konsequent auf den ÖPNV auszurichten;
- Maßnahmen zur **Attraktivitätssteigerung** des öffentlichen Nahverkehrs auch zu Lasten des PKW-Verkehrs in den Ballungsräumen zu ergreifen, wie Ampel-Vorrangschaltungen, Busspuren oder die Verringerung des PKW-Verkehrs durch Zufahrtsbeschränkungen und die Reduzierung und Verteuerung von Parkraum in den Innenstädten;
- eine **Vertaktung** des öffentlichen Nahverkehrs auf der Straße (ÖPNV) und Schiene (SPNV) auch über kommunale Grenzen hinaus einzurichten und den ÖPNV im ländlichen Raum auszubauen;
- neben dem Mobilitätsverhalten auch die **Mobilitätsbedürfnisse** der Bevölkerung zu ermitteln, um effiziente öffentliche Verkehrsangebote schaffen zu können;
- kommunale **Mobilitätspläne und -konzepte** unter Einbeziehung aller Mobilitätsformen mit dem Ziel der bestmöglichen Auslastung öffentlicher Verkehrsangebote zu erstellen, in kurzen Abständen zu evaluieren und weiterzuentwickeln.
- Errichtung einer **bundesweit zugänglichen Mobilitätsplattform** mit einheitlichen Tarifsystemen, die zur Gewährleistung des Daten- und Unternehmensschutz im Wettbewerb öffentlicher Steuerung unterliegt.





Gute Arbeit geht anders

Der ÖPNV mit Bussen, U- und Straßenbahnen ist mit über 150.000 Beschäftigten und über 4.000 Auszubildenden auch als Arbeitgeber ein entscheidender Wirtschaftsfaktor in den Kommunen. Die Identifikation der Beschäftigten ist im Allgemeinen hoch, da die Tätigkeit als gesellschaftlich wertvoll empfunden wird. Seit der Öffnung der Branche für den europäischen Wettbewerb sind jedoch in den meisten Unternehmen weitreichende Restrukturierungen vorgenommen worden, deren Folge Arbeitsverdichtungen, niedrigere Lohnniveaus für Neueingestellte und Tarifflicht durch Outsourcing waren. Darüber hinaus fürchten Beschäftigte zunehmend den Verlust des Arbeitsplatzes bei den im Schnitt alle 8 bis 10 Jahre anstehenden Neuvergaben der Verkehrsverträge. Diese Ängste sind durch die fehlende Verpflichtung der Übernahme der Beschäftigten bei Betreiberwechseln und die mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) etablierte Gefahr eigenwirtschaftlicher Anträge noch gestiegen.





ver.di fordert sichere Arbeitsbedingungen und gute Bezahlung für die Beschäftigten im ÖPNV. Dazu muss sichergestellt werden, dass

- die Übernahme der **Beschäftigten** und der Erhalt ihrer bisherigen Entlohnung und Arbeitsbedingungen bei Betreiberwechseln verpflichtend vorgeschrieben wird;
- Vorgaben zur Übernahme der Beschäftigten und sozialen Standards auch bei **eigenwirtschaftlichen Anträgen** eingehalten werden müssen;
- Angebote des ÖPNV On-Demand nicht mit prekären und tariflosen Arbeitsverhältnissen durchgeführt werden;
- Verkehrsverträge finanziell so ausgestaltet sind, dass den Beschäftigten **angemessene Bezahlung und gesunderhaltende Arbeitsbedingungen**, die auch Beruf und Familie in Einklang bringen lassen, geboten werden können.



Kommunale Entscheidungshoheit

Städte und Landkreise können sowohl Qualität und Umfang des öffentlichen Nahverkehrs, also auch Entlohnung, Arbeitsbedingungen und Übernahme der Beschäftigten durch Nahverkehrspläne, Verkehrsverträge und Verkehrssteuerung, selbst bestimmen. Weitere Angebote wie ÖPNV On-Demand können sie zulassen, wenn sie diese für sinnvoll erachten.

Aus Sicht von **ver.di** müssen die Kommunen als souveräne Gebietskörperschaften zwingend über alle Mobilitätsangebote entscheiden können, da nur so kommunale Mobilitätskonzepte wirksam durchgesetzt werden können. Dafür muss im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

- der **Grundsatz der kommunalen Entscheidungshoheit** bei alternativen Bedienangeboten wie Shuttles oder ÖPNV On-Demand beibehalten werden;
- die durch Konzessionen bestimmte **Beförderungs-, – Tarif- und Bedienpflicht** für Taxen und Mietwagen ebenso wie für Plattformangebote zur Personenbeförderung beibehalten werden.



Klimaziele erreichen

Nur durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs können in absehbarer Zeit die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden. Bis 2030 hat der Verkehr 40-42 % seiner Treibhausgasemissionen verglichen mit 1990 abzubauen, in 2016 lag der CO₂-Ausstoß im Verkehr jedoch um 2 Millionen Tonnen höher als 1990. Für den notwendigen Ausbau müssen für den ÖPNV ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des Dieselgipfels wurde beschlossen, dem ÖPNV 500 Millionen Euro für Elektrifizierung und Nachrüstung von Dieselnissen sowie 500 Millionen Euro für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Finanzielle Mittel zur Beseitigung des Sanierungsstaus und zum Ausbau sind nicht vorgesehen.

ver.di fordert eine ausreichende Finanzierung des Erhalts und Ausbaus der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der betrieblichen Durchführung. Da viele Kommunen dazu nicht in der Lage sind, ist die Beteiligung des Bundes in großem Umfang und die Erschließung weiterer Finanzierungsformen notwendig. Eine zukunftsfähige Finanzierung des ÖPNV beinhaltet

- die Einrichtung eines Fonds zum **Abbau des Sanierungsstaus** im ÖPNV, der inzwischen auf über 4,5 Milliarden Euro angewachsen ist;
- ein umfassendes Unterstützungsprogramm zum **Ausbau des elektrifizierten ÖPNVs** mit Straßen-, U-Bahnen und O-Bussen sowie zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse;
- den Ausbau der Förderprogramme auf Landesebene zur **Fahrzeugfinanzierung**;
- die Einführung einer **Nutznießerfinanzierung** durch Unternehmen ähnlich der „versement transport“ in Frankreich, um durch weiteren Ausbau und Fahrpreissenkungen die Attraktivität zu erhöhen. Dies ist sachgerecht, da die Mehrheit der ÖPNV-Nutzer Auszubildende und Berufspendler sind.



Jetzt Mitglied werden

www.mitgliedwerden.verdi.de

Wir ver.di-Mitglieder im Nahverkehr kämpfen gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen, gute Bezahlung und sichere Arbeitsplätze. In die Diskussionen zur Zukunft unserer Branche mischen wir uns aktiv ein. Sei dabei, jedes Mitglied macht uns stärker.

Weitergehende Informationen

verkehr.verdi.de/branchen/busse-und-bahnen

ver.di Bundesverwaltung
Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Busse und Bahnen
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Tel.: 030-69562653
mira.ball@verdi.de

