

Mehr als nur systemrelevant: 5 notwendige Schritte, um den ÖPNV zum Jobmotor und Schlüssel der Verkehrswende zu machen

In den letzten Wochen hat ein teilweiser Abgesang auf den von der Corona-Krise hart getroffenen Nahverkehr eingesetzt: Die um bis zu 90 % zurückgegangenen Fahrgastzahlen haben für die Betriebe existenzgefährdende Einnahmeverluste von 60-90 % zur Folgeⁱ. Mit dem Fortschreiten der Krise werden über die monatlichen Einbußen von bis zu einer Milliarde Euroⁱⁱ hinaus langfristige Schäden für Nahverkehr und die Verkehrswende insgesamt prophezeitⁱⁱⁱ. Von einem Vertrauensverlust ist die Rede^{iv}, von veränderten Gewohnheiten, die sich nach der Krise verstetigen werden und von veränderten Prioritäten angesichts einer zu erwartenden Wirtschaftskrise. Doch dafür ist es aus unserer Sicht zu früh. Wenn die eigentliche Pandemie überwunden ist, werden die Menschen den Nahverkehr nutzen wie eh und je: Die meisten Menschen kehren schnell zu ihren Gewohnheiten zurück und verdrängen potenzielle Gefahren (im Falle des Klimawandels leider) allzu gerne. Sofern also die Nahverkehrsunternehmen ihre Verluste ersetzt bekommen, wird der Nahverkehr die Möglichkeit haben, zum Normalzustand zurückzukehren.

Corona: Chance für Verkehrswende und Klimaschutz

Was die Verkehrswende betrifft, so sehen wir neben der Notwendigkeit auch eine Chance, diese gerade jetzt entschlossener und energischer voranzutreiben. Die Corona-Krise hat uns gezeigt, wohin sowohl inkonsequentes und nachlässiges als auch entschiedenes Handeln führen können^v. Auch wenn infolge der weltweiten Lockdowns die Treibhausgasemissionen vorübergehend zurückgegangen sind, wird die Klimakrise, deren langfristige Gefahren viel umfassender als die gegenwärtige Corona-Krise sind, nicht warten^{vi}. Wenn die Bundesregierung ihre Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen^{viii} einhalten will, dann kommt sie um die Verkehrswende nicht herum. Die CO₂-Emissionen des Verkehrs machen durchschnittlich 16,3 % der Gesamtemissionen^{ix} aus. Sie haben sich seit 1990 kaum verändert, während in vielen anderen Sektoren der CO₂-Ausstoß gesunken ist. Konkrete gefasste Pläne, wie die Verdoppelung der Bahnfahrpassagiere von ca. 2,5 auf über 5 Milliarden innerhalb der nächsten 10 Jahre^x, erfordern eine sofortige Weichenstellung. Bisher hat die Bundesregierung ihre Klimaschutzverpflichtungen nicht ausreichend mit Maßnahmen hinterlegt. Durch entschlossenes Vorantreiben der Verkehrswende kann sie zeigen, dass sie es ernst meint und gleichzeitig dazu beitragen, dass die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise weniger gravierend ausfallen.

Ein starker ÖPNV und eine Verkehrswende können dazu beitragen, Arbeitsplätze zu erhalten, zu schaffen sowie die Wirtschaft zu stabilisieren

Wenn jetzt zügig die richtigen Maßnahmen getroffen werden, kann der ÖPNV nicht nur gestärkt aus der Krise hervorgehen, sondern auch die Verkehrswende vorangetrieben werden. Der ÖPNV kann dann außerdem einen wertvollen Beitrag dazu leisten, Jobs zu erhalten, zu schaffen und die Wirtschaft zu stabilisieren. Trotz der, während der Krise geradezu notwendigen Fahrgasteinbrüche, hat der Nahverkehr während der Corona-Krise seine Systemrelevanz bewiesen, indem er Beschäftigte aus anderen systemrelevanten Berufsgruppen verlässlich an den Arbeitsplatz befördert hat^{xi}. Direkt sichert der Nahverkehr in Deutschland (Stand 2018) laut VDV 500.000 Arbeitsplätze^{xii}, indirekt noch viel mehr bspw. durch die induzierte Konsumnachfrage. Investitionen in den ÖPNV können über 30 % mehr

Arbeitsplätze schaffen als der Neubau von Brücken und Straßen^{xiii}. Die jährlich rund 12 Milliarden Euro Investitionen der deutschen ÖPNV-Unternehmen kommen zu rund 90 % direkt der Wirtschaft Deutschlands zugute^{xiv}. Wenn die öffentliche Hand jetzt großzügig in den Nahverkehr investiert, dann kann dies in der Post-Corona-Zeit zum Erhalt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen. Mit diesen und anderen Maßnahmen der Verkehrswende würde die Bundesregierung einen wichtigen und nachhaltigen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele leisten.

Bedingt zukunftsfähig: Keine Investitionen in die Automobilindustrie

Anders bei der deutschen Automobilindustrie: Investitionen in diese wären nicht nur nicht nachhaltig, weil sie den Klimazielen entgegenstünden. Sie würden auch nicht zum längerfristigen Erhalt und der Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen. Die Automobilindustrie befindet sich seit längerem in einer Krise: Gewinne sind rückläufig und Arbeitsplätze werden abgebaut, weil der Absatz auf dem globalen Automarkt zurückgeht. Der Vertrauensverlust durch die Diesel-Krise hat sein Übriges getan. Eine Erholung ist nicht in Sicht^{xv}. Auch droht die deutsche Automobilindustrie den technologischen Anschluss zu verlieren, unter anderem weil sie viel zu lange durch die bundesdeutsche Politik protegert wurde. Sie durch eine Autoprämie zu unterstützen, würde weiter falsche Anreize setzen, selbst wenn diese auf neue Antriebe beschränkt wäre. Genügend Kapital, um die notwendigen Investitionen selbst zu stemmen, scheint wohl vorhanden, angesichts dessen, dass allein die drei größten deutschen Automobilhersteller (VW, Daimler und BMW) zusammen einen Gewinn in Höhe von 22,56 Milliarden Euro in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019^{xvi} erwirtschafteten. In Anbetracht der Tatsache, dass die Konzerne inmitten der Krise verkündeten, Dividenden auszahlen zu wollen und dass bundesweit Millionen Menschen und viele Unternehmen um ihre Existenz bangen, scheint es vollkommen unangemessen, die Automobilindustrie in irgendeiner Form zu bevorzugen.

Was jetzt für den Nahverkehr und die Verkehrswende getan werden muss

1. Investitionsprogramm für den Ausbau von Nah- und Fernverkehr

Wir brauchen ein umfassendes Investitionsprogramm für die Infrastruktur des Nahverkehrs. Dieses sollte beinhalten, möglichst bestehende Straßenbahn- und Bahnstrecken zu sanieren, zu elektrifizieren und derart auszubauen, dass die Städte und die Fläche gut erschlossen werden sowie genügend moderne Fahrzeuge (Züge, Straßenbahnen, Busse) zur Verfügung stehen. Dort, wo noch nicht vorhanden und sinnvoll, muss die Straßenbahn Einzug in die Städte erhalten. Die bisher geplanten Investitionen der Bundesregierung für den ÖPNV in Höhe von einer Milliarde Euro ab dem nächsten Jahr reichen dafür bei Weitem nicht aus^{xvii}.

2. Stabile Finanzierungsbasis und Abbau der Zugangshürde Fahrkarte

Der Nahverkehr braucht eine langfristig stabile Finanzierungsbasis. Die Corona-Krise hat durch die Einnahmeeinbußen noch einmal mehr gezeigt, dass die Finanzierung über Fahrkartenerlöse schrittweise abgelöst werden muss. Der Nahverkehr muss nicht kostenlos werden, aber den Kommunen muss ein neues Finanzierungsinstrument an die Hand gegeben werden: Die Möglichkeit, eine Nahverkehrsumlage zu erheben. Diese soll, wie bei der Sozialversicherung, durch Unternehmen und Bürger*innen gleichermaßen getragen werden. Um unnötige Härten zu vermeiden, muss diese sozialverträglich gestaffelt und bei Unternehmen zumindest teilweise an den Gewinn gekoppelt werden. Dieses setzt den unter 1. geforderten gleichzeitigen Ausbau des Nahverkehrs durch Bundes- und Landesmittel voraus. Kommunen, die eine solche Umlage einführen wollen, müssen allerdings dazu verpflichtet werden, gleichzeitig Pläne für eine umfassende Verkehrswende weg vom Auto hin zum Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und Nahverkehr voranzutreiben. Zeitgleich muss auch der Platz,

den das Auto im öffentlichen Raum einnimmt, durch Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, autofreie Zonen und Beschränkungen von Durchgangsverkehren schrittweise reduziert werden.

3. Schaffung einer sicheren Rad- und Nahmobilitätsinfrastruktur

Die massive Reduzierung des Autoverkehrs während der Corona-Krise^{xviii} hat viele Menschen zum Umstieg aufs Fahrrad motiviert^{xix}, auch zu Lasten des ÖPNV. Dies war notwendig, um dort Platz für das Social Distancing zu schaffen. Angesichts dessen, dass der Radverkehr noch umweltfreundlicher als der ÖPNV ist, begrüßen wir den Umstieg. Dies bleibt auch nach der Corona-Krise richtig und hilft, Kapazitäten im Nahverkehr bereitzustellen. Diese sind vielerorts begrenzt und deren Ausbau braucht Zeit. Somit stehen Kapazitäten im Nahverkehr für umsteigewillige Autofahrer*innen zur Verfügung. Dafür ist der Aufbau einer vielerorts nicht ausreichend vorhandenen, **sicheren** Radinfrastruktur notwendig. Die in Städten wie Berlin^{xx} kurzfristig geschaffenen Pop-up-Bike-Lanes müssen verstetigt und darüber hinaus weitere Radspuren geschaffen werden. Gleiches gilt auch für die noch umweltfreundlichere Nahmobilität zu Fuß. In den letzten Wochen ist noch einmal deutlich geworden, dass viele Gehwege zu eng sind, um das Social Distancing einzuhalten. Doch auch ohne Social Distancing wird Fußgänger*innen vielerorts nicht genügend großer und nicht ausreichend gesicherter Raum gegeben. vielerorts wird das eigentlich verbotene aufgesetzte Parken als Kavaliersdelikt behandelt und toleriert. Das muss ein Ende haben. Dazu müssen gegebenenfalls auch Radwege (in geschützter Form) vom Gehweg auf die Straße verlegt werden.

4. Gute Arbeitsbedingungen und angemessene Bezahlung

Damit im Nahverkehr langfristig Jobs gesichert und geschaffen werden können, müssen die Arbeitsbedingungen, insbesondere auch die Bezahlung der Mitarbeitenden, deutlich verbessert werden. Unter dem Spardiktat der vergangenen Jahre haben sich die Arbeitsbedingungen im Nahverkehr stetig verschlechtert^{xxi}. Die Folge: Die Unternehmen haben zunehmend Probleme, Stellen zu besetzen und überlastetes Personal fällt häufiger wegen Krankheit aus. Diese Abwärtsspirale muss beendet werden. Für den Sommer hatte die Gewerkschaft Verdi Streiks angekündigt. Auch wenn diese möglicherweise wegen der Corona-Krise verschoben werden, halten wir es für unabdingbar, dass das Ergebnis der nächsten Tarifverhandlungen eine Perspektive für eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Entlohnung für bestehende und künftige Mitarbeitende im Nahverkehr aufzeigt. Nur wenn der Nahverkehrssektor attraktive Arbeitsplätze anbieten kann, kann die Verkehrswende gelingen. Ein zusätzlicher Fokus muss außerdem auf die Ausbildung gelegt werden. In diesem Zusammenhang müssen Politik und einige Unternehmensführungen aufhören, den fälschlichen Eindruck zu erwecken, dass die Umstellung auf autonomes Fahren nur eine Angelegenheit von wenigen Jahren sei. Dies entspricht nicht der Realität. Eine großflächige Umstellung auf selbstfahrende Fahrzeuge im Nahverkehr ist, wenn überhaupt, nicht vor 2050 zu erwarten^{xxii}. Somit werden hier mögliche Interessierte unnötig abgeschreckt.

5. Vertrauen in den ÖPNV wiederherstellen

Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Fahrgastzahlen nach dem Ende der Krise schnell wieder das alte Niveau erreichen werden, sind vertrauenssteigernde Maßnahmen sinnvoll. Konkret schlagen wir vor: Ausrüstung der Haltestellen, Bahnhöfe und Fahrzeugen mit bakterien- und virenabtötenden Oberflächen und Sitzgelegenheiten. Dort, wo noch nicht verfügbar, soll deren Entwicklung gefördert und vorangetrieben werden. Zudem sollen Klimaanlage in den Fahrzeugen mit Aktivkohle- oder Schwebstofffiltern ausgestattet werden, welche Viren, Bakterien und Schadstoffe herausfiltern^{xxiii}. Zumindest solange die gegenwärtige Pandemie noch nicht überwunden ist, soll die häufigere Reinigung der Fahrzeuge beibehalten werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können gleichzeitig

präventiv bei künftigen Pandemien sowie Krankheiten wie Grippe und Erkältungen die Ansteckungsgefahr im Nahverkehr verringern.

Fazit

Für einen Abgesang auf Nahverkehr und Verkehrswende ist es noch zu früh. Mit den richtigen Maßnahmen kann nicht nur die Zukunft des Nahverkehrs gesichert werden. Wenn die Bundesregierung nicht alte Fehler wiederholt, kann sie durch Investitionen in den Nahverkehr nicht nur die Verkehrswende und den Klimaschutz vorantreiben, sondern auch während und nach der Corona-Krise zum nachhaltigen Erhalt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen einen wesentlichen Beitrag leisten.

Mark Wege
Sprecher von Einfach Einsteigen

Melody Buchholz
Einfach Einsteigen

- i Nefzger, Emil (07.04.2020): Corona Krise: Verdi fordert Notfallprogramm für öffentlichen Nahverkehr, Spiegel Mobilität, <https://www.spiegel.de/auto/corona-krise-verdi-fordert-notfallprogramm-fuer-oeffentlichen-nahverkehr-a-0b80880b-20c3-4ad7-a7a5-e01ade3bfa86>
- ii Balsler, Markus (23.04.2020): „Nahverkehrsbetriebe fordern Milliardenhilfen“, Süddeutsche Zeitung, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/nahverkehr-busbahn-corona-probleme-14885951>
- iii Schwenn, Kerstin und Hauser, Jan (02.05.2020): „Corona-Krise – Die Verkehrswende steht vor dem Aus“, Franfurter Allgemeine Zeitung, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/corona-krise-rad-auto-bahn-die-verkehrswende-steht-vor-dem-aus-16746069.html>
- iv „Nach Einschätzung von Motiontag-Gründer Leppler könnte sich das in der Corona-Krise eingeübte Verkehrsverhalten auch auf die Zeit nach der Pandemie auswirken, da gerade Bus und Bahn einen enormen Vertrauensverlust erleiden.“
Schwär, Hannah (30.03.2020): „Ein Big-Data-Startup hat Verkehrsdaten ausgewertet – das Fahrrad ist demnach der große Gewinner der Corona-Krise“, Business Insider, <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/ein-big-data-startup-hat-verkehrsdaten-ausgewertet-das-fahrrad-ist-demnach-der-grosse-gewinner-der-corona-krise/>
- v Statistisches Bundesamt (10.05.2020): „Erkrankungs- und Todesfälle in Zusammenhang mit dem Coronavirus (COVID-19) in Deutschland seit Januar 2020, abgerufen am 11.05.2020, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1102667/umfrage/erkrankungs-und-todesfaelle-aufgrund-des-coronavirus-in-deutschland/>
- vi Statistisches Bundesamt (09.05.2020): „Erkrankungs- und Todesfälle aufgrund des Coronavirus (COVID-19) im Vereinigten Königreich, abgerufen am 11.05.2020, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1108082/umfrage/erkrankungs-und-todesfaelle-aufgrund-des-coronavirus-im-vereinigten-koenigreich/>
- vii Mrasek, Volker (26.03.2020): „Coronakrise und CO2 – Die Pandemie hilft dem Klima nur vorübergehend“, Deutschlandfunk, https://www.deutschlandfunk.de/coronakrise-und-co2-die-pandemie-hilft-dem-klima-nur-676.de.html?dram:article_id=473347
- viii (20.03.2019): „Bundesregierung packt Klimaschutz“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bundesregierung-packt-klimaschutz-an-1592188>
- ix Umweltbundesamt: Nationales Treibhausgasinventar 2018, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-stationar>
- X Milanovic, Christian (31.05.2018): „Ehrgeiziger Plan der Bundesregierung – Fünf Milliarden Bahnfahrer als Ziel“, <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalte/ehrzeiziger-plan-der-bundesregierung-fuenf-milliarden-bahnfahrer-als-ziel.83df9acf-7e07-48b6-890c-3fd9ea82ccc0.html>
- Xi Nefzger, Emil (07.04.2020): „Corona Krise: Verdi fordert Notfallprogramm für öffentlichen Nahverkehr,“ Spiegel Mobilität, <https://www.spiegel.de/auto/corona-krise-verdi-fordert-notfallprogramm-fuer-oeffentlichen-nahverkehr-a-0b80880b-20c3-4ad7-a7a5-e01ade3bfa86>
- xii Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2018) VDV – Statistik, S.32 <https://www.vdv.de/statistik-jahresbericht.aspx>
- Xiii Smart Growth America (Februar 2011): „Recent Lessons from the Stimulus: Transportation Funding and Job Creation“, S. 2, <https://smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/lessons-from-the-stimulus.pdf>
- xiv Bundestag (2017): „Arbeitsplätze der Automobilindustrie und des Umweltverbundes“, Wissenschaftliche Dokumentation, <https://www.bundestag.de/resource/blob/496346/1a9b4fbc228b43b15bc6fb3de0cb195/wd-5-122-16-pdf-data.pdf>
- XV Gries, Lothar (24.07.2019): „Gewinnwarnungen häufen sich – Wie tief die deutsche Autoindustrie in der Krise steckt“, ARD Börse, <https://boerse.ard.de/anlagestrategie/branchen/wie-tief-die-deutsche-autoindustrie-in-der-krise-steckt100.html>
- xvi Statistisches Bundesamt (2020): „Weltweit führende Automobilhersteller in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 nach Gewinn“, abgerufen am 13.05.2020, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/256312/umfrage/gewinn-der-weltweit-foehrenden-automobilhersteller/>
- xvii „Die Bundesregierung hat die Bundesmittel für den Öffentlichen Nahverkehr auf eine Milliarde Euro jährlich ab 2021 erhöht. Damit soll das Nahverkehrsnetz ausgebaut werden. Ab 2025 werden diese Mittel 2 Milliarden Euro jährlich betragen.“ Bundesregierung (09.10.2019): „Überblick – Klimaschutzprogramm 2030“, abgerufen 09.05.2020, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>
- Xviii Heisler, Sofia (24.03.2020): „Where and when local travel decreased from COVID-19 around the world“ <https://blog.mapbox.com/movement-changes-around-the-world-from-covid-19-cc79db7e04c7>
- Xix Schwedhelm, Alejandro et al. (17.04.2020): „Biking Provides a Critical Lifeline During the Coronavirus Crisis“, World Resources Institute, <https://www.wri.org/blog/2020/04/coronavirus-biking-critical-in-cities>
- xx Oltermann, Phillip (20.04.2020): „Pop-up bike lanes help with coronavirus physical distancing in Germany“, The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/13/pop-up-bike-lanes-help-with-coronavirus-social-distancing-in-germany>
- xxi Dr. Koch, Hendrik et al. (13.02.2019): „Weichenstellungen für die Verkehrswende im ÖPNV: Grundlagenstudie Fokus 203X“, S.16, mobilität Unternehmensberatung, abgerufen am 06.05.2020, <https://www.matthias-gastel.de/wp-content/uploads/2019/02/ÖPNV-Studie.pdf>
- XXii https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/ADAC_Automatisiertes_Fahren_Endbericht_final.pdf
- xxiii Diethelm, Moritz (03.04.2020): „Corona: Tesla verbaut High-Tech-Filter in Elektroautos – Das taugen sie wirklich“, EFAHRER.com, https://efahrer.chip.de/news/corona-virus-teslas-filter-vor-viren-so-sicher-sind-sie-wirklich_102053