

Mobilität ist ein Grundrecht – Zeit für eine 180-Grad-Wende!

Die multiplen Krisen unserer Zeit sind allgegenwärtig. Zu viele gesellschaftliche Akteur*innen nutzen sie, um Gruppen gegeneinander auszuspielen, unliebsame Politiken gegen Minderheiten durchzusetzen oder um politische Handlungsspielräume ganz bewusst zu verkleinern. Das hat nicht nur schwerwiegende Folgen für den sozialen Zusammenhalt, sondern verschlimmert langfristig die Folgen der Klimakrise für Menschen und Umwelt. Wir Jugendverbände sehen daher die dringende Notwendigkeit für eine politische 180-Grad-Wende. Wir fordern von der Ampel eine Politik, die sich an den jetzigen und zukünftigen, realen Bedürfnissen orientiert und das Leben der Menschen verbessert. Leider zeigt sich anhand der Diskussionen rund um das Deutschlandticket, dass wenn es um wichtige sozial-ökologische Anliegen geht, oft nur ein politischer Minimalkonsens erreicht wird. Damit muss Schluss sein! Wir brauchen einen konkreten Plan hin zum kostenlosen ÖPNV!

Erhalt des Deutschlandtickets als nächsten Schritt zum kostenlosen ÖPNV

Die Preisfrage des Deutschlandtickets ist grundsätzlich falsch gestellt. Denn während Bund und Länder darüber feilschen, welche Seite welchen Anteil an der Finanzierung übernimmt, werden der Effekt der Nachfrage bei einem niedrigeren Preis, die potenziellen Nutzer*innenzahlen in ländlichen Räumen und die langfristigen gesellschaftlichen Folgekosten einer ausbleibenden Verkehrswende völlig unterschätzt. Wir fordern hier einen langfristigen Plan von Bund und Ländern sowie endlich eine entsprechende Prioritätensetzung des Bundesverkehrsministers.

Als sofortige Maßnahmen fordern wir:

- Die Bundesländer müssen ihre zugewiesenen Regionalisierungsmitteln für den Ausbau des ÖPNV voll abrufen; ein Stopfen von Haushaltslöchern mit diesen Mitteln muss ausgeschlossen werden
- Der Preis des Deutschlandtickets muss über das gesamte Jahr 2024 mindestens gehalten werden
- Die Einführung eines deutlich kostenreduzierten, bundesweiten Bildungs- und Sozialtickets welches die besondere Einkommenssituation bei jungen Menschen (u.a. Schüler*innen, Auszubildende, junge Menschen im Übergangssystem, Studierende, Freiwilligendienstleistende, ehrenamtliche Mitarbeiter*innen der Kinder- und Jugendarbeit mit gültiger Jugendleiter*innencard) berücksichtigt; In diesem Zuge muss auch endlich eine bundesweite Regelung zur kostenlosen Mitnahme von Kindern geschaffen werden
- Das Aussetzen der Schuldenbremse

Als langfristige Maßnahmen (ab 2025 und darüber hinaus) fordern wir:

- Die schrittweise Umstellung auf einen kostenlosen ÖPNV wie z.B. in Luxemburg
- Die Zuweisung zusätzlicher Regionalisierungsmittel vom Bund an die Länder
- Einen Ausbau- und Modernisierungspakt von Bund und Ländern für die Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV
- Die dauerhafte Beteiligung von Bund und Ländern an der Finanzierung des Betriebs des kommunalen ÖPNV
- Eine Personaloffensive und attraktive Arbeitsbedingungen für den ÖPNV

Nur ein vergünstigtes Bildungsticket trägt zum langfristigen Umstieg bei

Junge Arbeitnehmer*innen und Lernende, die vor oder am Beginn ihrer Erwerbsbiografie stehen, unterscheiden sich in ihren Lebensverhältnissen von regulär Beschäftigten. Und sie können zentrale Träger*innen des notwendigen ökologischen Wandels sein. Aufgrund niedrigerer oder fehlender Einkommen und vergleichsweise hoher Mobilität (-kosten) sind sie jedoch stärker auf einen bezahlbaren und gut ausgebauten ÖPNV angewiesen. Insbesondere für jene, die sich im Niedriglohnsektor befinden, dürfen nicht aus dem Blick geraten. Wenn wirklich alle von einem Deutschlandticket profitieren sollen, dann muss diesen Unterschieden mit einem vergünstigten Bildungsticket für Lernende Rechnung getragen werden.

Sozialen Zusammenhalt stärken heißt ländliche Räume stärken - Mobilitätsgarantie einführen

Das Deutschlandticket sollte ein Projekt für alle sein, schließt aber zahlreiche Gruppen von einer langfristigen Nutzung bzw. eines Umstiegs auf den ÖPNV aus. Denn während in ländlichen Regionen nur ein Bruchteil des ÖPNV-Angebots im Vergleich zu den Städten verfügbar ist, finanzieren Menschen auf dem Land über dieselben Abgaben das Deutschlandticket mit, obwohl sie weitaus weniger Verkehrsleistungen zur Verfügung haben.

Wir fordern daher grundsätzlich, dass ein guter und in ein Taktsystem eingebundener ÖPNV, unabhängig vom tatsächlichen Wohnort als Abbild gleichwertiger Lebensverhältnisse von Stadt und Land bereitgestellt wird. Bahnstrecken zu reaktivieren, die Taktung der Buslinien zu erhöhen und es Studierenden, Auszubildenden und Schüler*innen zu ermöglichen, sicher und schnell zur Ausbildungsstätte oder Universität zu kommen, stärkt die jeweiligen Lebensverhältnisse und kann auch dazu beitragen, der AfD und ihrer rechtsextremen Spaltungspolitik entgegenzuwirken. Wer den sozialen Zusammenhalt stärken will, der muss staatliche Daseinsvorsorge ernster nehmen als je zuvor. Deshalb fordern wir eine deutschlandweite Mobilitätsgarantie: In ganz Deutschland soll von morgens früh bis spät abends mindestens einmal pro Stunde ein Bus oder eine Bahn fahren. Wo sinnvoll, kann dies auch durch Bedarfsverkehre abgedeckt werden, die dann aber ebenfalls innerhalb maximal einer Stunde verfügbar sein sollen.

Verbesserungen für die Beschäftigten sind Verbesserungen für alle

Die Personalsituation in vielen Verkehrsunternehmen ist äußerst angespannt. Schlechte Löhne, zu wenige Ausbildungsplätze und miese Arbeitsbedingungen. Das hat dazu geführt, dass viele Beschäftigte das System ÖPNV verlassen haben und das, obwohl die Politik beispielsweise im Bahnverkehr eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 anstrebt. Daher stehen wir auch an der Seite der Beschäftigten in den kommunalen Verkehrsunternehmen und den Eisenbahnen. Wir fordern die Politik auf, sich in den kommenden Tarifrunden 2024 und 2025 den berechtigten Forderungen der Beschäftigten nachzukommen. Denn mehr Personal und bessere Arbeitsbedingungen bedeuten auch langfristig, dass mehr Beschäftigte mehr Busse und Bahnen steuern, Fahrgäste betreuen, Strecken instandhalten und damit die Qualität im ÖPNV für alle verbessern können. Anstatt jedes Jahr neu über die Finanzierung des ÖPNV zu streiten, erwarten die Kolleg*innen Planungssicherheit für die Rahmenbedingungen ihrer gesellschaftlich wichtigen Arbeit.

Investitionen in den ÖPNV sind Investitionen in die sozial-ökologische Transformation

Wir schließen uns den Berechnungen an, nach denen die Verdoppelung des ÖPNV bis 2030 (inkl. nachzuholender Investitionen und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen) die Umstellung auf kostenlosen Nahverkehr den Bund lediglich **ca. 16,5-18 Milliarden Euro im Jahr**¹ kosten würden., die als Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen kompensiert werden müssten. Die Schieneninfrastruktur als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs benötigt Mittel in Höhe von **11-12 Milliarden Euro**² zusätzlich pro Jahr, um das Verkehrsaufkommen langfristig erhöhen zu können.

Die Organisation von kleinteiligen Verbundstrukturen bedeutet in ihrer Organisationsstruktur und Verwaltung einen hohen Aufwand. Durch Überprüfung der aktuellen Strukturen, mit beispielsweise zur Reduzierung von Verkehrsverbänden, können künftig mehr Ressourcen für gute Arbeitsbedingungen und den Ausbau des ÖPNV eingesetzt werden.

Auf Seiten des Bundes sind viele notwendige Investitionen zur Finanzierung und damit zur Einhaltung der klimapolitischen Ziele von der Schuldenbremse blockiert. Ein Festhalten an der Schuldenbremse kann daher den gemeinsamen Anforderungen an eine lebenswerte Zukunft junger Menschen nicht gerecht werden. Dies ist erst dann der Fall, wenn sich Ziele und Maßnahmen endlich am klimapolitisch und sozial Notwendigen orientieren. Daher fordern wir, die Schuldenbremse ab sofort – unter anderem für Investitionen in den öffentlichen Verkehr - das bedeutet in die Schieneninfrastruktur, neue Fahrzeuge und zur Erhöhung der Verkehrsleistungen - auszusetzen.

Die aktuell geplanten Haushaltsmittel sind hierfür nicht ausreichend.

Berlin, 01.12.2023 - Unterzeichnende Organisationen: *EVG-Jugend, DGB-Jugend, Jusos in der SPD, Grüne Jugend, Linksjugend_solid, Bundeskollektiv der Stipendiat*innen (Hans-Böckler-Stiftung), Freier Zusammenschluss der Student*innenschaften (fzs), BUND-Jugend, Naturschutzjugend (NaJu), Naturfreundejugend*

¹Quelle: <https://oepnvbrauchtukunft.de/>

²Quelle: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/db-infrastruktur-geld-101.html>