

Mai 2020

Bernd Riexinger, Parteivorsitzender

## 5 Punkte für LINKE Mobilität nach Corona

In der Coronakrise spitzt sich auch die Krise im Verkehr zu: Die Bundesregierung pumpt Milliarden in Autokonzerne, Lufthansa und Bahn, ohne ein integriertes Verkehrskonzept und ohne die soziale und ökologische Wende anzugehen. Die Automobilindustrie erhält großzügige Unterstützung vom Staat und macht weiter wie zuvor. Der Nahverkehr ist unterfinanziert und gerät unter Druck. Mehr Menschen sind zu Fuß und mit dem Rad unterwegs, aber auf den Straßen ist nicht genug Platz. Und während kleine Geschäfte leiden, machen Handelskonzerne wie Amazon fette Gewinne und Lieferwägen verschiedener Dienstleister verstopfen die Straßen. **Jetzt werden die Weichen für die Zeit nach der Krise gestellt.** Die Bundesregierung will 9 Milliarden in die Rettung der Lufthansa stecken und mehr als 8 Milliarden in die Deutsche Bahn. Allerdings ohne echtes Mitspracherecht. Im Gegenteil: Der Staat soll die Konzerne retten, die Risiken übernehmen und sich danach zurückziehen. Der Staat verstehe nichts von Unternehmen, sagt ausgerechnet Wirtschaftsminister Altmaier, offenbar ohne Sorge um das Zeugnis, das er seiner eigenen Wirtschaftskompetenz damit ausspricht. Die Autoindustrie fordert von der Regierung Unterstützung in Form von Kaufprämien – statt z. B. die Milliarden, die in Dividenden ausgeschüttet werden zu nutzen, um selbst die Preise zu senken. Statt Milliarden für Konzerne, Abwrackprämie und klimaschädliche Produktion braucht es eine mutige Verkehrswende, gute Jobs und Garantien für die Beschäftigten – das bringt alle voran.

Wir wollen:

1. eine Mobilitätsprämie für den Umstieg auf Schiene, Bus und Fahrrad für alle,
2. ein integriertes Konzept für einen Mobilitätskonzern Bahn-Lufthansa und eine Verkehrspolitik aus einem Guss,
3. Investitionen in und Ausbau von Bus und Schienenverkehr.

Die Bedürfnisse der Menschen rücken in den Mittelpunkt, alle erreichen ihre Ziele, der Ausbau bringt neue Jobs.

### 1. Mobilität für Morgen statt Milliarden für Konzerne

Solange für die Lufthansa der Profit im Vordergrund steht, wird sie möglichst viele Strecken fliegen. Deshalb sind die Eingriffsrechte für den Staat zentral: Flüge müssen reduziert, Bahnstrecken ausgebaut und Tickets günstiger werden. Und die Corona-Hilfen machen Investoren wie den Großaktionär Heinz Hermann Thiele (Vermögen 14,7 Mrd. Dollar) noch reicher. Thiele ist einer der zehn reichsten Deutschen und hat zugegriffen, als die Lufthansa-Aktie im Sturzflug war. Die Regierung verpasst die Chance auf eine klimafreundliche Verkehrswende.

Beschäftigte brauchen gute Perspektiven. Statt Stückwerk und Einzelverhandlungen wie es die Bundesregierung betreibt, muss ein vernünftiges, sozial und ökologisch verträgliches Gesamtkonzept her: Bahn und Lufthansa müssen aufeinander abgestimmt werden.

- **Mobilitätskonzern „Deutsche Bahn-Lufthansa“:** Eine sinnvolle Verkehrspolitik aus einem Guss wird möglich, wenn Bahn – die bereits zu 100 Prozent in Staatsbesitz ist – und Lufthansa zusammengelegt werden. So können Übergänge im Rahmen einer Verkehrswende besser organisiert werden. Die Mobilität von morgen ist klimafreundlich und orientiert sich am Bedürfnis

der Menschen statt nur am Profit der Unternehmen. Kurzstrecken müssen auf die Schiene verlegt, der Bahnverkehr ausgebaut und Flüge eingeschränkt werden. Das geht am besten, wenn beides zusammengedacht wird. So können sichere und sinnvolle Arbeitsplätze entstehen. Die Regierung kann die Corona-Hilfen nutzen, um diesen Schritt zu gehen.

Zur Finanzierung des Mobilitätskonzeptes ist genug Geld da. Das Umweltbundesamt (UBA) weist jährlich fast 60 Milliarden umweltschädliche Subventionen, 40 Milliarden können u. E. schnell eingespart werden. Allein das Dieselsteuerprivileg kostet pro Jahr 8 Milliarden Euro, das Dienstwagenprivileg 3,1 Milliarden. Eine Kerosinsteuer würde 7,5 Milliarden jährlich einbringen, insgesamt wird der Flugverkehr bereits mit 12 Milliarden Euro subventioniert.

**Staatliche Hilfen müssen an Bedingungen geknüpft werden:** Keine Entlassungen und Verschlechterungen für die Beschäftigten. Keine Zusammenarbeit mit Steueroasen, auch nicht in Form von Tochterunternehmen – Lufthansa hat in den vergangenen zehn Jahren lediglich 19,4 Prozent Steuern auf ihre Gewinne gezahlt, über 30 Prozent wären fällig gewesen. Und die Lufthansa muss klimafreundlicher werden. Das Beispiel Frankreich zeigt, dass es geht: Dort sind 7 Milliarden Euro Staatshilfen beschlossen worden – allerdings nur unter der Bedingung, dass Air France die klimafreundlichste Fluglinie der Welt werden muss. Die Vorgaben haben Auswirkungen auf den Flugplan: Inlandsflüge sollen gestrichen werden, wenn die Strecke in akzeptabler Zeit mit dem Zug zurückgelegt werden kann. Das wäre auch in Deutschland ein guter Anfang.

Die Bundesregierung muss entschieden eingreifen:

- **Flugverkehr verringern.** Mehrwertsteuer auf internationale Flüge einführen. Das Nachtflugverbot auf 22 bis 6 Uhr ausweiten, Inlandsflüge auf die Schiene verlegen. Flüge in Deutschland und Europa werden so weit wie möglich reduziert.
- Verbindliche Ziele für die CO<sub>2</sub>-Reduktion.
- Statt Dienstwagenprivileg: **Förderung der Mobilität auf der Schiene auch für Unternehmen.**
- **Bahnfahren muss bezahlbar sein:** Über 90 Prozent befürworten eine Senkung der Bahnpreise. Sie ist längst überfällig. Unser Vorschlag: Bahnfahren muss bezahlbar sein: Unser Vorschlag: Die Bahncard 50 wird im Rahmen einer **Mobilitätsprämie** für alle kostenlos, alternativ kann die für Prämie für ein Jahresticket für den ÖPNV eingesetzt werden. Der Umstieg auf Rad und Lastenrad wird unterstützt.
- **Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes, in Fahrzeuge** und in Bahnhöfe, damit Bahnfahren attraktiver wird.
- Das schafft **ökologisch sinnvolle Arbeitsplätze:** 10 000 Stellen in der Schienenproduktion, 100 000 in Schienenfahrzeugbau, Waggon- und Triebwagenproduktion und Instandhaltung werden benötigt. Beschäftigte in der Mobilitätsbranche brauchen eine sichere Perspektive in der nötigen Verkehrswende. Wer vom Flugbegleiter zum Zugbegleiter wird, darf keine Nachteile erleiden.
- **Die Bahn stärken** statt schwächen: Keine Einsparungen, keine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Wie geplant sollen bis 2024 100 000 Stellen geschaffen werden – mindestens.

## 2. ÖPNV: kostenfrei und gut ausgebaut

Die Nahverkehrsunternehmen leiden unter der Krise. Aus Angst vor einer Ansteckung fahren weniger Menschen Bahn, die Einnahmen fehlen jetzt. Die Verkehrsunternehmen müssen unterstützt werden: Der Öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Baustein der Mobilität von morgen. DIE LINKE will Schritt für Schritt die Fahrpreise senken, bis hin zu kostenlosem Nahverkehr: zuerst für Kinder und Jugendliche, Senior\*innen und Menschen mit geringem Einkommen. Gleichzeitig muss der Öffentliche Personennahverkehrs in den Kommunen und Verkehrsverbänden ausgebaut werden. Es braucht **Investitionen, mehr Stellen, gute Bezahlung und Arbeitsbedingungen für die**

**Beschäftigten.** Der ÖPNV ist eine Branche der Zukunft: 30 000 Beschäftigte (Fahrer\*innen, Instandhalter\*innen, Stellwerker\*innen) können bei Nahverkehrsbetrieben und Bahnbetrieben eingestellt werden.

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung (71 Prozent) wollen einen kostenfreien ÖPNV. Das ist aus sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen sinnvoll, und auch in fünf Jahren möglich und gerecht finanzierbar. Wir wollen eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum durch Anbindung mindestens im Stundentakt, Ausbau von Bussen, Bahn und Anruf-Sammeltaxis. Wir brauchen eine Abkehr von der Sackgasse der Auto-Gesellschaft und bezahlbare Mobilität für alle Bürger\*innen, auch im ländlichen Raum.

Das ist bezahlbar und in drei Schritten machbar:

- **Ab sofort: kostenfreier Nahverkehr für ausgewählte Gruppen und Ausbau der Infrastruktur.** Bis zum 1. Januar 2022 wollen wir soweit sein, dass alle Personen bis 18 Jahren, Schüler\*innen, Rentner\*innen, Azubis und Hartz-4-Beziehende kostenfrei fahren. Die Einnahmeausfälle von ca. 2 Mrd. Euro zu diesem Zeitpunkt übernimmt der Bund vollständig. Und: Investitionen von 10 Mrd. jährlich in bundesweite Sofortmaßnahmen für Ausbau und Verbesserung der Qualität der Mobilitätsinfrastruktur von Bus und Bahn.
- **Ab 2022: Der Bund unterstützt Kommunen dabei, den Nahverkehr kostenlos zu machen.** Die Kosten liegen in diesem Zeitraum geschätzt bei 7 Mrd. jährlich für den Ausbau und 8 Mrd. jährlich für den Ausgleich wegfallender Einnahmen.
- **Ab 2025: flächendeckend ticketloser ÖPNV.** Die Kosten liegen in diesem Zeitraum geschätzt bei 3 bis 6 Mrd. jährlich für den Ausbau und 12 Mrd. jährlich für den Ausgleich wegfallender Einnahmen.

### 3. Statt Abwrackprämie 2.0: Automobilindustrie umbauen

Die Autoindustrie spielt eine zentrale Rolle für den Arbeitsmarkt und für die Klimapolitik. Wer die Klimakatastrophe aufhalten will, wird in Zukunft nicht auf Verbrennungsmotoren setzen können. Mit der Umstellung auf E-Mobilität und stärkerem Fokus auf öffentlichen Personennah- und -fernverkehr wird sich auch die Produktion und die Ansprüche an Zulieferer ganz grundlegend verändern. In der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass Konversion möglich ist: Zulieferer haben schnell von Autoteilen auf Schutzmasken umgestellt. Das ist auch ein Modell für die Zukunft.

Eine so genannte Abwrackprämie für die Autoindustrie wäre der falsche Schritt, sozial, ökologisch und wirtschaftlich. Das sehen viele so: 63 Prozent sind generell gegen Kaufprämien für Autos, nur 22 Prozent bei klimafreundlichen Fahrzeugen dafür.

Grundsätzlich muss bei der Hilfe gelten: Die Unternehmen müssen ihre Gewinnrücklagen nutzen. Bei Daimler, BMW und VW waren das im letzten Jahr fast 180 Mrd. Euro. BMW hat dieses Jahr bereits 1,6 Milliarden Dividende an Aktionäre ausgeschüttet, Daimler und VW werden folgen. Es kann nicht sein, dass Gewinne in privater Hand bleiben und die Steuerzahler zahlen sollen, sobald es mal etwas schlechter läuft. Wenn der Staat jetzt mit viel Geld in die Automobilindustrie eingreift, dann muss er das mit Weitsicht tun – und eben nicht wieder geleitet von einer kurzsichtigen Profitlogik, die das Scheitern der gegenwärtigen Autoindustrie nur ein wenig verzögern, aber ganz sicher nicht verhindern kann. In den massiven Investitionen, zu denen der Staat jetzt bereit ist, liegt auch die Chance für eine weitreichende Transformation. Die Milliarden, die in Fluglinien und auch Flughäfen fließen, die Rettungspakete für Automobilhersteller und Zulieferer, die Stützung von Industrie und Handel durch Kurzarbeit. Anstatt sie nur als eine Belastung für die Steuerzahlenden zu betrachten, kann jetzt mit viel politischem Mut die Transformation angestoßen werden, die wir dringend benötigen.

Mit der Abwrackprämie 2.0 ist das allerdings nicht möglich. Stattdessen muss Unterstützung an klare Richtlinien gebunden werden:

- **Keine Dividenden in der Krise.** Keine Verschiebung von öffentlichen Fördermitteln an private Aktionäre und Boni der Manager. Die Kosten der Krise dürfen nicht einfach auf Steuerzahlende abgewälzt werden. Keine Fördermittel und Kredite der KfW für Unternehmen, die mit Steuerodas zusammenarbeiten. Beschäftigung und Ausbildungskapazitäten müssen von geförderten Unternehmen gesichert werden.
- **Keine Abwrackprämie für Geschäftsmodelle und Mobilität von gestern.** Staatshilfen müssen den Umbau der Produktion auf kollektive und umweltfreundliche Mobilitätsformen stützen. Ein elektrobetriebener SUV gehört nicht dazu. Antriebwechsel und Umbau von Fahrzeugen: Bis 2030 dürfen keine Verbrennungsmotoren mehr produziert werden, dafür kleine, energieeffiziente Autos.
- **Transformations- und Konversionsfonds:** Zulieferer unterstützen, Mitbestimmung ausweiten: 20 Milliarden Euro/Jahr für ökologische Innovation werden im Gegenzug für Arbeitsplatzgarantien und Belegschaftseigentumsanteile vergeben.
- **Alternative Mobilitätsmodelle** müssen **ausgebaut** werden, auch auf dem Land. Kostenfreier ÖPNV und öffentliche Verkehrslösungen für wenig ausgelastete Strecken. Die Kapazitäten für die Produktion von Bussen und (S-/U-/Straßen-)Bahnen müssen steigen.

#### 4. Güterverkehr vermeiden, verlagern, verbessern

Die internationalen Konzerne sorgen dafür, dass immer mehr Transportkilometer in den Produkten stecken, weil die profitabelsten Bedingungen in allen Ecken Europas und der Welt genutzt werden. Produziert wird meist da, wo die Löhne besonders niedrig sind. Der Preis dafür ist hoch: Unfälle, Niedriglöhne, Lärm, Abgase, Klimawandel und Umweltzerstörung. Die Kosten werden der Allgemeinheit aufgebürdet – 77 Milliarden Euro pro Jahr. Wir wollen diese Entwicklung umkehren, Verkehr reduzieren und die regionale Wirtschaft stärken.

- **Güterverkehr auf die Schiene:** Transport muss auch unter 300 km wieder auf die Bahn.
- Die **LKW-Maut** auf alle Straßen ausweiten und erhöhen. LKW-Fahrverbot ab Freitagnachmittag und nachts einführen und die Nutzung von Bundes- und Landstraßen untersagen, wenn eine Bundesautobahn parallel vorhanden ist.
- **Binnenschifffahrt** ausbauen. Staatliche Hilfen müssen an soziale und ökologische Kriterien geknüpft werden. Billigflaggen für deutsche Reedereien wollen wir verbieten.
- **Gute Lösungen für die „letzte Meile“:** So wie Paketlieferung jetzt organisiert ist, kann es nicht bleiben. Lieferwägen verschiedener Unternehmen verstopfen die Straßen, die Lieferant\*innen arbeiten prekär und schlecht bezahlt – und Konzerne wie Amazon machen fette Gewinne. Wir wollen die Innenstädte vom Lieferverkehr entlasten. Die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern soll ebenso gefördert werden wie Kombibusse oder Straßenbahnen, die auch Pakete transportieren. Die Kommunen können dabei unterstützt werden, City-Hubs einzurichten. Das sind Plätze in den Städten, an denen ein LKW-Anhänger abgestellt oder ein Container abgeladen wird. Von dort kann die Verteilung erfolgen, am besten zu Fuß oder per Lastenrad. Dafür sind Kooperationsmodelle mit allen Paket- und Lieferdiensten z. B. unter Federführung der lokalen Verkehrsbetriebe denkbar. Es wäre ineffizient, wenn vier oder mehr Paketdienstleister dabei Parallelstrukturen aufbauen. Die City-Hubs könnten dabei zentrale Funktionen übernehmen und mit der Zeit zu dezentralen Mobilitäts- und Logistikstationen in öffentlicher Hand ausgebaut werden. Dort entstehen neue Jobs, nach Tarif bezahlt. In den Wohngebieten kann eine solche Station im Umkreis von 500m erreichbar sein. Und auch auf dem Land braucht es gute Lösungen, um alle zu versorgen: Statt auf private Lieferdienste zu setzen braucht es einen öffentlichen organisierten Lieferdienst, vor allem für diejenigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

## 5. Gut unterwegs: Die Straßen sind für alle da

Es werden immer mehr unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt, aber bei der Planung und Gesetzgebung werden Autos weiter bevorzugt. Wer zu Fuß oder mit dem Rad, mit dem Kinderwagen oder Rollator unterwegs ist, kennt gefährliche Situationen. Gerade in Corona-Zeiten ist es wichtig, dass man Abstand halten kann. Das gilt auch für alle, die nicht mit dem Auto fahren. Deshalb muss der öffentliche Raum gerechter genutzt werden.

- **Sichere Wege für Fuß und Rad.**
- **Tempolimits** in der Stadt und von 120 km/h auf Autobahnen
- Zebra- und **geschützte Radstreifen** sind ein Anfang. Sie müssen ins Verkehrsrecht aufgenommen und erleichtert werden.
- **Pop-Up-Radwege** einrichten: Ein Berliner Bezirk hat es vorgemacht und schnell temporäre Radwege angelegt. Radfahren wird sicherer, auch Kinder und unsichere Radfahrer\*innen trauen sich mit dem Fahrrad auf die Straße. Ein Modell für die Zukunft in allen Städten und Gemeinden, das der Bund mit finanziellen Anreizen und fachlicher Beratung unterstützen sollte.
- Die **Mobilitätsprämie** unterstützt den Umstieg auf klimafreundliche Fortbewegung. Das macht auch die Städte lebenswerter.