

## Mitglied werden in der BAG Betrieb & Gewerkschaft

Hiermit beantrage ich meine Mitgliedschaft in der BAG Betrieb & Gewerkschaft gemäß der Bundessatzung der Partei DIE LINKE.

Ich bin Mitglied der Partei DIE LINKE:

Ja  Nein

Familienname

Vorname

Straße/Hausnummer

Wohnort und PLZ

ggf. Parteifunktionen

Kreis-/Bezirksverband

Telefonnummer

E-Mail

Unterschrift

Ort, Datum

→ Bitte per Post, FAX oder Mail einsenden, siehe Kontaktdaten.

# & betrieb gewerkschaft

Die BAG Betrieb und Gewerkschaft ist eine Plattform für linke Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter innerhalb unserer Partei. Mit 16 Landesarbeitsgemeinschaften und jährlichen Bundestreffen verfügen wir über eine stabile Struktur.

Wir wollen starke Gewerkschaften und eine starke LINKE. Ebenso wie unsere Partei gewerkschaftspolitische Impulse braucht, um stärker zu werden, brauchen die Gewerkschaften Impulse von links.

Parteiaufbau ist Mitgliederentwicklung, aber auch die Herstellung von Handlungsfähigkeit für jedes einzelne Mitglied ebenso wie für die Gesamtpartei.

Deshalb sagen wir: DIE LINKE darf nicht an der Seite der Gewerkschaften stehen bleiben, sondern muss sich als ihr aktivster Teil verstehen.

### ↪ Kontakt:

BAG Betrieb & Gewerkschaft, c/o DIE LINKE.  
Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin  
Telefon: +49 30 24009 - 265  
Telefax: +49 30 24009 - 480  
✉ [ag.bg@die-linke.de](mailto:ag.bg@die-linke.de)

V. i. S. d. P.: BAG Betrieb & Gewerkschaft c/o DIE LINKE., Jana Seppelt und Jan Richter. Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin. **Druck:** WIRMachenDRUCK GmbH, Mühlbachstraße 7, 71522 Backnang. **Bild:** Innen Mitte: Marco Verch (CC BY 2.0).

[www.betriebundgewerkschaft.de](http://www.betriebundgewerkschaft.de)



# ÖPNV:

Mobilität für alle  
und gute Arbeit für  
die Beschäftigten

**DIE LINKE.**  
BAG Betrieb & Gewerkschaft

# Mobilität für alle und gute Arbeit für die Beschäftigten

Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik ist noch immer dominiert von der Förderung des motorisierten Individualverkehrs. Die Folgen sind Lärm, Unfälle, Abgase und Versiegelung von Flächen – und nicht zuletzt der soziale Ausschluss ganzer gesellschaftlicher Gruppen von Mobilität. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) könnte eine Alternative sein – wenn er nicht in vielen Regionen unattraktiv wäre: Auch als Resultat von Stilllegungen, Takt-Ausdünnungen und des Abbaus zahlreicher Verbindungen ist die Erreichbarkeit von Zielen mangelhaft – insbesondere in ländlichen Gebieten gibt es dadurch für viele Menschen kaum eine Alternative zum Auto. Hinzu kommen unübersichtliche Tarifsysteme und Fahrpläne, schlecht abgestimmte Anschlüsse, große Abstände zwischen den Fahrten und Einschränkungen an Tagesrandzeiten, Ferientagen und Wochenenden.. Dennoch ist die Nachfrage nach ÖPNV in den letzten Jahren gestiegen.

**DIE LINKE. stellt die Lebensqualität aller in den Mittelpunkt – nicht die Interessen der Automobilindustrie.** Der ÖPNV kann Mobilität für alle ermöglichen und verursacht bezogen auf die zurückgelegte Strecke jedes Fahrgastes sehr viel weniger Energie- und Flächenverbrauch sowie deutlich geringere Schäden als der Individualverkehr. Der ÖPNV muß großangelegt ausgebaut



und barrierefrei (Fahrzeuge und Haltestellen) werden und für die Nutzenden erheblich weniger kosten bei Vereinheitlichung der Bedingungen und Preise. Schrittweise wird der Nulltarif angestrebt. Erste Schritte könnten der Nulltarif für alle bis 18 Jahre und ab 65 Jahre sowie kostenlose Sozial-, Schüler-, Auszubildenden- und Studententickets sein. Attraktivität schafft auch ein integraler Taktfahrplan mit abgestimmten Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn. Wichtig sind ebenso einfache Informationssysteme und Fahrpläne. Eine Beschleunigung des ÖPNV etwa durch Vorrangschaltungen an Ampeln ist ein weiteres bedeutendes Element. Auch auf dem Land muß es eine Mobilitätsgarantie geben – ohne eine reine Nachfrageorientierung. Anzustreben sind verpflichtende bundesweite Standards etwa zu Haltestellen- und Taktichte sowie zur Barrierefreiheit. Die Landkreise sind finanziell in die Lage zu versetzen, dies zu gewährleisten. Notwendig sind auch der Ausbau von Infrastruktur und Fuhrparks sowie der Ausbau der Produktionskapazitäten für Busse und (S-/U-/Straßen-)Bahnen.

Die Finanzierung soll durch Bundesmittel, Nahverkehrsabgaben und Einsparungen erfolgen. DIE LINKE. schlägt u.a. den Verzicht auf umweltschädliche Subventionen (Diesel, Flugbenzin, Dienstwagenprivileg) vor. Bei einem besseren ÖPNV entstehen geringere Aufwendungen für Straßenneubau und -unterhalt, Gesundheits- und Klimafolgekosten sinken. Parallel sind die Grundlagen dafür zu schaffen, daß Kommunen Nahverkehrsabgaben einführen können. Beim Nulltarif entstehen Einspareffekte durch wegfallende Kosten für Kontrollen und Ticketverkauf/Wartung von Ticketautomaten.



Insbesondere kommunale Verkehrsunternehmen sind in demokratisch legitimierte Strukturen einzubetten, damit Bürgerinnen und Bürger Einfluß auf die Unternehmenspolitik ausüben können, es ist größtmögliche Transparenz unternehmerischer Entscheidungsabläufe zu schaffen. Langfristig sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Leistungen des ÖPNV grundsätzlich von kommunalen Verkehrsunternehmen erbracht werden.

**Zu gutem ÖPNV gehören gute Arbeitsbedingungen der Beschäftigten der Verkehrsunternehmen.** In den letzten Jahren haben stattdessen Arbeitsverdichtung und Belastung/Stress enorm zugenommen, Krankenstände sind gestiegen und das Lohnniveau ist zu gering. Personal ist dadurch zunehmend schwieriger zu finden. DIE LINKE. fordert deutlich verbesserte Arbeitsbedingungen in den Manteltarifverträgen des ÖPNV mit bundesweit einheitlichen Standards in Kernthemen und die Zahlung von Tariflöhnen sowie die Stärkung der innerbetrieblichen Mitbestimmung. Es ist eine deutliche Aufstockung des Personals notwendig.