

Antrag 2022/II/Verk/9

Kreis Harburg

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

**Bundesweites Nahverkehr-Ticket dauerhaft einführen und Ausbau des ÖPNV dauerhaft absichern**

- 1 Der Landesparteitag möge beschließen und an den Bundesparteitag weiterleiten:
- 2     1. Bundesweites Nahverkehr-Ticket dauerhaft einführen
- 3 Als Nachfolge-Angebot für das 9-Euro-Ticket finanziert der Bund dauerhaft zusammen mit den
- 4 Ländern ein bundesweites gültiges Nahverkehr-Ticket.
- 5 Dieses Ticket soll grundsätzlich monatlich als Abo-Angebot z. B. 49 € kosten.
- 6 Für Schülerinnen und Schüler, Azubis, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen, die staatli-
- 7 che Transferleistungen erhalten, sollte das monatliche Abo z. B. 29 € kosten.
- 8 Für den Gelegenheitsverkehr sollte eine Tageskarte von z. B. 9 € angeboten.
- 9     1. Ausbau des ÖPNV dauerhaft absichern
- 10 Der Bund stellt zusammen mit den Ländern weiterhin ausreichend Finanzmittel zur Verfügung,
- 11 um den ÖPNV weiterhin auszubauen und sicherzustellen.
- 12 Dazu gehört die Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur und auch der Ausbau.
- 13 Auch der Ausbau des Verkehrsangebots auf Schiene, Straße und Wasser muss gewährleistet
- 14 sein. Dabei ist dafür zu sorgen, dass der Personalmangel beim Fahrpersonal durch geeignete
- 15 Maßnahme behoben wird und dass den Verkehrsunternehmen bei den hohen Kraftstoffpreise
- 16 geholfen wird.
- 17 **Begründung**
- 18 Die Einführung des 9-Euro-Tickets hat zum einen gezeigt, dass ein attraktiver Fahrpreis Men-
- 19 schen in den ÖPNV lockt. Das war eine wichtige Entlastung für viele Pendler und auch Familien.
- 20 Es hat auch Mobilität für Menschen ermöglicht, die sie sich normalerweise nicht hätten leisten
- 21 können.
- 22 Zum anderen haben sich dadurch Mängel im ÖPNV offenbart, die keine Werbung waren. Wich-
- 23 tig ist, dass künftig Bund und Länder eine dauerhafte und auskömmliche Finanzierung des
- 24 ÖPNV sowohl für den Fahrpreis als auch des Verkehrsangebot ermöglichen.
- 25 2019 wurden insgesamt in Deutschland 13 Mrd. Fahrgelder im Nahverkehr eingenommen. Mit
- 26 einer Art Bürger-Ticket für monatlich 30 € (deutschlandweit im Nahverkehr gültig) könnte die
- 27 bisherige ÖPNV-Finanzierung durch Fahrgelder ersetzt werden. Wird es für alle sozialversiche-
- 28 rungspflichtig Beschäftigten und alle Beamtinnen und Beamte verpflichtend, kämen pro Jahr

29 fast 13 Mrd. Euro zusammen. Weitere freiwillig erworbenen Fahrkarten von z.B. Schülerinnen  
30 und Schüler oder Rentnerinnen und Rentnern würden darüber hinaus Einnahmen erzielen, die  
31 für den notwendigen Ausbau des Bus- und Bahnangebotes benötigt werden.

32 Die verpflichtende Finanzierung für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer könnte ggf.  
33 auch vom Arbeitgeber (mit-) finanziert werden. Hier könnten auch steuerliche Vorteile (wie  
34 z.B. Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg) mit einbezogen werden.

35 Da eine verpflichtende Finanzierung voraussichtlich zu größeren Schwierigkeiten führen könn-  
36 te, wird im Weiteren eine freiwillige Lösung verfolgt. Sollten sich etwa ein Drittel aller Beschäf-  
37 tigten und weiterer Zielgruppen im Abo ein bundesweites Nahverkehr-Ticket kaufen, so kämen  
38 etwa 12 Milliarden pro Jahr zusammen. Für den weiteren Verlustausgleich und den Ausbau des  
39 Angebots müssten also zusätzliche öffentliche Mittel für den laufenden Betrieb bereitgestellt  
40 werden.

41 Zur Beseitigung der Mängel in der Infrastruktur sowie deren Ausbau müssten darüber hinaus  
42 - wie bisher auch - weitere öffentliche Finanzmittel aufgebracht werden.

43 In diesem Zusammenhang müssen auch Maßnahmen finanziert werden, die auch künftig für  
44 genug Fahrpersonal sorgen. Gegenwärtig fallen fast regelhaft Zug- und Busfahrten vor Allem  
45 aus gesundheitlichen Gründen aus. Dabei gehört ein verlässliches ÖPNV-Angebot zur Grund-  
46 ausstattung der Verkehrswende.

47 Zu einer ausreichenden Finanzierung des bestehenden Verkehrsangebot gehört ebenfalls, dass  
48 Finanzhilfen für die erheblichen Steigerungen bei den Treibstoffkosten bereitgestellt werden.  
49 Andernfalls besteht die Gefahr, dass aus Kostengründen Fahrten reduziert oder die Fahrpreise  
50 angehoben werden müssen. Beides wäre im Sinne einer Verkehrswende sehr ungünstig.

51

52