

„Verkehrswende stärken – 9€-Ticket weiterentwickeln“



Positionspapier erarbeitet durch die PG Mobilität | August 2022

In ersten Bewertungen gilt das 9€-Ticket durch bundesweit einheitliche Tarifstruktur, 52 Mio. Verkäufe, ca. 10 Mio. Abonnements zu gleichen Konditionen und erste Hinweise auf eine Verkehrsverlagerung als Riesenerfolg. Zugleich wurden mit 1,8 Mio. Tonnen CO₂ so viel Emissionen eingespart wie bei einem einjährigen Tempolimit auf deutschen Autobahnen.

Der Verkehr ist der einzige Sektor, dessen Emissionen in den letzten Jahrzehnten nicht geringer wurden und in dem noch nicht vereinbart ist, wie die Klimaziele für das Jahr 2030 erreicht werden sollen. Um die Klimaziele einzuhalten, braucht es klimafreundliche Mobilitätsangebote und Anreize, diese zu nutzen. Ein Baustein für eine Verkehrswende ist eine Folgelösung für das 9€-Ticket als Teil einer ganzheitlichen Mobilitätsoffensive für Busse und Bahnen. Zugleich ermöglicht es schon heute günstige Mobilität.

Für das SPD-Klimaforum ist klar: Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich braucht es Anreize und Lenkungsmaßnahmen.

Wir sehen im 9€-Ticket einen Weckruf: Das große Interesse an einfacher, grenzenloser und bezahlbarer Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt das Potenzial der Maßnahme. Hinter diesen Maßstab sollte nicht mehr zurückgefallen werden. Die Nachfrage zeigt auch: Es muss umgehend intensiv in Infrastruktur und Personal im Bereich des öffentlichen Verkehrs investiert und das Gefälle zwischen Stadt und Land abgemildert werden.

Daher fordern wir kurzfristig:

- **die Weiterführung eines bundesweiten Nahverkehrstickets zwischen September und Februar zu einem angepassten Preis.**

Für die Zeit ab März muss ein stimmiges Gesamtpaket geschnürt werden. Darin muss sachgerecht und zukunftsorientiert klimafreundliche Mobilität gestärkt werden. Dazu gibt es drei Schwerpunkte: Infrastruktur (Modernisierung und Ausbau), Personal und Tarifstruktur. Die Tarifstruktur kann besonders schnell Wirkung entfalten.

Daher fordern wir ab März 2023:

- **ein nach Zeiträumen gestaffeltes (z. B. Tages-, Monats- und Jahresticket), bundesweit einheitliches Nahverkehrsticket mit einer attraktiven Bepreisung.**
- **Zudem sollte es soziale Aspekte berücksichtigen, z. B. kostenfrei unter 18 Jahren und ein nochmals vergünstigter Tarif für soziale Härten.**
- **Zu prüfen sind weiterhin Ergänzungen wie z. B. eine Zuschlags-Mitnahmeregel für Fahrräder und eine begünstigende Wirkung des Nahverkehrstickets im Fernverkehr**

Um bessere und nachhaltigere Infrastruktur, mehr Personal und attraktive Tarife zu ermöglichen, regen wir folgende flankierende Maßnahmen an:

Alle umweltschädlichen Subventionen in Verkehr müssen schrittweise zurückgebaut werden. Diese machen ca. 30 Mrd. € pro Jahr im gesamten Verkehrsbereich aus. Insbesondere Subventionen wie Straßenbau, Dienstwagen-, Diesel- und Kerosin-Privileg müssen auf den Prüfstand. Die Entfernungspauschale sollte unter Berücksichtigung der ländlichen Räume sozial gerecht und ökologisch nachhaltig angepasst werden.

Der Nahverkehr wird bisher je hälftig durch Ticketeinnahmen und öffentliche Zuschüsse finanziert. Es braucht zügig eine dritte Finanzierungssäule wie z. B. eine arbeitgeberseitige Nahverkehrsabgabe mit einem regional variablen Satz oder zusätzliche Einnahmen aus einer angepassten Lkw-Maut und gesteigerten Preisen für die Nutzung des Autos, wo es bereits ein gutes Nahverkehrsangebot gibt (z. B. Parkraummanagement).

Die Verkehrswende wird ein sozialer Erfolg! Sie muss nur jetzt angegangen werden!