

# Nachfolge des 9-Euro-Tickets

25. August 2022

## Ein Ticket für alle – 1 Euro pro Tag!

### I. Bilanz des 9-Euro-Tickets

- ▶▶ **Das 9-€-Ticket hat gezeigt, dass ein preislich attraktives öffentliches Mobilitätsangebot von den Menschen gut angenommen wird.** Auf diesem Weg müssen wir entschlossen weitermachen, um die Verkehrswende zu schaffen und um allen Menschen einen bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr bieten zu können. Deshalb brauchen wir eine nachhaltige Anschlusslösung.
- ▶▶ **Es braucht einen großen Wurf für Deutschland und seine Menschen.** Die Realisierung eines solchen Tickets ist eine Herkulesaufgabe. Wir brauchen dazu das gesamtstaatliche Handeln aller politischen Ebenen sowie von Wirtschaft und Zivilgesellschaft, um eine bundesweit einheitliche Lösung zu realisieren.

### II. Wir brauchen eine Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket

- ▶▶ Eine **Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets muss**
  - bezahlbar für alle Menschen und
  - nachhaltig sein,
  - die arbeitenden Menschen von Kosten für das berufliche Pendeln entlasten,
  - die Verkehrswende befördern,
  - den Tarif-Dschungel lichten und
  - dabei helfen, die Bürokratie abzubauen.
- ▶▶ **Das bundesweite Ticket sollte zum 1. Januar 2023 stehen.**
- ▶▶ **Zielgruppe eines solchen Angebots** sind alle Bevölkerungsgruppen, die regelmäßig mit Bus und Bahn fahren (also ÖPNV und SPNV<sup>1</sup> nutzen). Das Angebot richtet sich an Berufspendler, Schüler, Auszubildende und Senioren.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr, SPNV = Schienenpersonennahverkehr

<sup>2</sup> Studierende sind ausgenommen, weil die Finanzierung dort über die Sozial- bzw. Semesterbeiträge abgewickelt wird. Sozialtickets sind ausgenommen, weil dies eine Sozialleistung des Landes NRW ist. Implementierung wäre zu berechnen.

▶▶ In der öffentlichen Debatte wird viel über die **Finanzierung eines Nachfolgetickets** gesprochen. **Unser Vorschlag** sieht wie folgt aus:

- Die Kunden von ÖPNV und SPNV  
zahlen für ein Monatsticket 30,00 €. Die Tickets können monatlich, quartalsweise oder jährlich erworben werden.
- Bund und Länder  
schaffen gemeinsam eine auskömmliche und stabile Finanzierungsgrundlage für ein solches Ticket. Je nach Leistungsfähigkeit (z. B. Steuerkraft und Einwohnerzahl: „Königssteiner Schlüssel“) müssen die Länder jeweils ihren Beitrag zur bundesseitigen Finanzierung beisteuern. Ein zu bildender Finanzierungspool sichert die nachhaltige Finanzierung des Angebotes. Die Mittel dienen dem Ausgleich der entstehenden Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen.
- Die Wirtschaft  
ist Nutznießer öffentlicher Verkehrsangebote. Beschäftigte kommen so zu ihren Arbeitsplätzen, Kunden zu ihren Geschäften. So wird ein ökonomischer Nutzen erzielt. Es ist denkbar, dass man die Wirtschaft auch an den Kosten für die Infrastruktur und ein Ticketangebot beteiligt. In Deutschland gibt es bereits einige erfolgreiche Beispiele für freiwillige Übereinkünfte zwischen Verkehrsunternehmen und großen Nutznießern. Als Praxisbeispiele sind die Beteiligung an den Infrastrukturkosten der Stadtbahn bei der Erschließung eines Gewerbegebiets in Köln-Ossendorf, verschiedene Betriebskostenbeteiligungen im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbunds oder (vollständig) durch Arbeitgeber finanzierte Jobtickets zu nennen.

▶▶ Unser Vorschlag für eine Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets **bietet eine ganze Reihe von Vorteilen:**

- Den Menschen wird ein nachhaltiges und preisgünstiges Angebot gemacht.
- Es entlastet in Zeiten allgemeiner Preisexplosion, insbesondere Berufspendler.
- Es führt zur Lichtung des Dschungels aus Sondertickets.
- Es führt zum Abbau von Bürokratie.
- Es macht den ÖPNV/SPNV zu einer attraktiven Alternative im Rahmen der erforderlichen Verkehrswende.

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**

### III. Was jetzt zu tun ist

- ▶▶ **Attraktive Angebote brauchen eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.** Deshalb müssen parallel enorme Anstrengungen unternommen werden, um nicht nur endlich den Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur zu überwinden, sondern auch einen Ausbau der Infrastruktur voranzubringen. Außerdem brauchen wir deutlich mehr Kapazitäten zur Beförderung der Menschen mit Bus und Bahn. Ohne die sind eine Verlagerungen der Verkehrsanteile zu Gunsten des ÖPNV im erforderlichen Maße nicht möglich.
- ▶▶ **Verkehrsunternehmen brauchen eine auskömmliche Finanzierungsgrundlage.** Die nachhaltige Stärkung von Bus und Bahn setzt weiterhin voraus, dass die Verkehrsunternehmen auskömmlich finanziert werden. Hierbei muss insbesondere die seit Jahren bemängelte Unterfinanzierung im Bereich der Betriebsleistungen zeitnah abgestellt werden.
- ▶▶ **Die Landesregierung muss den ÖPNV und SPNV jährlich mit etwa 1,7 Milliarden Euro fördern.** Die Mittel steigen jährlich an, weil ein Großteil davon (die sog. Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV) dynamisiert sind. Der Landesanteil an diesen etwa 1,7 Mrd. Euro beträgt lediglich etwa 10 Prozent. Alles andere sind durchgeleitete Bundesmittel.

**Insofern muss die Landesregierung deutlich mehr eigenes Engagement zeigen, um den Menschen in diesen herausfordernden Zeiten zu helfen und die Verkehrswende mit einem attraktiven, verlässlichen und leistungsfähigen ÖPNV / SPNV zu befördern.**

- ▶▶ **Die grundsätzliche Neujustierung von ÖPNV und SPNV in NRW.** Die grundsätzliche Neujustierung von ÖPNV und SPNV in NRW ist eine Herkulesaufgabe. Neben Bund, Land und Kommunen sowie Verkehrsunternehmen, sind daran auch die Arbeitnehmervertreter zu beteiligen.

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**