



HESSISCHER LANDTAG

15. 11. 2022

Plenum

Dringlicher Entschließungsantrag

Fraktion der AfD

Das 49-Euro-Ticket als politische Fehlentscheidung – es setzt falsche Anreize und wird Service und Angebot im hessischen ÖPNV verschlechtern

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag stellt fest, dass das 49-Euro-Ticket nur über weitere Subventionen realisiert werden kann, die den Landeshaushalt vermutlich in der Größenordnung von zusätzlich 120 Mio. Euro jährlich belasten werden.
2. Der Landtag stellt fest, dass durch höhere Subventionen von insgesamt 3 Mrd. Euro jährlich der unternehmerische Handlungsspielraum der Verkehrsverbünde weiter eingeschränkt wird. Laut Aussage des Verkehrsministers Al-Wazir war bei den Verkehrsverbünden bundesweit das Verhältnis von Ertrag aus Fahrkartenverkäufen und Subventionen bisher paritätisch bei je 13 Mrd. Euro. Dieses Verhältnis wird sich wegen der Subventionen des Deutschlandtickets verschieben auf mindestens 16 Mrd. Euro Subventionen und nur 10 Mrd. Euro Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen.
3. Der Landtag stellt fest, dass beim Vorgängermodell des Deutschlandtickets, nämlich das 9-Euro-Ticket, Steuermittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro für ein Experiment ausgegeben wurden, das die Kapazitäten des ÖPNV fast an den Rand des Zusammenbruchs führte.
4. Der Landtag bezweifelt, dass auch die avisierten 120 Mio. Euro zusätzliche Mittel aus dem Landeshaushalt aufgrund zweistelliger Inflationsraten und den weltweit höchsten Energiepreisen in Deutschland langfristig ausreichen und dass damit weitere Subventionen notwendig sein werden.
5. Der Landtag stellt fest, dass das Risiko eines höheren Verlustes der Verkehrsverbünde aufgrund der erforderlichen Anlaufinvestitionen und entgangener Fahrkartenverkäufe ins unternehmerische Risiko der Unternehmen verschoben wird. Des Weiteren führt die monatliche Kündbarkeit des Deutschlandtickets zu weiteren Planungsunsicherheiten bei den Verkehrsverbünden gerade bei notwendigen Investitionen.
6. Der Landtag stellt fest, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel zur zusätzlichen Finanzierung des Deutschlandtickets höchstens bis zum Jahr 2024 ausreichen werden. Eine Beteiligung der Kommunen an den steigenden Kosten des ÖPNV ist mittelfristig nicht ausgeschlossen.
7. Der Landtag betont die Notwendigkeit von massiven Investitionen in den ÖPNV für den Ausbau des Schienennetzes, der Bahnhöfe, für den Kauf neuer Züge, für mehr Personal mit angemessenen Vergütungen, für bessere Hygiene, Sauberkeit und Sicherheit im gesamten ÖPNV.
8. Der Landtag missbilligt die nicht durchdachten Schnellschüsse der Bundesregierung im ÖPNV und sieht in der Einführung eines 49-Euro-Tickets auch unter handwerklichen Gesichtspunkten eine politische Fehlentscheidung. Durch die bisher nicht gelösten technischen und finanziellen Fragen beim Deutschlandticket ist bereits jetzt die angekündigte Einführung zum 1. Januar 2023 in weite Ferne gerückt. Dies führt zu massiven Planungsunsicherheiten, sowohl bei den Verkehrsverbünden, als auch bei den Kunden.

Begründung:

Der Anspruch, mit einem Deutschlandticket die seit Corona rückläufigen Fahrgastzahlen des ÖPNV zu kurieren, geht an den tatsächlichen Problemen vorbei: Das Angebot und der Service im ÖPNV muss deutlich verbessert werden, damit die Vor-Corona-Fahrgastzahlen wieder erreicht werden. Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes, eine kürzere Taktung der Züge, der Zukauf neuer Züge, der Ausbau von Bahnhöfen und Bahnsteigen, die Verbesserung der Hygiene in Zügen und an Bahnhöfen sowie die Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste in den Abend- und Nachtstunden wird Bürger langfristig dazu bewegen, den ÖPNV wieder zu nutzen.

Die Vereinfachung der Tarifstruktur und die Digitalisierung der Angebote und Verkäufe muss durch Verhandlungen zwischen den Verkehrsverbünden geregelt werden.

Ein deutschlandweites Zugticket ist prinzipiell geeignet, um das Ziel einer Tarifvereinfachung zu erreichen. Dieses müsste aber so eingepreist werden, dass die Abhängigkeit der Verkehrsverbünde von staatlichen Subventionen nicht vergrößert wird. Ein solches Ticket müsste nach ersten groben Schätzungen 69 oder 79 Euro kosten und würde natürlich Premiumangebote wie z.B. den ICE im Fernverkehr ausnehmen. Ein 49-Euro-Ticket setzt deshalb die falschen Anreize für alle Beteiligten, die Verkehrsverbünde, die Fahrgäste, die anderen Mobilitätsanbieter und für den Steuerzahler. Im ländlichen Raum wird das Deutschlandticket wegen der schlechten Anbindung eher weniger attraktiv sein. Nach Corona sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV immer noch bis zu 20 % unter den Zahlen vor Corona. Viele ehemalige ÖPNV-Nutzer haben sich an die Komfortaspekte des privaten Individualverkehrs, insbesondere an ihr Auto, gewöhnt und brauchen starke Anreize wie kürzere Zugtaktung, Pünktlichkeit, Sauberkeit und gute Anschlussverbindungen, um vom PKW wieder auf den ÖPNV umzusteigen.

Wiesbaden, 15. November 2022

Der Parlamentarische Geschäftsführer:
Dr. Frank Grobe