



Änderungsantrag

der Abgeordneten **Martin Hagen, Sebastian Körber, Julika Sandt, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach** und **Fraktion (FDP)**

Haushaltsplan 2021;

**hier: Leistungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einführung eines verbundweiten 365-Euro-Tickets
(Kap. 09 06 Tit. 683 63)**

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf des Haushaltsplans 2021 wird folgende Änderung vorgenommen:

In Kap. 09 06 wird der Tit. 683 63 (Leistungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einführung eines verbundweiten 365-Euro-Tickets) für das Jahr 2021 um 20.000.000 Euro von 20.000.000 Euro auf 0 Euro gekürzt.

Begründung:

Der Staat muss mit dem Geld der Steuerzahler verantwortungsvoll umgehen. Deshalb müssen die Ausgaben des Staates effizient, nachhaltig und transparent sein. Nach unserem Prinzip „Zielorientierte Ausgaben mit Wirkung“ soll der Staat daher nur dann Geld ausgeben, wenn a) das Ziel klar definiert ist, b) geeignete Maßnahmen festgelegt sind und c) die Zielerreichung objektiv quantifiziert werden kann.

In der Sachverständigenanhörung des Landtags zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen des ÖPNV, die am 26.06.2019 stattfand, sprachen sich die Verkehrsexperten unisono gegen die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets, obgleich der Art der Ausprägung, aus. Den Experten zufolge spiele der Kostenfaktor bei der Wahl des Fortbewegungsmittels eine untergeordnete Rolle. Determinanten wie Reisezeit, Angebotsqualität und Komfort seien von höherer Gewichtung. Erfahrungen aus vergangenen Preissenkungen zur Attraktivierung von Tarifen, wie es beispielsweise in Tallinn erfolgt ist, zeigen, dass die Senkung der Preise kaum Mengeneffekte erzeugt und dass der Mehrverkehr insbesondere durch eine erhöhte Mobilität verursacht ist. Eine erhebliche Auswirkung auf den Modal Split blieb aus. Es kann ferner davon ausgegangen werden, dass die Preiselastizität der Kundennachfrage im ÖPNV insgesamt eher gering ist.

Allerdings verschieben sich durch die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets Teile der bisherigen Nutzerfinanzierung zu Lasten der Steuermittel. Die Erlösseite würde damit durch eine politisch gewollte Maßnahme unnötig geschmälert werden, ohne dass dabei im Rahmen der Daseinsvorsorge soziale Komponenten berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund der dringend notwendigen Infrastruktur- und Kapazitätsausweitung ist es im Sinne einer nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV schädlich, kurzfristige und viel zu geringe Nachfrageeffekte durch eine konsumtive Förderung zu erkaufen. Daher gilt es, erst die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, bis eine etwaige Anpassung der Ticketpreise in Erwägung gezogen werden kann. Denn auch der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets in Wien, welches als erfolgreiches Paradebeispiel immer wieder herangezogen wird, gingen umfangreiche Maßnahmen voraus.

So hat die Stadt Wien zwei Jahrzehnte die Kapazitäten zunächst ausgebaut, bevor ein 365-Euro-Jahresticket initiiert wurde. Statt mit aller Vehemenz ein Flatrate-Ticket einführen zu wollen, sollten die Vorschläge der Experten konsequent berücksichtigt werden, um den ÖPNV generell zu attraktivieren.