



Dringlichkeitsantrag

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

Qualität und Kapazitäten des ÖPNV ausbauen – Planungen zur Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets zurückstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Planungen zur Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets in jeglicher Ausprägung zurückzustellen, bis die hierfür notwendigen Voraussetzungen geschaffen worden sind.

Ferner wird die Staatsregierung aufgefordert, die Empfehlungen aus der Expertenanhörung zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen konsequent zu verfolgen.

Insbesondere sind dabei folgende Umsetzungsmöglichkeiten zur Erleichterung der Zugänglichkeiten zum ÖPNV zu prüfen:

- Einführung einer einheitlichen und digitalen Tarifstrategie;
- Erhöhung der Angebotsqualität und Reduzierung verkehrlicher Widerstände;
- Ausweitung vorhandener Verkehrsverbünde;
- Optimierung digitaler Techniken;
- Förderung nachfrageorientierter Verkehre und deren Vernetzung;
- Erweiterung der Wegekostenfreiheit bis zum Ende der ersten Berufs- bzw. Hochschulausbildung.

Begründung:

Während die Staatsregierung zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ein 365-Euro-Jahresticket in den großen Verkehrsverbänden Bayerns einführen möchte, sprachen sich die Verkehrsexperten am 26.06.2019 bei der Anhörung zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen einheitlich und vehement gegen dieses Vorhaben in jeglicher 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 davon ausgegangen werden, dass die Preiselastizität der Kundennachfrage im ÖPNV insgesamt eher gering ist. Allerdings würden sich durch die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets Teile der bisherigen Nutzerfinanzierung zu Lasten der Steuermittel verschieben. Allein den Verkehrsverbänden VGN und MVV entstünde, je nach Ausgestaltung der räumlichen Aus-

dehnung und der Zielgruppe des 365-Euro-Jahrestickets jährlich jeweils ein mittelgroßer zweistelliger Millionenbetrag an Einnahmeausfällen. Die Erlösseite würde damit durch eine politisch gewollte Maßnahme unnötig geschmälert werden, ohne dass dabei im Sinne der Daseinsvorsorge soziale Komponenten berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund der dringend notwendigen Infrastruktur- und Kapazitätsausweitung ist es im Sinne einer nachhaltigen Finanzierung des ÖPNVs 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.