

Musteranträge für Kommunalvertretungen

I. Beispiel Ländlicher Raum

[Der Kreistag des X-Kreises/Die Stadtverordnetenversammlung Musterstadt/Die Gemeindevertretung Beispielort/Der Ortsbeirat Schöndorf] fordert die Landes- und die Bundesregierung auf, die Verkehrswende endlich voranzubringen.

Jenseits der Städte sind Menschen zu oft auf ein eigenes Auto angewiesen. Durch den Rückzug von Geschäften, Banken und Sparkassen, Postfilialen und anderen Zielen des täglichen Bedarfs aus den Dörfern und Ortsteilen wird dieser Effekt noch verstärkt. Menschen, die sich kein Auto leisten können oder wollen, Kinder und Jugendliche sind auf Öffentliche Verkehrsmittel und gute Fuß- und Radwege angewiesen.

Gleichzeitig erfordert der Klimawandel erhebliche Bemühungen um eine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs. Der Verkehrssektor ist in Deutschland der Bereich, der den Klimazielen noch am weitesten hinterherhinkt.

Damit der Öffentliche Personennahverkehr attraktiver und vielerorts überhaupt erst lebenspraktisch nutzbar wird, muss das Betriebsangebot qualitativ und quantitativ ausgebaut werden. Es braucht mehr Verbindungen, die häufiger bedient werden. Denn ein Angebot schafft langfristig Nachfrage, Mobilitätsgewohnheiten ändern sich nur langsam.

Dazu gehört es auch, endlich systematisch stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren, *wie z.B. die Ganz-in-der-Nähe-Bahn*. Das können die Kommunen nicht alleine stemmen. Das Land Hessen sollte dies aus einer Hand planen und die Kommunen unterstützen.

Für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist es auch notwendig, die Fahrpreise deutlich zu senken. Menschen, die etwas sinnvolles tun, nämlich Bus und Bahn zu nutzen, sollten nicht noch dafür zur Kasse gebeten werden.

Wir fordern *[den Magistrat/den Gemeindevorstand/den Kreisausschuss]* auf, sich bei der Landesregierung und der Bundesregierung dafür einzusetzen, *(Alternativ als zu übersendende Resolution: Die Stadtverordnetenversammlung Musterdorf fordert die Landesregierung auf,)*

dass der Öffentliche Nahverkehr viel besser als heute aus dem Landes- und Bundeshaushalt finanziert wird und die Bemühungen in ein attraktives Angebot gerade jenseits der Ballungsräume verstärkt werden.

II. Beispiel Ballungsraum

[Der Kreistag des X-Kreises/Die Stadtverordnetenversammlung Musterstadt/Die Gemeindevertretung Beispielort/Der Ortsbeirat Schöndorf] fordert die Landes- und die Bundesregierung auf, die Verkehrswende endlich voranzubringen.

Es müssen endlich mehr Kapazitäten auf der Schiene geschaffen werden. Auf Strecken wie der S-Bahn [Musterstadt]-Frankfurt gibt es zu Stoßzeiten oft keinen freien Platz mehr. Da der Anteil der ÖPNV-Nutzenden aber weiter steigen muss, um die Klimaziele zu erreichen, ist ein besseres Angebot und der Ausbau zum jetzigen Zeitpunkt überfällig. Der Verkehrssektor ist in Deutschland der Bereich, der den Klimazielen noch am weitesten hinterherhinkt.

Damit der Öffentliche Personennahverkehr auch gegenüber dem PKW attraktiver wird, muss das Betriebsangebot qualitativ und quantitativ ausgebaut werden. Es braucht mehr Verbindungen, die häufiger bedient werden.

Dazu gehört es auch, endlich systematisch stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren[, wie z.B. die *Ganz-in-der-Nähe-Bahn*]. Das können die Kommunen nicht alleine stemmen. Das Land Hessen sollte dies aus einer Hand planen und die Kommunen unterstützen.

Für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist es auch notwendig, die Fahrpreise deutlich zu senken, am Besten auf Null. Menschen, die etwas sinnvolles tun, nämlich Bus und Bahn zu nutzen, sollten nicht noch dafür zur Kasse gebeten werden. Vor allem aber dient das der sozialen Teilhabe durch Mobilität für alle. Das 9-Euro-Ticket zeigt den richtigen Weg für einen attraktiven Nahverkehr auf. Die mittlerweile halbjährlichen Preiserhöhungen im RMV hingegen sind völlig aus der Zeit gefallen und sind eine Sabotage an der notwendigen Verkehrswende.

Das Land Hessen muss den ÖPNV stärker finanzieren und auch grundlegend neue Wege der Finanzierung ins Auge fassen. Das könnten etwa Unternehmensabgaben für die Erschließung mit Bus und Bahn sein, wie sie in anderen Ländern Europas bereits existieren. Mit der überfälligen Abkehr von der Logik möglichst hoher ‚Kostendeckungsgrade‘ durch die Fahrgäste würde dann perspektivisch ein Nulltarif sowie der Ausbau des ÖPNV auch in ländlichen Regionen möglich.

Wir fordern [den Magistrat/den Gemeindevorstand/den Kreisausschuss] auf, sich bei der Landesregierung und der Bundesregierung dafür einzusetzen, *(Alternativ als zu übersendende Resolution: Die Stadtverordnetenversammlung Musterdorf fordert die Landesregierung auf,)* dass der Öffentliche Nahverkehr viel besser als heute aus dem Landes- und Bundeshaushalt finanziert wird.

III. Sozialticket

Einmalig für 3 Monate 9-€-Tickets für alle reichen nicht, wir fordern stattdessen bezahlbare Tarife auch für diejenigen, die nicht in den Genuss von Job-, Semester-, Landes- oder Senientickets kommen, aber auf den ÖPNV angewiesen sind.

Seit kurzem bietet der RMV Jobtickets in der Form des „Premium-Tickets“ an, das verbundweit gültig ist. Für Betriebe mit über 50 Mitarbeiter/inne/n kostet dies pro Mitarbeiter derzeit 44 € monatlich, für Großabnehmer wie den Main-Taunus-Kreis kostet es laut Vorlage KA/2019/343/18. WP bei 1.400 Mitarbeiter/innen sogar nur 10,45 € monatlich, für die Kreisstadt Hofheim a.Ts. bei 350 Beschäftigten 16,81 €, wobei sich die Beschäftigten lediglich mit einem Eigenanteil von 10,00 € an den Kosten beteiligen müssen. Letzterer monatlicher Preis liegt nur wenig über dem Preis einer Tageskarte Preisstufe 4, wie sie für die meisten Bewohner des MTK für eine Fahrt nach Frankfurt, auch nur nach Frankfurt-Höchst, anfällt (derzeit 9,75 €) bzw. ca. zweieinhalb mal so hoch wie eine Tageskarte der Preisstufe 1 (derzeit 4,10 €).

So sehr wir die Einführung eines Jobtickets für Landes-, Kreis- und städtische Bedienstete begrüßen, so sehr vermissen wir hier die soziale Ausgewogenheit. Ein Regierungsdirektor kann den RMV verbundweit umsonst nutzen.

Ein Sozialhilfeempfänger müsste für eine Jahreskarte nur für seinen Wohnort (Preisstufe 1) bereits 463,20 € (entspricht 38,60 € im Monat) zahlen! Für eine Jahreskarte nach Frankfurt (Preisstufe 4) bereits 1.405,20 € (117,10 € monatlich)

Der vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales errechnete Regelbedarf für Verkehr beträgt 39,01 € monatlich (und dieser Satz umfasst neben dem ÖPNV und Bahnverkehr auch Fahrradzubehör, -reparatur).

Bei Bedarfsgemeinschaften und Familien verringert sich der Regelsatz für Verkehr, z.B. bei Personen ab 18 Jahren, die in der Wohnung der Eltern leben, auf 31,20 €. Das reicht gerade einmal um dreimal im Monat eine Tageskarte von Hofheim a.Ts. nach Frankfurt-Höchst zu kaufen (hierfür fielen 29,75 € an).

Angesichts dieser enormen Unterschiede zwischen Regelbedarfen und tatsächlichen Kosten und andererseits der Möglichkeiten sehr kostengünstiger Nutzung des ÖPNV durch die angebotenen Jobtickets, ist die Einführung eines Sozialtickets dringend geboten und deshalb zu prüfen.