

Antrag 309/I/2025**KDV Lichtenberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Job-Tickets ausweiten! Einführung einer Nahverkehrsabgabe für Unternehmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin**

1 Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus möge
 2 darauf hinwirken, dass ein Landesgesetz entworfen und
 3 dem Berliner Abgeordnetenhaus zur Abstimmung vorge-
 4 legt wird,: nach dem Unternehmen mit mehr als 10 Be-
 5 schäftigten verpflichtet werden, eine monatliche Abga-
 6 be, mindestens in Höhe der maximalen Zuschussfähigkeit
 7 zum Jobticket im öffentlichen Dienst, pro Beschäftigten
 8 zu leisten.

9

10 Sie können sich von dieser Abgabe befreien, wenn sie ih-
 11 ren Beschäftigten ein gefördertes Jobticket für den öf-
 12 fentlichen Nahverkehr anbieten. Die Umsetzung soll mög-
 13 lichst bürokratiearm erfolgen.

14

Begründung

16 Der öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat der Berliner
 17 Mobilität. Er ermöglicht Millionen von Menschen täglich,
 18 umweltfreundlich zur Arbeit zu gelangen. Dennoch steht
 19 die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ständig unter
 20 Druck, und dringend benötigte Investitionen in Infrastruk-
 21 tur, Fahrzeuge und Taktverdichtungen scheitern oft an fi-
 22 nanziellen Engpässen.

23 Gleichzeitig profitieren Unternehmen in Berlin massiv
 24 vom funktionierenden öffentlichen Nahverkehr. Ihre An-
 25 gestellten kommen pünktlich zur Arbeit, Kunden errei-
 26 chen ihre Standorte bequem, und Staus werden durch ei-
 27 ne gut ausgebauten BVG und S-Bahn reduziert. Dennoch
 28 tragen viele Unternehmen bislang nicht zur Finanzierung
 29 des Nahverkehrs bei.

30 Durch eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen kön-
 31 nen zusätzliche Mittel zur Stärkung der BVG und S-Bahn
 32 generiert werden. Gleichzeitig setzen wir Anreize für Un-
 33 ternehmen, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Job-
 34 tickets anzubieten, da dies zu einer Befreiung von der Ab-
 35 gabe führt.

36 Das Modell ist in anderen europäischen Städten bereits
 37 erprobt: Beispielsweise finanzieren Paris und Wien ihren
 38 öffentlichen Nahverkehr teilweise durch eine solche Ab-
 39 gabe. Berlin sollte diesem Vorbild folgen, um den öffentli-
 40 chen Verkehr langfristig stabil zu finanzieren und attrak-
 41 tiv zu halten. Diese Maßnahme würde nicht nur den Nah-
 42 verkehr nachhaltig sichern, sondern auch die soziale und
 43 ökologische Verantwortung von Unternehmen stärken.

44 Paris:

45 In Frankreich wird die “Versement mobilité” (ehemals
 46 “Versement transport”) erhoben, eine Lohnsummensteu-
 47 er, die von Arbeitgebern mit mehr als neun Beschäftigten

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Konsens)**

**LPT I-2025: Überwiesen an FA VII – Wirtschaft und Ar-
 beit, FA XI – Mobilität**

**Der Fachausschuss VII hat den überwiesenen Antrag be-
 raten und empfiehlt die Unterstützung des Antrags.**

48 gezahlt wird. Diese Abgabe dient der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und wurde erstmals 1971
49 in Paris eingeführt. Die Höhe variiert je nach Region und
50 kann bis zu 2,95 % der Lohnsumme betragen.

51
52 Wikipedia¹

53 Wien:

54 In Wien existiert seit 1970 die Dienstgeberabgabe, oft als
55 "U-Bahn-Steuer" bezeichnet. Arbeitgeber sind verpflichtet,
56 für jeden Beschäftigten eine wöchentliche Abgabe zu
57 entrichten, die seit 2012 bei 2 € pro Mitarbeiter liegt. Die
58 Einnahmen sind zweckgebunden und fließen direkt in den
59 Ausbau und Betrieb der Wiener U-Bahn.

60 Wikipedia²