

**Antrag 309/I/2025****KDV Lichtenberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****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

**15 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 ausgebaute BVG und S-Bahn reduziert. Dennoch  
28 tragen viele Unternehmen bislang nicht zur Finanzierung  
29 des Nahverkehrs bei.

30 Durch eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen könn-  
31 ten 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

**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 öf-  
49 fentlichen Personennahverkehrs und wurde erstmals 1971  
50 in Paris eingeführt. Die Höhe variiert je nach Region und  
51 kann bis zu 2,95 % der Lohnsumme betragen.

52 Wikipedia<sup>1</sup>

53 Wien:

54 In Wien existiert seit 1970 die Dienstgeberabgabe, oft als  
55 "U-Bahn-Steuer" bezeichnet. Arbeitgeber sind verpflich-  
56 tet, 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 Wikipedia<sup>2</sup>