



49-Euro-Ticket dauerhaft sichern.

ÖV Finanzierung reformieren

Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“

„Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ stellt zu dem Ergebnis der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Zukunft des Deutschlandtickets am 6.-7.11.2023 in Kanzleramt fest: Das Angebot eines günstigen und universell deutschlandweit nutzbaren Deutschlandtickets muß weiter laufen. Und der Bund muß sich weiter angemessen an der Finanzierung beteiligen.

Wie das gehen kann, haben Bund und Länder im Frühjahr 2023 bei der Einführung des 49 € Tickets als Nachfolge der 9 € Tickets vorgemacht. Damals haben sie sich darauf geeinigt, 2023 und 2024 die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde mit jeweils 1,5 Milliarden € abzudecken und die über den prognostizierten Finanzbedarf von 3 Mrd € hinausgehenden Kosten zu teilen. Jetzt sperren sich die beiden FDP-Minister Lindner für Finanzen und Wissing für Verkehr gegen solche Zusagen für die kommenden Jahre.

Dabei ist offensichtlich, dass die ÖPNV-Finanzierung grundlegend saniert werden muss, um die angesichts des erfreulichen Nachfragezuwachses im ÖPNV dringend erforderlichen Angebotserweiterungen fiskalisch zu sichern. Weil das derzeit noch nicht gesichert ist, wird aktuell in vielen Regionen von den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über Angebotseinschränkungen durch Abbestellung von Leistungen diskutiert. Wenn das passiert, verpufft der positive Effekt der beachtlichen Tarifreform und rückt die Verkehrswende als klimapolitische Notwendigkeit noch mehr als bisher in den Hintergrund der politischen Agenda. Und wenn es dann als Rettungsweg aus der Finanzmisere Überlegungen über Preiserhöhungen in der deutschen Tariflandschaft gibt, wird das Deutschlandticket schnell seiner beachtlichen Attraktivität beraubt.

Die Verkehrsunternehmen brauchen für ihre Personal- und Beschaffungspolitik klare Perspektiven für eine gesicherte Finanzierung. Mit der derzeitigen Unsicherheit ist keine zielorientierte Angebotsplanung möglich. Darum ist es gut, dass sich die 16 Länder einig sind, das Deutschlandticket weiterführen zu wollen. Damit erhöhen sie den Druck auf den Bund, sich angemessen mit der Hälfte der Kompensationskosten zu beteiligen. In der nächsten Etappe müssen Bund und Länder sich dann auch einigen, wie die dringend notwendige Angebotserweiterung bei Bussen und Bahnen – vor allem im ländlichen Raum – finanziert werden kann. Auch hier ist der Bund im Interesse seiner klimapolitischen Herausforderungen gefordert, die Hälfte der Mehrkosten zu übernehmen.

Erst wenn das geschafft ist, haben die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die nötige Planungssicherheit für ihre Investitionen und Personalsplanungen. Deswegen ist ein Skandal, dass sich Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Bundesfinanzminister Christian Lindner (beide FDP) weigern, die zusätzlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt zuzuschießen. Wenn es dann tatsächlich zu Preiserhöhungen kommt, wird die erfreuliche Dynamik bei der ÖPNV-Akzeptanz ziemlich geschmälert, weil die Zahlungsbereitschaft überstrapaziert wird. In einer kürzlich durchgeführten [Umfrage](#) waren 49 Euro für knapp 40 % die Schmerzgrenze.

Herr Wissing und Herr Lindner sollten das benötigte Geld für die anteilige Mitfinanzierung der Angebotserweiterungen durch Abbau der unsinnigen und klimaschädlichen Subventionen eintreiben, beispielsweise durch Abschaffung des Dieselprivilegs oder der Dienstwagensubventionierung.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene:

„Die Weigerung des Bundes und der beiden Minister für Finanzen, Lindner und Verkehr, Wissing, das Deutschlandticket für 49 € dauerhaft zu retten und die nötigen Angebotsausweitungen bei Bussen und Bahnen anteilig mit den Ländern mitzufinanzieren, gefährdet die klimapolitisch dringende Verkehrswende und gefährdet den mittel- und langfristigen Erfolg des Deutschlandtickets. Damit solche Entscheidungen nicht von den jeweils kurzfristigen politischen Konjunkturen abhängen und gute Planbarkeit bei Bussen und Bahnen gesichert ist, braucht es eine grundlegende Reform der Verkehrsfinanzierung. Sie muß auf die Top-Agenda der Verkehrs- und Finanzpolitik.“

Hamburg, den 8.11.2023