**Entwurf für PM von Bürgerbahn zu den Preiserhöhungsvorschlägen zum 49 Euro Ticket**

**Die Demontage des 49-Euro-Tickets beginnt**

Hatten sich der Bund und die Länder im August angesichts bevorstehender Landtagswahlen mit Ach und Krach noch auf eine Beibehaltung des Preises für das 49 Euro Ticket bis zum Jahresende 2024 verständigen können, kommen jetzt aus den Ländern vermehrt Vorstöße, die das bisher super erfolgreiche 49-Euro-Ticket massiv entwerten.

Schleswig-Holstein bestellt in großem Umfang Nahverkehrsleistungen ab, mit dem Argument, anders sei der Länderanteil für das 49-Euro-Ticket nicht zu finanzieren, und Bayern prescht jetzt mit der Forderung vor, den Preis für das Ticket von 49 auf 64 Euro zu erhöhen, das entspricht mehr als 30 Prozent. Zudem wurden von einzelnen Verkehrsverbünden dubiose Studien in Auftrag gegeben, die beweisen sollen, dass das 49 Deutschlandticket nicht zu einer Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV beigetragen habe.

Andere Akteure wollen gar eine Preiserhöhung auf 69 Euro.

Für Fernpendler, die bisher bis zu 300 Euro pro Monat für ihre Monatskarte bezahlen mussten, sind auch 64 oder 69 Euro noch ein attraktives Angebot.

Für die Mehrheit der nur gelegentlich die öffentlichen Verkehrsmittel Nutzenden macht eine solche Preiserhöhung das Ticket eindeutig unattraktiv. Das wird zu einer massenhaften Abbestellung von Abos führen, oder es werden noch mehr als bisher Kurzzeitabos für 1-2 Monate abgeschlossen, die am Ende die Einnahmen aus diesem Flatrate-Ticket trotz Preiserhöhung verringern werden.

**Bürgerbahn stellt dazu fest:**

1. Der Bund darf nicht aus seiner Verpflichtung entlassen werden, die Regionalisierungsmittel entsprechend den gestiegenen Kosten der Verkehrsbetriebe für Personal und Treibstoffe zu dynamisieren. Die derzeitige Steigerungsrate ist eindeutig zu gering.
2. Ebenso dürfen sich nicht die Länder aus ihrer Verantwortung stehlen, einen flächendeckenden attraktiven ÖPNV zu bestellen und zu finanzieren.
3. Ein attraktiver ÖPNV – und dazu zählt auch das Flatrate-49-Euro-Ticket – ist Bestandteil der Daseinsvorsorge und muss entsprechend aus den öffentlichen Haushalten finanziert werden.
4. Die Länder und die Aufgabenträger haben die mit der Einführung des 49 Euro Tickets geforderten Rationalisierungsschritte bei den Aufgaben und den Verkehrsverbünden nicht vorangetrieben. Es gibt nach wie vor zu viele Verkehrsverbünde und Aufgabenträger, was die Verwaltungskosten treibt und zu Ineffizienzen führt.
5. Länder und Verkehrsbetreibe haben es versäumt, endlich die völlig unübersichtlichen Ticketstrukturen radikal zu vereinfachen. Kommt das 49-Euro-Ticket zu Fall, wird der notwendige Druck entfallen, das Wirrwarr der Nahverkehrstarife zu beseitigen.
6. In den reicheren Bundesländern Ländern ist offensichtlich noch ausreichend Geld für zusätzliche Subventionen des 49-Euro-Tickets vorhanden, so in Bayern das Rentnerticket für 31 Euro pro Monat, das 1-Euro-Fahrradticket (wenn man es denn in der App findet), in Berlin das 29-Euro-Ticket für den Verkehr innerhalb Berlins und in Hamburg ein kostenloses Deutschlandticket für **alle** Schüler, unabhängig von irgendwelchen Einkommensgrenzen der Eltern.
7. Statt über Preiserhöhungen und Angebotseinschränkungen zu diskutieren, müsste das Deutschlandticket stärker beworben und um sinnvolle Angebote zur Fahrradmitnahme gegen Aufpreis oder um eine Familienkarte ergänzt werden.
8. **Das Deutschlandticket für 49 Euro muss auch für 2025 bleiben.**
9. **Bei Streichung / Kürzung der umweltschädlichen Subventionen im Verkehrssektor (Dienstwagenprivileg, niedrige Dieselbesteuerung, Steuerbefreiung für Flugbenzin usw.) im Gesamtwert von 65 Milliarden Euro pro Jahr sind ausreichend Mittel vorhanden, um das Deutschlandticket langfristig preisstabil zu halten und zu einem Eckpfeiler der Verkehrswende zu machen.**

**Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn-Denkfabrik:**

*"‎Eine langfristig stabile und mindestens entsprechend der Inflationsrate dynamisierte Finanzierungszusage des Bundes an die Länder für das Deutschlandticket, aber auch für investive Projekte im ÖPNV ist Grundvoraussetzung dafür, dass Busse und Bahnen die ihnen zugedachte Rolle im Rahmen der Verkehrswende einnehmen können. Jetzt das Deutschlandticket zu zerreden und preislich unattraktiv zu machen, bedeutet nichts anderes als die verkrusteten Strukturen im ÖPNV nicht anzutasten und ein super erfolgreiches Produkt wie das Deutschlandticket langsam auf das Abstellgleis zu schieben! "*