



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

12.11.2024.Pressemitteilung Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene



„Fällt das Deutschlandticket der verschärften Aufrüstung zum Opfer?“

Nach der mühsamen Einigung der Länder mit dem Bund auf die Fortführung des Deutschlandtickets (D-Ticket) für 2025, allerdings zum fast 20 Prozent erhöhten Preis von 58 Euro pro Monat, steht jetzt der Fortbestand des D-Tickets insgesamt auf dem Spiel.

Die heftige Preiserhöhung war die Konzession der Länder an den Bund, um eine hälftige Mitfinanzierung des Bundes für das D-Ticket in 2025 zu sichern. Allerdings bedurften diese Ausgaben für den Bund noch der gesetzlichen Beschlussfassung. Da nach dem Bruch der FDP mit der Ampelkoalition bisher kein rechtskräftiger Haushalt für das Jahr 2025 zustande kam, ist auch die Fortführung der finanziellen Beteiligung des Bundes am Deutschlandticket nicht gesichert. Sollten SPD, Grüne nicht mit Teilen der Opposition zu einer Einigung über zentrale Aspekte des Bundeshaushaltes 2025 kommen, dürfte dies rein formal auf ein Ende des D-Tickets zum Jahresende 2024 hinauslaufen.

Porschefahrer Lindner und Privatflugzeugbesitzer Merz wird das freuen. Ihm war das D-Ticket schon immer ein Dorn im Auge. Lindners Ziel war ja, durch unverrückbares Festhalten an der Schuldenbremse die fortwährende Unterstützung für die Ukraine und die begleitende verschärfte Aufrüstung der Bundeswehr durch Renten- und Bürgergeldkürzungen ohne Ausweitung der Verschuldung zu finanzieren. Das Deutschlandticket wurde in seinem Kündigungspapier für die Ampelkoalition nicht besonders erwähnt, dürfte aber nach der politischen Haushaltslogik unter das Kriterium der einsparbaren Subventionen fallen.

Da die Mitfinanzierung des D-Tickets durch den Bund formal noch nicht beschlossen war, dürfte durch Nichtstun / Nichteinigung mit der Opposition, die das D-Ticket auch nicht gerade liebt, das einzige erfolgreiche Verkehrswendeprodukt der Ampelkoalition zum 01.01.2025 geräuschlos wegfallen.

Der Ruf der Ampel war und ist miserabel. Wenn jetzt das einzige für große Teile der Bevölkerung spürbare positive Mobilitätsprojekt durch eine Mischung aus Dämlichkeit, unglücklichem Timing und persönlichen Eitelkeiten beerdigt wird, dann droht wie in den USA ein Abrutschen vieler Wählerinnen und Wähler zu Parteien, die die Demokratie verachten.

Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene stellt dazu fest:

1. Der Bund darf nicht aus seiner Verpflichtung entlassen werden, das D-Ticket für 2025 anteilig mitzufinanzieren.
2. Das D-Ticket bedarf darüber hinaus einer langfristigen Absicherung, damit es seine positiven Wirkungen für die Nutzung des ÖPNV auch langfristig entfalten kann. Erst über den längeren Zeitraum zeigen sich jetzt die positiven Wirkungen des D-Tickets, was die zunehmende Nutzung des ÖPNV angeht.
3. Wenn die Bundesregierung ihre klimapolitischen Ziele erst nimmt, dann muss der Bund die Regionalisierungsmittel entsprechend den gestiegenen Kosten der Verkehrsbetriebe für Personal und Treibstoffe dynamisieren. Die derzeitige Steigerungsrate ist eindeutig zu gering.
4. Ebenso dürfen sich nicht die Länder aus ihrer Verantwortung stellen, einen flächendeckenden, attraktiven ÖPNV zu bestellen und mitzufinanzieren.
5. Ein attraktiver ÖPNV, und dazu zählt auch das Flatrate D-Ticket, ist Bestandteil der Grunddaseinsvorsorge und muss entsprechend aus den öffentlichen Haushalten finanziert werden.
6. Die Länder und die Aufgabenträger haben die bei Einführung des D-Tickets geforderten Rationalisierungsschritte bei den Aufgaben und den Verkehrsverbänden nicht vorangetrieben. Es gibt nach wie vor zu viele Verkehrsverbände (65) und Aufgabenträger (27), was die Verwaltungskosten treibt und zu Ineffizienzen führt. Mittelfristig muss das D-Ticket die Verkehrsverbände überflüssig machen und zu einer Reduzierung der Zahl der Aufgabenträger auf die Zahl der Bundesländer oder weniger führen.
7. Länder und Verkehrsbetriebe haben bisher nur ansatzweise versucht, die völlig unübersichtlichen Ticketstrukturen radikal zu vereinfachen. Durch das drohende Auslaufen des D-Tickets wird der notwendige Druck entfallen, das Wirrwarr der Nahverkehrstarife zu beseitigen.
8. Statt massiver Preiserhöhungen und Angebotseinschränkungen, die zahlreiche Verkehrsverbände ab 01.01.2025 angekündigt haben, müsste das D-Ticket stärker beworben werden.
9. Um die Nutzung des D-Tickets zu steigern, ist das Produkt um Angebote zur Fahrradmitnahme und um eine Familienkarte jeweils gegen Aufpreis sowie um ein Sozialticket, wie es in manchen Bundesländern schon existiert, ergänzt werden.
10. Bei Streichung /Kürzung der umweltschädlichen Subventionen im Verkehrssektor (Dienstwagenprivileg, niedrige Dieselbesteuerung, Steuerbefreiung für Flugbenzin usw.) im Gesamtwert von 65 Milliarden Euro/Jahr sind ausreichend Mittel vorhanden, das Deutschlandticket langfristig preisstabil zu halten und zu einem Eckpfeiler der Mobilitätswende zu machen. Milliarden schwere Subventionen für die Autoindustrie gehen in die falsche Richtung.

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

"Das einzig erfolgreiche Produkt der Verkehrspolitik der Ampelregierung darf nach deren Scheitern nicht einfach durch Nichtstun zerstört werden. Das Deutschlandticket muss durch ad hoc Beschlüsse auf Basis des zwischen Bund und Ländern erzielten Preiskompromisses für 2025 und darüber hinaus abgesichert werden. 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 ihr zugedachte Rolle im Rahmen der Mobilitätswende einnehmen können. Jetzt das Deutschlandticket der Finanzierung weiterer Aufrüstung zu opfern, bedeutet nichts anderes als eine klare Absage an eine klimafreundliche Gestaltung moderner Mobilität! "