



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

PM von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene zu den anhaltenden Streitereien zwischen Bund, Ländern, Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben und zur Gefahr der Einstellung der Finanzierung des Deutschlandtickets



Das Deutschlandticket darf nicht kaputtgespart werden!

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode ist auf Seite 34 eindeutig festgehalten:

„Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket, aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt.“

Damit schien das D-Ticket zum gegenwärtigen Preis bis 2029 und darüber hinaus auch langfristig gesichert. Aber weit gefehlt. Kaum ist die Tinte unter dem Koalitionsvertrag trocken, gibt es massive Streitereien zwischen Bund, Ländern, Verkehrsverbünden und Verkehrsbetrieben über die Aufteilung der Kosten. Der Bund beschließt wirtschaftsfreundliche Steuersenkungen, die die ohnehin klamme Finanzlage der Länder und Kommunen verschlechtern werden, trotz der partiellen Kompensationsangebote. Und zwingt damit Länder und Kommunen, nach eigenen Sparmöglichkeiten zu suchen. Und wie auch schon in der Vergangenheit wird dann leider der öffentliche Verkehr zum bevorzugten Sparobjekt und nicht etwa der Straßenbau.

Statt der klimapolitisch dringenden Angebots- und Tarifoffensive im Öffentlichen Verkehr droht dann eine weitreichende Angebotsverschlechterung, die vor allem die ländlichen Regionen hart treffen wird. Doch die Abwehr der Umwelt- und Verkehrspolitik und der Sozialpolitik gegenüber der Finanzpolitik ist gering. Dabei enthält die drohende Aufkündigung des D-Tickets wegen der dann drohenden Rückkehr zur alten chaotischen Preispolitik der Verkehrsverbünde mit den entsprechenden Preissteigerungen aller Abos mit sofort spürbaren monatliche Mehrbelastungen von bis zu 500 Euro/Monat und mehr für eine Familie mit zwei Vollverdienern und zwei schulpflichtigen Kindern erheblichen sozialen Sprengstoff. Die positive soziale Entlastungswirkung des D-Tickets wird in der politischen Diskussion leider meist unterschlagen. Das gilt auch für die potenziellen Einsparoptionen durch eine Reorganisation der Verkehrsverbünde. Dank D-Ticket können sie sich statt der vorher mühsamen und personalintensiven Tariffindung ganz auf Angebotsverbesserungen konzentrieren.



Darum sei noch mal an die vielen positiven Fakten des D-Tickets erinnert:

- 13,5 Mio. Nutzer des ÖPNV haben zwischenzeitlich das D-Ticket. Und die Zahl steigt weiter.
- Flatrate Bahnfahrten bzw. ÖPNV-nutzen ist mittlerweile zum Standard geworden. Die steigenden Nutzerzahlen im Nahverkehr sind der beste Beweis dafür.
- Die positiven Klimawirkungen des D-Tickets sind wegen des signifikanten Rückgangs der Fahrten im motorisierten Individualverkehr erheblich.
- Das D-Ticket erschließt neue Nutzerkreise für den ÖPNV. Immer mehr Bürger, die bisher wegen der komplizierten Tarifstrukturen und dem umständlichen Ticketerwerb den ÖPNV nicht nutzten, haben sich das D-Ticket zugelegt. Der Anteil der „Bequemlichkeitskunden“ wird mittlerweile auf 10% der Abonnenten geschätzt.
- Das D-Ticket hat auch in dünn besiedelten, ländlichen Regionen immer mehr Nutzer gefunden und dadurch die Forderungen nach besseren Angeboten bei Bussen und Bahnen forciert.
- Das D-Ticket kann durch den ÖPNV-Ausbau mit mehr Bussen und Bahnen maßgeblich zum nötigen Wirtschaftswachstum und zur Transformation der Mobilitätswirtschaft beitragen.

Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene stellt dazu fest:

- 1.** Das D-Ticket hat zu einer sofort wirksamen deutlichen finanziellen Entlastung für sehr viele Haushalte geführt. Gegenüber den früher teuren Abos sparen Fernpendler bis zu 250 Euro pro Monat bzw. 3.000 Euro im Jahr. In Gestalt des Job-Tickets hat das D-Ticket zu „mehr Netto vom Brutto“ geführt, was ein erklärtes Ziel der neuen Regierung ist. Viele Arbeitgeber zögern aber noch mit der Einführung von Job-Tickets, weil bisher die langfristige Planungssicherheit fehlt.
- 2.** Die Einnahmen beim D-Ticket können noch weiter gesteigert werden, wenn mehr Menschen umsteigen.
- 3.** Das D-Ticket kann sozialpolitisch noch besser in Wert gesetzt werden, wenn mehr preislich reduzierte Varianten des D-Tickets für Rentner und Sozialleistungsbezieher, Schüler und Studenten eingeführt werden.
- 4.** Das D-Ticket hat einen positiven Umwelt-, Klima- und Verkehrssicherheitseffekt durch vermehrten Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn. Mit jeder Nutzungszunahme werden Staus reduziert, Unfälle vermieden und Einsparpotenziale beim Straßenbau mobilisiert und der Flächenverbrauch verringert. Es steigert insgesamt die Lebensqualität in Stadt und Land.
- 5.** Ein attraktiver ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge und Zukunftssicherung. Ein Großteil seiner Investitionen und Betriebskosten muss aus den öffentlichen Haushalten finanziert werden.
- 6.** Ein großes Potenzial für sinnvolle Kostensenkungen ergibt sich aus den organisatorischen Vorteilen. Das D-Ticket braucht keine Tarifzonen, Waben oder Ringe und reduziert den Aufwand für Fahrkartenkontrollen. Die drastische Vereinfachung der Tarifstruktur ermöglicht Rationalisierungen und Fusionen bei den Verkehrsverbünden und Verkehrsbetrieben. In unproduktiver Bürokratie gebundenes Personal kann für erweiterten und verbesserten Betrieb genutzt werden.
- 7.** Bei zur Angebotserweiterung notwendigen Fahrzeugbeschaffung können die sinnvolle Standardisierung und großen Stückzahlen die Kosten senken.

Bürgerbahn – Denkfabrik fordert daher:

- Die Finanzierung des D-Tickets muss langfristig gesichert werden, damit Aufgabenträger, Verkehrsverbünde, Verkehrsbetriebe und die Fahrzeugindustrie sowie das betriebliche Mobilitätsmanagement eine stabile Planungsgrundlage haben. Das D-Ticket darf nicht Gegenstand der jährlichen Etatstreitereien und Sparrunden sein.
- Um die internationalen klimapolitischen Verpflichtungen umzusetzen, muss der Bund die Finanzbasis für den Netz- und Kapazitätsausbau (Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel, Fahrzeugförderung) entsprechend den gestiegenen Kosten für Bau und Betrieb, Personal und Treibstoffe dynamisieren. Die derzeitige Steigerungsrate ist eindeutig zu gering.
- Um das D-Ticket noch mehr Menschen zugänglich zu machen, ist es um Angebote zur Fahrradmitnahme und um eine Familienkarte und um Sozialrabatte zu erweitern, die in manchen Bundesländern eingeführt wurden.
- Sparen können Bund, Länder und Kommunen bei den Straßenbauinvestitionen, Investitionen für Parkraum und bei den umweltschädlichen Subventionen im Verkehrssektor: Im Vergleich zu jährlich 65 Mrd. Euro für Dienstwagenprivileg, Steuerrabatt für Diesel, Steuerbefreiung für Flugbenzin usw. sind 3 Mrd. Euro für das D-Ticket geradezu ein Supersparpreis.

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

„Das erfolgreiche D-Ticket darf nicht Opfer finanzpolitischer Streitigkeiten zwischen Bund Ländern und Verkehrsverbünden werden. Die Angriffe einzelner Bundesländer und Lobbyorganisationen auf das D-Ticket sind unverantwortlich. Es ist grotesk, wenn für das umweltfreundliche Deutschlandticket angeblich keine ausreichenden Zuschussmittel da sind, während gleichzeitig mehr als das Zwanzigfache für Dienstwagen, Diesel, Kerosin und andere umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor buchstäblich verbrannt werden. Eine langfristig stabile und mindestens entsprechend der Inflationsrate dynamisierte Finanzierungszusage des Bundes an die Länder für das Deutschlandticket sowie für Investitionen im ÖPNV ist Grundvoraussetzung dafür, dass Busse und Bahnen die ihnen zugeordnete Rolle im Rahmen einer klimafreundlichen Mobilität einnehmen können.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 6.7.2025