

9-Euro Ticket und Fortsetzung von flächendeckenden Ticketmodellen im ÖPNV

Position AG Verkehr in der CDU/CSU Fraktion im Deutschen Bundestag

Sachverhalt:

Die Ampelfraktionen haben sich als Teil des Entlastungspaketes von steigenden Energiepreisen im Zuge der Ukraine-Krise für ein auf drei Monate befristetes Monatsticket zum Preis von 9 Euro je Monat verständigt, das bundesweit gilt. Mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes erhalten die Länder zur Kompensation entgangener Einnahmen in den Monaten Juni bis August 2022 2,5 Milliarden Euro zusätzlich vom Bund. Mit dem 9 Euro Ticket werden Forderungen laut, ein solches Ticketangebot zur Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Nutzung zu verstetigen.

Zusammenfassung:

- Die Intention der Entlastung der Bürgerinnen und Bürger durch das 9-Euro Ticket ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings zeigen die ersten Auswertungen, dass weder die Entlastungswirkung noch der Klima-Effekt im erwarteten Umfang eingetreten sind.
- Mit 2,5 Milliarden Euro für drei Monate gibt der Bund horrenden Summen aus, die dringend zum Ausbau und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV benötigt werden.
- Insbesondere auf dem Land profitieren Menschen von diesem Sonderangebot nicht oder in viel zu geringem Umfang.
- Auch die Unternehmen, die ÖPNV Leistungen anbieten, leiden unter den steigenden Energiepreisen und werden durch das Ticketangebot an den Rand ihrer Existenz gedrängt- Dies wird auch Folgen für ÖPNV-Kunden nach Ende der Entlastungsmaßnahme haben, wenn die Preise deutlich stärker steigen.
- Positiv ist die unbürokratische Nutzbarkeit des Tickets über Tarifgrenzen hinaus. In den derzeit stattfindenden Bund-Länder-Verhandlungen zum Zukunftspakt ÖPNV sollte besprochen werden, wie eine durchgängigere Nutzbarkeit von ÖPNV-Tickets im Einvernehmen mit Ländern, Kommunen und Tarifverbänden umgesetzt werden kann.

Im Einzelnen:

- 1. Die Union begrüßt die Entlastung von Bürgerinnen und Bürgern in der aktuellen Situation.**
Der teilweise eintretende Pull-Effekt zur verstärkten Nutzung von ÖPNV Angeboten durch das 9-Euro Ticket ist ebenso zu begrüßen. In Zeiten, in denen die Bürgerinnen und Bürger massiv unter stark steigenden Preisen leiden, schafft auch die Möglichkeit der durchgängigen Ticketnutzung preisgünstige Alternativen für Freizeitaktivitäten und hat das Potenzial auch den Inlandstourismus zu fördern.
- 2. Die Argumentation der Ampelfraktionen hinsichtlich des positiven Klimaeffekts des 9-Euro- Tickets gehen dagegen fehl.**
Erste Untersuchungen gehen im Gesamtbild von einem modal shift (Umstieg vom Auto in den ÖPNV) von etwa einem Prozent aus. Dagegen verursacht das Ticket-Angebot einen induzierten Verkehr (Umsteiger vom Rad und Fußverkehr in den ÖPNV sowie zusätzliche Fahrten, die ohne das Sonderangebot nicht angetreten worden wären) von etwa 30%¹. Die DB AG hat über 50 zusätzliche Züge in Spitzenzeiten, gerade auch an Wochenenden auf touristischen Strecken in den Einsatz gebracht.² Insofern kann sogar hinsichtlich der Mehrverkehre von einem leicht negativen Klimaeffekt gesprochen werden.
- 3. Diese Auswertungen zeigen deutlich, dass die Effekte des 9-Euro Tickets in keinem Verhältnis zu den erheblichen Kosten für den Bund in Höhe von 2,5 Mrd. Euro stehen.**
Diese Summe entspricht in etwa 25% des gesamten jährlichen Etats an Regionalisierungsmitteln. Dagegen sind die Effekte des Ticket-Angebots nur marginal.
- 4. Die verausgabten 2,5 Milliarden Euro werden dringend im System des ÖPNV benötigt.**
Eine Studie des VDV hat zum weiteren, flächendeckenden Ausbau und zur Attraktivitätssteigerung von ÖPNV Angeboten einen jährlichen Bedarf von zusätzlich 1,4 Mrd. Euro ermittelt. Hinzu kommen Kosten für die Antriebswende hin zu Wasserstoff- oder elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die Beschaffung eines emissionsfrei angetriebenen Busses ist in etwa doppelt so teuer als ein Diesel-Verbrenner. Hinzu kommen steigende Lohnkosten und Energiepreise. Durch die Verrechnung des Tankrabatts mit dem ohnehin für ÖPNV-Anbieter geltenden Rabatt von 5 ct/Liter Diesel profitieren ÖPNV-Unternehmen von den Hilfsmaßnahmen

¹ Aussagen des VDV im gemeinsamen Gespräch mit der AG Verkehr.

² Stellungnahme der Bundesregierung zur Selbstbefassung des VA, Ausschuss-Drucksache 20(15)65.

der Bundesregierung in deutlich geringerem Umfang als beispielsweise Endverbraucher mit PKW. Der zusätzlich in diesem Jahr auszugleichende Einnahmefall des Bundes an die Länder von 1,5 Mrd. Euro im Zuge des Corona-Rettungsschirms ist ebenso zu berücksichtigen. Als eine Säule der ÖPNV-Finanzierung sind daher Nutzerbeiträge in Form von Fahrpreisen unentbehrlich.

5. **Das 9-Euro-Ticket benachteiligt Bewohner im Ländlichen Raum.**

Insbesondere im ländlichen Raum und in schwach mit ÖPNV-Angeboten erschlossenen Gebieten wird das Ticket nicht nachgefragt. Die Schere der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen in Stadt und Land klappt so noch weiter auseinander. Von den günstigen ÖPNV-Tarifen profitieren einseitig die Bewohner von Ballungsräumen, die ohnehin bereits gut durch den ÖPNV erschlossen wurden. Da durch die Ticketsubventionierung der finanzielle Spielraum für die Angebotsverbesserung auf dem Land fehlt, werden die dortigen Bewohner durch das 9-Euro-Ticket doppelt bestraft.

6. **Das 9-Euro-Ticket sorgt nach dessen Auslaufen für steigende Preise im ÖPNV.**

ÖPNV-Unternehmen im Bus-, aber auch im Taxi und Bahnmarkt leiden ebenso wie Verbraucherinnen und Verbraucher unter steigenden Energiepreisen. Anbieter im ÖPNV sind an feste Fahrtarife und Ausschreibungen gebunden und können die erheblichen Preissteigerungen nicht kompensieren. Ein Billig-Ticket verschärft die Situation. Dies führt dazu, dass bereits jetzt erste Unternehmen für das Jahr 2023 Tarifierhöhungen von 14,2% angekündigt haben.³ Dadurch wird die Existenz insbesondere kleiner und mittelständischer Fahrbetriebe bedroht. Gerade diese Unternehmen sind für den weiteren Aufwuchs von Verkehrsleistungen wichtig.

7. **Der ÖPNV ist an seiner personellen und infrastrukturellen Belastungsgrenze.**

Die DB AG hat in betont, dass aufgrund von zahlreichen Baustellen und anderen Umständen derzeit eine Vielzahl von Verspätungen und Zugausfällen unumgänglich ist. Eine Verbesserung erwartet die DB AG erst ab 2024. Fahrermangel, Lieferengpässe für Ersatzteile und die hohe zusätzliche Belastung durch touristische Verkehre, überfüllte Züge und zu wenig Kapazitäten für die Fahrradmitnahme verlangen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Höchstleistungen ab. Bei einer Verlängerung des 9-Euro-Tickets droht so das gesamte ÖPNV System zu überlasten.

³ Aussagen des VDV im gemeinsamen Gespräch mit der AG Verkehr.

8. Der Vergleich mit Nachbarländern bei subventionierten Ticketmodellen hinkt.

Die Stadt Wien, die früh ein 365 Euro-Ticket eingeführt hat, hat in Begleitstudien nachgewiesen, dass der „Klebeeffekt“ für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV durch die Ticketmaßnahme bei knapp 3% lag. Vielmehr Wirkung zeigten dagegen die zuvor vorgenommenen Maßnahmen wie Ausweitung des ÖPNV Angebots, Umgestaltung des Verkehrsraums oder auch die Verteuerung von Parkgebühren zur Finanzierung des Tickets. Auch hier zeigt sich, dass zunächst ein Ausbau des Angebots erfolgen muss, bevor man ggf. mit einem vergünstigten Tickets weitere Effekte erzielen kann. Die Ampelparteien machen den zweiten Schritt vor dem ersten.

9. Möglichkeiten zur Durchgängigkeit der ÖPNV-Nutzung müssen weiter vorangebracht werden.

Die Umfragen des VDV zeigen deutlich, dass insbesondere die einfache Nutzbarkeit des 9-Euro-Tickets in ganz Deutschland neben dem Preis ein großes Kaufargument ist. Die Berührungängste insbesondere von Menschen, die den ÖPNV überhaupt nicht nutzen, steigen deutlich hinsichtlich unterschiedlicher Regelungen zu Zonen, Waben, Gebieten oder anderen Modellen in den jeweiligen Tarifverbänden. Hierfür sind die Länder und deren Kreise und Kommunen verantwortlich. Im Zuge der derzeit tagenden Arbeitsgruppen von Bund und Ländern zur Zukunft des ÖPNV muss über die Möglichkeit zur flächendeckenderen Nutzung von Nahverkehrstickets und die hierfür zwischen den einzelnen Ländern und Tarifverbänden notwendigen Regelungen z.B. zu Ausgleichszahlungen gesprochen werden. Ticketmodelle einzelner Länder (z.B. Bayern-Ticket, BW-Tarif) zeigen, dass erste Schritte bereits unternommen wurden. Die Möglichkeit mit dem Nahverkehrsticket weiterzufahren als bis zur Tarifgrenze ist finanzierbarer und zielführender als Sonderangebote. Daher sollte der Fokus auf die Abschaffung komplexer Regelungen, statt auf Schleuderpreise und Einmal-Aktionen gesetzt werden.