

## **Bus und Bahn für weniger als 1€ am Tag: eine Anschlusslösung des 9-Euro-Tickets**

*Ein Debattenbeitrag von Katharina Dröge (Vorsitzende der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen), Oliver Krischer (Verkehrsminister des Landes NRW) und Ricarda Lang (Bundesvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen)*

Das 9-Euro-Ticket ist ein voller Erfolg. Über 30 Millionen zusätzlich verkaufte Tickets sprechen für sich. Die Gründe, die zum Kauf des Tickets geführt haben, waren dabei sicher vielfältig: Die einen haben das Auto für die üblichen Strecken öfter stehen lassen, andere neue Orte in ihrer Umgebung ausgediagnostiziert. Wieder andere fahren mit ihrer Monats- oder Jahreskarte schon seit jeher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und freuen sich nun über die Entlastung durch günstige Preise.

Erste Auswertungen legen nahe, dass durch das 9-Euro-Ticket tatsächlich Menschen vom Auto auf Bus und Bahn umgestiegen sind, es also positive Effekte auch fürs Klima gibt. Gerade weil die Ampel-Regierung die Klimaziele auch im Verkehrssektor einhalten will, ist das eine besonders gute Nachricht. Damit das aber gelingt, hat es wenig Sinn, wertvolle Monate verstreichen zu lassen, bevor eine Anschlussregelung für das 9-Euro-Ticket gefunden wird. Vielmehr braucht es eine nahtlose Folgelösung.

Die Ampel-Koalition hat sich vorgenommen, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr zu verdoppeln: weil mehr Kilometer mit Bus und Bahn statt im Auto den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringern; weil wir somit unseren Klimazielen deutlich näher kommen; und weil mehr ÖPNV die gesellschaftliche Teilhabe insbesondere von Menschen mit kleinem Einkommen, die sich kein Auto leisten können oder wollen, deutlich verbessert. Mit dem 9-Euro-Ticket haben wir einen großen ersten Schritt in diese Richtung gemacht. An diesen Erfolg wollen wir anknüpfen und haben dafür vier Vorschläge.

### **1. Investitionen in Bus und Bahn: Keine Verkehrswende ohne Aus- und Aufbau öffentlicher Verkehrsangebote**

Mit dem 9-Euro-Ticket haben wir es geschafft, neues Interesse der Bürgerinnen und Bürger für Bus und Bahn zu wecken. Aber günstige Tickets sind nur eine Seite der Medaille. Denn wahr ist auch: Wenn wir der aktuellen Nachfrage dauerhaft begegnen wollen, müssen die Verkehrsunternehmen finanziell in der Lage sein, in den Erhalt und in den Ausbau zu investieren sowie die gestiegenen Personal- und Energiekosten abzubilden. Das gilt für die hochstrapazierten Verkehrsnetze in größeren Städten ebenso wie für den ländlichen Raum, wo viele Menschen zurecht erwarten, dass ein bezahlbares Ticket auch mit den entsprechenden Anschlüssen und Taktungen im ÖPNV einhergehen. Es wäre verkehrs- und klimapolitisch absurd, wenn jetzt aus Kostengründen begonnen werden müsste, neue Wagen für die U-Bahnen abzubestellen oder den Bus-Takt auszudünnen. Im Gegenteil: Jetzt muss in den Ausbau von Bus und Bahn investiert werden. Deshalb unterstützen wir die Bemühungen der Landesverkehrsministerinnen und -minister, die Regionalisierungsmittel entsprechend dem Koalitionsvertrag zu erhöhen.

Der sich im Entwurf befindliche Haushaltsplan für das kommende Jahr gehört daher dringend überarbeitet. Eine echte Verkehrswende kann nur gelingen, wenn sich die Menschen auf günstige und qualitativ hochwertige Verkehrsangebote dauerhaft verlassen können.

### **2. Günstig und klimafreundlich: das 29-Euro-Ticket**

Das 9-Euro-Ticket bietet viele Vorteile, aber zwei sind zentral. Erstens: Es ist günstig und macht den Umstieg vom Auto auf die Bahn gerade für Pendlerinnen und Pendler attraktiv. Zweitens: es durchbricht den Tarifdschungel und macht Bahnfahren einfach wie nie. An beide Erfolge sollten wir anschließen.

Deshalb schlagen wir eine Anschlusslösung vor, die sowohl realistisch, weil finanzierbar ist, als auch so günstig bleibt, dass sie echte Anreize für den Umstieg auf Bus und Bahn gibt – auch und gerade für Menschen mit kleinem Geldbeutel. Denn: Damit die Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets ihre klimafreundliche Wirkung entfaltet, muss sie das Bus- und Bahnfahren günstiger und einfacher machen als die Nutzung des Autos.

Unser Vorschlag: Mit einem 29-Euro-Ticket wird der ÖPNV dauerhaft bezahlbar und damit besonders für Pendlerinnen und Pendler zur praktischen Alternative. Das Ticket gilt mindestens landesweit, aber auch für Regionen wie Berlin-Brandenburg oder Bremen-Hamburg-Niedersachsen (angelehnt an den Vorschlag des LänderPlusTickets des Verkehrsclubs VCD für acht Verkehrsregionen, [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Oeffentlicher\\_Personennahverkehr/LaenderPlus\\_Ticket.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Oeffentlicher_Personennahverkehr/LaenderPlus_Ticket.pdf)).

### **3. Bundesweit und besonders simpel: das 49-Euro-Ticket für ganz Deutschland**

Wer auf den Komfort der bundesweiten Gültigkeit nicht verzichten möchte, muss das nicht. Diejenigen, die weiter fahren müssen oder wollen, sollen weiterhin die Möglichkeit dazu haben. Einzige Voraussetzung: ein moderater Aufpreis, um das Ticket finanzierbar zu halten – aber trotzdem noch günstiger als die meisten Nahverkehrsabos heute.

Unser Angebot, um den Tarifdschungel vollends zu durchbrechen: Mit einem 49-Euro-Ticket werden Kundinnen und Kunden bundesweit mobil. Die Beschäftigung mit der oft unübersichtlichen Preisgestaltung hätte damit für viele Menschen auch nach Beendigung des 9-Euro-Tickets ein Ende.

### **4. Das muss finanzierbar sein – und ist es auch**

Eine Möglichkeit zur Finanzierung des 29- und 49-Euro-Tickets: der Abbau des sogenannten Dienstwagenprivilegs. Dieses soll künftig u.a. stärker den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen berücksichtigen. Die daraus resultierenden Mehreinnahmen für Bund und Länder könnten nahtlos in die Finanzierung der günstigen Tickets fließen. Statt einer Begünstigung, die vor allem Gutverdienenden zugutekommt, ermöglichen wir damit eine verkehrspolitische Maßnahme mit Breitenwirkung, die zudem einen wirksamen Anreiz zum Klimaschutz setzt.

Zu Gesprächen über alternative Wege der Finanzierung stehen wir jederzeit bereit. Eines haben die vergangenen Wochen und Monate aber gezeigt: In Zeiten, da sich knapp 80% der Menschen im Land eine Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets wünschen, ist es höchste Zeit, über diese auch tatsächlich ins Gespräch zu kommen.