

9-Euro-Ticket

Und wie weiter?

> Maike Schaefer

Als am 24. März das „9 für 90“-ÖPNV-Abo als ein Teil des Entlastungspaketes von der Bundesregierung verkündet wurde, waren sowohl die Bundesländer als auch die ÖPNV-Branche überrascht. Trotz der Kurzfristigkeit haben die Länder das Ticket begrüßt und auf der Verkehrsministerkonferenz am 25. März dessen schnelle Umsetzung beschlossen. Die Verkehrsunternehmen haben mit Hochdruck an der schnellen Umsetzung gearbeitet. Dafür nochmals ein herzlicher Dank an alle Verantwortlichen! Ohne ihr hohes Engagement wäre der pünktliche Start dieses bisher einmaligen Tickets zum 1. Juni nicht möglich gewesen.

Für mich persönlich ist das 9-Euro-Ticket allerdings mehr ein sommerlicher ÖPNV-Freizeitpass als eine tatsächliche Entlastung der Bürger*innen von den gestiegenen Energiekosten. Expert*innen erwarten wegen der kurzen Laufzeit keinen nachhaltigen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten – ein geringerer Rabatt mit einer längeren Gültigkeit wäre sinnvoller gewesen. Trotzdem ist das 9-Euro-Ticket ein Erfolg. Der ÖPNV ist in aller Munde und die hohen Verkaufszahlen sprechen für sich: Die Menschen nutzen Bus und Bahn mehr denn je. Ich hoffe, dass dieser Erfolg nicht nur von kurzer Dauer ist. Das Ticket weckt Erwartungen, die wir unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht erfüllen können. Infrastruktur und Fahrzeugflotte stoßen an ihre Kapazitätsgrenze, wie überfüllte Züge oder gesperrte Bahnsteige an Pfingsten gezeigt haben.

Wir wollen die Fahrgastzahlen im Sinne der Verkehrswende verdoppeln. Zudem muss der ländliche Raum besser mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden: Es nutzt keinem ein günstiger Tarif, wenn auf dem Dorf kein Bus

fährt. Dazu ist ein massiver Ausbau des ÖPNV und dessen Finanzierung unabhängig.

Ich befürchte, dass bereits im Herbst die Freude deutlich getrübt werden könnte: Die wegen des Ukraine-Krieges rasant gestiegenen Energiekosten belasten auch die Verkehrsunternehmen immens. Das sollte nicht an die Kund*innen in Form von deutlichen Tarifierhöhungen weitergegeben werden – dies wäre kontraproduktiv. Ein Ausgleich durch die ÖPNV-Aufgabenträger wird allerdings kaum möglich sein. Deren finanzielle Spielräume sind bereits durch gestiegene Kosten für Infrastrukturausbau, Betrieb und Personal sowie den inflationsbedingten Mehrkosten für Energie deutlich eingeengt.

Zunehmend besteht die Gefahr, dass mit Abbestellung von Verkehrsleistungen auf die Kostenentwicklung reagiert werden müsste. Dann wäre die Mobilitätswende abbestellt! Das gilt es zu verhindern. Daher fordern die Länder seit längerem über die Verkehrsministerkonferenz, dass der Bund seiner Finanzierungspflicht nachkommt und die Regionalisierungsmittel kurzfristig aufstockt. Nur mit ausreichend finanziellen Mitteln können die Länder zusammen mit dem Bund und den Kommunen für einen langfristigen Erfolg sorgen.

> Die Bremer Mobilitätssenatorin Dr. Maike Schaefer (Grüne) ist derzeit die Vorsitzende der Verkehrsminister*innenkonferenz.



Foto: Sandra Beckefeldt