2022/31 Inland

https://www.jungle.world/artikel/2022/31/zu-gut-um-zu-bleiben

Das Neun-Euro-Ticket ist ein Erfolgsmodell

Zu gut, um zu bleiben

Kommentar Von **Stefan Dietl**

Das Neun-Euro-Ticket läuft zum 31. August aus. Eine Nachfolgeregelung ist nicht in Sicht.

Ende des Monats endet die einzige Maßnahme des sogenannten Entlastungspakets, die ihren Namen verdient. Das Neun-Euro-Ticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr läuft zum 31. August aus und eine Nachfolgeregelung ist nicht in Sicht. Zwar feiert Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) das Neun-Euro-Ticket als »fulminanten Erfolg«, es ist jedoch vor allem sein Parteikollege Christian Lindner, der als Bundesfinanzminister eine Verlängerung oder Nachfolgeregelung blockiert.

Dabei ist das Ticket tatsächlich ein Erfolgsmodell. Etwa 21 Millionen Sonderfahrscheine wurden allein im Juni verkauft, hinzu kamen zehn Millionen Abonnentinnen und Abonnenten, die das vergünstigte Ticket automatisch erhielten. Über 30 Millionen Menschen fuhren also im ersten Monat mit dem Neun-Euro-Ticket. Allen Unkenrufen im Vorhinein zum Trotz zeigen inzwischen mehrere Studien zudem, dass das Billigticket das Verkehrsverhalten tatsächlich verändert hat.

So zeigt eine Sonderauswertung des Statistischen Bundesamts eine deutliche Erhöhung des Reiseaufkommens im Schienenverkehr. Im Juni 2022 war es im Schnitt um 42 Prozent höher als im Vergleich mit dem Juni 2019 vor dem Beginn der Covid-19-Pandemie. Eine genauere Betrachtung widerlegt auch das häufig vorgebrachte Argument, das Ticket würde nur zu Freizeitzwecken für Ausflüge in die Alpen und nach Sylt genutzt. Zwar stieg das Reiseaufkommen bei der Bahn am Wochenende besonders an, aber auch zu den klassischen Pendlerzeiten von Montag bis Freitag wuchs es um 36 Prozent. Erstmals seit Jahrzehnten sank zugleich – wenn auch nur leicht – das PKW-Verkehrsaufkommen.

Mit direkten Auswirkungen für Pendlerinnen und Pendler: Laut einer Studie des Navigationsgeräteherstellers Tomtom kam es in 23 von 26 untersuchten Städten im Juni zu einem Rückgang von Stauhäufigkeit und -längen. Ergebnisse, die auch die erste großangelegte Studie zum Neun-Euro-Ticket der Technischen Universität München bestätigt: 35 Prozent der Studienteilnehmer aus dem Raum München fuhren demnach häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Noch beeindruckender ist die Erkenntnis, dass

22 Prozent der Teilnehmenden, die zuvor den öffentlichen Nahverkehr nicht genutzt hatten, nun mit Bus und Bahn fuhren.

Mit einer einzelnen Maßnahme bewirkte man die größte Veränderung der Mobilitätsform seit Jahrzehnten. Einer der Gründe, warum sich Umweltorganisationen, Sozialverbände, Verkehrsunternehmen und der Deutsche Städte- und Gemeindebund für eine Fortsetzung des Sondertickets stark machen. Sowohl Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) als auch Finanzminister Lindner lehnen dies jedoch strikt ab. Im Bundeshaushalt seien keine Mittel für eine Anschlussregelung vorgesehen und ab 2023 gelte außerdem wieder die »Schuldenbremse«, ließ Lindner wissen. Zudem mahnt er: »Hier finanzieren Steuerzahlerinnen und Steuerzahler ein nicht kostendeckendes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr.« Ungerecht sei dies vor allem für jene, die dieses Angebot nicht nutzen. Lindner verwies wie auch andere Kritiker des Neun-Euro-Tickets insbesondere auf den ländlichen Raum und den dort eingeschränkten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr.

Staatliche Subventionen haben es allerdings so an sich, nur denjenigen zugute zu kommen, die diese auch nutzen. So lässt sich der Bund das Dienstwagenprivileg jährlich mehr als drei Milliarden Euro kosten, während sich die Zahl der Nutznießer im Vergleich zu denen eines kostengünstigen öffentlichen Nahverkehrs in engen Grenzen hält. Zudem ist es geradezu zynisch, zuerst über Jahrzehnte hinweg die Infrastruktur der Bahn kaputtzusparen, Bahnhöfe und Strecken stillzulegen und den ländlichen Raum verkehrspolitisch zu ignorieren, um dann auf die mangelnde Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs zu verweisen.

In einem haben die Kritiker jedoch recht. Um tatsächlich eine dauerhafte Mobilitätswende herbeizuführen, bräuchte es neben einem kostengünstigen öffentlichen Nahverkehr Milliardeninvestitionen in die Infrastruktur der Deutschen Bahn, in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum und nicht zuletzt in bessere Löhne für die Beschäftigten im vom Personalmangel geplagten öffentlichen Nahverkehr.

© Jungle World Verlags GmbH