

---

# Presseinformation

Mannheim, den 17. Juni 2019  
Nr. 21, 2019

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.  
Lars Wagner  
Pressesprecher  
T 030 399932-14  
wagner@vdv.de

## VDV-Präsident: „Ein 365-Euro-Ticket kann richtig teuer werden!“

**Ingo Wortmann, Präsident des Branchenverbands VDV und Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), hat heute im Rahmen der VDV-Jahrestagung klargestellt, dass ein ÖPNV zum Nulltarif oder für einen Euro am Tag hohe und dauerhafte Finanzierungszusagen für die Kommunen und Länder bedeutet. Zudem sei der Fahrpreis nicht das entscheidende Kriterium für den Umstieg auf Bus und Bahn: „Ein gutes ÖPNV-Angebot muss entsprechend finanziert werden. Moderne Fahrzeuge und Infrastrukturen, ausreichende Kapazitäten und gutes Personal kann man von einem 365-Euro-Jahresticket nicht bezahlen. Das funktioniert nirgendwo auf der Welt ohne entsprechende Gegenfinanzierung. Die Stadt Wien zum Beispiel, auf deren „Wiener Modell“ in diesem Zusammenhang immer gerne verwiesen wird, gibt jährlich rund 400 Millionen Euro für den dortigen Nahverkehr aus. Die Kommunen und Länder, die momentan intensiv über eine solche Preisgestaltung nachdenken, sind also gut beraten, intensiv zu prüfen, ob und wie sie so ein Modell dauerhaft finanzieren können. Ein 365-Euro-Ticket kann bei stetig wachsendem ÖPNV-Angebot für die Städte und Länder richtig teuer werden“, so Wortmann.**

Anlass für Wortmanns Aussagen sind die im Rahmen der Konzepte zur Emissionsminderung im städtischen Verkehr vermehrt auftretenden Forderungen von 365-Euro-Ticketmodellen nach Wiener Vorbild. Aus Sicht des Verbandes werden diese Konzepte jedoch bislang nicht ganzheitlich betrachtet und geplant. „Man macht den dritten Schritt vor dem ersten, wenn man zunächst die Ticketpreise drastisch reduziert bevor man die nötigen Voraussetzungen für einen attraktiven Nahverkehr vor Ort geschaffen hat. Erst muss die Infrastruktur ausgebaut und modernisiert werden, dann müssen über zusätzliche Fahrzeuge und qualifizierte Personale die Angebotskapazitäten erhöht werden, also dichtere Takte usw. Und zuletzt, wenn diese Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden und das zur Verfügung stehende Bus- und Bahnangebot modern und attraktiv für möglichst alle Bürgerinnen und Bürger ist, kann man als weitere Maßnahme auch über die Reduzierung der Ticketpreise nachdenken. So hat Wien es gemacht und dieser Prozess hat dort etwa 20 Jahre gedauert. In Deutschland will man jetzt das Pferd von hinten aufzäumen, das halten wir für einen großen Fehler. Zumal der Fahrpreis gar nicht das entscheidende Argument für einen Umstieg ist“, erklärt Wortmann.

### **Andere Finanzierungsquellen für jährliche Ticketeinnahmen von fast 13 Milliarden Euro?**

Die Einnahmen der ÖPNV-Unternehmen aus dem Verkauf von Tickets lagen im Jahr 2018 bei 12,95 Milliarden Euro bundesweit. Jeden Euro aus diesen investieren die Unternehmen direkt wieder in den Ausbau, die Modernisierung und ins Personal. „Ein gutes und sich konstant weiterentwickelndes ÖPNV-Angebot ist in Deutschland ohne die wichtigste Finanzierungssäule der Ticketeinnahmen nicht mehr vorstellbar. Die Kundinnen und Kunden leisten durch ihren Ticketkauf einen wertvollen Beitrag für ein leistungsfähiges Gesamtsystem, das sie für ihren bezahlten Fahrpreis auch zurecht erwarten dürfen. Bei einem Preis von einem Euro am Tag würde dieses Prinzip von Leistung und Gegenleistung nicht mehr funktionieren.“

Die fehlenden Ticketeinnahmen müssten durch andere Finanzierungsquellen aufgefangen werden. Das heißt also, dass entweder die Steuerzahler zur Kasse gebeten würden. Oder man führt, wie zum Beispiel in Wien, zusätzliche Abgaben ein, die in voller Höhe und zweckgebunden direkt dem ÖPNV zugutekommen. Die Mittel für die Investitionen in den Nahverkehr dort kommen unter anderem aus einer extra eingeführten U-Bahn-Steuer sowie aus deutlich erhöhten Parkgebühren im Stadtgebiet. Das Beispiel zeigt: Am Ende müssen pro Stadt hohe zwei- bis dreistellige Millionenbeträge zusätzlich jährlich in den ÖPNV fließen. Und zwar dauerhaft und planbar, denn Aus- und Neubau von Infrastruktur oder die Beschaffung neuer Fahrzeuge hat mehrere Jahre Vorlauf“, so Wortmann.

### **GVFG-Anpassung, Fahrzeugförderung und Planungsbeschleunigung**

Der VDV empfiehlt, sich bei den Maßnahmen für die Verbesserung der Luftqualität in den Städten nicht zu eindimensional auf die Senkung Ticketpreise zu fokussieren. Vielmehr müssten Bund und Länder zunächst die Rahmenbedingungen anpassen, um das Wachstum und den Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs zu beschleunigen. „Was wir dringend benötigen, um mehr Fahrgäste zu befördern und attraktiver für neue Kunden zu werden, sind mehr Kapazitäten und eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur. Um da schnell voranzukommen haben Bund und Länder die nötigen gesetzlichen Hebel in der Hand: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das ab 2020 stufenweise auf eine Milliarde Euro erhöht werden soll, muss unserer Ansicht nach auch für Maßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung geöffnet werden. Damit die zusätzlichen Mittel ab 2020 überhaupt fließen können, muss bis Ende dieses Jahres eine Novellierung des GVFG erfolgen. Für den Angebotsausbau benötigen wir in den kommenden Jahren zusätzliche neue Fahrzeuge. Die Beschaffung können die Länder über entsprechende Förderprogramme unterstützen und beschleunigen. Und schließlich brauchen wir auch für die Bauprojekte der städtischen Schienensysteme eine Planungsbeschleunigung durch den Bund, analog zu der, die es bei der Eisenbahn seit etwa einem Jahr gibt“, so Wortmann abschließend.

---

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!