
Stellungnahme

Ein wissenschaftlicher Blick auf das Deutschland-Ticket

Die aktuellen Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz schaffen für die Kunden ein Jahr Preisstabilität, sichern aber das Deutschland-Ticket nicht langfristig. Der Wissenschaftliche Beirat beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert deshalb

- Verstetigung des Deutschland-Tickets für mindestens 10 Jahre
- Bundesweit einheitliche Konditionen für das Deutschland-Ticket
- Übernahmezusage der Finanzierungslücke durch Bund und Länder für mindestens 10 Jahre
- Angebotsausbau bei Bus und Bahn in Stadt und Land
- Innovationen und Effizienzgewinne bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden

Das Deutschland-Ticket ist mehr wert, als es kostet

Anlässlich der schwierigen Finanzierungsdebatte zwischen Bund und Ländern stellt der Wissenschaftliche Beirat fest, dass das Ticket bereits jetzt ein Erfolg ist und vielfältigen Nutzen stiftet.

Zum Ende des vergangenen Jahres besaßen bereits 11 Mio. Menschen ein Deutschland-Ticket-Abo. Dies hat die Abo-Quote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) um 50% erhöhtⁱ und zu einer gesteigerten Kundenbindung beigetragen. Mit dem damit verbundenen Rabatt, der laut destatisⁱⁱ bei allen Kunden mit Monatskarten durchschnittlich etwa 25% beträgt, konnten auch wieder Fahrgastzuwächse nach der Corona-Pandemie erzielt werden.

Ein Anteil von etwa 7% der Fahrten mit dem Deutschland-Ticket wird dabei weg vom Auto zum öffentlichen Verkehr verlagert.ⁱⁱⁱ Dies hat in den ersten acht Monaten nach Einführung des D-Tickets zu Einsparungen an CO₂-Emissionen von 0,8 bis 1,8 Mio. Tonnen^{iv} und damit zu mehr Klimaschutz geführt. Darüber hinaus entlastet jede verlagerte Autofahrt die Straße, und es werden externe Kosten durch Unfall- und Umweltschäden vermieden.

Veränderung braucht Verlässlichkeit: 10 Jahres-Garantie für das Deutschland-Ticket

Das Deutschland-Ticket stellt eine grundlegende innovative Veränderung für den ÖPNV dar. Es macht die Nutzung von Bussen und Bahnen einfacher und bequemer. Um immer mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, braucht es die Sicherheit, dass das Ticket langfristig angeboten wird. Dafür ist eine verlässliche Zusage für die dauerhafte Weiterfinanzierung durch Bund und Länder erforderlich. Die Finanzierungsbasis darf nicht Steinbruch für eine Haushaltssicherung und andere Politikprogramme sein. Maßvolle Tarifierhöhungen im Rahmen der Kostensteigerungen sind damit nicht ausgeschlossen; der attraktive Preis und die bundesweite Gültigkeit für das Deutschland-Ticket ebenso wie die Verstetigung der Rabatte für Job-Tickets und Semestertickets sollten jedoch festgeschrieben werden. Dann werden sich weitere Firmen und Belegschaften, Hochschulen und Studierende für das Deutschland-Ticket entscheiden. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens benötigt einen langen Atem, das heißt verlässliche Bedingungen für jede und jeden Einzelnen, aber auch für Verkehrsunternehmen, Regionen, Kommunen und die Wirtschaft.

Vom Deutschland-Ticket zum Deutschland-Tarif

Die Verstetigung des Deutschland-Tickets verlangt seitens der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände eine Harmonisierung der zusätzlichen Tarifangebote und des Vertriebs. Es ist unerlässlich, dass das Deutschland-Ticket im Kern kurzfristig wieder vereinheitlicht wird. Die unterschiedlichen lokalen Mitnahmeregelungen, z. B. von weiteren Personen, sollten baldmöglichst in ein bundesweit

einheitliches „Deutschland-Ticket plus“ überführt werden. Das bisherige Tarifmarketing der Verkehrsverbände hat hierzu eine ganze Reihe von zielgruppenspezifischen Ideen parat, die allerdings einer einheitlichen Anwendung bedürfen.

Dabei sollten auch die Möglichkeiten genutzt werden, die die Digitalisierung bietet. Das beginnt bei Vereinfachungen im Bartarif für Gelegenheitskunden und geht bis hin zur Entwicklung eines sogenannten eTarifs mit einem einheitlichen System der Anwesenheitserfassung. Eine politische Verlässlichkeit des Deutschland-Tickets würde zu weiteren Investitionen in digitale Prozesse ermutigen.

Mehr Angebot für alle: Bus und Bahn in Stadt und Land

Ein bundesweit gültiges Ticket zeigt aber auch die bestehenden Lücken im ÖPNV-Angebot auf. Schon vor der Tariffinovation war klar, dass sowohl auf nachfragestarken Relationen als auch im ländlichen Raum das Angebot ausgebaut und verstärkt werden muss. Im ländlichen Raum geht es um die Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur und die Sicherstellung von Teilhabemöglichkeiten. Die im Raumordnungsgesetz geforderte Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse benötigt ein alltagstaugliches ÖPNV-Angebot, das weit über den Schülerverkehr hinausgeht. Dazu gehören attraktive Verbindungen auch in lokale und regionale Zentren, mehr P&R-Plätze sowie flächendeckende On-Demand-Angebote.

Auf langen Strecken bedarf es ausreichender und verlässlicher Angebote, damit noch mehr Pendlerinnen und Pendler auf Busse und Bahnen umsteigen können. Der zwischen Bund und Ländern zu vereinbarende Ausbau- und Modernisierungspakt sollte Mindestbedienstandards^v (Takte, Bedienungszeiten, Reisezeiten) festlegen und umsetzen. Mit dem zügigen Ausbau des Angebotes wird das Deutschland-Ticket auch im ländlichen Raum an zusätzlicher Attraktivität gewinnen und den Umstieg in den ÖPNV voranbringen.

Beim Deutschland-Ticket sind alle gefordert

Bund, Länder und Kommunen sowie Verkehrsunternehmen und Fahrgäste sitzen beim Deutschland-Ticket im gleichen Zug. Wenn einer an der Bremse zieht, kommt es zum Stillstand für alle. Dies gilt auch in Sachen Finanzierung. Es wird steigende Kosten für die Verkehrsunternehmen geben, nicht zuletzt im Personalbereich.

Der aktuelle Beschluss für die Beibehaltung des Preises von 49 Euro in diesem Jahr sichert nicht die dauerhafte Finanzierung des Tickets. Für die weitere Entwicklung muss festgehalten werden, dass keine strukturellen Verschiebungen der Finanzierungslasten auf die Eigentümer der Verkehrsunternehmen und Besteller der Verkehrsleistungen abgewälzt werden dürfen. Darum müssen die Leistungen von Bund und Ländern an die Kostenentwicklungen angepasst werden. Aber auch die Branche selbst ist gefordert eigene Anstrengungen bei Innovationen und Effizienzgewinnen zu erbringen.

Neben der langfristigen finanziellen Sicherung muss die Verkehrs- und Raumplanung auf Ebene des Bundes, der Länder und der Kommunen den Umstieg in den ÖPNV unterstützen. Unternehmen und Institutionen können ihren Beitrag mit der Einführung von Mobilitätsmanagement leisten.

Dazu muss ein strategisches Zielbild über das klimaneutrale und sozial gerechte Verkehrssystem der Zukunft entwickelt werden – auch auf Bundesebene^{vi}. Das verlässlich gesicherte Deutschland-Ticket, eine durch den Ausbau- und Modernisierungspakt finanzierte Angebotsoffensive und eine integrierte Planung, die den Vorrang auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel legt, wären wichtige weitere Schritte. Aus wissenschaftlicher Sicht ist klar: Anreize (Pull-Maßnahmen) allein reichen nicht aus, lenkende Rahmenbedingungen (Push-Maßnahmen), wie z. B. Straßenbenutzungs- und Parkgebühren, sind ebenfalls dringend notwendig. Nur so kann es schließlich auch gelingen die definierten und gesetzlich verankerten Umwelt- und Klimaziele zu erreichen.

Für den Wissenschaftlichen Beirat beim VDV

Der Vorsitzende

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

ⁱ Quelle: Die VDV-Evaluation zeigt einen Zuwachs der Abonnenten (über 14 Jahre) von April bis zum Dezember 15,5 % auf 23,3%.

ⁱⁱ Destatis, Verbraucherpreisindex: Deutschland, Monate, Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums „Monatskarte Verbundverkehr, Erwachsene (CC13-0735015000)“

ⁱⁱⁱ Werte umgerechnet aus Krämer, Wilger, Bongaerts: Wirkungsmechanismus Deutschlandticket – VARI Forschungsbericht Nr. 4 (Dez. 2023) und der VDV-Evaluation zum Deutschlandticket (CO2-Bericht)

^{iv} ebenda.

^v Vgl. Sommer, Carsten; Ebert, Thorsten; Herget, Melanie; Briegel, Ramón, Milbradt, Jori 2023: ÖPNV-Sofortprogramm. Das Maßnahmenpaket für die Verkehrswende bis 2025. Eine Studie der MultiMOBIL GmbH im Auftrag von Greenpeace. Kassel

^{vi} ebenda.