



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Presseerklärung von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene



49-Euro-Ticket vor dem Scheitern?

Das 49-Euro-Ticket wurde nur vorgeschlagen, weil das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August 2022 ein so überragender Erfolg war. Es zeigte, dass die Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen wollen, wenn er denn bezahlbar und einfach zugänglich ist. Das Konzept: Flatrate Bahnfahrten quer durch die ganze Republik war verständlich, bezahlbar und senkte die Zugangsschwellen zum öffentlichen Nahverkehr, der für viele normalerweise beim Erwerb einer Fahrkarte beginnt. Bislang hatten sich die Politik, aber auch die Verkehrsbetriebe in Deutschland gegen ein Flatrate-Ticket ohne räumliche Begrenzung gewehrt. Nach der Abstimmung mit Füßen – das 9 Euro-Ticket wurde 52 Millionen mal verkauft - und der massiven Forderung aus der Öffentlichkeit blieb ihnen nichts anders übrig, als einen Nachfolger für das 9-Euro-Ticket zu präsentieren. Jeder hatte gehofft, dass es ein bezahlbares ÖPNV-Ticket für alle direkt nach Auslaufen des 9-Euro-Tickets Anfang September 2022 geben würde.

Doch dann begann der politische Prozess, das 9-Euro-Ticket zu zerreden. Der öffentliche Druck war aber schließlich so stark, dass man sich mit Hängen und Würgen zu einem 49-EuroTicket durchringen musste. Dieses blieb zwar weit hinter der Forderung eines bundesweit gültigen ÖPNV-Tickets für einen Euro am Tag, also ein 365-Euro-im-Jahr-Ticket, zurück, ist aber immer noch besser als alles, was an Konzepten für einen bezahlbaren ÖPNV bislang angeboten wurde.



Leider sollte dieses Ticket erst ab Januar 2023 eingeführt werden entgegen der Erwartung einer nahtlosen Anschlusslösung. Jetzt zeichnet sich aber ab, dass die Berliner Politik, aber leider auch die Verkehrsbetriebe das von ihnen ungeliebte 49-Euro-Ticket immer weiter verzögern wollen. Erst wurde als Starttermin der 1.1.2023 genannt, dann der 1.3.2023 und jetzt droht sogar eine Verschiebung auf den 1. April 2023. Das wäre ein Anschlussticket erst ein halbes Jahr später nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets.

Durch die Verschleppung der Einführung des 49-Euro-Tickets sparen Bund, Länder und Verkehrsbetriebe Monat für Monat viel Geld. Steht dahinter die Hoffnung, dass mit der Zeit die Menschen die Vorteile eines 49-Euro-Tickets vergessen und sich mit der Situation abfinden und das Ticket überhaupt nicht kommt?

Das 49-Euro-Ticket ist unzureichend finanziert. Der Finanzierungszuschuss des Bundes ist zu gering und die zwingend vorgesehene Ko-Finanzierung durch die Länder erhöht nicht deren Begeisterung, das Ticket schnellstmöglich einzuführen.

Die Verkehrsbetriebe haben von sich aus nur einen geringen Anreiz, sich für das 49-Euro-Ticket einzusetzen, hat doch die hohe Nachfrage während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets im Sommer schonungslos die Schwächen der Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs offengelegt. Diese wären sicher mit begrenztem finanziellen Aufwand und bei gutem Willen aller Beteiligten zu überwinden. Aber die Deutsche Bahn engagiert sich lieber bei exotischen Bahnprojekten im Ausland (Hochgeschwindigkeitsverkehr in Ägypten, Stadtverkehr New Delhi, Regionalverkehr in Toronto, neue Lkw-Spedition in den USA) und bei exorbitant teuren und oft zerstörerischen Großprojekten im Inland, allen voran Stuttgart 21, als ihre Hausaufgaben im Inland zu machen.

Jetzt verkündet die Deutsche Bahn sogar, dass sie im Falle der Einführung des 49-Euro-Tickets keine zusätzlichen Züge fahren lassen könne. Dies ist ein Offenbarungseid erster Güte. Nicht nur hat die DB seit bald zwei Jahrzehnten ihr Streckennetz unverantwortlich verrotten lassen, sie hat auch vorsätzlich brauchbares Rollmaterial entweder verschrottet oder ins Ausland verkauft. Auch stehen vor den Instandsetzungswerken der Deutschen Bahn lange Reihen von Waggons, Lokomotiven und Zügen, die mangels qualifiziertem Personal nicht Instand gesetzt werden können.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene fordert daher:

- 1.** Einführung des 49 Euro-Tickets ab 1. Januar 2023, auch, um die Bürger für die gestiegenen Energiekosten und Kraftstoffpreise schnellstmöglich zu entlasten..
- 2.** Bereitstellung ausreichender Finanzierungsmittel durch den Bund für eine langfristige Absicherung des 49-Euro-Tickets, und nicht nur wie jetzt zugesagt, nur für zwei Jahre. Gleichzeitig müssen die Regionalisierungsmittel zur allgemeinen Absicherung des Schienenpersonennahverkehrs entsprechend den Forderungen der Länder deutlich stärker angehoben werden.
- 3.** Anzustreben ist die Überführung des 49-Euro-Tickets in ein 365 Euro-Jahresticket für Flatrate Bahnfahrten in ganz Deutschland im Nahverkehr, ergänzt um ein vergleichbares Flatrate-Ticket für den Fernverkehr.
- 4.** Bedarfsgerechte Ausweitung des Zugangebots im gesamten Schienenverkehr. Dazu sind alle vorhandenen Ressourcen in den Bahnbetriebswerken zu mobilisieren und der Verkauf und die Verschrottung von funktionsfähigem Rollmaterial sofort zu stoppen.
- 5.** Herbeiführung einer möglichst großen Standardisierung von Rollmaterial. Der kostentreibenden Kleinstaaterei der Aufgabenträger bei der Beschaffung neuer Züge muss ein Ende gesetzt werden.
- 6.** Der weitere Abbau von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland muss gestoppt werden. Die gesamte Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Energieversorgung und der Datenleitungen muss in eine gemeinwohlorientierte Gesellschaft in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts überführt werden.
- 7.** Um den Klimawandel zu stoppen, muss der öffentliche Verkehr wieder Nr. 1 in der Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Kommunen werden. ▶▶

Mitglieder bei Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene sind: Tom Adler (Stuttgart) / Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Ernst Delle (Schorndorf) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Dipl.Ing. Eberhard Happe (Celle) / Johannes Hauber (Mannheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Joachim Holstein (Hamburg) / Michael Jung (Hamburg) / Andreas Kegreiß (Herrenberg) / Andreas Kleber (Schorndorf) / Ernst-Günter Lichte (Hamburg) / Prof. Heiner Monheim (Stendorf) / Roland Morlock (Esslingen) / Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) / Frank Markus Schmidt (Frankfurt/M.) / Dr. Winfried Wolf (Potsdam) // V.i.S.d.P.: Dr. Winfried Wolf

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona.

Michael Jung

0170 4708026

Dr. Winfried Wolf

0175 - 53 78 666