

## BUND-Kurzinfo: Nachfolgeangebot zum 9-Euro-Ticket und deutliche Verbesserungen im ÖPNV

Die vorläufige Bilanz zum 9-Euro-Ticket fällt zweigeteilt aus. Das dreimonatige 9-Euro-Ticket hat einerseits gezeigt, dass es die Mobilität besonders für Menschen mit geringem Einkommen deutlich verbessert und Pendler\*innen im Öffentlichen Personennachverkehr (ÖPNV) finanziell entlastet. Andererseits waren die gestiegenen Nutzerzahlen auch eine Belastung für das Schienensystem und Personal und die Schwachstellen des ÖPNV-Systems wurden deutlich sichtbar.

Als Teil des Entlastungspakets der Bundesregierung ermöglichte es vielen Menschen, im ganzen Land über alle ÖPNV-Verbundgrenzen hinweg mit dem Nahverkehr günstig mobil zu sein. In erster Linie gedacht zur finanziellen Entlastung von Pendler\*innen, wurde das kostengünstige Ticket nun auch von vielen Menschen für Freizeit- und Urlaubsverkehre genutzt. Dies führte zum einen zu weniger motorisiertem Individualverkehr, zum anderen aber auch zu zusätzlichen Ausflugsfahrten. In den drei Monaten wurden rund 52 Millionen Tickets verkauft – plus 10 Millionen Abonnementinnen und Abonnenten, die das vergünstigte Ticket über diesen Zeitraum automatisch erhalten haben.<sup>1</sup> Die Daten zur Nutzung des 9-Euro-Tickets sind noch nicht abschließend erfasst und ausgewertet. Die bereits ausgewerteten Daten, wie die der Untersuchung des Verkehrsdatenspezialisten Tomtom für die Deutsche Presse-Agentur zeigen, dass sich in 23 von 26 untersuchten Städten das Stauniveau im Vergleich zur Zeit vor der Einführung reduziert hat.<sup>2</sup> Der BUND Naturschutz hat eine Umfrage mit 10.000 Teilnehmer\*innen in Bayern durchgeführt. 54 Prozent der Befragten gaben an, dass sie das Auto öfter stehen lassen konnten. Ein Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV wurde in München, laut einer Studie der Technischen Universität München und der Hochschule für Politik, bei 2,5 - 3,0 Prozent der Nutzer\*innen entdeckt.<sup>3</sup> Ein großer Umsteige- und Klimaschutzeffekt in den drei Monaten konnte daher bisher nicht

<sup>1</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx> [Stand: 29.08.2022]

<sup>2</sup> Süddeutsche Zeitung (2022): Weniger Stau durch Neun-Euro-Ticket, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/9-euro-ticket-stau-tomtomp-1.5612144> [Stand: 07.07.2022]

<sup>3</sup> Technischen Universität München und Hochschule für Politik München (2022): [mobilitaet\\_leben.mcube\\_juliz2022.4.pdf \(tum.de\)](https://www.mobilitaet_leben.mcube.juliz2022.4.pdf(tum.de)), [Stand: 07.07.2022]

beobachtet werden. Denn Viele nutzten das Ticket, um den ÖPNV in ihrem Alltag auszuprobieren oder um zusätzliche Ausflüge zu machen. Das Ticket hat vorwiegend diejenigen Verkehrsteilnehmer entlastet, die auch sonst schon den ÖPNV nutzen. Mit den zusätzlichen Nutzer\*innen war das ÖPNV-System oft überlastet. Es zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr aufgrund von Kapazitätsengpässen in vielen Regionen derzeit nicht in der Lage ist, nennenswert mehr zusätzliche Fahrgastzahlen zu bewältigen oder den Menschen einen Umstieg vom Auto zu erleichtern.

Auch die allgemeine öffentliche Resonanz auf das Ticket scheint geteilt. Teilweise fällt das persönliche Fazit positiv aus, andererseits gibt es aber auch negative Erfahrungen aufgrund nicht vorhandener oder zu wenig ausgebauter Infrastruktur und fehlender Angebote, insbesondere in weiten Teilen des ländlichen Raums.

Dennoch ist das 9-Euro-Ticket aus Sicht des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) grundsätzlich positiv zu bewerten – der ÖPNV wurde durch das Ticket zur günstigen und in Teilen viel genutzten Alternative zum Auto. Es zeigt, dass die Menschen bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, wenn die Parameter stimmen. Für den BUND steht fest: Die Tarife im öffentlichen Nahverkehr müssen dauerhaft attraktiver werden. Ein einfaches Ticketsystem – bundesweit gültig – ist insbesondere für Pendler\*innen attraktiv. Der flächendeckende Ausbau der Bahninfrastruktur muss eine höhere Priorität bekommen und im Fokus der Regional- und Nahverkehr stehen. Es müssen deutlich mehr Linien, dichtere Zugfolgen, bessere Vertaktung angeboten werden. Zugleich müssen gute Arbeitsbedingungen und auskömmliche Löhne für die ÖPNV-Beschäftigten gesichert werden. Damit gewinnt die Mobilitätswende an Fahrt.

### **Nachfolgeregelung muss direkt anschließen**

Für eine erfolgreiche Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaziele im Verkehr muss sich das Mobilitätsverhalten grundlegend und nachhaltig ändern. Hierfür reicht ein dreimonatiges 9-Euro-Ticket nicht aus. Das 9-Euro-Ticket muss als ein erster Impuls für die Mobilitätswende genutzt werden. Daher spricht sich der BUND für ein dauerhaftes 365-Euro-Jahresticket aus, das auch monatsweise erworben werden kann. Wichtig ist zudem, dass dieses Angebot direkt im Anschluss an die aktuelle Regelung in Kraft tritt. Es muss vermieden werden, dass Menschen, die jetzt den ÖPNV nutzen, im September wieder auf das Auto umsteigen.

Um den ÖPNV zu einer attraktiveren Alternative für noch mehr Menschen zu machen, müssen Angebot und Infrastruktur besser ausgebaut und finanziert werden. Das 9-Euro-Ticket ermöglicht auch vielen Menschen mit niedrigem Einkommen mobiler zu sein. Daher sollte es - oder vergleichbare günstige Angebote - für diese Personengruppe langfristig beibehalten werden. Für Menschen ohne eigenes Einkommen müssen die Kosten für dieses Ticket vom Bund übernommen werden.

## **Verbesserungen bei Linien und Takten dringend nötig**

Das 9-Euro-Ticket zeigt, dass die Menschen preisgünstige und unkomplizierte Angebote gerne annehmen. Doch darüber hinaus muss der ÖPNV vor allem verlässlich, komfortabel, digitaler, sauber und barrierefrei sein. Er muss zum echten Rückgrat der Mobilitätswende werden.

ÖPNV ist in vielen Fällen vor allem Alltagsverkehr. Es muss den Menschen überall im Land ermöglicht werden, ihre täglichen Wege mit einem konkurrenzfähigen öffentlichen (Nah-)Verkehr zu erledigen. Reaktivierungen von Schienenstrecken sind dabei ebenso wichtig, wie leistungsstark vertaktete regionale Buslinien. Bahnhöfe in ländlichen Regionen müssen zu multimodalen „Mobilitätsdreh scheiben“ entwickelt werden, an der leistungsfähige Angebote auf der Schiene mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Hier sollten zukünftig die örtlichen und regionalen Busverkehrssysteme, bedarfsorientierte Angebote wie Car-Sharing- oder Ride-Sharing-Systeme und Fahrrad-Verleihangebote zusammenlaufen. Digitale Plattformen und Apps müssen für Transparenz und leichte Zugänglichkeit dieser Angebote für alle Nutzer\*innen sorgen. Denn es ist auch klar: der Bus für 50 Personen, der einmal in der Stunde fährt, ist nicht immer die beste Lösung. Deshalb ist es wichtig, dass in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage alternative Betriebsformen zur Sicherung der Mobilitätschancen eingeführt werden. Und zu Zeiten starker Nachfrage muss ein erweitertes Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist die Elektromobilität, vor allem im Bereich des Fahrradverkehrs als Ergänzung öffentlicher Verkehrssysteme eine große Chance ebenso wie Mitfahrangebote.

## **Nachhaltige Finanzierung des ÖPNV**

Damit das 9-Euro-Ticket kein „Strohfeuer“ bleibt, bedarf es einer umfangreichen und langfristigen Finanzierung aus den Haushalten des Bundes und der Länder sowie passende Rahmenbedingungen. Kurzfristige und schwankende Fördermittel reichen nicht, da die dauerhaften Kosten für Betrieb und Personal gedeckt und langfristige Planungen finanziert werden müssen.

Der BUND fordert von der Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel weiter aufzustocken, insbesondere zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs. Diese Mittel sollten zu 100 Prozent für die Mobilitätswende eingesetzt werden. Die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund den ÖPNV unterstützt, wurden laut Beschluss vom 30. Januar 2020 auf über 8 Milliarden Euro erhöht und mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. Bis 2030 steigen sie auf über 12 Milliarden Euro an.<sup>4</sup> Trotzdem werden diese Mittel nicht ausreichen.

---

<sup>4</sup> Deutscher Bundestag (2020): Sachstand: Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem RegG sowie Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV II im Jahr 2018. Abschluss der Arbeit: 23. September 2020. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/800742/6f624818c87798dd5a3degb00a877551/WD-5-103-20-pdfdata.pdf> [Stand:07.04.2020]; Deutscher Bundestag (2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Regionalisierungsmittel-Rücklagen der Länder. Drucksache 19/21712. URL: <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/217/1921712.pdf> [Stand: 07.04.2021]

Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wird im Koalitionsvertrag explizit genannt, jedoch ist dies bislang nicht mit einer Summe oder Planung hinterlegt. Zusätzliches Steuergeld ist für die Finanzierung des ÖPNV erforderlich, damit ein Wachstum der Fahrgäste bei gleichzeitiger Verringerung des motorisierten Individualverkehrs möglich ist. Das gilt auch für die Gemeindefinanzierungsmittel (GVFG-Mittel) für ÖPNV-Investitionen und damit die Angebotsausweitung. Die geplante Erhöhung auf 2 Milliarden Euro ab 2025 reicht dabei nicht einmal aus, um bereits vorhandene Planungen zu finanzieren. Der Angebotszuwachs zur Verkehrsverlagerung muss im Mittelpunkt stehen. Um die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag, die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, einzuhalten, müssen Projekte zur Steigerung der Nutzerzahlen weiter forciert werden.

Zur weiteren Finanzierung sollten aus Sicht des BUND die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der Lkw-Maut und dem Abbau klimaschädlicher Subventionen genutzt werden. Das Umweltbundesamt errechnete, dass durch den Abbau der klimaschädlichen Subventionen, wie beispielsweise dem Dienstwagenprivileg, der Entfernungspauschale, Steuererleichterung für Diesel und Steuerbefreiung von Kerosin, insgesamt ca. 30,8 Mrd. umverteilt werden können.<sup>5</sup> Damit könnte das 365-Euro-Ticket und die Fortführung des 9-Euro-Tickets für Menschen mit geringem Einkommen finanziert werden. Die Förderprogramme des Bundes sollten sich auf Infrastruktur, Innovation und die Modernisierung der Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben konzentrieren. Um den Kommunen eine weitere Finanzierungsquelle zu eröffnen, muss es ihnen zukünftig ermöglicht werden, eine Citymaut zu erheben. Die Gebühren fürs Parken könnten erhöht werden. Und natürlich sind auch Abgaben für Unternehmen denkbar, die mit dem ÖPNV ihr betriebliches Mobilitätsmanagement verbessern können.

Geringe Treibhausgasemissionen und Energieeinsparungen können im Verkehrssektor nur durch eine erfolgreiche Mobilitätswende gelingen. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist die Grundlage dafür. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr mit hoher Energieeffizienz und möglichst geringem Flächenverbrauch müssen den Kern zukünftiger öffentlicher Mobilität bilden. Ein 365-Euro-Ticket und das 9-Euro-Ticket für Menschen mit niedrigem Einkommen können ein solch erfolgversprechendes Projekt sein, um langfristig Mobilitätsverhalten zu ändern und damit zum Klimaschutz beizutragen.

---

<sup>5</sup> Entfernungspauschale – 6,0 Mrd. €  
Dienstwagenprivileg – 3,1 Mrd. €  
Energiesteuervergünstigung Diesel – 8,2 Mrd. €  
Energiesteuerbefreiung für Kerosin – 8,3 Mio. €  
Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland - Aktualisierte Ausgabe 2021, URL:  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_143-2021\\_umweltschaedliche\\_subventionen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf), S. 104 [Stand:22.07.2022]

## Fazit – Unsere Forderungen

- Ein bundesweit gültiges 365-Euro-Jahresticket, das auch monatsweise erworben werden kann, direkt im Anschluss an das 9-Euro-Ticket und eine Fortführung des 9-Euro-Tickets für Menschen mit niedrigem Einkommen.
- Regionalisierungs- und GVFG-Mittel weiter aufstocken, insbesondere zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs.
- Zusätzliche Investitionen durch Einnahmen aus der CO<sub>2</sub> –Abgabe, der Lkw-Maut, einer neuen, fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut, einer Citymaut, erhöhte Parkgebühren und dem Abbau klimaschädlicher Subventionen insbesondere zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur.
- Verbesserung der Fahrplanangebote, Modernisierung von Fahrzeugflotten, Personalaufbau sowie angemessene Bezahlung der Beschäftigten im ÖPNV.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,  
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, [bund@bund.net](mailto:bund@bund.net), [www.bund.net](http://www.bund.net)  
Kontakt: [jens.hilgenberg@bund.net](mailto:jens.hilgenberg@bund.net), Stand:07/2022