

# Raus aus der Preisspirale – für ein günstiges bundesweites ÖPNV-Ticket!

von Martin Metz MdL, Ina Besche-Krastl MdL, Laura Postma MdL, Michael Röls MdL

14. Oktober 2022

Das 9-Euro-Ticket war ein Erfolg, weil es neben dem niedrigen Preis das wohl benutzerfreundlichste Ticket aller Zeiten war. Zeitnah muss eine Nachfolgeregelung kommen: Mit einem günstigen und bundesweit gültigen Ticket. Das dient der Mobilitätswende, dem Klimaschutz und ist eine soziale Antwort auf steigende Mobilitätskosten. Davon profitieren wir alle.

## Resümee 9-Euro-Ticket – ein erfolgreicher Versuch

Das 9-Euro-Ticket wurde in seiner Geltungsdauer von Juni bis August 2022 rund 52 Millionen Mal verkauft, 10 % der Käufer\*innen verzichteten auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten, 27 % waren neue oder bislang kaum fahrende ÖPNV-Kund\*innen, insgesamt 1,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> wurden eingespart.<sup>1</sup> Bereits wenige Wochen nach dem Start tendierten die Fahrgastzahlen erstmals wieder auf einem Niveau wie vor Corona.

Dabei wurde das Ticket überwiegend genutzt, um alltägliche Fahrten zu bestreiten. Rund 53 Prozent gaben gegenüber einer Befragung des VDV an, das Ticket für Erledigungen wie Arztbesuche und Einkäufe zu nutzen, während 39 Prozent der Befragten zur Arbeit, Ausbildungsstätten oder der Schule fuhren. Dass der Aktionszeitraum auf die Sommerzeit fiel, trug sicher dazu bei dass auch rund 33 Prozent der Fahrten zu Freizeitstätten unternommen wurden oder knappe 14 Prozent das Ticket nutzten, um damit in den Urlaub zu fahren.<sup>2</sup> Dass 31 Prozent der Fahrten über die jeweils eigene Verbunds- bzw. Tarifgrenze hinaus gemacht wurden<sup>1</sup> zeigt, dass neben dem Preis auch die einfache Nutzung des Tickets zum Erfolg beitrug.

Die sprunghaft angestiegene Nachfrage brachte durchaus auch Probleme mit sich, insbesondere auf langlaufenden Linien und Zügen und hin zu touristisch attraktiven Zielen. Daher gehört zur Gesamtbilanz auch die Erkenntnis, dass dem System und allem voran dem Personal eine Menge abverlangt wurde. Es ist verständlich, dass das Fazit der EVG für den Versuchszeitraum eher kritisch ausfällt.<sup>3</sup>

Für NRW lässt sich abschließend dennoch sagen, dass viele der Probleme nicht allein auf das Ticket zurückzuführen sind, schließlich waren Corona-bedingte Personalausfälle, Baustellen und Fahrzeug-Ausfälle ebenfalls Verursacher für Engpässe.

## Der Zustand des Nahverkehrs in NRW: Corona, Personal und Energie - Die Lage ist ernst

Insgesamt ist die finanzielle Lage des Öffentlichen Personenverkehrs alarmierend zu bewerten. NRW bildet hier leider keine Ausnahme.

Corona führte zu einem Einbruch der Fahrgastzahlen, wovon sich der Nahverkehr bis heute nicht richtig erholt hat. Als Folge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine steigen vor allem die Energiekosten stark an. Es ist von inflationsbedingten Mehrkosten für Personal- und

<sup>1</sup> <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

<sup>2</sup> <https://www.besserweiter.de/9-euro-ticket-eine-zwischenbilanz.html>

<sup>3</sup> [Süddeutsche Zeitung 27.08.2022](#)

Fahrzeugbeschaffung auszugehen, die durch die Fahrgeldeinnahmen nicht mehr aufzufangen sein werden. Allein für NRW ergibt sich ein Finanzierungsdefizit von rund einer halben Milliarde Euro, was vielerorts zu Diskussionen führt, ob Leistungen gekürzt werden müssen.

Vor dem Hintergrund, dass es erklärtes Ziel ist, den öffentlichen Verkehr, den Schienenverkehr und den Radverkehr zum Rückgrat der zukünftigen und nachhaltigen Mobilität zu machen<sup>4</sup>, braucht es hier eindeutig eine bessere finanzielle Ausstattung.

## Stand der Debatte

Bereits während der Laufzeit des 9-Euro-Tickets mehrten sich die Forderungen nach einem Nachfolgeangebot. In nie dagewesener Weise setzten sich verschiedenste Interessensvertretungen mit dem Thema ÖPNV-Tarife auseinander. Eine Auswahl: Greenpeace startete eine Kampagne für ein 30-Euro-Ticket<sup>5</sup>, den gleichen Preis fordern die Caritas<sup>6</sup> oder der BUND<sup>7</sup>. Die „Allianz pro Schiene“ sieht 69 Euro als guten Preis<sup>8</sup>. Die kommunalen Spitzenverbände sind unterschiedlicher Meinung darüber, ob ein bundesweites günstiges Ticket Sinn macht.<sup>9</sup> Selbst der bei Tarifmaßnahmen skeptische Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erklärte, dass ein bundesweit günstiges Ticket zum Preis von monatlich 69 Euro umsetzbar wäre.<sup>10</sup>

Politiker\*innen der GRÜNEN aus Europa, Bund und Ländern legten ein Konzept vor für ein bundesweites Ticket zum Preis von 49 Euro und regionale Tickets für 29 Euro.<sup>11</sup>

Die Ampel-Koalition im Bund plant nun, dass der Bund 1,5 Mrd. Euro jährlich für ein bundesweit gültiges und günstiges Ticket zum Preis zwischen 49 und 69 Euro zur Verfügung stellt, wenn die Bundesländer dies im gleichen Maße mitfinanzieren.<sup>12</sup>

Die Verkehrsminister\*innen zeigten sich frühzeitig offen für eine Anschlusslösung und setzten dafür eine Arbeitsgruppe ein. Sie betonten jedoch auch deutlich, dass außerdem die grundlegende ÖPNV-Finanzierung besser aufgestellt werden muss. Der Bund soll seine Zusage für eine Steigerung der Regionalisierungsmittel um jährlich 1,5 Mrd. Euro einhalten und zusätzlich für 2022 und 2023 1,65 Mrd. Euro zum Ausgleich der Auswirkungen von Corona-Pandemie und Energie-Krise bereitstellen.<sup>13</sup> Eine Forderung, der sich die Ministerpräsident\*innen anschließen konnten<sup>14</sup>, die aber in der Konferenz am 04.10.2022 ohne Ergebnis blieb.<sup>15</sup>

Die Verkehrsminister\*innen der Länder und Bundesverkehrsminister Wissing haben schließlich in ihrer Konferenz am 13.10.2022 einen Durchbruch erzielt: Sie halten ein monatlich kündbares 49-Euro-Ticket für machbar und unterstützen eine schnellstmögliche Einführung. Jedoch betonten die Länder-Verkehrsminister\*innen, dass ein solches Ticket abhängig ist von einer

---

<sup>4</sup> [Zukunftsvertrag NRW, 2022-2027, Z. 1645-1646](#)

<sup>5</sup> <https://act.greenpeace.de/klimaticket>

<sup>6</sup> [Pressemitteilung Caritas Bundesverband 29.08.2022](#)

<sup>7</sup> [Pressemitteilung BUND 01.08.2022](#)

<sup>8</sup> [Pressemitteilung Allianz pro Schiene 23.08.2022](#)

<sup>9</sup> [Tagesschau online 18.07.2022](#)

<sup>10</sup> [Pressezeitung VDV 15.07.2022](#)

<sup>11</sup> [Eckpunktepapier K. Dröge, R. Lang, O. Krischer vom 05.08.2022](#)

<sup>12</sup> [Ergebnis Koalitionsausschuss Entlastungspaket III](#)

<sup>13</sup> [Beschluss Verkehrsministerkonferenz 19.09.2022](#)

<sup>14</sup> [Beschluss Ministerpräsident\\*innen-Konferenz 28.09.2022](#)

<sup>15</sup> [ZDF 04.10.2022](#)

Verständigung mit dem Bund über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um Betrieb und Ausbau des Regionalverkehrs sicherzustellen.<sup>16</sup>

### **Angebot oder Preis wie Henne oder Ei – wir sagen: Beides!**

In Fachkreisen wird aktuell fleißig diskutiert, ob angesichts der desolaten Finanzlage und dem dringend notwendigen Ausbau das Ticket in die Zeit passt oder ob ein günstiges Ticket eine nie dagewesene Chance darstellt, hinderliche Strukturen aufzubrechen.

Warum wählen Menschen das eine oder andere Verkehrsmittel? Dazu gibt es viele Untersuchungen, aber keine eindeutige Antwort. Faktoren sind: Gewohnheiten, Verfügbarkeit, Flexibilität, Reisezeit. Doch der Preis ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, gerade in Zeiten, in denen Mobilitätskosten massiv steigen und günstige Mobilität für viele Menschen Teilhabe am öffentlichen Leben sicherstellt. Sowohl Angebot als auch Preis sind die wichtigsten Komponenten der Verkehrsmittelwahl.<sup>17</sup> Und deshalb muss man auch bei beiden Punkten ansetzen! Oft gehört wurde der Satz „Was nützt ein günstiges Ticket, wenn kein Bus fährt?“ Genauso richtig ist aber: „Was nützt eine gute Bus-Anbindung, wenn keiner mitfährt, weil er zu teuer ist?“

### **Für starken NRW-Nahverkehr in Stadt und Land**

Volle Züge und Busse sind zu den Stoßzeiten ein Problem, auch wenn die Corona-Pandemie und geändertes Mobilitätsverhalten hier für etwas Entspannung sorgten. In den Wachstumsregionen, das sind überwiegend Großstädte und Ballungsräume, braucht es eine Kapazitätserweiterung. In den ländlichen Gebieten fehlt es heute noch vielfach an Nahverkehrsangeboten: Es gibt zwar viele regionale Verbindungen, gerade zu Klein- und Mittelstädten. Aber zweifellos muss hier auch noch viel passieren, um Angebote wirklich flächendeckend vorzuhalten. Die schwarz-grüne Koalition in NRW hat sich dafür ambitionierte Ziele gesetzt, wie die Erhöhung des ÖPNV-Angebotes, Ausbau des Schienenverkehrs, flächendeckende Mindestangebote und Ausweitung der Schnellbusse.<sup>18</sup> Die Investitionsmittel für Baumaßnahmen hat der Bund deutlich erhöht. Doch weitere Finanzierungen für die Betriebskosten sind notwendig. Aber ein Ausbau allein hilft nicht, wenn die Preise nicht attraktiv sind und mit dafür sorgen, dass neue Angebote auch angenommen werden. Für eine echte Verkehrswende braucht es beide Seiten der Medaille.

### **Bus und Bahn – oftmals noch zu teuer und zu kompliziert**

Die Preisspirale im ÖPNV dreht sich stetig nach oben und das schon seit einiger Zeit. Von 2000 bis 2018 stiegen die Verbraucherpreise um 30 %, die Kosten der Pkw-Mobilität um 36 %, die Preise im ÖPNV jedoch um 79 %!<sup>19</sup> Dass dies verkehrs- und klimapolitisch kein richtiges Signal ist, leuchtet ein.

Es genügt ein Blick auf die aktuell geltenden Tarife, um sich der Wirkung eines günstigen ÖPNV-Tickets bewusst zu werden. Der Nahverkehr in NRW, jenseits von JobTickets und Semestertickets, ist alles andere als preisgünstig. Monatstickets im Abo kosten allein für das Stadtgebiet in Münster 49 Euro, in Köln und Bonn zahlt man fast 90 Euro. Aus den Umland in die Städte kosten solche Tickets dann schnell über 100 Euro. Für Pendelwege zwischen

---

<sup>16</sup> Beschluss der Verkehrsminister\*innen-Konferenz vom 13.10.2022

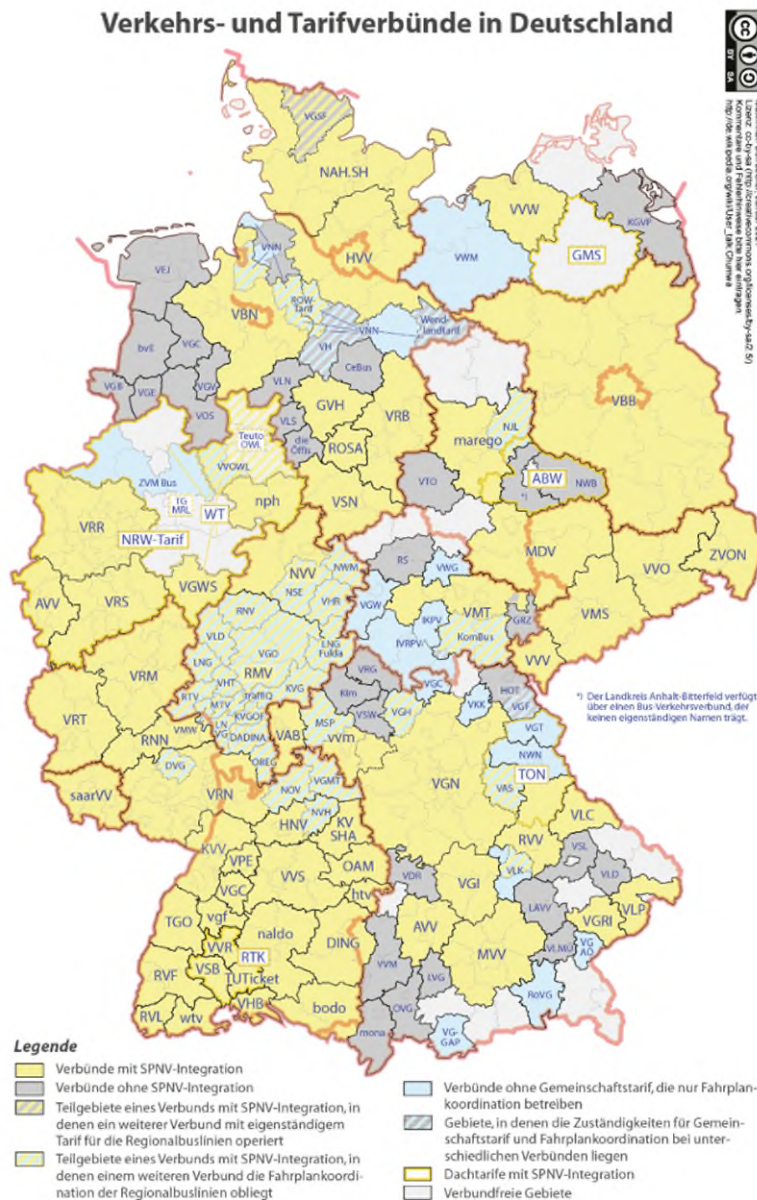
<sup>17</sup> [s. z.B. Waluga \(2017\), S. 51 ff.](#), vgl. auch [Bundesstadt Bonn \(2021\): Evaluation „Lead City“, S. 32](#)

<sup>18</sup> s. Nr. 4

<sup>19</sup> [Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung 18.09.2018](#)

Großstädten oder aus ländlichen Räumen, durchaus mit Fahrdauer unter einer Stunde, fallen oft Kosten von 200 Euro und mehr an.

Die Tariflandschaft selbst ist in Deutschland so unübersichtlich wie vielfältig. Der NRW-Tarif ermöglicht zwar innerhalb von NRW verbundübergreifende Fahrten und bietet auch Zeitkarten, ist aber ebenso teuer. Bei Einzel-Tickets bietet der Luftlinien-Tarif eezy.nrw zwar je nach Verbindung deutliche Vorteile, ist aber auch nicht preisgünstig. Er ist ein Einstieg in eine einfachere Front-end-Bedienung, versteckt den Tarifschunzel dahinter aber lediglich und lichtet ihn nicht.



### Es braucht eine Neuausrichtung der ÖV-Tarife

Der ÖPNV ist kein öffentlich-rechtliches Gebührenwesen. Preiserhöhungen führen nicht zwangsläufig zu Mehreinnahmen. Denn: Der ÖPNV steht in Konkurrenz insbesondere zum Autoverkehr. Wenn Bus und Bahn zu teuer sind, immer unter Beachtung von Kosten und Nutzen, dann nutzen Menschen, die die es können, Alternativen oder fahren deutlich weniger.

Das Problem der Abo-Preise steht hier besonders im Fokus. Viele können nicht im Home Office arbeiten, aber für immer mehr ist dies als Folge von Corona eine Option. Und fährt man nur ein oder zweimal die Woche ins Büro, sinkt die Bereitschaft ein Abo abzuschließen oder ein Job-Ticket zu nutzen.<sup>20</sup> Auch wenn hier schon versucht wurde mit flexibleren Angeboten auf sinkende Absatzzahlen zu reagieren, ist gerade bei Abos von einer stetig wachsenden Lücke zwischen Fahrgeldeinnahmen und Betriebskosten auszugehen.

Wir leben und arbeiten immer flexibler. Neben dem Home Office gibt es zeitlich befristete Projektarbeit, Doppelverdiener-Haushalte mit verschiedenen Arbeitsorten, Wochenend-Pendler\*innen, private Patchwork-Konstellationen und vieles mehr.

Wenn für viele Nutzer\*innen die Rechenfrage zwischen räumlich begrenztem Abo oder Auto gestellt wird und die Tariflandschaft nicht zu den sich stetig flexibilisierenden Lebenssituationen passt, dann muss die ÖPNV-Nutzung günstiger und einfacher werden und auch für diejenigen attraktiv sein, die noch ein Auto besitzen.

### **Vom günstigen Ticket profitieren alle!**

Jetzt ist die Chance, wirklich etwas zu verändern: Mit einem einfachen Ticket für den ganzen Nahverkehr, unabhängig von Tarifgrenzen, und günstig mit einem Preis von 49 Euro. Das wird Bund und Bundesländer Geld kosten, aktuell stehen Gesamtausgaben von 3 Mrd. Euro jährlich im Raum. Die Frage ist: Ist es das wert? Die Antwort: Ja! Denn wir alle profitieren von einem günstigen Ticket.

Preislich wäre ein solches Ticket ähnlich teuer wie aktuelle Monats-Tickets für begrenzte Stadtgebiete. In vielen Kommunen wäre allerdings auch die Mobilität innerhalb der Stadtgrenzen schon deutlich günstiger. In den Ballungsräumen und im Umfeld der Großstädte würde die Nutzung des ÖPNV bereits deutlich günstiger mit Ersparnissen von 50 bis 100 Euro.

Pendler\*innen aus den ländlichen Räumen profitieren sogar doppelt. Da in ländlichen Räumen oft Verbund- oder Bundeslandgrenzen überwunden werden müssen, würde ein Anschluss an das 9-Euro-Ticket nicht nur viel günstiger, mit Ersparnissen von bis zu 200 Euro, sondern auch wesentlich einfacher. Da lohnt es sich häufiger, zum Beispiel nur noch eine Teilstrecke mit dem Auto zu fahren, und dann via Park+Ride für den anderen Teil auf die Bahn umzusteigen.

Es sind natürlich vor allem die Pendler\*innen, die profitieren. Aber eben alle, denn viele haben keinen Zugang zu einem günstigen JobTicket. Ein günstiges Abo-Ticket ist attraktiv für Teilzeitkräfte und Menschen mit Home Office-Möglichkeit, die vielleicht nur zwei- oder dreimal in der Woche pendeln. Arbeitnehmer\*innen mit geringen und mittleren Einkommen profitieren vergleichsweise besonders stark. Aber auch Azubis oder Rentner\*innen erhalten auf einmal ein attraktives Angebot, hier könnten schnell auch neue Kund\*innen gewonnen werden.

Schließlich zeigte schon das 9-Euro-Ticket, dass die Senkung der Mobilitätskosten die Inflationsrate merklich gebremst hat<sup>21</sup> Ein 49-Euro-Ticket wäre für Menschen mit sehr geringem Einkommen, vor allem Transferleistungs-Empfänger\*innen, noch zu teuer. Hier ist ein vergünstigter Tarif denkbar. Und man kann annehmen, dass die Verbünde weiterhin räumlich begrenzte Tickets, z.B. für eine Stadt, anbieten werden, dann aber teilweise zu günstigeren Preisen als heute.

---

<sup>20</sup> [Süddeutsche Zeitung 19.04.2021](#)

<sup>21</sup> [Institut der Deutschen Wirtschaft 03.08.2022](#)

Mit dem Erwerb eines so günstigen Tickets im Abo ist sicherlich mit positiven Begleiteffekten zu rechnen, wie einer verstärkten Nutzung des ÖPNV im Freizeit- und Reiseverkehr. Davon profitieren auch Innenstädte, Einzelhandel und Gastronomie in Stadt und Land. Aber auch diejenigen, die zwingend auf die Nutzung eines eigenen PKW oder Nutzfahrzeugs angewiesen sind, profitieren von sinkenden Zahlen in der Automobilität, wenn es weniger Stau gibt. Nicht zuletzt profitiert allem voran das Klima.

### Mehr Geld für ein günstiges Ticket ist machbar

Diese Vorteile sollten es uns wert sein, als Gesellschaft die Kosten für ein günstiges bundesweites Ticket zu tragen. Die kompletten staatlichen Zuschüsse für den ÖPNV dürften schwer zu beziffern sein, liegen aber vermutlich im Bereich von grob geschätzt 20 - 25 Mrd. Euro pro Jahr.<sup>22</sup> Die in Rede stehenden zusätzlichen Beträge von 3 Milliarden Euro jährlich sind dabei nicht gering. Im Vergleich zum Gesamthaushalt von Bund, Ländern und Kommunen (ohne Sozialversicherung) nimmt sich der Betrag jedoch klein aus: Sie gaben allein in 2021 1.371 Milliarden Euro aus.<sup>23</sup> Die 3 Milliarden Euro mehr für einen Schritt mit so positiven Auswirkungen sollten darstellbar sein. Nicht zuletzt ergeben sich Möglichkeiten zur Umschichtung klimaschädlicher Subventionen wie z.B. Dienstwagen-Privileg (ca. 3,1 Milliarden Euro<sup>24</sup>), oder Kürzungen im Straßen- und Autobahnneubau.

Ob am Ende wirklich für ein günstiges Ticket der Mehrbedarf bei 3 Mrd. Euro liegen wird, wird sich zeigen. Abzuwarten bleibt, wie sich Zusatzeinnahmen durch Neukund\*innen entwickeln und welche Effizienzeffekte bei Vertriebs- und Managementkosten entstehen.

### Das günstige Ticket kommt – was passiert?

Geht man davon aus, dass – hoffentlich zum 01.01.2023 – ein günstiges bundesweites Ticket im Abo-Modell zu einem Preis von 49 Euro kommt, wird zunächst eine Art Preisdeckel geschaffen. Viele der schon beschriebenen Tarife werden an diesem Punkt gekappt, weil niemand Tickets mit weniger Leistung zu einem höheren Preis kaufen wird. Es wird keinen „Run“ geben wie beim 9-Euro-Ticket. Vielmehr werden Mobilitätsentscheidungen bewusst und sukzessive getroffen und diese dann häufiger zugunsten des ÖPNV. Das gibt Luft, um das ÖPNV-Angebot besser auf die neue Situation einzustellen.

Es werden sich sehr schnell deutliche Auswirkungen auf bestimmte Vertriebskanäle ergeben: Je nach Preisstruktur der Verbünde werden JobTickets, die ähnlich teuer oder nur minimal günstiger sind, natürlich deutlich weniger nachgefragt. Eventuell wird man dieses Tarifangebot auch ganz abschaffen können, Arbeitgeber könnten dann einen Zuschuss zum normalen Ticket zahlen.

Die Verbünde werden ihr normales Ticketsortiment nach und nach preislich anpassen. So ist es sehr wahrscheinlich, dass dann MonatsTickets für begrenzte Gebiete vergünstigt werden: Wenn das bundesweite Ticket 49 Euro kostet, warum dann nicht ein Mönchengladbach-Ticket für 30 oder 40 Euro? EinzelTickets machen heute keinen nennenswerten Anteil der Ticketeinnahmen aus. Daher ist es wahrscheinlich, dass diese Tarifstufen erst einmal bleiben.

---

<sup>22</sup> Geschätzt! Ca. 10 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel, bald 2 Mrd. Euro GVFG, Zuschüsse an DB, Steuerermäßigungen, Ersatzleistungen der Länder, Zahlungen der Kommunen

<sup>23</sup> [Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung vom 07.04.2022](#)

<sup>24</sup> [Handelsblatt 29.08.2022](#)

Insgesamt wird der Tarifdschungel der Verkehrsverbände wohl deutlich gelichtet. Damit entsteht auch Potenzial, Kosten für Vertriebsmaßnahmen, spezielle Sortimente etc. bei den Verbänden und Verkehrsunternehmen langfristig einzusparen oder effizienter einzusetzen.

Ein neues günstiges 49-Ticket wäre ein „game changer“ in der Verkehrspolitik. Es ist eine sinnvolle Maßnahme für die Mobilitätswende, Klimaschutz und soziale Entlastung. Ein solcher Wandel stellt alle Akteure, Verkehrsunternehmen mit ihren Beschäftigten, die Kommunen und die Verbände vor große Herausforderungen. Es ist wichtig, sie mitzunehmen und den Wandel in einem dialogorientierten Prozess zu begleiten.

Die Chance ist groß, wir können sie gemeinsam nutzen.