



Deutschlandticket Start in Sicht, Ausblick offen

Mario Theis, Leiter Kompetenzzentrum Erlösmanagement & Produktinnovation bei DB Regio

Alles spricht dafür, dass das Deutschlandticket am 1. Mai eine neue Epoche im ÖPNV einläutet. Für die Bürger:innen ist das eine gute Nachricht, für die Mobilitätswende erst recht. Denn das Deutschlandticket macht den Nahverkehr nicht nur einfacher und attraktiver. Es wird auch eine spürbar höhere Nachfrage und ein verändertes Mobilitätsverhalten bewirken, weil jede zusätzliche Fahrt nicht zusätzlich kostet. Die Menschen werden also häufiger im ÖPNV unterwegs sein als bisher. Aber ist damit alles gut? Der Branche bereitet die dauerhafte Finanzierung des Angebots ernste Sorgen. Das Deutschlandticket ist eine Flatrate. Zusätzliche Fahrten eines Abonnenten bringen in einer Flatrate-Welt nicht mehr Geld ins System. Steigendes Fahrgastaufkommen führt nicht mehr zu Mehreinnahmen, die den Ausbau des Systems mitfinanzieren. Das Mengenwachstum wurde aber bisher vollständig in die Finanzierung des Verkehrs eingeplant und so ist die Unterfinanzierung vorprogrammiert. Dieser Fehlbetrag ist bei der Finanzierung des Systems zu berücksichtigen.

So sehr das Deutschlandticket Klimaschutz und Mobilitätswende dient, so wenig wird es sich in absehbarer Zeit selbst tragen. Stellen Bund und Länder keine nachhaltige Finanzierung sicher, bleiben spätestens 2025 nur zwei Optionen, um existenzbedrohende Einnahmeausfälle zu vermeiden: deutlich höhere Preise für das Deutschlandticket oder ein stark eingeschränktes Angebot. Beides wäre verkehrs- und umweltpolitisch ein grundfalsches Signal und würde alle strafen, die auf Bus und Bahn umgestiegen sind. So weit darf es nicht kommen. Das Deutschlandticket ist aus guten Gründen politisch gewollt und eine Chance für den ÖPNV. Wenn es nicht zum Risiko für alle Beteiligten werden soll, müssen Bund und Länder im Gespräch bleiben und eine Lösung für die nachhaltige Finanzierung tarifbedingter Mindereinnahmen ab 2024 finden.