

Resolution der Bundesdelegiertenversammlung des VCD am 6. November 2023

49 Euro - Deutschlandticket für alle! Allen Menschen ökologische Mobilität ermöglichen

Die Bundesdelegiertenversammlung möge beschließen:

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. ist der Akteur, der bei der Weiterentwicklung des 49 - Deutschlandtickets und des ÖPNV-Angebots die Bedürfnisse der Menschen und die Ziele einer ökologischen und sozialen Verkehrswende im Blick hat. Er bringt sich engagiert und konstruktiv in die öffentliche Debatte ein und begleitet kritisch die Arbeit der Politik in Bund und Ländern.

Der VCD fordert die Bundesregierung und die Landesregierungen nachdrücklich dazu auf, das 49 - Deutschlandticket als wichtigen Schritt für die ökologische und soziale Verkehrswende nicht zu gefährden, sondern engagiert zu verbessern und Gerechtigkeitslücken zu schließen.

Konkret heißt das:

- **Angebot, Angebot, Angebot!**
Ein billiges Ticket allein hilft nicht, wenn nie oder selten ein Bus fährt. Es braucht massiver Investitionen in den Ausbau des ÖPNV-Angebotes. Die Menschen, aber auch die Verkehrsverbünde und -betriebe brauchen Planungssicherheit.
- **49 Euro - Deutschlandticket langfristig absichern!**
Bis Ende des Jahres muss die langfristige Finanzierung des 49 Euro - Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus mit einer garantierten jährlichen Dynamisierung sichergestellt werden. Für die Jahre 2024 und 2025 muss die Finanzierung jetzt sofort geklärt werden. Das 49 Euro - Deutschlandticket darf nicht schon im nächsten Jahr teurer werden!
- **49 Euro - Deutschlandticket – bezahlbar für alle!**
49 Euro sind für viele Familien und Menschen mit geringem Einkommen nicht bezahlbar. Daher:
 - **Kinder** unter 14 Jahren sollten den ÖPNV **kostenlos** nutzen dürfen!
 - Das 49 Euro - Deutschlandticket als **Jugend- und Sozialticket für maximal 29 Euro!**

Zu teuer? Die Verzögerung der Verkehrswende kommt uns teuer zu stehen!

Der ÖPNV braucht jährlich 16-18 Mrd. Euro mehr – laut einer Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird dieser Bedarf inkl. 49 Euro - Deutschlandticket bis 2030 auf 20 bis 30 Mrd. Euro steigen. Viel Geld? – Die Summe entspricht in etwa der Größenordnung, mit welcher derzeit der umweltschädliche Verkehr subventioniert wird. Mit einer Umschichtung der Mittel kann der Kern einer sozialen und ökologischen Verkehrswende finanziert werden, um Mobilität für alle langfristig zu gewährleisten. Je später wir mit der Verkehrswende beginnen, desto disruptiver, schwieriger und teurer wird sie. Die nötigen Mittel in Zukunftsinvestitionen für mehr Lebensqualität, sozialen Zusammenhalt sowie Klima- und Umweltschutz müssen jetzt endlich bereitgestellt werden!

Begründung

Erfolg und Potential des 49 Euro - Deutschlandtickets

Das 49 Euro - Deutschlandticket ist ein Erfolg. Über 11 Millionen Abos und bereits nach wenigen Monaten erste Effekte auf den Modal Split. Und alle Expert*innen sind sich einig, dass das Potential noch deutlich größer ist. Zudem wird seit der Zeit des 9-Euro-Tickets (Juni bis August 2022) in der Breite der Bevölkerung so intensiv über den ÖPNV geredet, wie nie zuvor. Immer mehr Menschen wünschen sich und fordern von der Politik ein attraktives und für alle bezahlbares Bus- und Bahnangebot im ganzen Land. Dies zeigt nicht zuletzt der Appell „49-Euro-Ticket retten“ von VCD und Campact (aktion.campact.de/verkehr/49-euro-ticket/teilnehmen), den bereits nach den ersten 3 Tagen über 200.000 Menschen unterzeichnet hatten. Bis heute haben dies über 450.000 Menschen getan.

Wenn durch die Blockade von notwendigen Bundesmitteln der Fortbestand des Tickets für 49 Euro gefährden, werden die zahlreich neu hinzugewonnenen Fahrgäste vor den Kopf gestoßen und die Verkehrswende verschleppt. Die Ampel-Koalition im Bund kann so weder ihre Klimaschutzziele noch ihre verkehrspolitischen Ziele aus dem Koalitionsvertrag erreichen, in dem es heißt: „Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“ (S. 20).

Erst mit einem verlässlichen Angebot in der Fläche ein Gewinn für alle!

Neben einfachen und bezahlbaren Tarifen ist ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend. Nur so ist der öffentliche Verkehr für alle Menschen eine nutzbare Alternative zum eigenen Auto. Denn dort, wo weder Bus noch Bahn fahren, nutzt auch ein günstiges Ticket nichts. Orientiert am Konzept der [Mobilitätsgarantie](#) des VCD sollten deshalb verbindliche und bundesweite Standards für ein deutschlandweit attraktives Nahverkehrsangebot entwickelt und festgeschrieben werden. Der gesamte ÖPNV sowie ergänzende Angebote müssen zudem möglichst schnell barrierefrei werden. Denn auch dies ist Voraussetzung dafür, dass wirklich alle Menschen mobil sein können. Dazu hat der VCD eine [umfangreiche Publikation](#) vorgelegt.

49-Euro - Deutschlandticket ist in Gefahr - Langfristige ÖPNV - Finanzierung sichern!

Bund und Länder hatten sich geeinigt, die Kosten für das 49 Euro - Deutschlandticket bis 2025 jeweils zur Hälfte zu tragen. Verkehrsminister Wissing schließt derzeit (Ende August) aber aus, dass sich der Bund an den inflationsbedingten Mehrkosten ab 2024 beteiligt. So droht zum Jahreswechsel, also nach nur 8 Monaten eine Preiserhöhung. Oder einzelne Verkehrsverbünde und -betriebe könnten die Zusammenarbeit aufkündigen, Linien einschränken oder gar einstellen. Denn bei Bus und Bahn fehlt überall das Geld.

Bund und Länder müssen zusichern, die Kosten des 49 Euro - Deutschlandtickets langfristig zu sichern – inkl. einer garantierten jährlichen Dynamisierung der Bundes- und Landesmittel. Nur so können die Verkehrsverbünde und -betriebe sinnvoll planen und insbesondere auch in den überfälligen Ausbau investieren. Gleichzeitig muss die Aufteilung der Zuschüsse und Einnahmen so geregelt werden, dass damit die Erlöse dort ankommen, wo das 49 Euro - Deutschlandticket genutzt wird.

Kinder frei, Rabatt für Jugend- und Sozialticket!

Während es in allen Verbänden auf lokaler Ebene unterschiedliche Ermäßigungstarife und Mitnahmemöglichkeiten für Kinder gibt, gilt dies für das 49 Euro -Deutschlandticket nicht. Jetzt ist die Chance, hier deutschlandweit einen sozial gerechten Standard zu setzen. Initiativen einzelner Länder für ein Jugendticket begrüßen wir, sie laufen aber der Idee des Deutschlandtickets zuwider, deutschlandweit einheitliche Regelungen zu schaffen.

Kinder unter 14 Jahren sollten den Nah- und Regionalverkehr kostenlos nutzen dürfen.

Dies entlastet die Familien und ermöglicht, dass alle Kinder an eine selbständige und ökologische Mobilität herangeführt werden. Elterntaxi ade! In vielen Regionen bekommen Schüler*innen ein Abo finanziert – die öffentliche Hand muss allen den Weg zur Schule ermöglichen. Einfach, einheitlich und bezahlbar für alle, um Kinder früh an eine ökologische Mobilität heranzuführen: Kostenloser ÖPNV für Kinder unter 14!

Jugendticket und Sozialticket für max. 29 €

Auch mit einem ermäßigten Deutschlandticket für Menschen unter 21 Jahren sowie für Azubis, Studis und Freiwilligendienstleistende werden Familien sowie junge Menschen mit keinem oder nur geringem Einkommen entlastet. Je geringer der Preis für dieses Jugendticket, desto eher bleiben diese Menschen dauerhaft dem ÖPNV erhalten.

Der VCD fordert auch schon lange, dass es flächendeckend Sozialtickets geben muss. Denn nur so kann heute das Recht aller Menschen auf Teilhabe durch Mobilität gewährleistet werden. Jetzt besteht mit dem Deutschlandticket die Chance, dieses einheitlich und überall einzuführen. Es wäre jetzt ein wichtiges Signal für Mobilität als Grundrecht, für die Bedeutung des sozialen Zusammenhalts und dafür, dass sozial- und umweltpolitische Ziele Hand-in-Hand gehen könne.

Finanzierung

Steigende Betriebskosten, Sanierungsstau, Investitionen in den Ausbau, besser Bezahlung und attraktivere Arbeitsbedingungen: Es wird viel Geld benötigt, damit der ÖPNV in Zukunft der Aufgabe gerecht werden kann, Mobilität für alle zu gewährleisten. Und es braucht eine klare Finanzierungssicherheit, damit die Verkehrsbetriebe planen und entsprechend einstellen und Aufträge ausschreiben können. Denn es wird immer schwieriger, das Personal, die Fahrzeuge und die nötigen Baukapazitäten zu bekommen.

16-18 Mrd. Euro mehr pro Jahr, bis 2030 aufsteigend auf bis zu 30 Mrd. Euro – das ist viel Geld. Doch müssen wir dem gegenüberstellen, was das derzeitige Verkehrssystem an Kosten verursacht und welche Folgekosten noch auf uns zukommen: Klimawandel, Lärm und Abgase, Flächenversiegelung und mehr. Durch eine sozial und ökologisch orientierte Reform von Dienstwagenbesteuerung und Entfernungspauschale sowie den Abbau des Dieselpprivilegs könnten pro Jahr 10 Milliarden Euro eingespart werden. Weitere Milliarden fließen derzeit in den Flugverkehr: Keine Besteuerung von Kerosin und internationalen Tickets sowie Subventionen diverser Flughäfen. Und auch die Milliarden, die noch in den Aus- und Neubau von Autobahnen fließen, sind weder zukunftsorientiert noch sozial eingesetzt.

SPD, Grüne und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag versprochen, die umweltschädlichen Subventionen anzugehen und abzubauen. Dies haben sie in ihrem Entwurf zum Klimaschutzprogramm nochmals bekräftigt. Der VCD erwartet jetzt Taten statt Worte.

Die Frage ist also nicht, ob der ÖPNV-Ausbau als Rückgrat der Verkehrswende finanzierbar ist. Als Gesellschaft müssen wir uns die Frage stellen, ob wir uns weiterhin ein fossiles, ineffizientes und ungerechtes Verkehrssystem leisten wollen.