

Warum fordern Sie nicht das 9-Euro-Ticket?

Der Preis des Deutschlandtickets wird 2027 auf 66,90 Euro erhöht. Zu teuer, findet Barbara Metz

Interview: Gitta Düperthal

Öffentlicher Nahverkehr gilt als Schlüssel für Klimaschutz im Verkehr. Der Preis für das Deutschlandticket aber wird nach Ihrer Berechnung 2027 erneut erhöht werden, von 63 auf 66,90 Euro. Wie kommen Sie auf den Betrag?

Aufgrund von Inflation, gestiegenen Öl- und gesunkenen Strompreisen ergibt sich aus einer vom Verkehrsministerium entwickelten Formel, dass sich der Preis des Tickets entsprechend erhöhen wird. Für das Deutschlandticket ist jedoch nur ein gleich bleibender staatlicher Zuschuss von drei Milliarden Euro pro Jahr bis 2030 im Haushalt vorgesehen. Somit ist der Preis genau für die Bevölkerungsgruppe, für die das Ticket attraktiv ist, zu teuer. Das bedeutet zudem: Wäre der Preis bei 49 Euro geblieben, hätten bis 2030 bis zu 16 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden können. Deshalb fordern wir eine Sofortentlastung in Form eines Ticketpreises von 29 Euro für ein Jahr und im Anschluss einen stabilen Preis von 49 Euro, der nicht mehr jährlich nach oben angepasst wird.

Wollen Sie nicht zurück zu den Anfängen des 9-Euro-Tickets?

Realistischer ist es, zunächst zu 29 und auf lange Sicht zu 49 Euro zurückzukehren. Zwingend ist aber, dass der Preis nicht permanent erhöht wird. Wir fordern, dass die Bundesregierung mehr Mittel in die Elektrifizierung des ÖPNV steckt, weil steigende Ölpreise dann den Ticketpreis nicht ständig nach oben treiben würden.

Ist die Elektrifizierung des ÖPNV nicht auch ein Kostenpunkt?

Bei der Bahn geht es besonders um den Ausbau von Oberleitungen. E-Busse werden mit Batterien betrieben. Die höheren Investitionskosten für E-Busse werden ab 2031 durch einen günstigeren Betrieb überkompensiert, durch die laufende Förderung kann es schon heute erreicht werden. Denn Ladestrom ist günstiger als fossiler Diesel. Auch das Deutschlandticket wird vor allem wegen des gestiegenen Dieselpreises teurer, während der gesunkene Strompreis sich dämpfend auf die Preiserhöhung auswirkt. Freilich gilt es, Effizienzkriterien für angemessenen Stromverbrauch zu beachten.

Sie fordern, den öffentlichen Nahverkehr in ländlichen Regionen auszubauen. Interessiert sich jemand in der Bundesregierung dafür?

Eher nicht, aber genau bei solchen Themen der Unzufriedenheit öffnet sich der Kontext zur Wahl in Sachsen-Anhalt. Menschen haben dort eine extrem rechte Partei gewählt, weil sie Veränderung wollen. Mobilität spielt eine große Rolle an Orten, wo Menschen sich unter anderem abgehängt fühlen, weil keine öffentlichen Verkehrsmittel fahren. Da braucht es den Ausbau des ÖPNV und eine Mobilitätsgarantie.

Zwei von drei Dienstwagen von Politikerinnen und Politikern fahren mit Verbrennungsmotor. Sie überschreiten mit ihrem CO₂-Ausstoß, was im europäischen Durchschnitt für Neuwagen als Grenzwert vorgegeben ist.

Es geht um die Vorbildfunktion. Wir haben den Dienstwagencheck für Spitzenpolitiker zum zwanzigsten Mal gemacht und mussten einen Trend hin zum Verbrennerauto feststellen – oder zum Hybridmodell, das zu 89 Prozent als Verbrenner gefahren wird. Außer Bündnis 90/Die Grünen und Parteilosen haben im Parteienvergleich alle von uns deswegen die rote Karte erhalten. Dies ist ein Spiegel dafür, wie die Bundesregierung Verkehrspolitik macht.

Die Deutsche Umwelthilfe konstatiert auch alarmierende Ozonwerte: 94 Prozent aller ausgewerteten Messstationen in Deutschland überschritten Mitte August das empfohlene Jahreslimit für das gesundheitsgefährdende Reizgas.

Das steht für eine fehlgeleitete Klimapolitik. Nicht nur die Verkehrspolitik spielt dabei eine Rolle, sondern etwa auch das Gebäudemodernisierungsgesetz, welches Menschen dazu bringt, Öl- oder Gasheizungen wieder neu einzubauen. Zu Jahresanfang hatten wir vor dem Bundesverwaltungsgericht ein Urteil erstritten, das besagt, dass die Bundesregierung klimapolitisch nachsteuern muss. Das ist bisher nicht geschehen. Statt dessen sind gegensätzliche Entwicklungen zu sehen. Naturwissenschaftliche Erkenntnisse werden ignoriert.

Sie wollen die Bundesregierung nun Mitte September vor dem Bundesverwaltungsgericht »höchstrichterlich zwingen«, ihr Luftreinhalteprogramm mit geeigneten Maßnahmen nachzubessern. Welche Auflagen wollen Sie erstreiten?

Die Europäische Richtlinie über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe legt fixe Ziele für alle EU-Mitgliedstaaten fest. Um diese zu erreichen, muss die Bundesregierung entsprechende Maßnahmen festlegen, die den Ausstoß mindern. Dazu gehört alles, was die Mobilitäts- und Antriebswende voranbringt, wie bessere Rad- und Fußweginfrastruktur und emissionsarme Autos. Hierbei geht es um ganz konkrete gesundheitspolitische Fragen, denn Menschen könnten anderenfalls etwa an Asthma erkranken. Wenn wir vor Gericht gewinnen, muss die Bundesregierung auch dabei nachbessern.

Barbara Metz ist Bundesgeschäftsführerin der Deutschen Umwelthilfe.

<https://www.jungewelt.de/artikel/529684.deutschlandticket-wird-teurer-warum-fordern-sie-nicht-das-9-euro-ticket.html>