

## Pressemitteilung

München, den 5. Juli 2024

### **Kommunen brauchen eine faire Finanzierung des Deutschlandtickets**

Bund und Länder hatten im November 2023 vereinbart, bis Mai 2024 ein Konzept vorzulegen, um das Deutschlandticket in die Zukunft zu führen – bislang ohne Resultat. Der Verkehrsminister Nordrhein-Westfalens hat für den 8. Juli 2024 zur Sonder-Verkehrskonferenz geladen. Die Verkehrsminister der Länder wollen prüfen, wie lange die verfügbaren Mittel von drei Milliarden Euro reichen, um das Defizit des Deutschlandtickets auszugleichen. Eine Preissteigerung für das 49-Euro-Ticket ist wahrscheinlich, wenn der Bund nicht in letzter Sekunde reagiert, warnt der Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, der Straubinger Oberbürgermeister Markus Pannermayr: **„Die kommunalen Aufgabenträger brauchen ein faires Finanzierungskonzept für das Deutschlandticket für 2024 und darüber hinaus. Dafür reicht es nicht, allein an der Preisschraube für Fahrgäste zu drehen. Ein faires Finanzierungskonzept muss Planungssicherheit über Jahre geben. Gelingt keine solide Finanzierung, dann kann es das Deutschlandticket nicht mehr flächendeckend geben.“**

Das Deutschlandticket will eine bezahlbare Mobilität ermöglichen, die nachhaltig ist und das Klima schont. Mobilität gilt als Hebel, um den demografischen Wandel und die Folgen des Klimawandels zu meistern. Der Leitgedanke ist, dass Mobilität Stadt und Land auf Schienen, Straßen und Radwegen verbindet, dass ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ein selbstbestimmtes Leben führen können. Der Weg zur Arbeit soll mit günstigen Tarifen bezahlbar bleiben. **„Angebot und Tarif im öffentlichen Nahverkehr sollen dazu einladen, vom Auto zu Bahn und Bus zu wechseln. So lautet das Ideal. Die Realität ist eine andere: Fahrgäste klagen über volle, verspätete, ausfallende oder fehlende Züge und Busse. Das günstige Deutschlandticket steht auf wackeligen Beinen. Die Aufgabenträger bangen um den Erhalt des Angebots. Dringend notwendige Investitionen in Infrastruktur und Taktung sind nicht in Sicht,“** warnt Pannermayr.

Das Deutschlandticket ist mit dem Versprechen angetreten, die Tariflandschaft radikal zu vereinfachen. Mobilität zum günstigen Preis sollte zum Umstieg auf den öffentlichen Perso-

nennahverkehr motivieren. Seit der Einführung im Mai 2023 nutzen 11 Millionen Menschen das Deutschlandticket. Der Investitionsbedarf in Schiene, Busse, Züge, Waggonen und Straßenbahnen ist enorm. Die Bundesregierung hatte das Investitionsvolumen allein bei der Bahn noch auf 45 Milliarden Euro bis 2027 beziffert. Heute wirft Bundesfinanzminister Lindner plötzlich die Alternative zwischen Investitionen ins Angebot oder in das Deutschlandticket in die Debatte. Pannermayr: **„Dabei wird der Bund seiner Finanzierungsverpflichtung in keiner der angebotenen Alternativen gerecht. Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist nicht gesichert, nicht einmal für das laufende Jahr. Der Bund hat nicht einmal sein Versprechen gehalten, die übrig gebliebenen Mittel aus dem Jahr 2023 auf 2024 zu übertragen. Wiederholt hat Verkehrsminister Wissing eine Gesetzesinitiative angekündigt – aber nicht eingebracht. Viele Aufgabenträger ordnen die Geltung des Deutschlandtickets von Monat zu Monat an. Sie müssen auf Sicht fahren, weil Bund und Freistaat ausgeschlossen haben, ein Defizit zu übernehmen, das über die veranschlagten drei Milliarden hinausgeht. Diese Vereinbarung ist eine Vereinbarung zu Lasten Dritter, zu Lasten der kommunalen Kassen.“**

Der Bayerische Städtetag hat Bund, Freistaat und Kommunen aufgefordert, eine Angebots-offensive für den öffentlichen Personennahverkehr zu starten. Bund und Freistaat müssen die Investitionen mit mehr Regionalisierungsmitteln und einer besseren Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich erhöhen, damit der ÖPNV einen besseren Beitrag zur Mobilität in Stadt und Land leisten kann. Der Freistaat stellt aktuell die ÖPNV-Finanzierung in Bayern auf neue Beine. So sollen die ÖPNV-Zuweisungen und die Hilfen für den Ausbildungsverkehr im bayerischen ÖPNV-Gesetz reformiert werden. Gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden, dem Verband bayerischer Verkehrsunternehmen und der Verkehrsbranche hat das bayerische Verkehrsministerium ein System entwickelt, das kurz vor der Umsetzung steht. Pannermayr: **„Das gemeinsam entwickelte System verspricht Transparenz und Verteilungsgerechtigkeit. Man hat hier gute Arbeit geleistet. Das beste System scheitert aber am fehlenden Geld. Denn der Freistaat hat seine Mittel nicht erhöht, obwohl die Kosten für den ÖPNV durch die Decke gegangen sind. Ohne neue Mittel bedeutet eine neue Verteilung zwangsläufig, dass es Gewinner und Verlierer gibt. Der Freistaat hat einen Bestandschutz für genehmigte Buslinien zugesichert. Das ist wichtig. Aber: Wenn die Genehmigung ausläuft, steht kein Geld mehr zur Verfügung und die Buslinie müsste eingestellt werden.“**