

Nahverkehr

Neuer Streit um das 49-Euro-Ticket

Verkehrsunternehmen und Kommunen wollen das Angebot nur einführen, wenn Bund und Länder mehr Geld zuschießen.

Daniel Dähms Berlin

Bund und Länder wollten für die „schnellstmögliche Einführung“ eines neuen Rabatttickets im Nah- und Regionalverkehr sorgen. Dieser Plan droht zu scheitern. Die Verkehrsunternehmen in Deutschland weigern sich, das staatlich beschlossene „Deutschlandticket“ ohne weitere finanzielle Zusagen vorzubereiten und einzuführen. Das geht aus Briefen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) sowie an die Ministerpräsidenten aller 16 Bundesländer hervor. Sie liegen dem Handelsblatt vor.

„Wir bitten Sie höflich um Verständnis dafür, dass es uns nur unter den oben genannten Umständen möglich ist, ein derart neuartiges, aber auch qualitativ hochwertiges Tarifangebot den Fahrgästen zu unterbreiten“, schreiben Verbandspräsident Ingo Wortmann, Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) sowie Verbands-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Die „Umstände“ sind klare Bedingungen der Branche: Nur wenn Bund und Länder garantieren, sämtliche Kosten zu übernehmen, will sie den neuen Tarif einführen. Aber schon jetzt stehe fest, dass „zum gegenwärtigen Zeitpunkt zahlreiche Fragen unbeantwortet“ seien, „die uns eine Umsetzung – etwa zum 1. Januar 2023 – unmöglich machen.“

3

Milliarden Euro wollen Bund und Länder für die Finanzierung des 49-Euro-Tickets bereitstellen.
Quelle: offizielle Angaben

Erstmals sollen die öffentlichen Verkehrsunternehmen einen Tarif einführen, der nicht nur im eigenen Nahverkehrsgebiet gültig ist, sondern bundesweit in jeder Bahn und jedem Bus. Normalerweise sind allein die Länder und Kommunen zuständig, den Nahverkehr zu organisieren. Dazu gehören auch die Fahrkartenpreise und Tarife. Im Sommer aber hatte der Bund mit der Idee eines Neun-Euro-Monatstickets in die Tarifhoheit eingegriffen. Zuletzt hatte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) 1,8 Milliarden Euro für eine dauerhafte Nachfolgeregelung in Aussicht gestellt, wenn sich die Bundesländer in ähnlicher Höhe beteiligen.

Die von Bund und Ländern zugesagten drei Milliarden Euro würden nicht ausreichen, um das bundesweit gültige und digital vertriebene Monatsabonnement einzuführen, stellt der VDV klar. Der Verband verwirft darauf, dass auch die Verkehrsminister der Länder zuvor beschlossen hätten, „dass die Kosten für die Fahrgeldverluste und die erheblichen Umstellungskosten auf ein neues Tarifprodukt vollständig erstattet werden müssen“.

Scholz und die Ministerpräsidenten hätten sich auf maximal je 1,4 Milliarden Euro verständigt. „Aus Sicht



Volle Bahnsteige: Das 49-Euro-Ticket für den Verkehrsverbund vieler neuer Fahrgäste bringen.

der gesamten Verkehrsbranche stellt sich daher die Frage, wie die Finanzierung des Deutschlandtickets ohne ein wirklich erhebliches Risiko für Unternehmen und Aufgabenträger erfolgen soll“, heißt es in den Briefen weiter. Die Landesverkehrsminister haben das Thema der Ticketfinanzierung kurzfristig auf die Tagesordnung einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 29. November gesetzt.

Branche fühlt sich übergangen

Wie es in der Branche hieß, fußen die prognostizierten Einnahmeausfälle von drei Milliarden Euro im Jahr auf anderen Annahmen als zum nun geplanten 49-Euro-Monatsticket. So sei die Branche bislang in den Planungen davon ausgegangen, dass ein 69-Euro-Ticket eingeführt werde – als Jahresabonnement.

Ein Monatsabo hingegen bedeute ein viel höheres finanzielles Risiko und der Preis von 49 Euro weit höhere Verluste. Sollten die Mehrkosten bei den Verkehrsunternehmen landen, so müssten diese zwangsläufig Strecken in ihrem Angebot stilllegen, heißt es warnend. Gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden setzten sich die Verkehrsunternehmen einig. Das wirtschaftliche Risiko sei „nicht leistbar“.

Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes sagt, die Kommunen bräuchten zwingend eine Regelung, dass alle mit dem Ticket verbundenen Einnahmeverluste durch Bund und Länder ausgeglichen werden. „Eine Deckelung des Ausgleichsbeitrags auf drei Milliarden Euro und gleichzeitig die Festlegung eines Preises von 49 Euro wälzen ein untragbares Risiko auf die Verkehrsunternehmen und Kommunen ab.“ Die Kommunen könnten die drohenden zusätzlichen Kosten nicht schultern, sagt Landsberg. „Auch hier muss der Grundsatz gelten: Wer bestellt bezahlt.“ Die Vertreter der privaten Verkehrsanbieter schlieften sich der Kritik an. „Es gibt erhebliche ungeklärte Finanzierungsfragen“, sagte etwa Tobias Helmemann, Präsident des Verkehrsverbands Mofair und Chef der Transdev GmbH.

Unterdessen sehen Juristen durchaus Chancen, dass die Verkehrsunternehmen im Zweifel den Bund in die Pflicht nehmen können, alle Kosten zu übernehmen. „Wer solche Regelungen einführt, ist den Personenbeför-

derungsunternehmen gegenüber unmittelbar zum finanziellen Ausgleich verpflichtet“, stellte der Düsseldorfer Wirtschaftsjurist Clemens Antweiler klar. Er verweist auf ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs. In dem untersuchten Fall waren Verkehrsunternehmen in Estland verpflichtet worden, Schüler, Auszubildende und Behinderte kostenlos zu befördern – ohne einen Ausgleich dafür zu erhalten. Der Gerichtshof habe überzeugend dargelegt, dass der Gesetzgeber „zwingend zu einem finanziellen Ausgleich für sämtliche Kostennachstelle verpflichtet ist, die Personenbeförderungsunternehmen durch die Auflegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen“, resümierte Antweiler. Entsprechend setze der Bund nun in der Verantwortung, die Unternehmen auskömmlich zu entlasten.

Antweiler



Am 18.11. in
Ihrem Handelsblatt

Handelsblatt
Südatz entscheidet.