

# „Sommermärchen“ oder Albtraum?

Im Juni soll das 9-Euro-Ticket für den ÖPNV kommen – aber Züge sind knapp, und es gibt Streit ums Geld

Ostfriesische Nachrichten  
vom  
06. Mai 2022

Andreas Hoenig

Das Auto mal stehen lassen, mit dem Bus zur Arbeit, per Regionalexpress übers Wochenende weg oder in den Urlaub. Steht Deutschland vor einem „ÖPNV-Sommermärchen“? Das ist zumindest das Ziel der Bundesregierung mit dem 9-Euro-Monatsticket ab Juni. Bund und Länder streiten aber noch ums Geld – das Scheitern eines Finanzpakets, in dem auch die Mittel für das Ticket enthalten sind, ist weiter möglich. Viele Fahrgäste wollen aber vermutlich eher wissen, ob aus dem geplanten Sommermärchen nicht ein Albtraum wird, weil Züge brechend voll werden könnten. Ein Überblick:

## Wann kommt das Ticket, wo kann man es nutzen?

Ab Anfang Juni bis Ende August sollen Fahrgäste bundesweit für 9 Euro pro Monat im Nah- und Regionalverkehr in der zweiten Klasse fahren können. Ausgenommen sind der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG, also zum Beispiel ICE oder IC. Das Ticket soll online erhältlich sein, dazu soll es auch eine gemeinsame Online-Plattform der Verkehrsunternehmen geben. Kunden sollen es aber auch über Fahrkartenautomaten und Schalter kaufen können.

Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben startet der Vorverkauf ab dem 23. Mai, bei anderen heißt es Ende Mai. Wer ein Abo besitzt – das deutlich teurer als 9 Euro ist –, bekommt den Differenzbetrag ausgeglichen.

## Wie groß ist das Interesse am 9-Euro-Ticket?

Die Mehrheit steht dem Ticket einer Umfrage zufolge positiv gegenüber. 33 Prozent gaben an, damit Bus oder Bahn fahren zu wollen, 22 Prozent wollen das nach eigener Aussage „wahrscheinlich“ tun, wie eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Yougov im Auftrag der dpa ergab. 51 Prozent der Befragten gaben an, mit dem Ticket vor allem touristische Ausflüge machen zu wollen. Mehr als ein Drittel der Befragten wollen das Ticket nicht nutzen.

## Wie groß ist die Gefahr überfüllter Züge?

Vor allem auf beliebten touristischen Strecken könnte es zu vollen Zügen und überlasteten Bahnhöfen kommen – kurz nach dem Start des Tickets ist das lange Pfingstweekende. Züge und Personal seien knapp, so etwa der Bahn-Betriebsrat. Schon zu heutigen Preisen seien an sonnigen Wochenenden die Züge von den Großstädten zu touristischen Zielen stark besetzt und zum Teil übervoll, sagte Karl-Peter Nau-

mann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn. Er nannte die Strecken von Berlin an die Ostsee, von Hamburg nach Sylt und von München in die Alpen. Ohne zusätzliche Regionalzüge seien „chaotische und abschreckende Zustände“ zu erwarten.

Die Verkehrsverbünde, die für Länder und Kommunen Regionalzugfahrten bei der Deutschen Bahn und anderen bestellen, hatten erklärt,

## Bahnstreckennetz wächst 2021 um lediglich zwei Kilometer

### Verband: Bund tritt bei Schieneninfrastruktur auf der Stelle

Während die Deutsche Bahn jedes Jahr viele Milliarden Euro in die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur steckt, kommt der Konzern beim Bau neuer Strecken kaum voran. Auch 2021 kamen per saldo lediglich rund zwei Kilometer neue Betriebsstrecken hinzu. Das geht aus einem aktuellen Infrastrukturbericht der Bahn für das Eisenbahn-Bundesamt hervor, den die Behörde gestern veröffentlicht hat. Demnach wurden neue Abschnitte mit einer Länge von insgesamt rund elf Kilometern neu in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden knapp neun Kilometer Strecke stillgelegt, verkauft oder zurückgebaut. Insgesamt umfasste das Streckennetz der Bahn damit im vergangenen Jahr rund 33 290 Ki-

an Aktionsplänen zu arbeiten, um Personalverstärkungen und zusätzliche Fahrzeugkapazitäten im Zeitraum des Tickets zu ermöglichen – mit besonderem Fokus auf Wochenenden und touristische Regionen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen erklärte, es sei für die Firmen nur in geringem Umfang möglich, für zusätzliche Kapazitäten zu sorgen. Die Verkehrsunternehmen und

-verbünde würden alles auf Schienen und Straßen mit Bus und Bahn bringen, was möglich sei. „Dazu werden Reserven aktiviert, die aber nicht in einer nennenswerten Größenordnung sind.“

Bei den Kölner Verkehrsbetrieben zum Beispiel heißt es auf der Webseite, es werde in Bahnen und Bussen wahrscheinlich wieder voller werden in den drei Monaten, in denen das 9-Euro-Ticket gelte. „Allerdings findet die Ak-

tion in den Sommermonaten statt, in denen ohnehin weniger Fahrgäste mit Bus und Bahn unterwegs sind.“ Aufgrund der Pandemie seien die Fahrzeuge auch noch nicht so voll wie vorher.

Beim Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ist zu lesen, eine Erhöhung der Kapazitäten werde nur sehr eingeschränkt möglich sein. „Deshalb ist zu erwarten, dass auf einigen Strecken auch zu Überbesetzungen kommen kann.“

## Was passiert nach der Aktion?

Das ist die große Frage – und darum geht es im Kern auch im Finanzstreit zwischen Bund und Ländern. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagte gestern in Bremen nach einer Konferenz der Verkehrsminister der Länder und des Bundes, nach dem „schönen Sonderangebot“ dürften die Tarife nicht durch die Decke schießen. Genau deswegen kämpften die Länder um eine dauerhaft bessere Finanzierung des Nahverkehrs. Denn das Ziel des günstigen Tickets ist es auch, neue Kunden bei der Stange zu halten.

Weil Energie- und Personalkosten gestiegen sind, wollen die Länder in diesem Jahr vom Bund 1,5 Milliarden Euro zusätzliche Regionalisierungsmittel. Das sind Gelder, die der Bund den Ländern jährlich zur Finanzie-

rung des Schienenpersonen-nahverkehrs zur Verfügung stellt.

Das aber lehnt der Bund ab, wie Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) erneut deutlich machte. Zum einen gebe es Entlastungspakete der Koalition. Zum anderen fordert Wissing Struktur-reformen und mehr Transparenz bei der Verwendung der Mittel. Zur Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollen im Herbst Ergebnisse einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe vorgelegt werden.

Unklar ist, ob die Länder in zwei Wochen ein Finanzpaket im Bundesrat wirklich scheitern lassen, in dem auch Mittel des Bundes für das 9-Euro-Ticket enthalten sind. Die Bremer Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne) als Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz sagte, die Länder wollten einen Erfolg des 9-Euro-Tickets. Wie Hermann machte sie klar, dass die Länder auf die Ampel-Fraktionen im Bundestag setzten, um Nachbesserungen zu erreichen, sprich: mehr Geld.

Fest zugesagt hat der Bund, dass den Ländern Einnahmehausfälle beim 9-Euro-Ticket in Höhe von 2,5 Milliarden Euro ersetzt werden. Dazu kommen 1,2 Milliarden Euro für coronabedingte Ausfälle – an diesen beteiligen sich auch die Länder. dpa

dpa



# Bahn: 9-Euro-Ticket ab 23. Mai zu kaufen

**MOBILITÄT** Allerdings muss das Gesetz erst noch beschlossen werden – Drei Monate günstig fahren

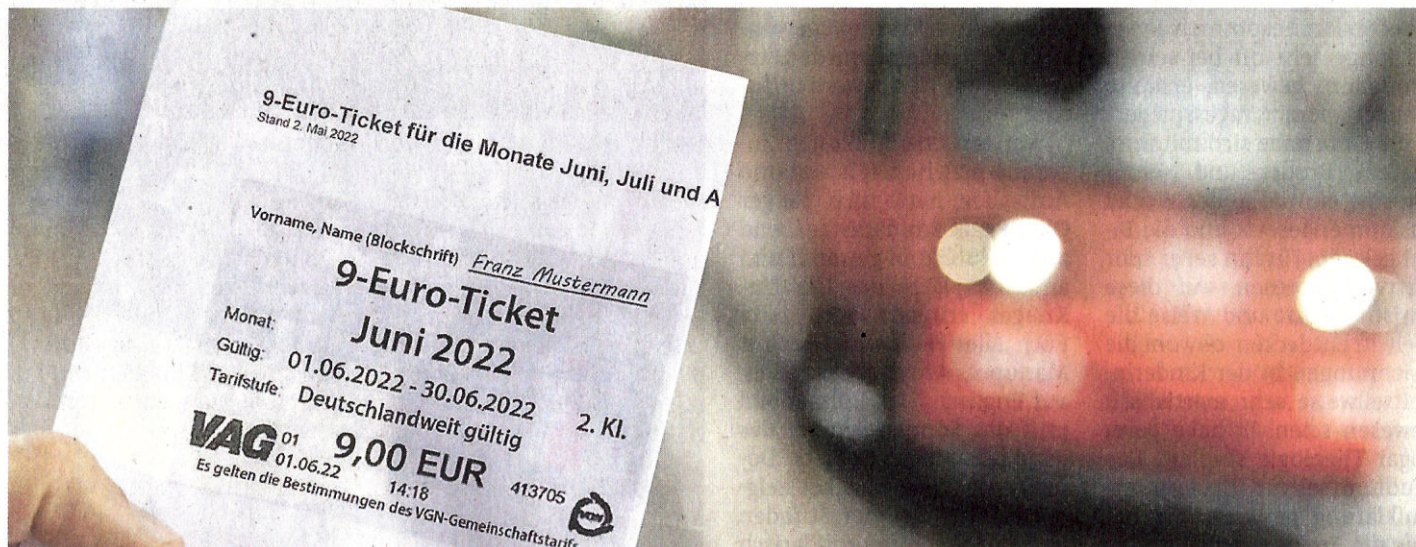
VON HOLGER GÖPEL

**BERLIN** – Bei der Deutschen Bahn können Verbraucherinnen und Verbraucher das sogenannte 9-Euro-Monatsticket ab dem 23. Mai kaufen – vorausgesetzt, der Bundestag und Bundesrat stimmen dem Vorhaben in dieser Woche zu. Das Ticket steht dann über die App DB-Navigator sowie sämtliche andere digitale Bahn-Kanäle zur Verfügung, wie der Konzern am Sonntag mitteilte. „Ebenso wird es an den rund 5500 Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn und in den über 400 DB Reisezentren in Bahnhöfen erhältlich sein“, hieß es.

## ■ UM WAS ES GEHT

Mit dem Monatsticket können die Fahrgäste für neun Euro bundesweit den öffentlichen Nahverkehr nutzen – in allen Städten und über alle Verbindungsgrenzen hinweg. Die Fahrkarten können auch bei anderen Verkehrsunternehmen online oder am Schalter gekauft werden. Viele Verbünde haben bereits angekündigt, ebenfalls am 23. Mai mit dem Verkauf starten zu wollen.

Die Sondertickets sollen im Juni, Juli und August bundesweit Fahrten im Nah- und Regionalverkehr ermöglichen – für jeweils 9 Euro im Monat



Der Entwurf der Nürnberger Verkehrs-Aktiengesellschaft zeigt, wie das Ticket aussehen dürfte.

DPA-BILD: KARMANN

und damit viel weniger als bei normalen Monatskarten. Dies ist Teil des Entlastungspakets, mit dem die Ampel-Koalition auf die hohen Energiepreise reagiert. Zugleich soll es ein Schnupperangebot sein, um mehr Kunden für Busse und Bahnen zu gewinnen.

## ■ WAS NOCH FEHLT

Allerdings muss das Vorhaben der Ampel-Koalition aus SPD, Grünen und FDP am Donnerstag (19. Mai) noch vom Bundestag und einen Tag später vom Bundesrat beschlossen werden. Doch es gibt immer noch Streit über die Finanzierung. Der Bund finanziert das

Vorhaben, indem er den Ländern 2,5 Milliarden Euro zum Ausgleich der Einnahmeausfälle überweist. Denen ist das zu wenig.



### Serie

Das bringt das 9-Euro-Ticket

„Wenn der Bund glaubt, er könne sich auf dem Rücken der Länder für ein dreimonatiges Trostpflaster beklatschen lassen und andere sollen dafür die Rechnung zahlen, dann hat er sich gewaltig getäuscht“, sagte Bayerns Verkehrsminis-

ter Christian Bernreiter (CSU) am Wochenende. Sofern der Bund die Kosten für das Ticket nicht voll ausgleiche und nicht die Regionalisierungsmittel deutlich erhöhe, werde er im Bundesrat gegen eine Mauer laufen.

„Unter den aktuellen Bedingungen sehe ich nicht, dass Bayern dem Gesetz im Bundesrat zustimmen kann. Eine echte Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger wäre eine dauerhafte Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch mehr Bundesmittel für ein besseres Angebot“, betonte Bernreiter. Stattdessen biete der Bund „ein Strohfeder“, an dessen Ende deutli-

che Leistungseinschränkungen drohten.

Mit dem 9-Euro-Ticket gebe es „die einmalige Chance, mehr Menschen langfristig für den öffentlichen Nahverkehr und die klimafreundliche Schiene zu begeistern“, teilte der Chef der zuständigen Bahn-Tochter DB Regio, Jörg Sandvoß, mit. Nach Angaben der Bahn wird das 9-Euro-Ticket stets vom ersten bis zum letzten Tag des jeweiligen Monats gültig sein. Wer also erst Mitte des Monats zugreift, kann nur noch die verbleibende Monatshälfte damit umherfahren. Es soll möglich sein, Tickets für alle drei Monate gleichzeitig zu kaufen.



Nordwest Zeitung vom 14. Mai 2022



## Bahnsteig ist bald barrierefrei

Schweres Gepäck nach oben in die Waggonen der Inselbahn Wangerooge hieven – das ist Anfang Juni auch am Westanleger Vergangenheit: Dort läuft der Bau des barrierefreien Bahnsteigs. Gleichzeitig wird im Inselbahnhof barrierefrei umgebaut. Mit Ende der Bauarbeiten ist ein barrierefreier Zustieg in alle Inselbahnwagen möglich – dafür werden die Bahnsteige um insgesamt 90 Zentimeter erhöht. Außerdem erhalten die Bahnsteige moderne Sitzbänke und neue Beleuchtung. Der komplette Umbau des Westanlegers wird dann nach Abschluss der Deckwerkssanierung in Angriff genommen, das wird voraussichtlich 2027 sein.

BILD: THEO KRUSE