



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt- und Klimaschutz / **Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg** / **Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt**

10 Thesen zum 9 Euro-Ticket

Michael Jung für Prellbock Altona e.V.

am 03.08.2022 in der Werkstatt 3

„Wie weiter mit dem 9€ Ticket?“

1. Das 9-Euro-Ticket ist ein großer Erfolg. Mit 30 Mio. verkauften Tickets haben mehr als 1/3 aller in Deutschland Lebenden dieses Ticket erworben.
2. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets liegt nicht nur in der Werbewirkung für die Bahn und den gesamten ÖPNV, sondern in der Senkung der Zugangshürden zum System Bahn, weil man sich nicht durch wirre Tarifstrukturen quälen muss.
3. Das 9-Euro-Ticket bedeutet Flat-Rate Bahnfahren. Jeder kennt Flat-Rate telefonieren und Flat-Rate Essen in einem „all-you-can-eat“ Restaurant.
4. Das 9-Euro-Ticket hat ein Ende der hochkomplizierten Tarifstrukturen im ÖPNV eingeläutet.
5. Das 9-Euro-Ticket bietet erstmals eine bundeseinheitliche Lösung und vermeidet den Provinzialismus der jetzigen Länder, Kreise, Verkehrsverbände, der besonders teuer und abschreckend für die ist, die an der Grenze zwischen 2 Verbänden wohnen.
6. Das 9-Euro-Ticket macht Schwarz-Fahren unattraktiv und verhindert Situationen in denen man unfreiwillig zum sog. Schwarzfahrer wird, weil man das falsche Ticket hat.
7. Das 9 Euro Ticket hat für viele erstmals einen Zugang zum System Bahn ermöglicht.
8. Das 9 Euro Ticket hat eine starke soziale Komponente, ermöglicht es doch vielen erstmals lange Reisen durch die Republik. Daraus ergibt sich ein sehr hoher Bekanntheitsgrad für dieses Produkt.
9. Das 9-Euro-Ticket senkt die Vertriebskosten für die Verkehrsbetriebe dramatisch, und setzt Personal für andre wichtige Aufgaben in den Verkehrsbetrieben frei.
10. Eine Anschlusslösung für das 9-Euro-Ticket muss zwingend zum 1. 9. 22 kommen, und bundeseinheitlich sein. Über den richtigen Preis kann noch gestritten werden. 9,- Euro für einen Monat erscheint mir zu wenig, insbesondere, weil die Infrastruktur der gestiegenen Nachfrage angepasst werden muss.
 Einer repräsentativen Umfrage (5.000 Teilnehmer) zur Folge, fordern 61,6 % eine Verlängerung des 9 Euro-Tickets über Ende August hinaus. Auch die Politik (MP Meck-Pomm, Frau Schwesig) und klassische alternative

Lobby-Gruppen wie Campact und Change.org sowie die Dt. Umwelthilfe fordern eine Fortsetzung des 9-Euro-Tickets.

Die Struktur ist richtig, jetzt kann der Streit nur noch darum gehen, was muss/kann/darf das Ticket maximal kosten um ein wirkliches und dauerhaftes Umsteigen auf die Bahn zu bewirken. Nur wenn das gelingt ist die Aktion von Vorteil.

Mein Vorschlag wäre:

Ein 365-Euro Jahresticket, d.h. ein Ticket für 1 Euro/Tag, welches bundesweit für den Nahverkehr gültig ist scheint ein fairer Kompromiss zu sein. Finanzierbar ist dies allemal, denn man darf nicht vergessen, dass allein für die Förderung von Elektroautos in 2021 5 Mrd. Euro aufgewendet wurden. Nach Hochrechnungen des HVV kostet ein 365 Euro-Jahresticket rund 1/5 des Zuschussbedarfes für das 9 Euro Ticket. Letzteres hat insgesamt rd. 3 Mrd. Euro Zuschussbedarf für 3 Monate bundesweit erfordert = 1 Mrd. pro Monat. 1/5 davon sind 200 Mio. * 12 = 2,4 Mrd. Das ist allemal bezahlbar. Bei Gleichheit mit der E-Auto Förderung bleiben dann noch 2,5 Mrd. für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur.

Ergänzt muss dieses um ein Jahresticket, welches den Fernverkehr einschließt, für 5 Euro/Tag, das sind 1.825 Euro/Jahr, signifikant billiger als die jetzige BC 100.

Hamburg, den 1.8.2022