



Unterwegs in Deutschland

Das Deutschlandticket ist eine tolle Sache. Nicht nur, weil man mit den Regionalzügen quer durchs Land fahren kann, ist das Kärtchen nützlich, auch im ÖPNV aller anderen Städte und Regionen. Sich an einem Automaten in Hamburg oder München ein Tages- oder Touristenticket ziehen zu wollen, erfordert eine spezielle Ausbildung. Den Weg über den Automaten kann man sich sparen und gleich in den Bus oder die Bahnen einsteigen.

49 Euro ist ein mehr als fairer Preis, und auch 58 sind vertretbar. So viel soll das Deutschlandticket ab 2025 kosten. Das sagt sich leicht für jemand, der gerade eine gute Rentenerhöhung bekommen hat. Für viele Menschen sind aber neun Euro mehr viel Geld. Nicht im ganzen Land, aber zumindest in den Tarifbereichen A und B gilt in Berlin das 9-Euro-Sozialticket, vorerst bis Ende 2025. Das ist gerecht. Das Berliner 29-Euro-Ticket, das auch nur für A und B gilt, dürfte längerfristig keine Zukunft haben.

Oda Hassepaß, verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Abgeordnetenhaus, sagt: „Das Deutschlandticket ist ein voller Erfolg – es bringt mehr Menschen in die öffentlichen Verkehrsmittel, stärkt das Gemeinwohl und leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“ Ist das wirklich so?

„Das Ziel des 49-Euro-Tickets war von Anfang an klar: Es soll möglichst vielen Menschen den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtern, soziale Teilhabe stärken und klimafreundliche Mobilität für alle erschwinglich machen.“

Das ist alles nicht verkehrt, doch habe ich gewisse Zweifel, was den Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖPNV betrifft. 11,2 Millionen Deutschlandtickets gibt es, nur knapp acht Prozent davon sind an neue Kunden gegangen, alle anderen hatten schon vorher Monatskarten und sind von diesen auf das preiswertere Modell umgestiegen. *Quelle: SWR aktuell 01.05.2024*

Der Autor dieses Beitrages hat keinen Führerschein, noch nie gehabt, und ist demzufolge häufig mit dem ÖPNV unterwegs, wird aber auch nicht selten von freundlichen Menschen im Auto mitgenommen. Wie sehr genießt er es, im Auto zu sitzen, selbst im Stau zu stehen, anstatt in Bussen oder Bahnen unterwegs sein zu müssen. Die Nutzung des ÖPNV in Berlin schwankt zwischen Abenteuer und Zumutung, anders als beispielweise in Hamburg. Warum sollte in Berlin jemand von seinem Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, höchstens aus Parkplatznot

am Zielort. Andere Gründe kann es nicht geben. Warum war heute um 10:45 Uhr der M76 so voll, als wäre Berufsverkehr? Das ist doch eigentlich eine Zeit, in der nur Rentner unterwegs sein dürften.



Fotos: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

Am letzten Freitag lud die Grüne Tempelhof-Schöneberger Verkehrsstadträtin und Fahrrad-Lobbyistin **Dr. Saskia Ellenbeck** zum Radeln auf dem zugespülten Tempelhofer/Mariendorfer Damm ein. Als wäre der Fahrradweg nicht breit genug, versammelten sich erst einmal die Teilnehmer auf dem Gehweg.

Ginge es nur darum, den Fahrradfahrenden mehr Sicherheit auf den Straßen zu geben, wäre die Sache in Ordnung. Es geht aber um Ideologie und den Kampf gegen das Auto, ohne die Menschen zu berücksichtigen, die weder mit dem Fahrrad und schwerlich mit dem ÖPNV unterwegs sein können. Klientelpolitik macht noch keine Verkehrswende und bringt dem Klimaschutz wenig Punkte.

Es hilft nichts, eine Verkehrssenatorin der CDU zu haben, wenn die meisten Verkehrsstadträte in den Bezirken den Grünen angehören. Gegenwärtig geht es in Berlin mal wieder um eine Verwaltungsreform, vermutlich 75.0. Bleibt zu hoffen, dass im Rahmen dieser Reform den Bezirken nicht noch mehr Rechte zugesprochen werden.

Ed Koch