

Klimaschutz-Beitrag des 49-Euro-Tickets sehr gering und extrem teuer

Welt, 12.10.2023, Daniel Wetzel

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus247944532/Deutschlandticket-Klimaschutz-Beitrag-sehr-gering-und-extrem-teuer.html>

Ökonomen kritisieren, dass durch das 49-Euro-Ticket überlastete Bahnstrecken noch stärker beansprucht werden. Verkehrswende? „Das Deutschlandticket gleicht einem Versuch, den Zigarettenkonsum durch Subventionierung von Kaugummi zu reduzieren“

Die Zweifel am Klimaschutz-Beitrag des Deutschlandtickets wachsen, wie die Rechnung zweier Ökonomen zeigt. Die gesparten Emissionen seien wesentlich geringer als geplant – und die Kosten dafür exorbitant hoch. Experten schlagen eine effektivere Maßnahme vor.

Die Einführung des sogenannten Deutschlandtickets gilt als das populärste Klimaschutz-Instrument im Verkehrssektor. Vor der Zusammenkunft der Verkehrsminister der Länder am Mittwoch in Köln demonstrierten mehrere hundert Klimaschützer für eine dauerhafte Finanzierung des 49-Euro-Bahntickets.

Unterstützt wird die Forderung auch von Gewerkschaften und Landespolitikern. Die Bürgerbewegung Campact und der ökologische Verkehrsclub VCD übergaben nach eigenen Angaben rund 400.000 Unterschriften aus einer Online-Petition für eine dauerhafte Finanzierung des 49-Euro-Tickets an den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz, NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne).

„Durch das Deutschlandticket lassen Menschen erwiesenermaßen ihr Auto stehen und nehmen die Bahn“, erklärte Lara Eckstein von Campact. „Es ist eine der wenigen richtigen Maßnahmen im Verkehrssektor für eine klimafreundliche und soziale Mobilität.“

Doch „erwiesen“ sind diese Vorteile offenbar gerade nicht. Führende Wirtschaftswissenschaftler ziehen den klimapolitischen Nutzen des staatlich verbilligten Bahnfahrens in Zweifel. Durch das Deutschlandticket würden weitaus weniger Autofahrten vermieden als gedacht.

Zugleich handele es sich um eine exorbitant teure Form des Klimaschutzes, argumentieren der Ökonom Axel Ockenfels von der Universität zu Köln und Christian Böttger, Verkehrsexperte der Hochschule für Technik und Wissenschaft (HTW) in einem gemeinsamen Beitrag im „Handelsblatt“.

Vorläufige Daten zeigten, dass nur jede zwanzigste Fahrt mit einem Deutschlandticket den Autoverkehr entlastet, bestätigte Böttger gegenüber WELT: Nach einer groben Überschlagsrechnung werde so weniger als eine halbe Million Tonnen CO₂ eingespart. Angestrebt hatte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) mit dem Instrument eine Reduktion um mindestens drei Millionen Tonnen CO₂.

Der Beitrag des Deutschlandtickets zum Klimaschutz sei jedoch minimal, die Kosten der Ticket-Subvention von geschätzt drei Milliarden Euro aber exorbitant hoch, argumentieren die Professoren: Die Einsparung einer einzigen Tonne CO₂ durch das Deutschlandticket schlage mit 6000 Euro zu Buche.

Zum Vergleich: Im Emissionshandel für Industrie und Stromwirtschaft beträgt der Preis einer eingesparten Tonne CO₂ nur 80 Euro. Schon das gilt hier als relativ hoch.

Auch durch die CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen versucht die Bundesregierung den Klimaschutz im Verkehr voranzubringen. Nach dem aktuell gültigen Aufschlag auf den Benzinpreis werde der Autofahrer im Schnitt mit 40 Euro je Tonne CO₂-Ausstoß zur Kasse gebeten, sagte Böttger. Dieselbe CO₂-Einsparung durch das Deutschlandticket falle mit 6000 Euro pro Tonne 150-mal teurer aus.

Das subventionierte Bahnticket dürfte auch nach den Maßstäben des Umweltbundesamtes zu den teuersten Formen des Klimaschutzes gehören. Das UBA hatte in seiner sogenannten Methodenkonvention 3.1 den Klimaschaden einer Tonne CO₂ im Jahr 2030 mit 215 Euro geschätzt oder maximal 700 Euro, wenn die Wohlfahrt heutiger und künftiger Generationen gleich gewichtet wird. Die CO₂-Vermeidungskosten des Deutschlandtickets übertreffen mit 6000 Euro pro Tonne die gesamten Klimaschäden des Treibhausgases um ein Vielfaches.

„Die Bilanz dürfte noch schlechter ausfallen, weil das Deutschlandticket teurer zu werden droht“, schreiben die Ökonomen: „Hinzu kommt, dass gegenläufige Effekte bei der Bewertung oft unberücksichtigt bleiben.“ Die meisten zusätzlichen Fahrten mit dem Deutschlandticket „finden auf Strecken statt, die bereits heute überlastet sind.“

Nach Einschätzung von Ockenfels und Böttger werden durch das 49-Euro-Ticket überlastete Bahnstrecken noch stärker beansprucht, ohne dass der Autoverkehr nennenswert abnimmt. „Das Deutschlandticket gleicht einem Versuch, den Zigarettenkonsum durch Subventionierung von Kaugummi zu reduzieren“, schreiben die Wissenschaftler: „So wird das nichts mit der Verkehrswende.“

Gerade sozial Schwache profitieren kaum

Auch die Funktion einer sozialen Wohltat sprechen die Experten dem Deutschlandticket weitgehend ab: Gerade die sozial schwachen Haushalte würden nur wenig profitieren.

Während das frühere 9-Euro-Ticket in allen Einkommensschichten in etwa gleich genutzt wurde, zeige sich beim 49-Euro-Ticket bisher, „dass der weit überwiegende Teil der Subventionen auf Nutzer entfällt, die im Speckgürtel der Metropolen wohnen, also eher der Mittelschicht angehören.“

Ockenfels und Böttger halten ein Mautsystem, bei dem die Einnahmen an die Bürger rückverteilt werden, für eine zielgenauere und preisgünstigere Art des Klimaschutzes: „Städte wie Oslo, London und Singapur setzen solche Mautsysteme bereits erfolgreich ein.“ Anstatt Bahnfahrten mit Steuergeldern einfach nur billiger zu machen, könnten Mauteinnahmen zum Ausbau klimafreundlicher Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.

Der Expertenrat für Klimafragen, ein unabhängiges Beratergremium der Bundesregierung, hatte zuvor in einem Prüfbericht erklärt, die von der Bundesregierung behauptete CO₂-Wirkung des Deutschlandtickets nicht nachvollziehen zu können. „Da die Berechnung nicht vorliegt, kann die Korrektheit nicht bewertet werden“, heißt es im Kommentar der Professoren.

Dass die Bundesregierung überhaupt Maßnahmen im Bereich Pkw-Verkehr ergreift, fand im Prüfbericht jedoch die Zustimmung des Gremiums: „Der Expertenrat begrüßt die Einführung des Deutschlandtickets als eine Maßnahme, die das Potenzial bietet, eine (notwendige) Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV zu ermöglichen.“

Vor der Verkehrsministerkonferenz in Köln richtete sich die Kritik der Umweltgruppen und Verkehrsvereine vor allem gegen Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), der sich im kommenden Jahr an den Mehrkosten des Deutschlandtickets nicht beteiligen will.

„Auch der Bund muss finanzielle Verantwortung übernehmen“, forderte Martin Tönnies vom Verkehrsclub Deutschland. Gedeckt werden könnten die zusätzlichen Kosten durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen etwa für Dieselfahrzeuge oder das Dienstwagenprivileg.

Um umweltfreundliche Mobilität für alle zu ermöglichen, müsse zudem das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs erweitert werden, sagte Tönnies dem Evangelischen Pressedienst (epd). „Wir müssen endlich mit dem massiven Ausbau von Bus und Bahn beginnen.“

Für Planung und Ausbau neuer Strecken, die Anschaffung neuer Fahrzeuge und zusätzliches Personal rechneten die Nahverkehrsunternehmen bis 2030 jährlich mit rund 16 Milliarden Euro.