

# Ein Ticket für das Klima?

Deutschlandticket: Das neue **Nahverkehrsabo** könnte sich vor allem für Pendler auszahlen

VON JAN STERNBERG/RND

Das Deutschlandticket könnte ein Renner werden. Drei Millionen Tickets sind bereits verkauft, 750 000 davon sind neue Abos von Menschen, die bisher keine Monatskarten besaßen. Zwischen fünf und sechs Millionen neue Nahverkehrsnutzerinnen und -nutzer und elf Millionen Wechslerinnen und Wechsler von regionalen Abos erwartet der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Wem aber nützt das Ticket am meisten? Großstadtbewohner mit lokalen Abos bekommen einen Freifahrtschein für Wochenendausflüge und Städtereisen, die Ersparnis im täglichen Vergleich aber ist überschaubar – wenn nicht der Arbeitgeber den Preis mit Zuschüssen für ein Jobticket weiter drückt. Wer aus

dem Umland in die Metropolen pendelt, zahlte für ein regionales Abo bisher oft weit jenseits der 100 Euro und spart nun dementsprechend viel. „Den größten Klimaeffekt wird es bei den Pendlern über längere Strecken geben, also die aus Mittelstädten in die Großstädte fahren und diese Strecken bisher mit dem Auto zurückgelegt haben, weil das ÖPNV-Angebot vor allem wegen der Fahrpreise nicht attraktiv genug war“, sagt Felix Creutzig, Leiter der Arbeitsgruppe Landnutzung, Infrastruktur und Transport am Forschungsinstitut MCC in Berlin dem Redaktions-Netzwerk Deutschland (RND). „Wenn auf diesen Strecken Autofahrten durch Bahnfahrten ersetzt werden, dann ist das auf jeden Fall ein relevanter Effekt.“

Städte und Gemeinden außerhalb des engeren Verflechtungs-

raums der Großstädte, aber mit guter Verkehrsanbindung, könnten durch das 49-Euro-Ticket auch Zuzügler anziehen, erwartet Creutzig. Er sagt: „Grundstücke, Immobilienpreise und Mieten sind außerhalb der Großstädte und ihrer Vororte meist deutlich günstiger. Wenn es eine gute Zugverbindung gibt und das 49-Euro-Ticket mit einem Jahrespreis von unter 600 Euro das Pendeln auch über größere Distanzen deutlich günstiger macht, wird es finanziell höchst attraktiv, rauszuziehen.“ Doch geht damit nicht neue Zersiedelung einher – und könnte der mögliche Klimaeffekt des Deutschlandtickets also durch weitere Einfamilienhaus-Siedlungen und lokalen Autoverkehr konterkariert werden? „Ich sehe das nicht so kritisch“, sagt Creutzig. Im besten Fall würden Klein- und Mittelstädte so wiederbelebt, aber es finde keine weitere Zersiedelung statt.

Für die Städte sei das „eine große Chance, auf die sie sich auch ausrichten müssen“, fordert der Forscher. Kommunen müssten Möglichkeiten schaffen für Zuzug in ihre Zentren, damit die Pendler ohne Auto gut zum Bahnhof kommen. Für eine Klimabilanz des 49-Euro-Nahverkehrsabos sei es aber noch unklar, wie viele Autofahrten durch das Ticket wirklich eingespart werden – und wie viel zusätzlichen Verkehr das neue bundesweite Nahverkehrsabo verursacht, also Fahrten, die sonst gar nicht unternommen worden wären. Von beiden Variablen hängt entscheidend ab, ob das Ticket einen messbaren Einfluss auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland haben wird. Creutzig hält die VDV-Schätzung von bis zu fünf oder

sechs Millionen neuen Abonnentinnen und Abonnenten für „recht optimistisch“, und für geradezu „sehr wagemutig, anzunehmen, diese fünf Millionen neuen Abonnenten wären alle bisher mit dem Auto gependelt und würden es nun komplett stehenlassen.“

Christian Böttger, Wirtschaftsprofessor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft, hält das Ticket sogar für geradezu schädlich. Er sagte der „Berliner Zeitung“: „Das

Deutschlandticket ist eine Subvention von unten nach oben.“ Es verbillige vor allem die bestehenden Nahverkehrsabos von Gutverdienern aus den Vororten. Wer von dort mit dem Auto zur Arbeit fahre, werde sich zudem nicht umstellen. „In diesen Kreisen heißt es: Wenn ich nicht direkt im Einzugsbereich eines Schnellbahnhofs wohne, fahre ich lieber mit dem Auto zur Arbeit. Auf jeden Fall nicht mit dem Bus zum Bahnhof“, sagte Böttger dem Blatt.



Vor allem für Pendler könnte sich das Deutschlandticket lohnen.

FOTO: FELIX BÜSSELMANN/PEXELS

## BRODOWYS WOCHE

### Papst Telegenius

Emilia und Noah waren im vergangenen Jahr die am meisten gewählten Kindernamen in Deutschland. Weltweit übrigens sind es Sophia und Mohammad. Und in Niedersachsen? Liegen wir absolut im Deutschlandtrend. Hier haben Eltern ihren Kindern tatsächlich auch am häufigsten die Namen Emilia und Noah gegeben, während die Bayern mit Sophia dem Welttrend voll entsprechen, bei den Jungen hingegen ist dort Lukas auf Platz 1. Zu den kuriossten zugelassenen Vornamen gehören sicherlich Polixeni, Freerk und Spiridon. Die letzten beiden gelten als männliche Vornamen. Nicht zugelassen wurden übrigens Waldmeister und Störenfried. Und ich kann die Entscheidung der Standesämter nachvollziehen! Superman war ebenso nicht erlaubt, hingegen war Tarzan kein Problem. Bierstübl ging nicht, Champagna mit „a“ hingegen war okay. Der Hund meiner Nachbarin hieß übrigens Tequi-

**Matthias Brodowy,**  
Kabarettist und  
Musiker.

FOTO: PRIVAT



la. Reinrassig war er nicht, dafür offensichtlich hochprozentig. Bei der Gelegenheit: Der beliebteste Name für Rüden ist Balu, der für Hündinnen Luna. Unser Hund heißt Charly, was wiederum der häufigste Namen für Katzen ist. Wenn Charly nicht mehr bellt, sondern miaut, muss es am Namen liegen. Ich wollte ihn eigentlich Mister Hardy nennen, konnte mich damit aber in der Familie nicht durchsetzen. Vielleicht ist das auch besser so. Päpste haben ja den Vorteil, dass sie sich selbst einen neuen Namen geben können. Sie nannten sich zum Beispiel Telesphorus, Sabinianus oder Sisinnius. Sinusitis, Susianus oder Telegenius hingegen nannte sich keiner.

Matthias Brodowy

**Was beim Einkaufen zählt**

Anzeigenblattleser sind bereits empfänglich für Sonderangebote (73,1% LpA).  
Trotzdem legen sie viel Wert auf Markenqualität und Umweltaspekte.

Quelle: Bundesverband Deutscher Anzeigenblätter

- Werbung in **hallo** wochenende wird von den Lesern als besonders nützlich und informativ bewertet
- Mit uns erreichen Sie verschiedene Zielgruppen
- Mit hoher Lokalkompetenz und starkem Nutzwert sind wir ein Sprachrohr für die Menschen in der Region
- Kontrollierte und zuverlässige Verteilung, Prüfung durch die Weigel GmbH, ein unabhängiges Institut für Qualitätsmanagement

hallo

wochenende