

## Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Das Deutschlandticket und sein Potenzial

### **Intro:**

Hallo und herzlich willkommen zur Podcast VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

### **Catharina Goj:**

Nächster Halt: Das Deutschlandticket und sein Potenzial. Hallo und herzlich Willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Ich bin Catharina Goj.

In dieser Podcastfolge wollen wir uns mal wieder mit dem Deutschlandticket beschäftigen, das uns bzw. den Verkehrsunternehmen doch in den letzten Wochen im Jahr 2023 ein bisschen Kopfzerbrechen bereitet hat.

Da ging es vor allem um die Finanzierung, aber auch um erweiterte Nutzergruppen. Und dann im Dezember die Nachricht, dass der erste Landkreis aus dem Deutschlandticket aussteigen möchte.

Zum Glück ist das am Ende nicht passiert. Zu Gast habe ich heute Alexander Möller. Er ist Geschäftsführer ÖPNV im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen.

Schön, dass Sie da sind, Herr Möller.

### **Alexander Möller:**

Vielen Dank!



### **Catharina Goj:**

Wir möchten heute gemeinsam sowohl aus Sicht der Unternehmen als auch aus Kund\*innensicht auf das Deutschlandticket blicken.

Beginnen möchte ich mit der Perspektive der Unternehmen. Und da ist ein großer und ich würde sagen entscheidender Punkt ja die Finanzierung. Bis wann ist die Finanzierung des Deutschlandtickets denn nun sichergestellt?

### **Alexander Möller:**

Die Finanzierung besteht ja aus zwei Teilen. Das eine ist die Einnahme der Kunden. Also das, was heute 49 Euro kostet im Monat. Und das reicht nicht aus, um das Ticket zu finanzieren. Deshalb brauchen wir Geld von Bund und Ländern. Der Bund hat das Ticket ja erfunden, und die Länder haben gesagt „Wir machen mit.“. Und das sind jährlich 3 Milliarden für 23, für 24 und für 25, und danach gibt es keine Vereinbarungen, auch keine gesetzliche Regelung. Und darüber diskutieren wir jetzt gerade über:

Wie geht es ab 26 weiter? Aber wir diskutieren auch, wenn man Mittel in einem Jahr nicht braucht, also 23 für die Monate Mai bis Dezember.

Möglicherweise sind die 3 Milliarden da zu viel, nimmt man dann das restliche Geld für 24? Das ist geregelt. Aber ob das dann auch für 25 gilt? Also es gibt eine Reihe von offenen Finanzierungsfragen, die jetzt relativ schnell geklärt werden sollen. Und ich habe auch das Gefühl, jetzt über Weihnachten und Silvester, dass es ein gutes Problemverständnis gibt bei Bund und Ländern, dass das jetzt auch zu klären ist.

**Catharina Goj:**

Ein Ticket ist ja auch noch das DeutschlandticketJob. Bleibt es da bei der Rabattierung? Sie haben gerade schon von 49 Euro gesprochen. Das Jobticket ist ja ein bisschen günstiger.

**Alexander Möller:**

Ja, das Jobticket ist 5 Prozent günstiger. Im Moment ist die Regelung 31.12.24. Signale dieser Woche heißen: Die Rabattierung wird auch 25 fortgesetzt.

Wir glauben, es ist gut, dass man sagt, solange es das Deutschlandticket gibt, gibt es auch das DeutschlandticketJob. Da tut sich die Politik im Bund und in den Ländern auch ein bisschen schwer, weil wir glauben, dass das Jobticket eigentlich wirklich der Veränderer ist. Wir haben 48 Millionen versicherungspflichtig Beschäftigte deutsche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Und insofern setzen wir uns dafür ein, dass wir diese Befristung auf ein Jahr, 31.12. 24, dauerhaft wegstreichen.

**Catharina Goj:**

Welche To-Dos haben denn Bund und Länder aus Sicht der Branchen noch, hinsichtlich der Finanzierung? Und auch damit einhergehend die Frage: Was kann die Branche da selbst tun?

**Alexander Möller:**

Also für mich, für uns im VDV ist das wesentliche To-Do von Bund und Ländern, die dauerhafte Existenz des Deutschlandtickets abzusichern, finanziell, wie eben angesprochen, Überjährigkeit 24/25.

Eine Perspektive für die Zeit ab 26. Das ist eigentlich das, was Bund und Länder leisten müssen.

Was daraus sich ergibt ist, das To-Do für die Unternehmen, für die Branche. Wir würden ja gerne unsere Tariflandschaft über das Deutschlandticket hinaus verändern. Wir würden gerne darüber sprechen. Wie sieht der Einzelfahrschein in der Zukunft aus? Brauchen wir Monatskarte? Was für Monatskarten? Was für Tarifbestimmungen brauchen wir, um andere Zielgruppen noch stärker zu erreichen, um Verkehrswende wirklich zu ermöglichen?

Aber das setzt immer voraus, dass dieser, dieser Nukleus Deutschlandticket dauerhaft existiert. Wir können nicht in den Verkehrsverbänden, bei den Unternehmen, aber vor allem auch bei

den Kundinnen, nicht Verunsicherung gebrauchen.

Und deshalb das To-Do: Wenn wir die Finanzierung, die Existenz des Tickets dauerhaft haben, wenn wir das wissen, können wir sofort einsteigen in die grundsätzliche Überlegung: Wie sieht die gesamte Tariflandschaft der Zukunft aus? Und genauso wichtig: Wie sehen eigentlich die Angebote der Zukunft aus, die sich aus dieser neuen Tariflandschaft ergeben?

**Catharina Goj:**

So eine Sicherheit würde vielleicht den einen oder die andere auch noch bewegen, sich das Deutschlandticket zu kaufen...

**Alexander Möller:**

Ja, absolut.

**Catharina Goj:**

..und vielleicht sogar ganz auf ein Auto zu verzichten. Da gibt es ja auch schon schöne, viele Beispiele.

Ein weiterer wichtiger Punkt für die Unternehmen ist ja auch die Einnahmeaufteilung. Das heißt, wenn ich mit meinem Deutschlandticket der Kölner Verkehrsbetriebe, in meinem, Fall fahre, z. B. in Berlin, Hamburg oder München, dann muss das Geld für meine Fahrten auch in den Unternehmen da irgendwie ankommen, da ich ja deren Dienstleistung in Anspruch genommen haben. Die brauchen das für Strom, für Sprit. Gibt es da schon Lösungen, wie das zukünftig gut funktionieren kann?

**Alexander Möller:**

Nein! Es hat im letzten Jahr 23 Versuche von einigen gegeben, die Einnahmeaufteilung aus der Verantwortung der Unternehmen hin in eine staatliche Verantwortung zu bringen. Das ist Dank des begrenzten operativen Könnens dieser Leute nicht gelungen.

Deshalb für uns als VDV definieren wir jetzt: Was ist eigentlich leistungsgerechte Einnahmeaufteilung? Zwischen den Verkehrsunternehmen, zwischen den Verbänden? Ihr Beispiel ist ja genau das Richtige. Wenn man Kunde der KVB ist, aber eben auch mal in Berlin fährt, gleicht sich das sozusagen bundesweit irgendwie aus und jeder behält seines sozusagen. Oder gibt es spezifische Notwendigkeiten, das zu differenzieren? Was sind die technischen, digitalen Lösungen, um das zu können? Also kriegt dann jeder Ticketkunde eine App und an der App kann ich dann sehen, wo ist Catharina gefahren und wer kriegt welche Anteile von den 49 Euro?

Das ist jetzt dieses Jahr eigentlich die operativ schwerste Arbeit, aber da sind wir wieder am Anfang. Diese Arbeit kann man und braucht man auch nur dann zu machen, wenn man weiß, das Ticket ist dauerhaft da.

Jetzt ein bisschen was für Feinschmecker da ist, eben dem verantwortlichen Bundesland letztes Jahr nicht gelungen ist, eine Lösung zu erarbeiten, stehen wir immer noch am Anfang in der Einnahmeaufteilung. Jeder behält seines. Wir wissen aber, dass das aufhören muss, dass wir eine leistungsgerechte Lösung

brauchen. Wir brauchen dabei die Berücksichtigung von ÖPNV, SPNV, die Berücksichtigung von Ballungsraum, ländlichen Räumen und das ist auch die Komplexität des Themas.

**Catharina Goj:**

Ich kann mir auch vorstellen, dass es gerade für kleinere und mittelständische Verkehrsunternehmen dann auch sehr attraktiv ist, um da vielleicht auch Mehreinnahmen zu generieren.

Der Bundesverkehrsminister klagt über die Zahl der Verkehrsverbände. Werden diese dann zukünftig überhaupt noch benötigt? Wenn wir ein bisschen die Tariflandschaft, die aktuelle Tariflandschaft aufbrechen?

**Alexander Möller:**

Ich glaube, das war letztes Jahr ein bisschen eine schlichte Diskussion. Die war auch ein bisschen gezeichnet davon, dass Einzelne sich unter Druck fühlten und dann gesagt haben, bevor ich finanzielle Zusagen mache, dann setze ich lieber andere zu Strukturdebatten unter Druck.

Für uns gilt: Wir brauchen eine Vision, eine Strategie. Was ist der Verkehrsverbund der Zukunft? Was sind seine Aufgaben?

Ich habe nie verstanden, warum nicht alle Verbände mit ganz viel Selbstvertrauen unterwegs sind und sagen: „Ich mache ja nicht nur Tarif“. Ich plane das Angebot anhand der Bedürfnisse der Menschen, die in meinem Verbundgebiet leben. Ich

sorge dafür, dass es auf Grundlage dieser Planung ein gutes Angebot öffentlicher Mobilität gibt. Und schließlich Sorge ich im Verbund dafür, dass die Verkehrsunternehmen.

Also die, die fahren, die die Menschen transportieren, befördern, dass die eine gute Qualität bringen. Das ist eine so vielfältige und wichtige Aufgabe, dass ich unseren Freunden und sie sind ja oft auch meistens sogar Mitglied bei uns, dass ich immer sage: Habt großes Selbstvertrauen! Dieses Deutschland Ticket führt nicht zur Abschaffung von den Verkehrsverbänden und es gilt Vision, Strategie. Und wenn dann die Politik und die hat ja die Verbände erfunden und geschaffen und auch diese Vielfalt unserer Verkehrsverbände. Mal sind sie Aufgabenträger, mal sind sie reine Tarifverbände. Wenn Politik dann im Laufe der Diskussion zu dem Ergebnis kommt, wir wollen über Strukturen reden, dann ist der VDV wie immer dazu da, innerhalb der Branche für gemeinsame Ideen zu sorgen, für gemeinsame Vorschläge, für Kompromisse. Und man darf nur die Debatte nicht schüren nach dem Motto: „Ich will als Bund nicht viel Geld für eine Idee von mir ausgeben und deshalb sollen andere sparen.“ Das ist nicht sachlich geboten.

**Catharina Goj:**

Schauen wir nur mal auf das Angebot. Ich glaube, wir sind uns einig: Das Deutschlandticket ist erstmal super. Ich kann mich deutschlandweit bewegen ohne irgendein zusätzliches Ticket.

Wenn ich mal knapp unterwegs bin, kann ich einfach in den Bus rein springen und einfach fahren. Leider reicht das Angebot aktuell noch nicht aus, damit alle Einwohner\*innen das Ticket auch wirklich nutzen können. Mir fällt da der ländliche Raum ein, wo es hapert. Die Infrastruktur ist vielerorts modernisierungsbedürftig usw. Die aktuelle Regierung hat in ihrem Koalitionsvertrag einen Ausbau- und Modernisierungspakt verankert.

Wie sieht es denn da mit der Umsetzung aus, auch mit Blick auf die Klimaschutzziele 2030 für den Verkehrssektor? Und auch, dass Deutschland 2045 klimaneutral werden möchte?

**Alexander Möller:**

Also zunächst einmal Ihre Beurteilung des Deutschlandtickets ist schön. Die freut mich auch.

Gleichwohl wissen wir beide, dass in den Unternehmen natürlich nicht nur viel zu tun ist mit dem Deutschlandticket, sondern dass eben durch die ungeklärte Finanzierung, durch Fragen der Einnahmeaufteilung ist auch Unsicherheit gibt. Und die Begeisterung, die Sie zeigen, ist sozusagen erst dann bei allen angekommen, wenn diese offenen Fragen geklärt sind.

Aber aus Kundensicht, glaube ich, haben Sie sehr, sehr recht. Der Ausbau-/ Modernisierungspakt ist aus unserer Sicht eine gute Idee. Er kann aus meiner Sicht auch die zweite gute Nachricht aus der Verkehrspolitik der Ampel sein. Aber wir

müssen auch kritisch betrachten, dass seit Oktober 22 im Ausbau-/ Modernisierungspakt eigentlich nichts passiert ist.

Damals hat man ein sehr kluges, gutes Zielbild formuliert. Aber seitdem blockieren sich Bund, Länder und Kommunen gegenseitig. Da geht es gar nicht um die Schuld einzelner Akteure, sondern es ist eine insgesamt sehr differenzierte und diffizile Situation.

Warum? Weil dieser Ausbau-/ Modernisierungspakt natürlich unter der Überschrift steht: Wie finanzieren wir künftig unseren gesamten ÖPNV? Für den VDV gilt: Wir wollen im AMP, im Ausbau- und Modernisierungspakt, Finanzbedarf des ÖPNV definieren, gemeinsam als Branche, zusammen mit Bund, Ländern und Kommunen. Wir wollen sprechen über die künftige Finanzierungsstruktur. Und wir wollen sprechen über ganz konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Für uns ist das Erhalt des ÖPNV. Wir kämpfen an vielen Stellen. Sie haben eben den ländlichen Raum erwähnt. Aber selbst in Ballungsräumen müssen die Kolleginnen und Kollegen im Moment vor dem Hintergrund der Kosten und der nicht auskömmlichen Einnahmesituation auch nicht über Angebotsausbau, sondern über Angebotsreduzierung sprechen.

Deshalb sagen wir, wir sprechen im AMP über Angebotserhalt, Angebotsausbau und Digitalisierung, verbunden mit Effizienz. Wir haben da auf 55 Seiten unsere Vorschläge gemacht. Ich glaube, das kann sich sehen lassen, kann auch

eine gute Grundlage sein. Und im Moment, im Dezember, haben wir wahrgenommen, dass trotz der schwierigen Situation im Haushalt des Bundes, trotz der vielen Diskussionen zwischen Bund und Ländern zu Finanzierungsfragen, es vielleicht ein offenes Fenster gibt im Januar/Februar, dass man doch noch mal, wie Sie gesagt haben, Deutschlandticket und Deutschlandangebot zusammen bedenkt und da jetzt ein paar Schritte nach vorne macht, damit wir noch in dieser Legislaturperiode des Bundes ein paar Schritte bei Finanzbedarf, Finanzstruktur und den angesprochenen Maßnahmen erreichen.

**Catharina Goj:**

Dabei ist natürlich auch immer der Fachkräftemangel und der Personalmangel wichtig, den zu betrachten auch deswegen ist ja auch eine Angebotsreduzierung teilweise leider da. Aber man sieht auch gerade in den Ballungsräumen, die Bahnen sind voll. Also die Nachfrage ist definitiv gegeben. Das lässt hoffen.

**Alexander Möller:**

Ja, absolut. Und natürlich kann man diese Dinge immer diskutieren unter der Überschrift: Was ist alles schwierig, was sind die Herausforderungen? Aber wenn ich mir angucke, in welcher Rekordzeit die Branche 9-Euro-Ticket eingeführt hat, Deutschlandticket, wie wir Corona weggesteckt haben, wenn auch mit massiver Unterstützung, auch finanziell des Bundes und der Unterstützung der

Gesellschafter, den Kommunen und anderen, dann ist sicherlich da vieles gelungen, was uns auch hoffen lässt, dass wenn die Grundzüge klar sind von Deutschlandticket, von Ausbau-/Modernisierungspaket, dass man dann in relativ kurzer Zeit einiges erreichen kann.

**Catharina Goj:**

Kommen wir nun zu der Sicht auf das Deutschlandticket der Kund\*innen oder unserer Kund\*innen. Denn es gibt auch einige Neuerungen seit dem 1.1.2024 hinsichtlich des Tickets. Welche sind das?

**Alexander Möller:**

Na ja, wir haben die Lösung, dass wir jetzt für Studierende Angebote machen können vor Ort, dass aus den bisherigen guten Semesterticket-Lösungen, neue Lösungen im Studierendenbereich stattfindet. Das ist eigentlich die große Veränderung für 24.

Was wir jetzt noch anstreben, ist, vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzierungsdebatte gibt es ja einige, die sagen, wir müssen über Preismaßnahmen sprechen. Kann das Ticket 49 Euro weiterhin kosten, braucht man eine Kostensteigerung? Wir sind gegenüber einer Steigerung skeptisch, weil wir auch keine Kunden verlieren wollen durch drastische Finanzmaßnahmen, Preiserhöhungsmaßnahmen.

Was wir empfehlen, ist, dass man dieses Ticket stärker bewirbt. Wir werden dieses Jahr, glaube ich, viel mehr Kampagne

sehen, auch bundesweit Arbeitgeberkampagnen usw., um das Ticket noch stärker zu verkaufen, noch mehr zu verkaufen. Und wenn wir die politischen Diskussionen beenden, wird es uns gelingen oder leiser werden lassen, wird es uns auch gelingen, mehr Vertrauen in den Bestand des Tickets zu erreichen. Und dann reden wir in diesem Kontext auch darüber, dass wir mehr möglich machen, z. B. die Mitnahme von Kindern, weil dass wir jetzt in den Kontakten zu Kundengruppen, aber auch Interessenvertretungen, Verbraucherschutz usw. sehen, dass das oft ein Hemmnis ist, das Ticket zu kaufen. Und das wird ein Schwerpunkt sein, das jetzt durchzusetzen, da sind wir schon relativ weit. Gucken wir mal, was die nächsten Wochen bringen.

**Catharina Goj:**

Da reden wir dann vom DeutschlandticketPlus?

**Alexander Möller:**

Nein, das werden wir wohl nicht. Sie wissen, dass es vom VDV einen Gesamtvorschlag gibt von DeutschlandticketPlus. Das ist gerade zu komplex. Also die Vielzahl von Themen, Mitnahme von Kindern, Mitnahme von Erwachsenen, Mitnahme von Hunden, was ja im ÖPNV zu meiner Überraschung eine große Rolle spielt die Mitnahme von Fahrrädern. Die Frage: Gehen wir doch in eine erste Klasse? All das, was man bei DeutschlandticketPlus vorgeschlagen hat. Unser Ausschuss „Preis und Vertrieb“

hat da ja sehr stark dran gearbeitet, sehr erfolgreich, sehr gutes Konzept gemacht.

Da hat Politik schon gesagt, das ist in geradezu komplex. Deshalb Fokus auf, aus unserer Sicht, das Wichtigste und das ist die Mitnahme von Kindern.

**Catharina Goj:**

Okay, ich habe auch gelesen, dass es oder das erste Verbünde das DeutschlandticketSozial anbieten. Das wird ja dann auch wieder das Thema Preis des Tickets beeinflussen.

**Alexander Möller:**

Ja, wir werden sicherlich eine Preisdiskussion bekommen. Unser Präsident hat dazu vor Weihnachten alles Nötige gesagt.

Was das Soziale betrifft, wir müssen aufpassen, dass wir ein ohnehin sehr preisgünstiges Ticket, wie das Deutschlandticket mit seinem heutigen Preis. Aber selbst nach einer möglichen Erhöhung ist es immer noch deutlich günstiger als das, was wir vorher in vergleichbaren Angeboten gesehen haben. Und ein bundesweites gab es gar nicht.

Insofern, ich persönlich rate dazu, dass man das nicht verramscht. Und natürlich gibt es Menschen, die sind sozial schwach und die brauchen auch unsere Unterstützung. Die haben sie aber. Wenn wir z. B. Bürgergeld nehmen, da gibt es einen eigenen Warenkorb, Mobilität. Der liegt bei etwa 44 Euro, im Regelsatz sind

fast 10 Prozent oder nein es müssten sogar... ah ja doch, es sind rund 10 Prozent des Gesamtbudgets, das diese Menschen bekommen. Und da sind wir ziemlich nah an den 49 Euro Deutschlandticket bundesweit. Insofern glaube ich, dass die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, die solche Sozialtickets anbieten, das aus guten Gründen glauben zu tun. Es hilft aber nicht dem System. Wir können über den ÖPNV und seine Finanzierung keine Sozialpolitik machen, sondern wir müssen, glaube ich, andere Schritte machen für diese Menschen, die da unsere Solidarität verdienen. Und es kann auch gar nicht zulasten der Branche gehen, deren Einnahmesituation sich durch ein solches Sozialticket nicht verbessert und insofern: Skepsis, Fokus auf Kundengruppen, wie die genannten, Jobticket, Mitnahme. Das sind, glaube ich, was das Ticket betrifft, ich weiß, das ist keine soziale Aussage, aber was das Ticket betrifft, sind das die wichtigeren Instrumente.

**Catharina Goj:**

Okay, ich habe es eingangs schon erwähnt, dass Ende 2023 im Landkreis Stendal beschlossen wurde, dass man das Deutschlandticket nicht mehr anbieten möchte bzw. es nicht mehr in deren Bussen gelten soll? Das wurde nun wieder gekippt. Aus meiner Sicht: Zum Glück! Und Deutschland wird in Sachen Ticket erst mal kein Flickenteppich. Blicken Sie dennoch mit Sorge auf das, was da passiert ist?

**Alexander Möller:**

Zunächst einmal habe ich was gelernt. Denn wenn wir jetzt hier darüber sprechen, dann können wir als erstes sagen: War da was? Weil erst hat man, alle haben nach Stendal geguckt, sind größter Flächenland, flächenmäßig zehn größter Landkreise in Deutschland wunderbar gelegen, deshalb irgendwie auch schön. Aber das hatte man vorher jetzt nicht so im Blick, Stendal, im Kontext ÖPNV. Dann haben die einen solchen Beschluss gefasst. Der war offensichtlich mehr von der Emotion getragen als von der Sachlich-/ Fachlichkeit. Da ich selber mal Kommunalpolitik gemacht habe, kenne ich das, dass man sich manchmal von Emotionen hinreißen lässt. Dann haben die Kolleginnen und Kollegen das noch mal geprüft. Haben glaube ich auch mit dem Land Sachsen-Anhalt intensiv diskutiert, haben offensichtlich auch danach mal mit ihrem Verkehrsunternehmen vor Ort gesprochen, wie ich höre, finde ich auch gut.

Insofern hat man dann diese Entscheidung revidiert. Das ist immer schwer, Entscheidungen zurückzunehmen und es spricht auch für die für das Selbstbewusstsein der Menschen dort, die das entschieden haben.

Insofern ist sozusagen diese Sorge Flickenteppich abgewehrt oder jetzt erst mal kleiner geworden. Und wir haben gelernt, wir müssen nicht immer aufgeregt sein, manchmal reicht auch eine gute Fachlichkeit.

Was haben wir aber trotzdem festzustellen, was haben wir daraus gelernt? Wir müssen aufpassen, dass die Kommunen sich nicht alleine fühlen. Und die angesprochenen Unsicherheiten zu einzelnen Fragen der Finanzierung zeigen, dass die, die am Ende der Nahrungskette die Verantwortung tragen, auch das Risiko tragen. Zum Beispiel die Kommunen, die eigene Verkehrsunternehmen haben. Die müssen sicher sein, die müssen wissen, dass sie sich verlassen können auf die Finanzierung eines Angebots, das sie ja nicht vorgeschlagen haben, sondern der Bund und die Länder haben mitgemacht. Gott sei Dank. Aber diese Grundsatzfragen, die Kommunen da nicht im Stich zu lassen, das ist hoffentlich auch gerade noch mal in Berlin, auch insbesondere auch in den Fraktionen, die ja häufig von Leuten profitieren, die auch in der Kommunalpolitik das Tagesgeschäft kennen und auch die Sorgen und Nöte. Das ist, glaube ich, ein Ergebnis, das wir von Stendal mitnehmen. Das ist, glaube ich, gut.

**Catharina Goj:**

Okay, um noch einen kleinen Ausblick am Schluss zu geben: Wie sehen Sie denn die Zukunft des Deutschlandtickets nach 2025?

**Alexander Möller:**

Also, wenn Sie mich fragen, glaubst du, dass es das Ticket da noch gibt, was ja so ein bisschen impliziert, dann hängt das jetzt sehr stark ab von den Beschlüssen

der nächsten Wochen. Wenn Bund und Länder es richtig machen, dann ist das Deutschlandticket über 25 hinaus das richtige Produkt, um den Zugang zum ÖPNV, wie Sie das eben so schön beschrieben haben. Ich verpasse nicht den Bus, sondern ich steige nur ein, weil ich weiß, ich habe sowieso ein Ticket und ich komme von A nach B und ich komme im Regionalverkehr auch in Deutschland von A nach B. Um das alles zu ermöglichen, braucht es jetzt ein paar richtiger Beschlüsse. Wir brauchen einen Ausbau des Tickets für diese genannten Gruppen. Wir wollen dadurch auch neue Zielgruppen erschließen. Und wir wollen dadurch auch ein Angebot ermöglichen, das einen robusten und verlässlichen ÖPNV sicherstellt. Dafür streiten wir als VDV jeden Tag und diskutieren mit Bund, Ländern, Kommunen, aber auch innerhalb des Verbands. Und wenn uns das jetzt in den nächsten Wochen so gelingt, diese Punkte zu setzen, dann glaube ich, dann ist das Deutschlandticket auch nach 25 sicher.

**Catharina Goj:**

Es bleibt also weiterhin spannend.

**Alexander Möller:**

Sehr spannend. Ja.

**Catharina Goj:**

Ich bin auf jeden Fall erst mal zuversichtlich und es war bestimmt noch nicht das letzte Mal, dass wir hier über das Deutschlandticket gesprochen haben. Deswegen für heute. Vielen Dank

für das Gespräch und die spannenden Einblicke.

**Alexander Möller:**

Vielen, vielen Dank!

**Outro:**

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter [Podcast@vdv-akademie.de](mailto:Podcast@vdv-akademie.de) erreichbar.