

ÖPNV: Fehlende „Familienkomponente“ beim 49-Euro-Ticket | „Junge-Leute-Ticket“

Die monatlichen Ausgaben für den öffentlichen Personennahverkehr belasten die Geldbeutel von Mehrkindfamilien überproportional. Die durch Sie forcierte Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 war diesbezüglich ein großer Erfolg und eine Maßnahme, die Familien mit schulpflichtigen Kindern finanziell enorm entlastet hat.

Eine Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs von Kindesalter an verankert sich in den Köpfen der uns nachfolgenden Generation. Ein Nutzen des ÖPNV wird zur Selbstverständlichkeit und sensibilisiert somit frühzeitig für ökologisch nachhaltige Mobilitätswege im Kampf gegen den Klimawandel. „Eltern-Taxis“ werden nur noch bis zum nächsten ÖPNV-Knotenpunkt benötigt, was wiederum regionale Verkehrsstrukturen stärkt. Hinzukommt, dass das elterliche Zeitbudget aufgrund wegfallender Fahrten entlastet wird.

Der von Ihnen seiner Zeit benannte „fulminante Erfolg“ des Tickets zeigt, dass bezahlbare und einfache Angebote, bei denen Menschen nicht über Tarifzonen nachdenken müssten, genutzt werden. Dies gilt insbesondere auch für die Altersgruppe von 8 bis 18 Jahren. Kinder und Jugendliche wollen einen selbstbestimmten Umgang über das eigene Mobilsein. Es schult nicht nur den eigenständigen Umgang, sondern auch das Verantwortungsbewusstsein von Kindern. Zugleich vermittelt es ein Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit bei heranwachsenden Jugendlichen.

Doch gerade jetzt brauchen Eltern Ihre politische Unterstützung. Die Verteuerungen in allen Lebensbereichen (Lebensmittelinflation, Hygieneprodukte, Mietsteigerungen, Energienachzahlungen, Preiserhöhungen bei Gemeinschaftsverpflegung, Klassenfahrten, Kraftstoffpreisen usw.) setzen insbesondere kinderreichen Eltern – auch mit mittlerem Einkommen – massiv zu. 49 Euro pro Person pro Monat gehen weit darüber hinaus, was in vielen kinderreichen Familien häufig an Budget für Mobilitätskosten möglich ist.

Hinzu kommt, dass Großfamilien häufig im ländlichen Raum leben, da sie dort eher eine Chance auf passenden, erschwinglichen und mehrkindfamilienfreundlichen Wohnraum haben als in Innenstädten oder städtischen „Speckgürteln“. Bei ihnen potenzieren sich Ausbildungs- und Arbeitswege, ebenso wie Fahrten zu Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für den Zugang zur Bildung. Insbesondere in ländlichen Gebieten oder in Gegenden mit geringer Infrastruktur ist der Transport oft ein Hindernis für den Zugang zur Bildung. Wenn Schülerinnen und Schüler oder Studentinnen nicht die Möglichkeit haben, eine Schule, ein Theater, ein Museum usw. zu erreichen, werden sie von Bildung ausgeschlossen.

Streik, Personalmangel, kurzfristige Ausfälle

An der Verlässlichkeit des ÖPNV wird durch unterschiedliche Faktoren in jüngster Vergangenheit immer öfter gerüttelt. Je nach Tarifgebiet sind Schüler und Schülerinnen in Deutschland zunehmend häufig von massiven ÖPNV-Ausfällen betroffen. Leidtragende sind Eltern, die morgens bis zu 1,5 Stunden damit beschäftigt sind, ihre Kinder – dann zum Glück dank des Autos – zu den

entsprechenden Institutionen zu fahren. V.a. im strukturschwachen Gebieten ist dies eine große Hürde.

Beispiel:

Eine sechsköpfige Familie mit vier schulpflichtigen Kindern (8, 12, 14 und 16 J.) müsste bei Erwerb des Deutschland-Tickets monatlich 294 Euro aufbringen.

Vor diesem Hintergrund ist es äußerst bedauerlich, dass das 49-Euro-Ticket in seiner jetzigen Ausgestaltung preislich für den Großteil von Mehrkindfamilien nicht mehr bezahlbar ist.

Des Weiteren ist keine „Familienkomponente“ bedacht worden, also z. B. die kostenlose Mitnahme von eigenen Kindern und Jugendlichen bzw. eine Übertragbarkeit auf selbige.

Als Familie mit mehreren Kindern ist es deshalb oft schwierig, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Wenn man mehrere kleine Kinder dabei hat, ist es herausfordernd, bequem, schnell und sicher ans Ziel zu kommen. Hat man mehrere schulpflichtige Kinder, ist die Nutzung des ÖPNV schlichtweg unbezahlbar.

Das neue 49-Euro-Ticket bleibt stark hinter den Standards der Deutschen Bahn (Mitnahme bis 14 Jahren kostenlos mit Bahncard, wechselnde saisonale Angebote für Jugendliche, Super Sparpreis Young etc.) oder auch hinter bereits bestehenden Angebote des ÖPNV zurück. Eine Tageskarte in Berlin erlaubt die kostenlose Mitnahme von bis zu drei Kindern. Im Saarland gibt es das „Junge-Leute-Ticket“ für 30,40 Euro. In Hamburg zahlen Schüler und Auszubildende nur noch 19 anstatt 49 Euro. Eine kostenlose Mitnahme von den eigenen Kindern ist nur bis zum 6. Lebensjahr gestattet. Hinzu kommt, dass das Ticket nicht auf andere Familienmitglieder, wie beispielsweise ältere Kinder und heranwachsende Jugendliche, übertragen werden kann.

Je älter Kinder und Jugendlichen sind, desto verständlicher ist es, wenn sie eigenständig unterwegs sein wollen und sich vom „Eltern-Taxi“ zunehmend entkoppeln möchten. Die Jugend möchte eine selbstbestimmte Mobilität leben. Morgens in die Schule, nachmittags zum Verein oder zu Freunden. Wir haben als Gesellschaft jetzt die Möglichkeit, unsere nächste Generation für ökologisch nachhaltige Mobilitätswege bereits im jungen Alter zu sensibilisieren.

Kinderreiche Familien wünschen sich eine „Familienkomponente“ beim 49-Euro-Ticket und ein sozial-verträgliches Modell für alle schulpflichtigen Kinder:

Für das 49-Euro-Ticket ist eine zielgenaue, wirksame und nachhaltige Maßnahme zur Entlastung von den von Teuerungen akut betroffenen Familien nötig. Es braucht ein Ticketmodell, das große Familien nicht belastet, sondern entlastet. Wir plädieren daher dringend für eine Nachbesserung beim Deutschlandticket. Hier regen wir die Mitnahmemöglichkeit eigener Kinder an. Außerdem schlagen wir eine Übertragbarkeit des Tickets auf die eigenen Kinder vor, damit auch ältere Kinder jüngere Geschwisterkinder mitnehmen können.

Angelehnt an das Angebot der Deutschen Bahn auf Bundesebene setzen wir uns zusätzlich bundesweit für ein 19-Euro-Ticket, ein „Junge-Leute-Ticket“, für alle schulpflichtigen Kinder und Jugendlichen (bis zum 27. Lebensjahr) ein.

Personenkraftwagen: CO2-Besteuerung benachteiligt große Familien

Große Familien brauchen zwangsläufig auch große Autos. Die CO2-Steuern, die bei der Nutzung größerer Fahrzeuge anfallen, sind jedoch eine massive zusätzliche finanzielle Belastung für Familien. Elektrische Antriebe sind (zumindest derzeit) in diesem Segment keine Alternative. Hinzu kommt, dass die Fahrzeugklassen der großen Vans (*Sharan, Peugeot 807, ...*) von den Herstellern aus dem Programm genommen wurden. So bleibt nur noch der Umstieg auf die nächstgrößere Fahrzeugklasse der Minibusse (*VW-Bus, Zafira Life, ...*) übrig. Dies wirkt sich dann sowohl wiederum bei Kaufpreis als auch bei der CO2-Besteuerung aus. Dabei sind kinderreiche Familien von Natur aus nachhaltig unterwegs und weisen eine optimale Platznutzung aus.



Nun werden aber neuere Verbrennungsmotoren nicht mehr nach Hubraum, sondern in einer nicht-proportionalen Weise nach CO2-Ausstoß besteuert, mit dem Resultat, dass ein Minibus ein Vielfaches (420 Euro statt 180 Euro) an Steuern gegenüber, z. B. einer Limousine kostet.

Viele Familien schreiben uns und fragen, wie es sein kann, dass man steuerlich deutlich günstiger dran ist, wenn man mit zwei kleineren Fahrzeugen unterwegs ist, als mit einem großen Fahrzeug. Leider geht das in der Familienpraxis und im Alltag überhaupt nicht. Diese Familien fühlen sich bei diesen Entscheidungen übersehen und erheblich ins Abseits gestellt. Dies ist eine klare Benachteiligung von kinderreichen Familien aufgrund größerer Autos. Diese sind gezwungen, höhere Steuern zu zahlen und unzureichende Transportmöglichkeiten allein aufgrund der Familiengröße zu akzeptieren. Diese Familien erziehen unsere Kinder – unsere Zukunft von morgen.

Die Grundlage der Besteuerung wird vom Bundesfinanzministerium auf der Seite beschrieben.¹ Zur Begründung heißt es dort: „Die Kfz-Steuer für Pkw wird stärker an CO₂-Emissionen ausgerichtet. Damit wird eine spürbare Lenkungswirkung erzielt hin zu emissionsärmeren und emissionsfreien Fahrzeugen.“

Berechnungsbeispiele zu den Auswirkungen für die kinderreichen Familien:

Wir haben ein paar Auswirkungen für kinderreiche Familien recherchiert.

Der ADAC schreibt zur Besteuerungsgrundlage²: „Seit 1. Januar 2021 gilt für erstmalig zugelassene Autos mit hohem Spritverbrauch eine höhere Kfz-Steuer. Das betrifft besonders SUVs und Sportwagen mit einem Ausstoß von über 116 Gramm CO₂ pro Kilometer. Dies soll einen Anreiz schaffen, sparsamere Pkw zu kaufen. Je höher der CO₂-Ausstoß ist, desto höher liegt der Steuersatz. Die Spanne reicht von 2 Euro pro Gramm CO₂/km (beim Ausstoß von über 95 g/km bis zu 115 g/km) bis 4 Euro pro Gramm CO₂/km (beim Ausstoß von über 195 g/km).“

Laut Steuerrechner des Finanzministeriums³:

Für das Fahrzeug *Peugeot Traveller Baujahr 4/2021* ergibt sich ein Steuersatz von 429 Euro pro Jahr. Wäre das Fahrzeug noch Baujahr 2020, müssten lediglich 378 Euro bezahlt werden.

Zu den Möglichkeiten des BFM, sich „stärker an CO₂-Emissionen auszurichten“, sieht es in der Realität wie folgt aus. Familien haben uns Folgendes berichtet:

Ein *Peugeot Traveller Baujahr 4/2021* hat mit Dieselmotor eine Reichweite von ca. 800 km pro Tankfüllung. Es gibt inzwischen ein (teureres) gleichartiges Elektromodell mit einer Reichweite von 223 (!) km pro Akkuladung (bei 20°C (!)).

Ein vergleichbarer *VW-Bus Multivan* kostet laut dem Steuerrechner aufgrund noch höheren CO₂-Ausstoßes sogar 466 Euro. Die Elektroversion davon ist laut ADAC noch gar nicht auf dem Markt.

Der elektrische *e-Vito von Mercedes-Benz* kommt laut ADAC 150 Kilometer weit mit einer (!) Akkuladung.

Ein deutlich kleinerer *Opel Zafira* (zwar mit 7 Sitzen, aber davon 2 Notsitze, auf denen weder ein TÜV-geprüfter Kindersitz Platz hat, noch ein Zwölfjähriger halbwegs ordentlich sitzen kann), wird hingegen mit 180 Euro Steuern angesetzt.

Die „Zwischengröße“ zwischen *Opel Zafira/VW Touran/...* und den Minibussen (*VW Multivan/Peugeot Traveller/...*) wurde früher z. B. durch *VW Sharan* oder *Peugeot 807* abgedeckt.

Eine weitere Familie meldete uns, dass sie im Oktober 2021 einen neuen Peugeot Traveller bestellt hat. Damals hätte sie das Dieselfahrzeug ca. 50.000 Euro brutto gekostet. Leider hat der

1 <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2020/06/2020-06-12-Kfz-Steuer-Reform.html>

2 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/co2-steuer/#:~:text=Die%20Spanne%20reicht%20von%202,Steuer%20bis%202020%20120%20Euro>

3 https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html

Hersteller nie geliefert, weswegen sie im Januar 2023 als inzwischen unumgänglichen Ersatz für ihr altes Fahrzeug einen gebrauchten Peugeot Traveller Diesel Bj. 04/21 mit quasi gleicher Ausstattung gekauft haben und dabei – für den Gebrauchten! – 54.000 Euro gezahlt haben. Bei einem anderen Händler hätten sie das Fahrzeug neu mit gleicher Ausstattung für 58.000 Euro bekommen. Das heißt, der Preis beim Dieselantrieb hat sich um über 20 Prozent erhöht. Der Hersteller wiederum hat den Diesel gar nicht mehr im Programm und der vergleichbare Elektrische kostet laut Liste 61.700 Euro, wobei man nur noch dieses Jahr 3.000 Euro bezuschusst bekommt. Danach endet die Fördermöglichkeit.

Kinderreiche Familien wünschen sich eine Pro-Kopf-Berücksichtigung

Um dem gegenwärtigen Ungleichgewicht entgegenzuwirken, bitten wir Sie die Besteuerungsgrundlage zu überarbeiten und anzupassen. Eine Festsetzung der CO2-Steuer im Verhältnis zur Personenanzahl pro Haushalt könnte hier entgegenwirken. Man könnte dann die KFZ-Steuererleichterung an die Kindergeldbescheide koppeln, da die Daten ohnehin vorhanden sind. (Es ähnelt der Steuerbefreiung für grüne Kennzeichen in der Landwirtschaft.) Die Umsetzung sähe unkompliziert aus: Man reicht bei der KFZ-Steuerstelle den Kindergeldbescheid ein und bekommt den Erlass auf Nachfrage gewährt.

Alternativ könnte eine finanzielle Unterstützung der Familien mit 3+ Kindern durch Subventionen beim Kauf eines entsprechend großen Familienwagens geben.

„... es gibt doch auch Lastenräder und Car-Sharing“

Inwiefern ist es kinderreichen Familien möglich, auf Lastenräder zurückzugreifen? Nachfolgend finden Sie einige Gedanken und Gründe, die aufzeigen, warum ein Lastenrad nicht die Realität im Alltag der Familien widerspiegelt.

Die Altersspanne der Kinder ist in Mehrkindfamilien naturgegeben groß. So gilt es ältere, heranwachsende Kinder genauso zu transportieren wie Teenager, Kleinkinder und mitunter auch Babys. Wie Sie auf nachfolgenden Foto sehen, ist das in keiner Weise realisierbar.

Ein Lastenrad hat eine Zulademöglichkeit von max. 120 kg. und max. vier freie Plätze für Kinder (im Kleinkindalter). Je älter sie werden, desto mehr Raum benötigen sie. Einen Erwachsenen damit zu transportieren, ist utopisch.



Der Preis für ein Lastenrad mit Box beträgt mindestens 5.000 Euro. Der Preis für ein Liegetandem, bei dem die Möglichkeit besteht, einen Erwachsenen oder ein Kind mitzunehmen, beziffert sich auf mindestens 9.000 Euro. Die Kosten für einen Fahrradanhänger beginnen bei mind. 500 Euro.



Lastenräder: eingeschränkte Transport- und Mobilitätsmöglichkeit für familie3plus

Auch bei optimaler Nutzung und Auslastung sind wöchentliche Großeinkäufe mittels Lastenrads für eine mindestens fünfköpfige Familie an der Kapazitätsgrenze. Getränkekisten und Sperrgut sind schwer transportabel. Mehrkinderfamilien müssten auf diesem Weg mehrmals pro Woche solche Einkäufe verrichten, um den normalen Versorgungsbedarf zu decken. Da das Zeitbudget in kinderreichen Familien sehr begrenzt ist, finden häufig die Einkäufe ein Mal pro Woche in Form eines Großeinkaufs statt.



Zur Idee der autofreien Zone bzw. autofreien Innenstadt

Autofreie Innenstädte bieten Vorteile wie eine bessere Luftqualität, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie eine Reduzierung des Verkehrslärms. Gleichzeitig müssen sie so gestaltet sein, dass sie für alle Menschen zugänglich sind, einschließlich großer Familien.



Wie aus einem Abenteuer eine Tortur wird

Eine Familie mit sechs Kindern ist auf uns zugekommen und berichtete von ihrem eindrücklichen Erlebnis, das sie nachhaltig geprägt hat. So gleicht es eines maximalen Abenteuers, wenn sechs Kinder und Eltern ihr Gepäck aus dem Auto in den Bollerwagen umladen müssen, um es mit dem öffentlichen Personennahverkehr weiter zu transportieren, um ans Ziel zu gelangen. Problematisch wurde es, als der Bus die Mitnahme der Familie und ihres Gepäcks sowie des Zwillingsskinderwagens aufgrund des Gepäckumfangs verweigert hat. Mangelndes Verständnis, finstere Blicke und Kopfschütteln des Busfahrers sowie der Hinweis, dass der Bus nicht so viel Ladekapazität habe und *das* nicht *normal* sei. Die Familie musste sich also aufteilen, um weiterfahren zu können. Jeder nahm eine Hälfte Kinder und Gepäck mit. Ein Teil fuhr vor, der zweite Teil musste auf den nächsten Bus, der mit erheblichen zeitlichen Abstand startete, warten. Dies ist ein weiteres Beispiel, das eine kinderreiche Familie in ihrem Alltag erlebt hat.



Car-Sharing-Dienste

Anbieter von Mietwagen bieten in einem sehr begrenzten Umfang mehrkindfamilientaugliche Wagengrößen an. Das Angebot von Sieben- bis Neunsitzern für Familien ist eher die Ausnahme, denn die Regel. Die gängigen Fahrzeugklassen umfassen Sitzplätze für maximal fünf Personen. Wenn man Glück hat, bekommt man in ausgewählten Großstädten und mit sehr viel Vorlaufzeit ein entsprechend großes Auto, was jedoch wiederum für einen Ausflug die Preise extrem in die Höhe schnellen lässt.

Eine Online-Buchung ist häufig für die Personenzahl nicht möglich. Man wird freundlich darauf hingewiesen, per E-Mail Kontakt aufzunehmen und noch einmal an der Mietstation vor Ort nachzufragen.

Zusätzlich rechnen Anbieter jeden Kindersitz pro Tag extra ab. Abgesehen davon sind Kindersitze oftmals nicht ausreichender Anzahl auf einmal verfügbar.

Fazit

Familien mit mehreren Kindern optimieren ihre Wege. Sie organisieren sich dabei so zeit- und ressourcenoptimierend wie möglich. Sie überlegen sich sowohl aus Zeit- als auch aus Geldgründen, ob Fahrten wirklich nötig sind. Das Fahrradfahren ist ab jüngstem Alter eine Selbstverständlichkeit auf dem Weg zur eigenen, nachhaltigen Mobilität. Überflüssige Fahrten wird man dabei genauso vergeblich suchen wie Autos, die kapazitätsmäßig nicht ausgelastet sind.

In Mehrkindfamilien wächst eine zukünftige Generation heran, die für ein ökologisch-nachhaltiges Bewusstsein bei der Wahl der Fortbewegungsmittel schon in und durch die große Familie sozialisiert wurde.

Es gilt zukünftige Gesetze mit Augenmaß und Vernunft derart zu gestalten, dass Familien mit drei und mehr Kindern nicht zusätzliche Benachteiligungen erfahren – sei es mit Blick auf die Steuern, auf die Ticketgestaltung im ÖPNV oder überhaupt bei Teilhabemöglichkeiten am gesellschaftlichen Leben.



Erstellt von:



Verband kinderreicher
Familien Deutschland e.V.

Verband kinderreicher Familien Deutschland e.V.

Korschenbroicher Str. 83

41065 Mönchengladbach

Telefon: +49 (0) 2161-3030953

Telefax: +49 (0) 2161-3030952

E-Mail: info@kinderreiche-familien.de

Homepage: www.kinderreiche-familien.de

Instagram: kinderreichfamilien