

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Klimaticket für 69 Euro

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Das 69 Euro Ticket- Das neue Klima-Ticket?
Herzlich Willkommen zu einer neuen Podcast-Folge „Nächster Halt“.
Mein Name ist Catharina Goj und in dieser Folge spreche ich mit Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen über das vorschlagenden 69-Euro-Ticket oder auch einem möglichen Klimaticket für Deutschland.
Hallo Herr Schilling, schön, dass Sie da sind.

Dr. Jan Schilling:

Hallo Frau Goj.

Catharina Goj:

Es ist Halbzeit beim 9-Euro-Ticket und im Juni wurden 21 Millionen Tickets verkauft. Der VDV schlägt nun ein 69-Euro-Ticket vor, welches schon ab September geben könnte. In den Medien wird es häufig als Nachfolgeprodukt des 9-Euro-Tickets gehandelt. War das 9-Euro-Ticket der Ideengeber?

Dr. Jan Schilling:

Also das 9-Euro-Ticket war ja primär eine sozialpolitische Maßnahme, die aus dem Entlastungspaket der Bundesregierung gekommen ist und da war die Zielstellung ja gar nicht so sehr das Klima zu schützen, sondern vor allem dafür zu sorgen, dass Leute mehr Geld in der Tasche haben, indem Kosten reduziert werden, in dem Falle für den ÖPNV.



Sieht man auch daran, dass ja der Tankrabatt gleichzeitig beschlossen worden ist oder das Energiegeld. Das war ja quasi alles ein Paket. Aber natürlich steht dieser Erfolg des 9-Euro-Tickets, und sie haben ja die Zahlen genannt, 21 Millionen, dazu kommen ja noch 10 Millionen Abonnenten, also knapp die Hälfte aller Deutschen hat so ein Ticket in der Tasche.
Natürlich ist dieser Erfolg dann auch, was uns erstens überrascht hat, aber auch sehr positiv überrascht hat und zweitens aber natürlich die Diskussion über eine Nachfolge-Lösung befeuert hat. Die Nachfolgelösung muss ja, aber wenn sie dauerhaft sein soll, eher ein Klimaticket sein, als dass sie jetzt primär wieder als Entlastungsmaßnahme geplant werden sollte.

Catharina Goj:

Für viele Bürgerinnen und Bürger, die sich in den letzten zwei Monaten das neun Euro Ticket gekauft haben, um den öffentlichen Nahverkehr auch vielleicht mal auszuprobieren, ist der Sprung auf 69 Euro nicht so ganz ohne. Wie ist man auf die 69 Euro gekommen?

Dr. Jan Schilling:

Also naja, wie ich es gerade geschildert habe, ist natürlich ein Klimaticket, das ja auch im Sofortprogramm „Klimaschutz“ der Bundesregierung diskutiert wird, was anderes als dieses 9-Euro-Ticket. Und ich glaube, da ist ein bisschen eine unrealistische Erwartungshaltung geschaffen worden mit diesen 9 Euro, weil das kostet uns ja als Steuerzahler für diese drei Monate 2,5 Milliarden Euro. Das wären aufs Jahr gerechnet 10 Milliarden Euro. Das ist offen gestanden, einfach nicht finanzierbar. Und nach vorne hinaus mit Blick auf Klimaschutz etc. auch nicht sinnvoll.

Dieser Vorschlag 69 Euro kommt natürlich einerseits aus den Erfahrungen heraus, wie wir aus dem 9 Euro-Ticket haben, die sind ja nicht nur positiv, sondern sie sind mit Blick auf Verkehrswende und Klimaschutz mit 30 Prozent mehr Verkehr, der dort initiiert worden ist, ja durchaus auch zu hinterfragen, eben eingeflossen.

Und dann haben wir natürlich irgendwie geschaut naja, die Nutzerfinanzierung für den ÖPNV, eine der wichtigsten Finanzierungssäulen. Wir nicht der Überzeugung, dass man das komplett mit staatlichem Geld ersetzen sollte und von daher sind die 69 Euro, glaube ich, ein realistischer Vorschlag, der aber gleichzeitig doch auch einen deutlichen Sprung nach vorne bringt, weil ein Durchschnittsabitur kostet so 80 Euro im Jahr, hat der ADAC mal ausgerechnet - das sind auch unsere Zahlen - geben ungefähr eine ähnliche Range her.

Und dann ist es ja immer noch billiger als diese 80 Euro für die Abonnenten. Zusätzlich können sie bundesweit fahren. Von daher finde ich 69 Euro tatsächlich einen fairen Preis.

Und am Ende wird man natürlich darüber nachdenken, ob man sozialpolitisch nicht dieses Ticket noch einmal subventioniert. Das ist dann aber eine Frage, die eben keine verkehrspolitische, keine Klimaschutzpolitische Dimension hat wie unser Vorschlag mit dem 69-Euro-Ticket, sondern, es ist eine Frage, die man weiter diskutieren muss, dass man für sozialschwache, einkommensschwache Gruppen das Ticket dann runtersubventioniert, wie wir es ja auch heute schon mit Schülerticket, Semesterticket, Auszubildenden-Tickets auch tun.

Catharina Goj:

Genau auf diese Antwort zu dem reduzierten Ticket wäre ich auch noch gekommen, können wir aber später noch mal detaillierter diskutieren bzw. besprechen.

Die Forderung nach einem günstigen Nahverkehr hören wir eigentlich schon ein bisschen länger.

Wir hören da Sachen, wie 365-Euro-Ticket wird diskutiert oder gefordert.

Sie haben es gerade schon so ein bisschen angesprochen. Können wir mit dem 69 Euro-Ticket den ÖPNV und den geplanten Ausbau finanzieren? Sie haben gerade von einer erhöhten Auslastung gesprochen, die jetzt auch im 9-Euro-Ticket zu sehen war?

Dr. Jan Schilling:

Am Ende muss das eine Paketlösung. Nur die Tarifmaßnahme allein, und das sieht man ja auch aus den internationalen Erfahrungen, reicht für eine Verkehrswende deutlich nicht aus.

Natürlich reizt die Nachfrage an, weil sie Leute ins System holt. Aber am Ende ist es im Verkehrssektor weiterhin nur, dass das Angebot eben die Nachfrage schaffen.

Und wir sehen auch aus der Marktforschung des 9-Euro-Ticket, dass für Leute, die es wenig nutzen oder auch überhaupt nicht gekauft haben, diese Angebotsparameter, die zentrale Rolle spielen.

Also wie häufig kommt mein Bus? Wo ist die Haltestelle? Wie ist insgesamt die Qualität? Wie hoch ist die Pünktlichkeit? All das sind Themen, die für das System mindestens genauso, eigentlich noch wichtiger sind als die Frage an dem Punkt des Preises.

Ich finde das Beispiel immer ganz eingängig, wenn der Bus nur zweimal am Tag fährt, sind ehrlich gesagt auch neun Euro noch kein attraktives Angebot. Und man sieht ja auch am Beispiel, wie das ein Großteil auch der Umstiege für den Autofahrer dann auch durch eben diese Angebotskomponente kommt.

Das heißt, wir brauchen eine Paketlösung, die jetzt aktuell den Bestand sichert. Das heißt, die Kostenanstiege, die ja auch wir haben im Bereich der Energie- und Personalkosten müssen kompensiert werden. Und wir brauchen eine tragfähige, langfristigorientierte Finanzierungsperspektive für die Verkehrswende, die die Angebotsoffensiven dann auch abbildet, die der VDV ja schon vor anderthalb Jahren mit dem Leistungsposten-Gutachten dargelegt hat, wie man die Klimaschutz im Verkehrssektor erreichen kann. Da reicht alleine die Tarifmaßnahme nicht aus.

Catharina Goj:

Sie haben gerade schon angesprochen, dass es auch sozialpolitisch eine Ermäßigung geben soll für das 69 Euro-Ticket. Es können sich nämlich leider nicht alle leisten. Und spätestens seit Beginn der Corona-Pandemie sollte

eigentlich jedem klar sein, dass der ÖPNV auch zur Daseinsvorsorge gehört. Ich denke, das ist so ein bisschen ein zweischneidiges Schwert. Denn es muss klar sein, dass ein Teil auch über die Steuern subventioniert wird, wenn wir ein günstiges Ticket haben. Stichwort Generationengerechtigkeit. Wie soll das Ticket in Zukunft steuerlich finanziert werden?

Dr. Jan Schilling:

Natürlich ist eine Steuerfinanzierung immer eine Frage, die man sich gut überlegen soll. Und auch das war natürlich ein Punkt, wo man sagen muss, wieviel ist man bereit auf dem Steueraufkommen des Bundes für eine solche Tarifmaßnahme auszugeben oder auch Steueraufkommen der Länder? Das Geld ist ja nur einmal vorhanden. Und jetzt ewig durchgängig Schulden zu machen ist ja auch, sowie Sie gesagt haben, mit Blick auf die Generationengerechtigkeit eben auch keine Lösung.

Von daher müssen Kosten und Nutzen da in einem Zusammenhang stehen. Und offen gestanden diejenigen, die eben halt 69 Euro bezahlen können, die sollen das an dem Punkt auch tun und daher auch das ist ein Grund für diesen 69 Euro-Vorschlag.

Man muss aber ja für die Gelder, die einerseits in die Tarifmaßnahme fließen, andererseits aber auch in die dringend notwendige Angebotsperspektive und für den Angebotsausbau im ÖPNV nicht zwingend neue Schulden aufnehmen.

Es gibt ja, und da steht ja auch im Koalitionsvertrag, eine Vielzahl von klimaschädlichen Subventionen, wo man dringend drüber nachdenken muss, ob wir diese aufrechterhalten wollen oder ob wir nicht auch über Haushaltsumschichtungen Gelder

generieren können, dass wir eben klimaschädliches Verhalten nicht noch durch Steuersubventionen anreizen, sondern diese Gelder tatsächlich dafür verwenden, um eben Klimaschutz zu betreiben und damit eben halt auch im Verkehrssektor den ÖPNV zu fördern.

Weil am Ende ist ja die Frage, was kostet uns mehr? Das Handeln oder das Nichthandeln?

Und ich glaube, am Ende brauchen wir einen Umbau des Steuersystems, der eben genau das tut, der nachhaltig wirkt, in Richtung Klimaschutz, aber auch nachhaltig in Richtung Schuldenbremse oder Staatsverschuldung. Weil wir unseren Kindern nicht nur eine Welt hinterlassen wollen, die von ihren Umweltbedingungen noch in Ordnung ist, sondern auch offen gestanden, die finanziellen Spielräume lassen wollen, die sie selbst brauchen, um dieses Gemeinwesen, an dem Punkt zu gestalten.

Von daher glaube ich, dass das jetzt ÖPNV-Finanzierung eben sich nicht nur aus neuen Schulden speisen sollte, sondern dass man jetzt hoffentlich in dieser Situation, wo man ja auch sieht, dass die Haushalte enger werden, darüber diskutieren kann, eben auch klimaschädliche zu Subventionen auch abzubauen.

Catharina Goj:

Da bin ich sehr gespannt, was da noch kommen wird in Zukunft.

In dem Vorschlag des 69-Euro-Tickets schwingt ja auch immer der Begriff Klimaticket mit. Sie haben es auch gerade schon angesprochen. Und in Österreich gibt es seit letztem Jahr ein Klimaticket, das sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr gilt.

Ziemlich coole Sache. Ist das der nächste Schritt für Deutschland?

Dr. Jan Schilling:

Naja, wir haben ja so eine Art Klima-Ticket auch heute schon.

Das nennt sich Bahncard 100.

Ich bin in der glücklichen Lage, eine zu haben. Und auch da ist die Nahverkehrsnutzer drin, also von daher gibt es ein vergleichbares Produkt in Deutschland auch.

Allerdings zu einem anderen Preis. Ich glaube allerdings, dass es vielleicht nicht sinnvoll ist, jetzt den Fernverkehr in so ein Klimaticket auch mit einzubeziehen. Das hat einfach was damit zu tun, dass die Strukturen in Deutschland anders gestrickt sind.

ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und das ist eben auch die Begründung, dafür Steuermittel einzusetzen.

Der Fernverkehr ist eigenwirtschaftlich. Das heißt, er muss sozusagen seine Gewinne auch selbst erwirtschaften.

Wenn man den in ein Klimaticket mit reinnehmen würde, würde man ihm diese Möglichkeit nehmen. Ich halte das weder für sinnvoll, offen gestanden auch nicht für finanzierbar.

Da sind die Strukturen in Österreich, in der Schweiz eben andere. Vor allem muss man auch berücksichtigen, dass das beides ziemlich kleine Länder sind im Vergleich zur Bundesrepublik und damit auch die Kosten dann sein müssen, nicht die 1100 Euro für das Klimaticket in Österreich, sondern doch schon deutlich höhere Summen, wenn man den Fernverkehr in ganz Deutschland noch mal damit einbeziehen möchte.

Wir müssen ja nicht nur auf den Preis, sondern eben auch auf raumstrukturelle Fragen etc. irgendwie schauen, weil wenn ich weiterfahre, ist natürlich auch ein höherer Preis dafür angemessen, weil eben auch die Kosten ganz andere sind.

Catharina Goj:

Das 69-Euro-Ticket kann es ab dem 1. September geben. Das hat auch der Hauptgeschäftsführer des VDV, Oliver Wolff, gesagt. Was muss bis dahin denn noch getan werden, damit es funktioniert? Und was sind da die nächsten Schritte?

Dr. Jan Schilling:

Ich korrigiere Sie ja an einem Punkt einmal. Wir haben ein Klimaticket vorgeschlagen. Ich finde, das 69 Euro Tickets zu nennen, gar nicht nur glücklich, weil damit legen wir die Details auf immer irgendwie fest und offen gestanden ist ja auch klar, Kosten, Inflation steigen.

Das wird nicht ewig bei 69 Euro sein können, sondern dass Klimaticket, das jetzt aktuell sozusagen 69-Euro kostet. Da wird man in Zukunft darüber reden.

Was dafür notwendig ist, um das jetzt schnell umzusetzen, ist vor allem eine schnelle politische Entscheidung. Bund und Länder müssten sich sehr schnell entscheiden, dass sie diese Fortführung bis Ende des Jahres haben wollen. Dann könnte die Branche das auch sehr, sehr schnell umsetzen, in der Diktion, die wir für das 9-Euro-Ticket ja aufgebaut haben.

Der Rettungsschirm läuft bis Ende des Jahres, die Muster-Förderrichtlinie, die dafür aufgebaut worden ist, läuft bis Ende des Jahres. Das wäre ein sehr, sehr schnell umzusetzender Vorschlag. Ein Klimaticket dauerhaft, langfristig ist auch etwas, was schnell umzusetzen geht.

Aber höchstwahrscheinlich erst zum 01.01.

Weil da sind natürlich andere Fragen noch zu klären.

Einnahmeaufteilung, regionale Fragen
Es muss operativ ganz anders aufgesetzt werden, weil es eben ja kein Entlastung-

Ticket ist für eine begrenzte Zeit, sondern ja, was dauerhaft als Klimaticket für die Kunden zur Verfügung stehen soll.

Das ist ein bisschen komplexer. Das ist es auch bis zum 01.01. machbar. Von daher könnte man tatsächlich, wenn man das politisch möchte, eben jetzt sehr schnell eine Fortführung des 9-Euro-Ticket zu einem anderen Preis bis Ende des Jahres beschließen. Das kann die Branche auch sehr schnell umsetzen. Und dann im Anschluss das Klimaticket ab dem 01.01. dransetzen.

Für den Kunden würde sich das ehrlich gesagt anfühlen wie ein Ticket, aber es werden eben diese strukturellen Schritte, die man gehen könnte. Das muss Politik dann eben halt nur schnell entscheiden, damit wir es in die Vertriebssysteme umsetzen können, dass das Ticket eben dann auch zu kaufen ist. Und damit wir operativ die sowohl rechtlichen wie auch wirtschaftlichen Fragen, die hinten dran stehen, dann in der Branche mit Bund und Ländern dann auch diskutieren und zu einer Umsetzung führen kann.

Catharina Goj:

Gerade wird ja noch so bisschen diskutiert, wer denn dafür zuständig ist. Ich durfte jetzt ein Interview auch dazu hören vom Verkehrsminister. Das ist wahrscheinlich auch noch eine schwierige Frage, wer ist für das Klimaticket am Ende zuständig?

Dr. Jan Schilling:

Also, das ist ja ein beliebtes Spiel, dass man immer den Ball in den Vorgarten irgendwie Nachbarn angeblich wirft. Das machen auf der einen Seite der Bund. Das machen umgekehrt auch die Länder an einem Punkt, weil wir ja im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung, wirklich eine sehr, sehr komplexe

Situation haben.

Wo zusätzlich auch noch die Kommunen eine Rolle spielen.

Das heißt, wir haben alle drei staatlichen Ebenen in der ÖPNV-Finanzierung drin, die sich in irgendeiner Form daran beteiligen müssen.

Ich finde, für ein Klimaticket ist primär der Bund zuständig, weil der Bund die völkerrechtlichen Verträge für den Klimaschutz eingegangen ist und auch das Bundesverfassungsgericht ziemlich deutlich das Thema Klimaschutz dem Bund zugewiesen hat.

Gleichzeitig ist vor allem auch für die sozialpolitischen Komponenten und der Daseinsvorsorge auch ganz klar die Länder dafür zuständig, nach unserer Verfassung.

Also am Ende hilft es aus meiner Sicht nicht, mit dem Finger auf den jeweils anderen zu zeigen, sondern ich glaube, jeder der beiden Partner muss da seine Verantwortung tragen und dann auch seinen Beitrag dazu leisten, sowohl was die Angebotsperspektive betrifft, wie auch was für diese Tarifmaßnahme betrifft.

Da müssen sich einfach beide Seiten zusammenraufen und da jetzt schnell eine Lösung bekommen, weil wir verlieren ja über diese Debatten eigentlich nur Zeit. Und wir haben mit Blick auf 2030 im Verkehrssektor, weil er bisher noch überhaupt kein Minderungsbeitrag geleistet hat, haben wir diese Zeit nicht mehr. Von daher finde ich diese Zuständigkeitsdebatten persönlich sehr betrüblich und hoffe, dass sie jetzt auch ziemlich schnell ihr Ende finden, weil es ist überhaupt nicht konstruktiv.

Catharina Goj:

Es muss, wie bei so vielem, Teamwork sein. Lieber Herr Schilling, ich danke Ihnen für das Gespräch und die Einblick

in das hoffentlich bald kommende Klimaticket.

Dr. Jan Schilling:

Vielen lieben Dank für die Möglichkeit, meine Gedanken zu teilen.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.