

Zwischen Entscheidung von Bundestag und Bundesrat - Neun-Euro-Ticket nur Gute-Laune-Präsent fürs Volk oder nachhaltige Entlastungsmaßnahme?

Interview mit Ricarda Lang, Co-Parteivorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen

"Informationen am Morgen", 20.5.2022, 7:15 Uhr

Sandra Schulz: Der 1. Juni rückt jetzt näher. Das ist der geplante Starttermin für das Neun-Euro-Ticket. Für alle, die viel Zeit haben, eine sehr günstige Art, durch die Republik zu reisen, falls im Regionalzug denn dann noch Platz ist. Es ist eine der Entlastungen aus dem Paket, mit dem die Ampel auf gestiegene Energiepreise reagiert. Gestern hat der Bundestag dafür gestimmt; heute entscheidet die Länderkammer, der Bundesrat. Einige Länder haben allerdings Widerstand angekündigt.

Mitgehört hat die Co-Parteichefin von Bündnis 90/Den Grünen, Ricarda Lang. Schönen guten Morgen!

Ricarda Lang: Guten Morgen.

Schulz: Aus einigen Ländern kommt jetzt die Drohung mit Blockade. Bekommen Sie die Zustimmung jetzt rechtzeitig aus dem Bundesrat?

Lang: Ja! Ich bin davon überzeugt, dass wir heute eine Zustimmung im Bundesrat bekommen werden, dass auch die Länder diesen Weg mitgehen werden, das Neun-Euro-Ticket einzuführen und damit auf der einen Seite Menschen, die heute schon Bus und Bahn benutzen, finanziell entlasten - das sind übrigens gerade in großen Städten häufig Menschen mit kleinem Geldbeutel - und gleichzeitig neue Anreize schaffen, mal auf den ÖPNV umzusteigen. Ich glaube, am Ende wird diese Entscheidung kommen, und ich bin froh darüber.

Schulz: Aber so, wie das im Moment konzipiert ist, ist es ja ein klassischer Vertrag zu Lasten Dritter. Was macht Sie da so überzeugt, dass die Länder jetzt doch an Bord gehen?

Lang: Was meinen Sie mit dem Vertrag zu Lasten Dritter?

Schulz: Es ist für die Bürgerinnen und Bürger schön, die für neun Euro im Regionalzug fahren können. Es ist für die Bundesregierung schön, weil sie sich profilieren kann. Aber die Länder bekommen eine fixe Summe erstattet und nicht das, was tatsächlich an Mehrkosten entsteht.

Lang: Aber der erste Punkt, was Sie genannt haben, das ist ja das gemeinsame Interesse von Bund und Ländern, es den Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen, in dieser Zeit entlastet zu werden, den ÖPNV zu nutzen, gemeinsam eine Verkehrspolitik zu machen, die den ÖPNV ins Zentrum stellt. Ich glaube, das ist das gemeinsame politische Interesse, das wir haben, und darauf können wir uns einigen, und das ist dann auch die Grundlage, auf der die Entscheidung getroffen wird. Gleichzeitig ist klar, dass die Kosten vom Bund übernommen werden müssen und dass, was die Länder ja anmelden, wir über eine dauerhafte nachhaltige Finanzierung des ÖPNV, um ihn kostengünstiger und effizienter zu machen, auch weiter sprechen müssen.

Schulz: Aber die Summe von 2,5 Milliarden, die ist ja fix, obwohl überhaupt noch nicht klar ist, was das kostet. Nach diesem Satz, wer die Musik bestellt der zahlt auch, da drücken Sie sich herum.

Lang: Klare Prognosen davon, wovon wir ausgehen, wieviel das Neun-Euro-Ticket kosten wird, und danach sind diese 2,5 Milliarden Euro berechnet und das wird auch gezahlt vom Bund - das ist ganz klar, das war das Angebot - das war auch das, womit wir aus dem Koalitionsausschuss rausgegangen sind und gesagt haben, ja, das ist ein Bundesprojekt, aber wir brauchen die Länder, die mitziehen. Es gibt ja auch ganz viele Länder, die schon gesagt haben, dass sie sich darauf freuen, dass sie es auch als Chance sehen für ihren öffentlichen Nahverkehr.

Schulz: Wenn diese Zustimmung jetzt kommt und das alles rechtzeitig läuft, Juni, Juli, August, gilt dann dieses Ticket, mit dem man jeweils für neun Euro fahren kann in Regionalzügen im Nahverkehr. Was ist danach, nach August, dann für den Nahverkehr gewonnen?

Lang: Ich glaube, zwei Dinge. Erstens ging es ganz konkret beim Koalitionsausschuss um eine akute Entlastung, in Zeiten von steigenden Preisen für die Menschen, die heute schon Bus und Bahn fahren. Auf der anderen Seite natürlich auch zu zeigen, probiert den ÖPNV aus, und – das hat ja auch Herr Wissing gesagt – Zahlen darüber zu gewinnen, wie in Zukunft ÖPNV ausgestaltet sein muss, gerade wenn wir die Preise senken wollen, denn das muss das Ziel sein. Wenn wir in Zukunft wollen, dass mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, dann brauchen wir niedrige Preise, und jetzt können wir ausprobieren, wie der ÖPNV dann genutzt wird. Wir haben dann eine gute Zahlengrundlage und das sollte auch die Grundlage sein für die nächsten Jahre mit einem Pakt zwischen Bund und Ländern, wie wir dann wirklich mit den Regionalisierungsmitteln den ÖPNV gut ausgestalten und gut ausstatten.

Schulz: Aber das ist ja der Punkt, den viele kritisieren und den viele nicht nachvollziehen können, diese Erkenntnisse, die Sie da gewinnen wollen. Wenn Sie jetzt eine absolute Ausnahmesituation schaffen mit Preisen, die so günstig sind, wie sie es absehbar hinterher nicht sein werden können, und dann auch noch in den Sommermonaten, welche Erkenntnisse wollen Sie da gewinnen?

Lang: Na ja, die Erkenntnis, was bei billigen Tickets passiert oder günstigeren Tickets – billig klingt immer so, als wäre das nichts wert. Ich glaube, was passiert, mit Bus und Bahn unterwegs zu sein, mit günstigeren Tickets. Und wir sehen, dass hier auch einige Länder vorangehen. Hessen zum Beispiel mit dem 365-Euro-Ticket, dass wir an verschiedenen Stellen sehen, wie Länder die Verkehrsverbünde probieren: was können Möglichkeiten sein, um günstige Tickets zu schaffen, um Bahn attraktiv zu machen. Das für die Zukunft aus diesem Experiment zu lernen und neue Wege zu gehen, auch kreativere Wege, ich glaube, das ist sehr sinnvoll.

Schulz: Eine Lehre aus dem Experiment könnte sein – das kann im Moment keiner vorhersagen, aber es könnte sein, dass es zu absoluten Ausnahmesituationen kommt, vollgepackte Züge, dass Leute dann erst recht abgeschreckt werden vom öffentlichen Personennahverkehr.

Lang: Das erwarte ich, ehrlich gesagt, nicht. Wenn ich jetzt schaue, wie viele Leute aus meinem Freundeskreis, aus meiner Familie, aus meinen alten Schulkreisen sich auf das Neun-Euro-Ticket freuen und sagen, das probieren wir jetzt mal aus, dann sehen wir doch, dass es da eine große Begeisterung bei den Bürgerinnen und Bürgern gibt. Natürlich werden Herausforderungen damit einhergehen, aber die Verkehrsverbünde haben sich auch in den letzten Monaten genau darauf vorbereitet, teilweise Extrastrecken und Sonderfahrten eingerichtet, um das jetzt auch als Chance zu nutzen für sich selbst.

Schulz: Damit rechnen Sie ernsthaft, dass Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr für Begeisterung sorgen werden?

Lang: Ich nutze ja den öffentlichen Nahverkehr selbst sehr häufig.

Schulz: Ich auch.

Lang: Da gibt es manchmal auch Momente, wo man sich denkt, das könnte jetzt besser werden. Aber mal zu sehen, was alles möglich ist mit dem ÖPNV, auch in einem Sommermonat, auch wenn man vielleicht überlegt, wo fahre ich diesen Juni, diesen August hin - ja, ich glaube, dass das für Begeisterung sorgen kann, ganz sicher.

Schulz: Jetzt haben wir über diese Erkenntnisse gesprochen, über Begeisterung gesprochen. Ich will noch mal auf diese Summe zurückkommen. 2,5 Milliarden Euro kostet das Ganze. Wenn das Projekt ausgelaufen ist, dann ist hinterher keine zusätzliche Schiene verlegt, es ist keine zusätzliche Bustaktung eingeführt, es ist kein Euro von steigenden Energie- und Personalkosten aufgefangen. Ist das wirklich die richtige Prioritätensetzung?

Lang: Ja, weil wir gesagt haben, in Zeiten, wo die Preise so massiv steigen, wo viele Bürger*innen darunter leiden – und das trifft sie an der Sprintsäule, das trifft sie bei gestiegenen Lebensmittelkosten, das trifft sie bei der Gasrechnung -, brauchen wir Entlastung nicht nur für die Menschen, die mit dem

Auto unterwegs sind, sondern auch für die, die Bus und Bahn nutzen. Klar ist aber auch: Ein Entlastungspaket, das kann niemals strukturelle Antworten und eine nachhaltig dauerhaft ausgerichtete Politik ersetzen. Das sehen wir in der Sozialpolitik. Die Energiepreispauschale ersetzt nicht die Überwindung von Hartz IV und die Kindergrundsicherung. Das sehen wir aber auch beim Neun-Euro-Ticket. Das ist richtig, das jetzt zu machen. Gleichzeitig – und das erwarte ich auch von Herrn Wissing – müssen wir mit den Ländern darüber sprechen, wie können wir für die nächsten Jahre den ÖPNV besser ausbauen, wie können wir das Personal dort unterstützen, wie können wir neue Strecken freilegen, wie können wir günstige Tickets schaffen. Das würde ich aber niemals gegeneinander ausspielen, denn akut in einer Krise handlungsfähig zu sein und langfristige Antworten zu geben, das muss ja Politik zusammen denken.

Schulz: Dieses Argument verstehe ich, dass das nicht gegeneinander ausgespielt werden soll. Aber diese 2,5 Milliarden Euro, die sind dann ja weg, und jetzt entlasten Sie nicht nur die Menschen, die wirklich jeden Euro umdrehen müssen, sondern Sie entlasten mit diesem Neun-Euro-Ticket ja alle.

Lang: Wir entlasten erst mal alle, die den ÖPNV nutzen wollen oder die ihn heute schon nutzen. Ich finde, das ist eine gute Wirkung. Natürlich geht es an dieser Stelle auch darum: Wir haben uns viel überlegt. In einem Entlastungspaket, da subventioniert man an vielen Stellen erst mal den Verbrauch von fossilen, weil dort gerade die Preise steigen, weil wir eine fossile Inflation erleben. Das ist aus sozialer Sicht auch richtig und geboten. Aber dann gleichzeitig auch ökologische Impulse zu setzen, also sagen, wir brauchen hier eine stimmige Politik mit den Zielen, die wir uns als Regierung gegeben haben, und ein Ziel davon ist die Mobilitätswende. Das war mir auch wichtig, dass so was im Entlastungspaket enthalten ist. Das stimmt! Unser Entlastungspaket hat eine Breitenwirkung. Wir sehen aber auch, dass diese Preise sehr, sehr viele Menschen – das fängt bei Menschen der Grundsicherung oder in Armut an, geht aber bis weit in die Mittelschicht hinein - entlasten. Am Ende ist aber klar, wenn wir auf die Zukunft schauen: Wir werden nicht alle Folgen dieses Krieges, auch die finanziellen, auffangen können, sondern wir müssen zielgerichtet schauen, wo kommt es vor allem bei denen an, die es am meisten brauchen. Diese Gruppe ist aber ein bisschen größer, als es immer den Anschein macht.

Schulz: Wobei es jetzt schon ziemlich reduziert argumentiert ist, wenn Sie sagen, Sie entlasten alle, die den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, denn wir wissen alle, dass im selben Paket auch die Entlastungen an der Tankstelle sind. Auch da noch mal vielleicht der Vergleich und der Blick auf die Zahlen. Dieses Neun-Euro-Ticket, das wird 2,5 Milliarden Euro kosten und die Entlastungen an der Tankstelle mehr, nämlich 3,2 Milliarden. Auch da noch mal die Frage: Sie haben jetzt viel von Ökologie gesprochen, von Nachhaltigkeit. Ist das die richtige Prioritätensetzung?

Lang: Sie können sich ja vorstellen, dass Koalitionsausschüsse und auch die Ergebnisse von Koalitionsausschüssen meistens Kompromisse sind. Die Senkung der Energiesteuer, das war nicht das, womit wir reingegangen sind. Auch wir haben gesagt, ja, es muss was für die Autofahrer*innen getan werden, denn man merkt ja – und das sieht man auch in den Debatten jetzt um das Neun-Euro-Ticket - es gibt Menschen, die leben in Regionen, da können sie nicht den ÖPNV nutzen, da sind sie aufs Auto angewiesen. Die jetzt konkret zu entlasten ist richtig. Die Energiesteuer wäre nicht unser Modell dafür gewesen. Am Ende war es ein Kompromiss. Was wir aber gemacht haben, ist zu sagen, in einer Zeit, wo wir diese Schritte gehen, Senkung der Energiesteuer, Energiepreispauschale, sehr viele andere Schritte, setzen wir gleichzeitig auf Effizienz. Das heißt, in dem gleichen Entlastungspaket finden wir strukturelle Maßnahmen zur Effizienz: Effizienzhaus 55, einen schrittweisen Abschied von den Gasheizungen, auch hier wiederum zu sagen, ja, akut handlungsfähig, aber langfristig denken. Denn das ist klar: Am Ende wird es die größte Entlastung von Menschen sein, wenn sie unabhängig von Fossilen werden, denn die Preise bei den Fossilen werden weiter steigen. Das heißt, der Abschied davon ist auch ein soziales Vorhaben.

Schulz: Noch ganz kurz die Frage zum Verständnis. Ich hatte ja nach den Prioritäten gefragt und ob die Prioritätensetzung so richtig ist. Sie antworten mit einem Kompromiss. Das ist dann auch Selbstkritik, dass die Prioritäten da vielleicht im Ergebnis doch nicht so ganz sitzen?

Lang: In der Gesamtschau des Ergebnisses dieses Koalitionsausschusses, des Entlastungspakets, haben wir gute Prioritäten gesetzt, haben wir Entlastung priorisiert und auf der anderen Seite Effizienz. Das funktioniert ja alles nur in der Gesamtschau: nicht, indem man einzelne Punkte rauspickt, sondern wirklich sagt, was bieten wir den Bürger*innen als Gesamtpaket, und das ist die Entlastung.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.