

Interview
23. Mai 2022

Katja Dörner, Die Grünen, Oberbürgermeisterin von Bonn im Gespräch mit Silvia Engels

Silvia Engels: Seit der Bundesratszustimmung von Freitag steht es fest: Ab Juni wird es für drei Monate dieses Neun-Euro-Ticket für den ÖPNV geben. Für neun Euro pro Monat kann dann jeder und jede bundesweit in Busse, Bahnen und Regionalzüge einsteigen. Wer ein Monats-Abonnement für den öffentlichen Personennahverkehr hat, der bekommt die Kosten für drei Monate jeweils auf neun Euro reduziert. Die Ampel-Koalition lobt ihr Projekt als Werbung für den ÖPNV. Kritiker warnen vor Überlastung von Pendlerstrecken und von Urlaubsregionen. Die Infrastruktur sei darauf nicht vorbereitet.

Was genau passieren wird, das wissen wir noch nicht, aber vielleicht können die Städte Hinweise geben, die schon vor Jahren mit verbilligten ÖPNV-Tickets experimentiert haben. Eine solche Stadt ist Bonn. Dort führte man 2019 befristet ein Jahresticket für den ÖPNV für 365 Euro ein. Für einen Euro pro Tag oder 30 Euro pro Monat konnte man hier Busse und Bahnen im Stadtgebiet nutzen. - Am Telefon ist nun Katja Dörner von den Grünen. Sie ist Oberbürgermeisterin von Bonn. – Guten Morgen!

Katja Dörner: Guten Morgen, Frau Engels.

Engels: Sie waren damals noch nicht im Amt, aber Sie kennen das Modell. Der Kauf dieser Tickets war damals nicht so umfangreich vom Abnehmer wie erhofft. Von 17.000 Tickets waren nach neun Monaten nur 6000 weggegangen. Warum?

Dörner: Insgesamt sind in der Modell-Laufzeit 8000 Tickets verkauft worden, tatsächlich nicht mal die Hälfte dessen, was die Stadt Bonn sich damals vorgenommen hatte. Das lag sicherlich an den Konditionen, die mit dem Kauf dieses Tickets verbunden waren. Es galt zum einen nur für das Stadtgebiet und dadurch waren alle Pendlerinnen und Pendler – und wir haben hier sehr viele Pendlerinnen und Pendler insbesondere auch aus dem Rhein-Sieg-Kreis, aus dem Umland von Bonn – grundsätzlich außen vor. Das war offensichtlich ein Webfehler, aber es war auch die Bedingtheit, die wir in diesem Modellversuch leider hatten. Dazu kam, dass Menschen, die vorher schon ein Abo hatten, auch nicht die Möglichkeit hatten, dieses 365-Euro-Ticket zu kaufen. Es galt wirklich nur für Neukunden. Das hat auch durchaus für Friktionen und für größere Diskussionen in der Stadtgesellschaft und bei den Kundinnen und Kunden geführt, ob das eigentlich überhaupt gerecht ist. Deshalb führe ich die Inanspruchnahme, die unter den Erwartungen geblieben ist, tatsächlich auf diese Konditionen zurück.

Engels: Das neue Neun-Euro-Ticket hat das Problem, dass es nur für einen kleinen Bereich gelten soll, nicht. Es gilt ja bundesweit. Aber damals hat man ja auch am 365-Euro-Ticket kritisiert, dass auch das Netz und die Taktung von Bus und Bahn nicht gut genug ausgebaut gewesen sei, und das Problem hat man ja jetzt auch mit dem Neun-Euro-Ticket, oder?

Dörner: Unser 365-Euro-Ticket ist ja im Rahmen von Lead City, einer größeren Maßnahme eingeführt worden, die auch mit beispielsweise Taktverdichtungen und Ausweitung des Angebotes einhergegangen ist. Aber das geht dann nicht parallel. Alles was Infrastruktur ist dauert länger und Preisveränderungen kann man schneller umstellen. Meine Sorge ist tatsächlich die, dass diese drei Monate, die jetzt in Rede stehen und die jetzt erst mal auch von Bundestag und Bundesrat beschlossen worden sind, ein gewisses Strohflecht entfacht. Ich glaube schon, dass das sehr attraktiv ist, mit dem Neun-Euro-Ticket jetzt im Sommer unterwegs zu sein, aber ich habe tatsächlich auch ein großes Fragezeichen, ob die Infrastruktur dafür ausgerichtet ist, ob es nicht für die klassischen Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag mit dem ÖPNV unterwegs sind, noch mal eine zusätzliche Belastung bedeutet. Ich sehe wirklich bei dem Neun-Euro-Ticket Licht und Schatten.

Engels: Licht und Schatten. – Überwiegt denn bei Ihnen der Schatten, weil es werden ja 2,5 Milliarden Euro vom Bund dort hineingegeben? Hätte man mit dem Geld nicht eher strategisch auf einen nachhaltigeren Ausbau setzen sollen?

Dörner: Ich glaube erst mal, dass es positiv ist, insbesondere nach Corona so einen Attraktivitätsschub für den ÖPNV zu setzen. Wir sehen das auch beim ÖPNV in Bonn, dass wir immer noch nicht wieder auf die Nutzer*innen-Zahlen kommen wie vor Corona, und wenn man da noch mal deutlichmacht, dass wir eigentlich ein sehr gutes Angebot im ÖPNV-Bereich haben, und das den Menschen auch zeigen, gerade hier vor Ort, dann kann das eine sehr positive Wirkung haben. Aber klar ist – und das hat auch der 365-Euro-Testversuch in Bonn gezeigt -, wir brauchen eine nachhaltige, bessere Finanzierung der Tickets. Wir haben beim 365-Euro-Ticket die Erfahrung gemacht, dass tatsächlich die Menschen deutlich weniger ihr Auto genutzt haben. Die, die sich so ein 365-Euro-Ticket gekauft haben, die haben tatsächlich den ÖPNV viel mehr genutzt. 90 Prozent haben in der Nachbetrachtung auch gesagt, sie hätten das auch langfristig gemacht, wenn die günstigen Konditionen erhalten geblieben wären. Aber ein Großteil ist dann doch wieder nach dem Auslaufen dieses Angebots aufs Auto zurückgegangen, und das wollen wir ja perspektivisch, dass der ÖPNV so attraktiv ist, aus Klimaschutzgründen, Verkehrswendegründen, dass die Menschen aufs Auto verzichten und auch aufs Auto verzichten können. Dafür brauchen wir wirklich eine strukturell andere Finanzierung im ÖPNV. Da müssen wir weg von der Nutzer*innen-Finanzierung. Das ist unser Kernproblem, dass wir bei den Verkehrsbetrieben, dass wir beim ÖPNV haben, dass, wenn gerade kein Modellversuch läuft, sämtliche Preissteigerungen auf die Nutzerinnen und Nutzer umgelegt werden müssen, weil auch die kommunalen Haushalte das nicht eins zu eins austarieren können und ausgleichen können. Deshalb wäre es extrem wichtig, dass wir mit dem Bund, aber auch mit den Ländern zu einer Vereinbarung kommen, die es uns ermöglicht, dauerhaft und nachhaltig die ÖPNV-Tickets günstiger zu machen.

Engels: Was fordern Sie denn für Summen vom Bund?

Dörner: Eine konkrete Summe kann ich da nicht benennen. Das ist auch immer eine Aushandlungsfrage, welche Summe zahlt der Bund, welche Summe sollen die Länder beitragen. Wichtig ist, dass das eine dauerhafte Finanzierung ist. Positiv an dem Neun-Euro-Ticket ist ja, dass der Bund zum ersten Mal überhaupt unmittelbar in die Ticketpreise mit einsteigt. Das ist ein großer Schritt und ich glaube, da kann man auch dran ansetzen, auch politisch dran ansetzen zu sagen, ihr habt das jetzt begonnen und ihr müsst das mit uns jetzt auch weitergehen. Aber die Kernfrage wird sein, schaffen wir das, eine dauerhafte finanzielle Beteiligung des Bundes und auch der Bundesländer hinzubekommen, um eine strukturell andere Finanzierung des ÖPNVs für die Zukunft hinzubekommen.

Engels: Frau Dörner, Sie haben den Frust schon angesprochen, der in Bonn zurückblieb, nachdem das 365-Euro-Ticket ausgelaufen war. Der Bund zahlte damals keine Zuschüsse mehr. Die Kosten, die dann wieder auf die einzelnen Nutzer losgingen, waren zwei- bis dreimal so hoch. Das heißt, viele haben sich dann dauerhaft vom ÖPNV wieder abgewendet, gerade aufgrund dieser Frustrationserfahrung. Macht man jetzt genau denselben Fehler mit dem Neun-Euro-Ticket? Nach drei Monaten läuft das Ganze aus und diejenigen haben volle Züge erlebt, möglicherweise auch nicht die Verbindungen, Sie haben niemanden für den ÖPNV zurückgewonnen? – Besteht die Gefahr?

Dörner: Ich würde erst mal nicht unterschreiben, dass die Menschen, die nach dem Auslaufen des 365-Euro-Tickets sich dauerhaft vom ÖPNV verabschiedet haben, sondern in unserer Nachbefragung haben 90 Prozent gesagt, ein solches Ticket würden sie wieder nutzen, und fanden das grundsätzlich sehr attraktiv. Deshalb glaube ich, dass man die durch eine gute Ticket-Gestaltung, durch eine gute Preisgestaltung sehr wohl auch wieder zurückgewinnen kann. Beim Neun-Euro-Ticket mache ich mir auch keine größeren Sorgen, was jetzt eine dauerhafte Frustration angeht. Ich mache mir eher Sorgen, dass das ein positives Strohfeuer ist, dass es uns nicht gelingt, das wirklich in nachhaltige Strukturen zu übertragen, und damit wäre dann wirklich weder dem Klimaschutz, noch der Attraktivität des ÖPNVs gedient.

Engels: Noch kurz konkret. Wie bereitet sich Bonn denn aufs Neun-Euro-Ticket vor? Wahrscheinlich startet auch hier jetzt der Vorverkauf. Aber sind Züge, Busse, Bahnen hier vorbereitet?

Dörner: Wir starten heute mit dem Vorverkauf. Bei uns läuft der Betrieb ganz regulär. Wir haben in Bonn ein gutes ÖPNV-Angebot, insbesondere auch im Vergleich zu ländlichen Regionen. Insofern halte ich uns für gut vorbereitet. Wir haben noch nicht so eine klare Vorstellung, wie hoch der Nachfragebedarf tatsächlich bei uns ist, aber dass es in den Sommermonaten wirklich zu sehr vollen Bahnen kommen kann, insbesondere im Regionalverkehr, damit rechnen wir auch.

Engels: Aber die Taktung haben Sie jetzt nicht hochgefahren, oder verbesserte Anschlüsse?

Dörner: Wir haben noch aus dem Lead City-Programm eine deutliche Taktverbesserung. Aber jetzt so kurzfristig die Takte zu verändern, mehr Busse fahren zu lassen oder mehr Bahnen fahren zu lassen, das funktioniert ja gar nicht. Dafür braucht man einen deutlich längeren Ablauf. Wir haben gerade als Stadt Bonn – am Freitag habe ich noch einen Vertrag unterschrieben über 22 neue Stadtbahnen. Die kaufen wir, um hier auf bestimmten Linien tatsächlich die Takte zu verdichten. Aber das ist ein Projekt von vier Jahren.

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