06. November 2023

Carina Konrad, stellvertretende Vorsitzende der FDP-Bundestagsfraktion, im Gespräch mit Silvia Engels

Silvia Engels: Jetzt wollen wir das gerade angesprochene Thema der Runde heute im Kanzleramt vertiefen: die Finanzierung des 49-Euro-Tickets. Am Telefon ist Carina Konrad. Sie ist stellvertretende Fraktionschefin der FDP im Bundestag und in dieser Eigenschaft auch zuständig für Verkehr und das 49-Euro-Ticket. Guten Morgen, Frau Konrad.

Carina Konrad: Guten Morgen!

Engels: Wir haben es gerade noch mal gehört: Für dieses Jahr ist vereinbart, dass Bund und Länder die Defizite der Verkehrsbetriebe für das Ticket ausgleichen, 1,5 Milliarden Euro jeweils von Bund und Ländern. Dieser Kostenrahmen könnte überschritten werden und die Länder wollen deshalb schon jetzt über weitere hälftige Aufteilung der Defizite verhandeln. Herr Wissing, der Verkehrsminister von Ihren Liberalen, will das nicht. Sie auch nicht - warum?

Konrad: Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist bis 2025 geregelt. Der Bund beteiligt sich hälftig an den Kosten und gleicht auch eventuelle Mehrkosten an der Stelle aus. Jetzt sind wir in einer Situation, in der auch Reformen stattfinden müssen. Das ist etwas, was gerade überall knirscht und was auch hier knirscht. Es müssen jetzt Reformen stattfinden. Verkehrsverbünde müssen auch modernisiert und umstrukturiert werden und das ist jetzt Aufgabe der Länder, denn der ÖPNV ist Länderaufgabe und wird das auch in Zukunft bleiben. Aber das Deutschlandticket – und das zeigen die Kunden und die Nachfragen der Kunden – ist ein Produkt, das unglaubliche Nachfrage erfährt und was die größte ÖPNV-Reform war, die es jemals gegeben hat. Ich glaube nicht, dass irgendeiner ein Interesse daran haben sollte, diese Reform schlechtzureden oder jetzt sogar irgendwie kleinzumachen oder den Kunden sogar Angst zu machen, dass dieses Angebot nicht erhalten bleibt. Im Gegenteil: Dieses Angebot bleibt erhalten und es ist die Voraussetzung dafür, noch weitere Modernisierungsschritte im ÖPNV in Zukunft zu gehen.

Engels: Sie fordern ja, dass die Länder mehr Verkehrsverbünde fusionieren sollen, um so Kosten zu sparen – das als wichtiges Element dieser Strukturreform, die Sie ansprechen. Die Länder halten aber dagegen, dass das die Kundennähe verschlechtern könne und das

letztlich auch nicht mehr Bahnen und Busse auf Straße und Schiene bringe. Was sagen Sie dazu?

Konrad: Es gibt keine Erklärung dafür, warum die Strukturen auch in den Bundesländern so unterschiedlich durchgeführt werden. Wir haben Bundesländer, die haben 16 Verkehrsverbünde, wir haben andere Bundesländer, die kommen mit einem oder zwei aus. Da sieht man, es sind enorme Unterschiede und es steckt da auch enormes Potenzial drin. Und wir erleben doch gerade im Moment das Gegenteil. Gerade hier in Berlin, wo wir heute Morgen auch sind, wird gerade ein neues Ticket erfunden, ein 29-Euro-Ticket in der AB-Zone, wo die Berliner Morgenpost selbst gesagt hat, dass die Finanzierung dieses 29-Euro-Tickets teurer ist als das, was Berlin in das 49-Euro-Ticket, in das Deutschlandticket investiert. Da merkt man doch, hier wird völlig falsch herangegangen. Wenn das 49-Euro-Ticket die Zukunft von Mobilität sicherstellen soll, müssen auch die Länder erkennen, dass es hier Reformen braucht und dass man jetzt nicht Sozialpolitik weiter über eigene Ticketideen machen soll. Sondern dass man dem Kundenwunsch entsprechen muss und sich danach ausrichten muss. Das ist ein Umdenken zu der Vergangenheit. Das sehe ich und ich erkenne das auch an, dass das schwierig ist und dass das nicht selbstverständlich ist. Wir sind jetzt nicht mehr in der Zeit, in der man nach immer mehr Geld rufen kann, wenn es irgendwo Probleme und Baustellen gibt, die auftauchen - sondern wir sind jetzt in einer Zeit, auch aufgrund des allgemeinen finanziellen Umfeldes, wo man Reformen anstoßen muss, aber nicht auf Kosten der Kunden und nicht auf dem Rücken der Pendler ausgetragen. Sondern weil man erkennt, dass wir ein modernes Land sind und dass wir ein Land sind, in dem auch ein moderner Nahverkehr sein muss, und dass man sich dem dann auch stellen muss und sich an solchen Herausforderungen ausrichten muss. Das verlange ich dann auch von den Ländern.

Engels: Ist angekommen, Frau Konrad! Sie werfen ihnen vor, zu wenig selbst an ÖPNV strukturell zu reformieren. Das müsse alles schneller gehen. Und Sie werfen auch den Ländern vor, die Nutzer mit der Drohung, das 49-Euro-Ticket vielleicht auslaufen zu lassen, zu erpressen. Das ist aber schon starker Tobak, denn die Idee zu dem Ticket kam schließlich vom Bund, und jetzt stehen die Länder auch akut unter Zeitdruck. So etwas muss ja mit Zeitvorlauf umgebaut werden. So schnell können viele Länder nicht agieren. Haben Sie da kein Verständnis?

Konrad: Ich habe Verständnis dafür und ich habe ja auch gesagt, dass die Finanzierung des Tickets sichergestellt ist, und es ist ja auch noch etwas Zeit, bis über die neuen Finanzierungsrunden nach 2025 gesprochen wird. Die Befürchtung oder die Drohung in den Raum zu stellen, dass es dann keine Finanzierung mehr seitens des Bundes gäbe, das ist nichts, was ich getan habe. Ich habe nur gesagt, dass wir jetzt die Finanzierung sichergestellt haben bis zum Jahr 2025 und dass man in dieser Zeit durchaus auch Reformen anstoßen kann. Das traue ich doch unseren Länderkollegen zu.

Engels: Dann schauen wir noch mal grundsätzlicher hin, denn nicht alle Menschen in Deutschland sind begeistert von diesem 49-Euro-Ticket. Sie selber kommen aus dem Hunsrück, einer ländlichen Region, wo viele trotz Deutschlandticket auf das Auto angewiesen bleiben. Einfach deshalb, weil das Bahn- oder Bussystem nicht dicht genug ist, um täglich damit pendeln zu können. Begegnet Ihnen zuhause auf dem Land grundsätzliche Kritik, warum man hier auf dem Land über die Steuern letztlich ein Ticket mitsubventionieren soll, von dem eher der städtische Raum etwas hat?

Konrad: Ich glaube, es ist sogar umgekehrt. Wir beobachten gerade auf dem Land, dass immer mehr Leute sich überlegen, wie sie hiervon partizipieren. Mobilität zu gewährleisten, ist ein Kernanliegen, was uns Freie Demokraten umtreibt - und jetzt Umstiegsplätze zu schaffen, Zustiegspunkte zu schaffen, auch Mitfahrerparkplätze, die wir im ländlichen Raum zuhauf haben, gezielt zu Mobilitätsknotenpunkten auszubauen, das sind Dinge, die jetzt forciert werden und die auch schon sehr gut angenommen werden. Gerade junge Leute im ländlichen Raum haben auf einmal eine ganz ungeahnte Mobilität. Die hatten früher nur eine Schülerfahrkarte, um mit dem Schülerbusverkehr zwischen Wohnort und Schulort zu pendeln, und sind jetzt mit einem Deutschlandticket ausgestattet auf einmal so mobil, wie noch nie in ihrem Leben. Da sieht man ja, es gibt jede Menge Potenzial, und das Hauptpotenzial gerade des Tickets liegt auch in seiner Digitalkomponente – nämlich, dass Verkehre auch gezielt dort an- und abbestellt werden können, wo der Bedarf da ist, wo auch Zeiten sind, wo sich vielleicht ein Bedarf ergibt, zu Wochenendverkehren, wenn Partys sind. Das ist der große Gewinn dieses Tickets und ich glaube, das kann der Anfang sein von der Vernetzung von Verkehren. Man braucht ja nicht gegen das Auto zu sein, um für das Ticket zu sein. Ganz im Gegenteil: Das Auto wird weiter auch ein wichtiger Mobilitätsbestandteil auf dem Land sein. Aber man kann es besser vernetzen. Man kann Strecken mit dem Auto fahren und man kann dann auch Strecken mit dem Bus oder mit der Bahn zurücklegen und so entspannter ans Ziel kommen, vielleicht auch schneller ans Ziel kommen und pendeln und Mobilität einfacher machen, und das ist unser Ziel.

Engels: Aber auch Berechenbarkeit ist für viele Pendler wichtig, zu wissen, können sie dauerhaft damit planen, können sie dauerhaft auch überlegen, auf andere Autosysteme umzusteigen, vielleicht auch ein Auto einsparen zu können. Diese langfristige Planbarkeit haben Sie nicht, weil Bund und Länder sich weiter erst mal über die Finanzierung streiten. Laut Umfragen würden über ein Drittel der jetzigen Kunden das Ticket kündigen, wenn es teurer werden würde. Das heißt, brauchen Sie nicht für die langfristige Planung auch jetzt ein Nachgeben des Bundes, dass der sagt, wir finanzieren hälftig weiterhin die Defizite mit, damit der Kunde weiß, das Deutschlandticket bleibt auch langfristig?

Konrad: Das Deutschlandticket bleibt langfristig. Ich sehe im Moment auch gar keinen Grund für diese Debatten um Preiserhöhungen. Das steht überhaupt nicht an, zum jetzigen Zeitpunkt über irgendetwas so zu reden. Man kann natürlich niemals sagen, ob man in zwei, in drei, in fünf Jahren nicht andere Entwicklungen hat und dann das Ticket mal einen Euro oder zwei teurer werden muss.

Engels: Aber die Länder sagen was anderes. Sie sagen, sie brauchen jetzt Planungssicherheit.

Konrad: Genau. Und wir haben gerade darüber gesprochen, weil man versucht, über Geld, das man abruft vom Bund, den Widerstand von Reformen zu umgehen. Das halte ich im Moment nicht für notwendig, diese Debatten in der Schärfe auch zu führen - sondern jetzt seine Hausaufgaben zu machen, die Verkehrsverbünde zukunftsträchtig aufzustellen und dann weiter darüber zu sprechen, wie das Ticket weiterentwickelt werden kann. Es gibt auch noch gute Ideen, wie ich finde, über die man nachdenken muss, was das Thema Kindermitnahme und Fahrradmitnahme angeht. Das sind noch Dinge, die man auch noch besser machen kann am bestehenden Ticket, wo es ja auch schon kreative Ideen gibt. Und von daher würde ich mir wünschen, dass wir jetzt zukunftsgerichtet die Hausaufgaben machen und das Ticket nicht schlechtreden, sondern es als den Anfang, den Startpunkt von einer Mobilitätsfortschreibung sehen.

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