Dieses Dokument ist lizenziert für DiCV für das Erzbistum Köln e.V., ut47442W.
Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ). Download vom 18.10.2022 15:42 von genios.genios.de.

Flixbus will ins 49-Euro-Ticket

Nach der Einigung auf das Nahverkehrsticket geht die Diskussion über die Details los: Auch die Fernbusse wollen mit dabei sein.

Von Corinna Budras, Berlin, und Henning Peitsmeier, München

Das 9-Euro-Ticket ist schon seit September Vergangenheit. Jetzt kommt womöglich bald das 49-Euro-Ticket – und es setzt ganz andere Schwerpunkte als das günstige Vorgängermodell. Statt für die Bürger kurzfristig eine deutliche finanzielle Entlastung zu schaffen, geht es jetzt darum, ein dauerhaftes, finanzierbares Mobilitätsticket zu schaffen, das die Menschen auch auf lange Frist in die Busse und Bahnen lockt.

Darin wittert auch das Fernreiseunternehmen Flix ein Geschäft. Denn wie beim 9-Euro-Ticket sollen neben dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch wieder die Regionalzüge in ganz Deutschland in dem Angebot enthalten sein. Fahrten mit dem Regionalexpress von Bayern nach Sylt kosten dann zwar mehr als das Fünffache, sind aber immer noch erschwinglich. Damit sind sie eine echte preisliche Konkurrenz zu den Fernbussen. „Das 49-Euro-Ticket zielt zu Recht darauf ab, nachhaltige erschwingliche Mobilität für so viele Menschen wie möglich verfügbar zu machen“, sagte Flix-Mitgründer und Vorstandschef André Schwämmlein der F.A.Z. Aber ohne Fernbusse sei das 49-Euro-Ticket unvollständig, mit dem Fernbus würden Millionen Menschen zusätzlich angesprochen. So könne die Lücke zwischen Regional- und Fernverkehr geschlossen werden.

„Es bleibt hier dabei: Fernbusse als bereits heute umweltfreundlichstes Verkehrsmittel würden als Teil des neuen Angebots vor allem den Menschen im ländlichen Raum einen großen Mehrwert bieten – zu einem Bruchteil der Gesamtkosten.“ Gerade im ländlichen Raum fehlten Direktverbindungen in die Großstädte, und hier sei der Fernbus oft die einzig verfügbare Alternative zum Auto. Derzeit führt der Flix-Vorstand Gespräche mit der Politik in Bund und Ländern, um die eigenen froschgrünen Fernbusse in das 49-Euro-Ticket einzubinden.

Es ist eine Kehrtwende des Unternehmens. Schwämmlein hatte das damalige 9-Euro-Ticket noch als „Sommer-Freifahrt-Urlaubsgutschein“ verspottet. Es sei kontraproduktiv für eine nachhaltige Verkehrswende, da im Bundeshaushalt dadurch drei Milliarden Euro für die Digitalisierung und Verbesserung des Netzes fehlten, sagte er damals. Der Protest war auch aus der Not geboren: Nicht zuletzt hatte die bundesweite Nahverkehrspauschale Flix erhebliche Geschäftseinbußen beschert, vor allem auf den kürzeren Strecken, weil den Flixbussen, in denen das Ticket nicht gültig war, Fahrgäste fehlten.

Ob auch Fernbusse in das neue Mobilitätsticket eingebunden werden, gehört zu den vielen Fragen, die auch nach der Verkehrsministerkonferenz am vergangenen Donnerstag noch offen sind. Zwischen den Verkehrsministern der Länder und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) sind bisher nur die groben Eckpunkte klar: 49 Euro soll das neue Ticket kosten und nur im Rahmen eines Abonnements erhältlich sein, damit sich die Menschen möglichst langfristig an den ÖPNV binden. Große Hürden wären bei der Frage der Kundengewinnung allerdings auch misslich, deshalb soll auch dieses Abonnement wie inzwischen viele anderen Dauerverträge monatlich kündbar sein.

Denn derzeit sind die Meinungen zum Preis in der Bevölkerung geteilt. Nach einer aktuellen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov halten 38 Prozent der Menschen in Deutschland die vorgeschlagenen 49 Euro pro Monat für zu teuer. Ebenfalls 38 Prozent schätzen diesen Preis für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket als genau richtig ein, und 8 Prozent halten es für zu preiswert. Der ökologische Verkehrsclub VCD kritisierte: 49 Euro seien für Pendler zwar ein guter Preis, für viele sei das neue Ticket jedoch schlicht zu teuer.

Benachteiligt? *Flixbusse am Fernbus-Bahnhof Frankfurt* Foto dpa

„Gerade für Menschen mit wenig Geld bedeutete das 9-Euro-Ticket eine nie dagewesene Form von Freiheit und Mobilität.“

Vergleichsmaßstab ist dabei natürlich das 9-Euro-Ticket, das sich viele als dauerhafte Lösung gewünscht hätten. Allerdings galt dies selbst bei den Grünen als nicht dauerhaft finanzierbar. Ebenso wie der Tankrabatt galt es für drei Monate und war Teil des ersten Entlastungspakets, das die Bundesregierung als schnelle Reaktion auf die drastisch steigenden Energiepreise im März beschlossen. Durch die Ausfälle bei den Ticketeinnahmen entstanden Kosten in Höhe von rund 2,5 Milliarden Euro. Diese hat der Bund vollständig übernommen.

Für das 49-Euro-Ticket entstehen nun Schätzungen zufolge Kosten in ähnlicher Höhe, allerdings für ein ganzes Jahr. Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, die Kosten diesmal zu teilen. Allerdings ist damit die Finanzierung des ÖPNV generell noch nicht gesichert. Die Länder beklagen wegen der steigenden Energie- und Personalkosten ein weiteres Loch von rund 3 Milliarden Euro jeweils in diesem und im nächsten Jahr. Wie das gestopft werden kann, müssen die Ministerpräsidenten gemeinsam mit Bundeskanzler Olaf Scholz und Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) in den nächsten Wochen klären.

Verkehrsminister Wissing regte an, die Kosten für den ÖPNV künftig zwischen Bund und Ländern zu teilen. „Wir müssen uns den Grund vor Augen führen, warum es immer wieder zu Konflikten kommt: Der ÖPNV ist Ländersache, und der Bund soll laut Verfassung einen Betrag dazugeben“, sagte Wissing dem Redaktionsnetzwerk Deutschland. „Es gibt aber keinen festen Satz, wie viel die Länder und der Bund jeweils zahlen sollen.“ Auf die Frage, welche Aufteilung ihm vorschwebe, antwortete er: „Wir haben viele Dinge wie das Deutschlandticket oder den Corona-Rettungsschirm hälftig finanziert.“ Für Länder wie zum Beispiel Brandenburg, aber auch Rheinland-Pfalz würde das allerdings eine deutliche Erhöhung der bisherigen Mittel bedeuten. Bisher tragen sie ein Bruchteil für die Finanzierung von Bussen und Bahnen bei und verlassen sich zu einem viel größeren Teil auf die Finanzspritze aus dem Bund.

China nennt keine Zahlen für das Wirtschaftswachstum

Grund könnte die Wiederwahl von Xi Jinping sein

hena. SCHANGHAI. Nachdem China kurzfristig die Veröffentlichung der Entwicklung der Wirtschaftsleistung im dritten Quartal verschoben hat, spekulieren Beobachter, die zweitgrößte Wirtschaft könnte in noch größeren Schwierigkeiten stecken als bereits bisher angenommen. Am Montag hatte das Nationale Statistikbüro in Peking auf seiner Website die für Dienstag angesetzte Bekanntgabe der Daten für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in den Monaten von Juli bis September ohne weitere Erklärung abgesagt und kein neues Datum für die Veröffentlichung genannt.

Die Verschiebung lasse das Land „nicht gut aussehen“, kommentierte Jeremy Stevens, Chefökonom der Standard Bank. Allerdings wies der Analyst wie andere Beobachter darauf hin, dass ein möglicher Grund für die Verschiebung der 20. Kongress der Kommunistischen Partei sein könnte, der am Sonntag in Peking begonnen hat. Auf diesem will sich Parteichef und Staatspräsident Xi Jinping für eine dritte Amtszeit wählen lassen. Da in China seit dem Tod Mao Tse-tungs im Jahr 1976 sämtliche offiziell ranghöchsten Parteiführer höchstens zehn Jahre im Amt geblieben sind, gilt die Wiederwahl Xis als politisch brisant.

Klar ist, dass die Wirtschaftsstatistik nicht gut ausfallen dürfte. China hat vor allem aufgrund der strikten Null-Covid-Politik Xi Jinpings, in der Wirtschaftszentren wie Schanghai monatelang in den Lockdown geschickt wurden, mit massiven Problemen zu kämpfen. Besonders die inländische Nachfrage kommt nicht in Schwung, weil die Menschen aus Angst vor weiteren Lockdowns und Sorge vor dem Verlust des Arbeitsplatzes ihr Geld beisammenhalten. Die Jugendarbeitslosigkeit liegt bei rund 20 Prozent. Die Nationale Entwicklungs- und Reformkommission, Chinas oberste Wirtschaftsplanungsbehörde, hatte am Montag mitgeteilt, dass sich die Wirtschaft im dritten Quartal „signifikant erholt“ habe. Nachdem die Leistung im zweiten Quartal im Jahresvergleich nahezu stagniert hatte, soll sie nach Schätzung von Bankökonomen im dritten Quartal bei rund 3 Prozent liegen.

Furcht vor Schulden in Afrika

Länder südlich der Sahara leiden unter Klimawandel

dpa./epd. KAPSTADT. Afrikanische Länder südlich der Sahara müssen aufgrund des Klimawandels innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich mehr als eine Billion Euro an Schulden aufnehmen. Dies würde einer fünfzigprozentigen Erhöhung des aktuellen Schuldenstands gleichkommen – es sei denn, wohlhabende Länder stellten angemessene Finanzmittel zur Bewältigung der Klimakrise bereit. Das teilte das Internationale Aktionsnetzwerk für Schuldengerechtigkeit und Klima am Montag im Vorfeld des UN-Weltklimagipfels COP27 mit, der am 6. November in Ägypten beginnen soll.

„Wir müssen den Teufelskreis der Schulden-Klima-Falle durchbrechen und dafür sorgen, dass Länder mit niedrigerem Einkommen nicht noch mehr Schulden durch unzureichende Klimafinanzierung aufhäufen“, sagte Tess Woolfenden, eine Fachreferentin des Aktionsnetzwerks, das ein Zusammenschluss von knapp 30 Hilfsorganisationen, Forschungsprojekten und Stiftungen weltweit ist. „Wohlhabende Regierungen sollten dringend Schulden erlassen und die Verantwortung für die Klimakrise übernehmen, indem sie eine angemessene zuschussbasierte Klimafinanzierung bereitstellen.“

Nach Angaben von Oxfam erzeugt das reichste Prozent der Weltbevölkerung – etwa 63 Millionen Menschen – mehr als doppelt so viel Kohlenstoffverschmutzung wie die 3,1 Milliarden ärmsten Menschen weltweit. Gleichzeitig seien arme Länder am schlimmsten von den Auswirkungen des Klimawandels wie Dürren, Überschwemmungen, Waldbränden und Stürmen betroffen. Selbst ohne die Auswirkungen der Corona-Pandemie und ohne die aktuellen Preisanstiege bei den Lebenshaltungskosten lebten 1,2 Milliarden Menschen in 111 Ländern in akuter multidimensionaler Armut. Das seien fast doppelt so viele, wie wenn Armut nach der gängigen Definition als ein Leben mit weniger als 1,90 Dollar pro Tag erfasst wird.

„Die Gaspreisbremse reicht für soziale Einrichtungen nicht“

Kommissionsmitglied Eva Maria Welskop-Deffaa drängt zur Eile bei Finanzhilfen für Heime, um Bett, Nahrung und Wärme zu sichern

Frau Welskop-Deffaa, manche Vertreter der Wohlfahrtsverbände warnen vor einem drohenden Zusammenbruch der sozialen Infrastruktur wegen der Energiekrise. Wie dramatisch ist die Lage?
Die Lage der Einrichtungen ist sehr unterschiedlich. Der mittelgroße Träger eines Altenheims, der sich mit einer Verzehnfachung des Gaspreises konfrontiert sieht, gerät schon an den Rand der Verzweiflung. Es gibt aber auch Träger, dazu gehören auch große Ortscaritasverbände, die haben noch Gasverträge mit Preisen von 4 bis 5 Cent pro Kilowattstunde mit Laufzeiten bis 2024. Insgesamt aber ist die Lage sehr ernst.

Werden bereits soziale Angebote eingeschränkt, oder gibt es konkrete Pläne für soziale Einschnitte?
Bei uns im Verband kenne ich keinen Träger, der Schließungen angekündigt hat. Aber mehrere sagen, wenn nicht bald eine Lösung gefunden wird, wissen wir nicht, wie es weitergehen soll.

Haben Sie im Caritasverband einen Notfallplan, der Ihren Einrichtungen hilft, durch den Winter zu kommen?
Wir sind natürlich ständig in Gesprächen und beraten viel, aber einen eigenen Fonds oder eine spezielle Absicherungsstruktur gibt es nicht.

Was also tun die Einrichtungsträger, zum Beispiel von Kitas oder Altenheimen?
Man kann sagen, dass sie in dreifacher Hinsicht agieren: Erstens wird noch mal sehr gründlich geprüft, wo sich Kosten und Energie sparen lassen – unsere Anstrengungen auf dem Weg zur Klimaneutralität zahlen sich hier gerade doppelt aus. Zweitens gibt es Bemühungen, mit den Kostenträgern bestehende Verträge nachzuverhandeln, weil die zugrundeliegenden Kostenkalkulationen nicht mehr passen. Wie man sich leicht ausmalen kann, sind diese Verhandlungen nicht einfach, zumal unterschiedliche Kostenträger wie die Sozialversicherungen, die Kommunen oder Landschaftsverbände involviert sind. Zum dritten Punkt: Die Kollegen vor Ort entwerfen Notfallpläne für Abschaltungen von Strom oder Gas. Wir wissen ja nicht, ob wir nicht vielleicht doch in eine Gasmangellage geraten. Bei alledem geht es um den Menschen. Wer alt oder behindert ist, muss sich darauf verlassen können, dass ihm das Leistungspaket Wärme, Bett, Nahrung und Betreuung weiterhin zukommt.

Was macht den Einrichtungen am meisten zu schaffen, um diese Verlässlichkeit gewährleisten zu können?
Zwei Punkte möchte ich nennen. Zum einen die Sandwich-Situation: Wenn Lieferanten und Dienstleister ihre Preise erhöhen, können Kitas oder Pflegeheime den Kostendruck allenfalls mit Verzögerungen an ihre Kostenträger weitergeben. Dadurch entsteht mindestens ein Liquiditätsproblem, schnell auch ein existenzielles Finanzierungsproblem.

Und das zweite Problem?
Ist eng mit dem ersten verbunden. Soziale Einrichtungen sind eingebunden in Versorgungsketten mit Unternehmen, die ihrerseits wegen der Energiekrise in Schwierigkeiten stecken. Nehmen wir die Wäscherei, die die Preise erhöhen muss, um nicht insolvent zu gehen: Hat ein Altenheim einen langfristigen Vertrag mit dem Wäschereibetrieb, könnte es sagen: Ich zahle nicht mehr, als im Vertrag drinsteht. Wenn aber die Hauptkunden dieser Wäscherei Altenheime sind und alle Heime so agieren, werden sie ihre Wäsche dort nicht mehr lange abgeben können. Deswegen ist es so wichtig, dass die Gaspreisbremse alle Verbraucher entlastet, unabhängig davon, an welcher Stelle der Versorgungskette sie stehen.

Sind soziale Einrichtungen unterschiedlich von der Krise betroffen, je nachdem, um welche Personengruppen es geht?
Derzeit sehe ich noch keine großen Differenzen. Aber anders wird es sein, wenn wir tatsächlich in eine Gasmangellage geraten. Ein Altenheim kann nicht so reagieren wie eine Kita. Notfalls kann die Kita ihre Öffnungszeiten um zwei Stunden verkürzen, um Energie zu sparen. Ob das gesellschaftlich erwünscht ist, steht auf einem anderen Blatt Papier. Oder nehmen wir die Krankenhäuser: Wenn Operationssäle geschlossen würden, lässt sich Energie sparen. Ob das gesundheitspolitisch vertretbar wäre, nachdem schon in der Coronakrise Operationen verschoben wurden, scheint mir fraglich. Wenn kurzfristig viel Energie gespart werden muss, werden in den verschiedenen Einrichtungen sehr unterschiedliche und zum Teil sehr schwierige Abwägungsprozesse erforderlich sein.

Geraten die sozialen Einrichtungen in Schwierigkeiten, haben auch die betroffenen Kommunen ein Problem. Wie gesprächsbereit zeigen sich die kommunalen Kostenträger, finanzielle Lösungen zu erarbeiten?
Insgesamt sind die Kommunen aktuell zögerlich, den Einrichtungen entgegenzukommen. Das verstehe ich auch, weil im Moment noch so vieles in der Luft hängt. Es möchte natürlich kein Kostenträger Regelungen treffen, die an dem vorbeigehen, was bundespolitisch beschlossen wird. Auch deshalb müssen auf Bundesebene schnell die Rahmenbedingungen geklärt werden. Dann werden auch mit anderen Kostenträgern Lösungen gefunden. Wenn die Gaspreisbremse kommt, ist das abzudeckende Restrisiko für die Kostenträger ja wesentlich geringer.

Die Bundesregierung erwähnt auf ihrer Internetseite zur geplanten Gaspreisbremse Entlastungen für Privathaushalte und Unternehmen. Inwieweit wird der 200-Milliarden-Schirm überhaupt über soziale Einrichtungen aufgespannt?
Leider ist das bislang nicht hinreichend deutlich geworden: Die Gaspreisbremse und die Abschlagzahlungen, die der Staat für Dezember übernimmt, gelten für alle Gaskunden, also auch für die sozialen Einrichtungen. Zusätzlich soll es als Teil des 200-Milliarden-Pakets einen Hilfefonds für soziale Dienstleister geben. Für die soziale Infrastruktur wird es überwiegend nicht möglich sein, den Gasverbrauch um 20 Prozent zu reduzieren. Bei jedem Einrichtungsträger ohne stabilen Altvertrag werden also trotz der für 80 Prozent des berechneten Verbrauchs geplanten Gaspreisbremse spürbare Finanzierungslücken bleiben. Damit Rentenversicherung, Krankenkasse und andere Kostenträger schnell die zusätzlich nötigen Mittel auszahlen können, braucht es Gelder aus dem Hilfefonds.

Wie soll die Auszahlung der Gelder konkret geschehen?
Das besprechen derzeit die zuständigen Ministerien. Zur Debatte stehen vor allem zwei Optionen: Entweder fließt die Summe aus dem Fonds über das Bundesamt für soziale Sicherung an die Sozialversicherungen. Dann muss der Abwicklungsmechanismus massentauglich sein. Oder man nutzt die Kreditanstalt für Wiederaufbau als den Hauptadministrator. Dann könnte man differenzierter berücksichtigen, wie heftig der Gaspreis in den Einrichtungen tatsächlich gestiegen ist.

Wie viel Geld von den 200 Milliarden Euro wird in den Hilfefonds für soziale Dienstleister fließen?
Das steht noch nicht fest, wie ja überhaupt noch für keines der Maßnahmenpakete unter dem Abwehrschirm eine konkrete Summe hinterlegt ist. Wir haben bislang nur Kostenschätzungen. Ich würde davon ausgehen, dass für den Bundesfonds für soziale Dienstleister pro Jahr ein Betrag im oberen einstelligen Milliardenbereich bereitstehen sollte.

Vielen Einrichtungen machen weitere Kostensteigerungen wie Lohnerhöhungen und die Teuerung von Lebensmitteln zu schaffen. Welche Rolle hat das für die Überlegungen der Kommission gespielt?
Das waren ganz wichtige Punkte in unseren Beratungen. Für mich ist sozial, was Arbeit sichert. Es nützt uns am Ende nichts, den Gaspreis für Privathaushalte stärker zu verbilligen, wenn die Leute ihre Arbeitsplätze verlieren. Wenn deutsche Unternehmen beobachten, dass die Gasversorgung in den Vereinigten Staaten besser gesichert ist und der Gaspreis dort bei 2 Cent liegt, kann es passieren, dass Produktionsstätten in die USA verlegt werden. Ein zweites soziales Anliegen ist, die Inflation zu begrenzen. Wenn der Bäcker seine hohen Gaskosten auf die Brötchen umlegt, haben Familien nicht nur ein Problem mit den eigenen hohen Heizkosten, sondern auch mit den gestiegenen Brötchenpreisen. Die Entlastung der Unternehmen kommt also auch den Privathaushalten zugute. Wir wollten insgesamt ein sozial gerechtes Maßnahmenpaket.

Eva Maria Welskop-Deffaa, Präsidentin des Deutschen Caritasverbandes und Mitglied der Expertenkommission Gas und Wärme
Foto Ilkay Karakurt

Werden die Maßnahmen unter dem Abwehrschirm ausreichen, um die soziale Infrastruktur in der Krise zu sichern?
Nein, hier sind auch die Länder gefragt. Natürlich wird es Gerangel geben, wer wie viel zahlt. Aber man könnte sich folgende Aufteilung vorstellen: Soweit die Finanzierung Bundesaufgabe ist, kommt das Geld aus dem Hilfefonds unter dem Abwehrschirm. Das betrifft etwa die Altenhilfe und die Krankenhäuser. Dort, wo die Länder und Kommunen für die Finanzierung der laufenden Kosten sozialer Einrichtungen zuständig sind, sollte sich die Krisenhilfe aus Landesmitteln speisen. Diesen Weg hielte ich auch deswegen für richtig, weil man Hilfe am besten an den vorhandenen Strukturen ausrichtet, damit die Gelder schnell ankommen.

Es gibt Forderungen, Bundeskanzler Scholz müsse in der Krise einen Sozialgipfel einberufen. Sehen Sie das auch so?
Ich hielte es für nützlich, Bundes-, Landes- und Kommunalebene mit den Trägern der sozialen Infrastruktur ins Gespräch zu bringen. Wir brauchen einen kontinuierlichen Gesprächsprozess, in dem wir auch nachsteuern können. Sollte es tatsächlich zu einer Gasmangellage kommen, müssen wir über Energieeinsparungen an Stellen reden, wo es sehr wehtun kann. Dabei sollten wir die besonders vulnerablen Personengruppen besonders schützen.

Das Gespräch führte **Katja Gelinsky.**

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv