

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt:

Leistungskostengutachten 2.0

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Leistungskostengutachten 2.0.
Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie.

In dieser Folge darf ich bei den Kölner Verkehrsbetrieben zu Gast sein und neben mir sitzt Stefanie Haaks, Vorsitzende des Vorstands. In ihrer Ressortzuständigkeit fallen die Bereiche Betrieb Stadtbahn und Bus, Absatz, Nahverkehrsmanagement, Unternehmenskommunikation, Finanz- und Rechnungswesen, Controlling und die Stabsstelle Vorstandsbüro sowie Betriebsleiter BOStrab/EVU, Unternehmensstrategie und Fördermittel. Das ist eine ganze Menge und heute möchte ich mit ihr über die aktuellen Herausforderungen im Kölner ÖPNV sprechen und was sie sich vom Leistungskostengutachten 2.0 erhofft.

Schön, dass Sie sich die Zeit nehmen.

Stefanie Haaks:

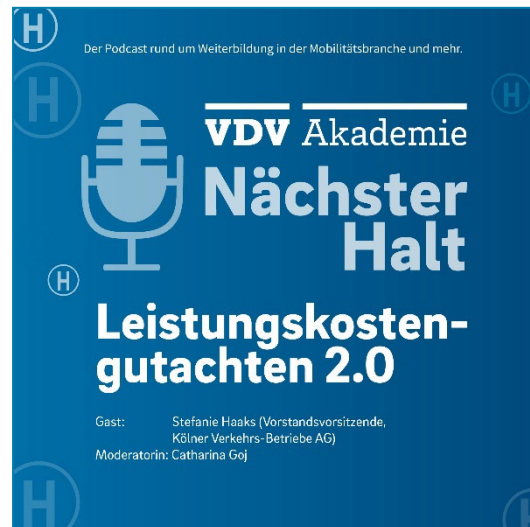
Ja, Danke schön, dass Sie da sind.

Catharina Goj:

Beginnen wir zunächst mit dem Status Quo. Welche Themen beschäftigen Sie aktuell bei der KVB und vor welchen Herausforderungen stehen Sie?

Stefanie Haaks:

Die große Herausforderung für uns als KVB, wie für fast alle Unternehmen dieser Branche



mit schienengebundenen Fahrzeugen ist doch die leider Unzuverlässigkeit der Hersteller und natürlich perspektivisch die Finanzierung. Denn wir alle haben Wirtschaftspläne, die zeigen, dass unser Defizit recht groß ansteigt und damit die Finanzierung des ÖPNV eine große gesellschaftliche Herausforderung wird und aus meiner Sicht auch auf neue Füße gestellt werden muss.

Catharina Goj:

Okay. Um das greifbarer für die Zuhörenden zu machen, wenn Sie sagen Unzuverlässigkeit der Hersteller wird nicht rechtzeitig geliefert oder nicht das, was Sie möchten?

Stefanie Haaks:

Nicht rechtzeitig.

Und wenn wir einen Materialengpass haben oder ein Fahrzeugengpass, wenn wir da in die Unterdeckung kommen, müssen wir alte Fahrzeuge ertüchtigen. Da haben wir teilweise die Materialien nicht mehr.

Das heißt, wir haben dann auch ein Obsoleszenz-Problem. Und das ist, wenn wir unsere Fahrgastleistung weiterhin erbringen wollen, eine große Herausforderung. Mit dem aktuellen Niederflurfahrzeug-Beschaffungsprojekt haben wir 3 bis 4 Jahre Verzug aktuell, heißt aber auch, dass wir alte

Fahrzeuge ertüchtigen müssen. Und das ist sehr, sehr teuer. Und wir haben zu wenig Fahrzeuge, um unser Fahrplanangebot stellen zu können.

Catharina Goj:

Das merken die Kölner in der einen oder anderen Stelle, denke ich.

Stefanie Haaks:

Absolut.

Catharina Goj:

Sie haben das Thema Finanzierung schon angesprochen. Das ist auch eine große Herausforderung in den nächsten Jahren. Wir wollen heute über das Leistungskostengutachten sprechen, was für 2040 ausgelegt ist. Wofür wird in den nächsten 15 Jahren am meisten Geld benötigt?

Stefanie Haaks:

Also bei uns bei der KVB wird sehr viel Geld benötigt für die Erneuerungsmaßnahmen, insbesondere im Infrastrukturbereich, dann für die Ersatz Fahrzeugbeschaffung. Ganz am Anfang, als die schienengebundenen Systeme erfunden oder aufgebaut wurden, gab es noch eine öffentliche Förderung. Die gibt es so gut wie gar nicht mehr, zumindest nicht hier in NRW.

Und dann ist es natürlich auch der nächste Schritt, was wir alle machen wollen neben der Modernisierung der Fahrzeuge und höhere Qualitätsansprüche erfüllen zu können. Auch der Ausbau. Und was dann in der Folge richtig viel kostet, sind die Betriebskosten, die daraus entstehen.

Catharina Goj:

Thema Ausbau war oder wird ja auch im Leistungskostengutachten 2.0, wie wir so schön sagen, angesprochen. Vielleicht können

Sie einmal kurz sagen, was man überhaupt unter diesem Leistungskostengutachten versteht, damit alle abgeholt sind.

Stefanie Haaks:

Das Leistungskostengutachten heißt deswegen Leistungskostengutachten 2.0, weil es ein 1.0 schon gab. Das war vor einigen Jahren. Da haben wir im VDV tatsächlich mal berechnet, was die Investitionen in den nächsten Jahren kosten werden. Jetzt wurde es aktualisiert. Durch die Preissteigerung hat sich das erheblich verändert. Und das bedeutet ja, was brauchen wir an Geld bis zum Jahre 2040, um entweder uns neu aufzustellen in Form von modernisierten, qualitätsvollen ÖPNV anbieten zu können. Oder aber, das ist das Szenario 2, dann tatsächlich in den Ausbau zu kommen und richtig viel mehr Fahrgäste im Sinne der Mobilitätswende auch tatsächlich gewinnen zu können.

Catharina Goj:

Im Rahmen dessen hat nämlich der Präsident des VDV, Ingo Wortmann, gesagt, dass wir nicht über ÖPNV de luxe, sondern über flächendeckend funktionierende Daseinsvorsorge und die Erreichung von Klimaschutzzielen im Verkehrssektor reden. Ich glaube, das ist auch ganz wesentlich.

Was erhoffen Sie sich denn als Vorstandsvorsitzende der KVB davon?

Stefanie Haaks:

Von dem Leistungskostengutachten?

Catharina Goj [Zustimmung]

Stefanie Haaks:

Also in erster Linie ist es ist bundesweit ein Verständnis dafür gibt, dass wir nicht so wie Sie es gerade gesagt haben, einen ÖPNV de luxe aufbauen wollen oder uns bequem

zurücklehnen wollen in Form von konsumtiver Haltung: Beahlt man, dann können wir uns auch ein bisschen bewegen, sondern dass ein Verständnis dafür entsteht, was tatsächlich gebraucht wird, um das heutige System zu modernisieren. Und wir sind ja auch in der Branche bereit, unseren Beitrag zu leisten, indem wir gucken, wo gibt es höhere Effizienz, wo können wir Automatisierung einsetzen, wo können wir durch Digitalisierung effizienter werden? Was kann es auch an Vertriebsstrukturen geben, die man vereinfacht oder bündelt? Also es ist nicht so, dass wir uns nur zurücklehnen. Wir wollen unsere unternehmerische Verantwortung wahrnehmen. Aber das können wir nur dann, wenn alle wissen, was das am Ende des Tages auch kostet.

Catharina Goj:

Genau. Ohne Geld kann man keine Innovationen vorantreiben, würde ich auch mal sagen. Im Gutachten werden ja zwei Szenarien dargestellt, die unterschiedlich auch vom Betrag her, was es am Ende kosten wird, betitelt sind. Das ist einmal das Modernisierungsszenario und einmal das Deutschlandangebot. Die werden skizziert in den neuen Leistungskostengutachten. Wo sind da die beiden Unterschiede der Szenarien und vielleicht auch was bevorzugen Sie als KVB? Was spricht sie mehr an oder Vor- und Nachteile? Unterschiede?

Stefanie Haaks:

Ich fange mal damit an, wo die vor und oder wo die Unterschiede sind. Zum einen natürlich in dem, was das Gesamtvolumen angeht. Bei der Modernisierungsvariante sind es 49 Milliarden, die errechnet wurden. Bei der Deutschland-Variante nenne ich sie jetzt mal sind es 80 Milliarden. Das heißt, da ist schon ein erheblicher Unterschied in der Gesamtsumme. Aber dahinter steckt auch ein bisschen mehr.

Modernisierung heißt, den Investitionsstau abzubauen. Wir haben alle, wie wir da sind, in der Branche vor 20, 25 Jahren eine große Sparwelle durchlebt. Und das ist nicht ganz ohne Konsequenzen geblieben. Das heißt, wir haben einen Stau an Investitionsbedarf in der Infrastruktur. Wir haben dadurch, dass unsere Fahrzeuge im schienengebundenen Bereich ja auch für 30, 35 Jahre eingesetzt werden, haben wir einen entsprechend alten Fahrzeug-Fuhrpark. Der den gilt es zu modernisieren. Bei uns ist die Hälfte der Flotte nicht einmal mit Klimageräten ausgestattet.

Catharina Goj:

Immer wieder Thema im Sommer in der Presse. [lacht]

Stefanie Haaks:

Absolut. Und das ist für die Fahrgäste schlimm. Aber noch schlimmer ist es aus meiner Sicht für denjenigen, der das Fahrzeug steuert, denn der sitzt acht Stunden da vorne drin mindestens, vielleicht mit einer kurzen, also in der Regel mit einer Pause, aber trotzdem in der prallen Sonne mit hohen Temperaturen. Also da gilt es auch, Abhilfe zu schaffen.

Das heißt, es gilt zum einen, diesen Investitionsstau aufzuheben und dann natürlich alles zu modernisieren, in einer besseren Qualität anzubieten, so dass auch die Fahrzeuge, die Infrastruktur mit weniger Ausfällen einhergehen und damit zuverlässiger werden. Und auch dadurch wird schon ein Fahrgastwachstum erzielt. Einfach wenn der ÖPNV modern ist und zuverlässig ist. Dann gibt es auch mehr Menschen, die ihn nutzen.

Das zweite, das Deutschlandangebot, ist dann tatsächlich das gleiche, hat aber noch on top einen Ausbau und der Ausbau, der Würde mit dem mit dem Grundangebot der Modernisierung dazu führen, dass wir über 30 Prozent mehr Fahrgäste befördern würden.

Und dann wäre es ein echter Beitrag zur Mobilitätswende.

Catharina Goj:

Okay, ich habe auch gelesen in diesem Kurzgutachten, das der VDV auch veröffentlicht hat, dass man sich so ein bisschen mal wieder die Schweiz als Vorbild nimmt. Wenn Sie jetzt an die Schweiz denken, was würden Sie spontan sagen? Das will ich auch unbedingt in Köln.

Stefanie Haaks:

Da hätte ich gerne schöne Berge. [lacht] Aber das passt dann wahrscheinlich nicht so sehr. Das wäre tatsächlich die Zuverlässigkeit, also das, was in der Schweiz an Pünktlichkeit gewährleistet wird. Das ist einfach phänomenal. Und sowas wäre klasse, wenn wir das auch leisten könnten. Müsste aber auch dann bedeuten, dass andere Verkehrsteilnehmer keinen Vorrang haben, sondern permanent wir.

Catharina Goj:

Ja auch alle aufeinander achten und nicht mal wieder ein Auto in den Gleisen landet und die KVB nicht weiterfahren kann.

Zur Finanzierung des Ganzen gehört natürlich auch immer die Politik und der politische Wille. Gibt es da schon klare Signale, auch hinsichtlich jetzt dieses Gutachtens aus der Politik, dass man das umsetzen will, da unterstützen will?

Stefanie Haaks:

Also ich glaube, es gibt viele Einzelmeinungen, aber es gibt noch kein wahrnehmbares, klares Signal. Jedenfalls habe ich keins wahrgenommen, woraus man ableiten könnte: Jetzt werden die Ärmel hochgekrempelt und man kümmert sich um eine neuartige Finanzierung des ÖPNV. Und ich glaube, auch

die Menschen müssen aufhören, nur in Zuschussmodellen zu rechnen, sondern tatsächlich auch etwas

Haushaltsunabhängiges planen oder einplanen, damit wir nicht immer alle zwei, drei Jahre wie ein Bittsteller vor den Politikern stehen und sagen: Bitte, bitte verlängert diesen Finanzierungstopf oder das, sondern wir brauchen Finanzierungs Klarheit. Und deswegen sollte aus meiner Sicht auch eine Säule geschaffen werden, wo wir ja immer daraus gespeist werden, mit einem gewissen Grundbetrag, wofür auch immer. Das muss man dann noch im Detail ausarbeiten. Aber ich glaube, dazu muss erst mal die Bereitschaft kommen und nicht dieses Flüchten bei so großen Summen „Oh wir geben doch schon ganz viel. Und macht ihr mal erst mal eure Hausaufgaben!“

Nein, wenn wir das Geld nicht haben, um unsere Systeme zu modernisieren, dann können wir die Qualität nicht bringen, die wir brauchen, damit ein Fahrgast auch gerne mit uns fährt.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade schon angesprochen, Sie arbeiten ganz stark daran, dass Vieles noch effizienter wird, dass die Digitalisierung vorangetrieben wird.

Welche Rolle spielen die digitalen Technologien und vielleicht auch Datenanalysen bei der Umsetzung des Leistungskostengutachtens?

Stefanie Haaks:

Ich glaube, dass Leistungskostengutachten ist jetzt ein schönes, großes Papier für den ganzen nationalen Bereich. Man muss da noch mal gucken, was gibt es an Besonderheiten vor Ort? Denn man kann ja nicht einfach sagen, ich nehme davon, was ich zwei, drei Prozent und das sind dann wir oder so was. Sondern es gibt

ja dann auch Nivellierungen, die stattgefunden haben.

Aber was ich mir erhoffe oder wovon ich ausgehe, ist, dass wir die Ergebnisse aus dem Leistungskostengutachten auch für uns runterbrechen können. Und wenn wir das haben, tatsächlich auch Zahlen, gehärtete Zahlen gegenüber unserer Politik vor Ort vorlegen können. Und dann auch hoffe ich mir, dass unsere Politiker hier ihre Parteikollegen, die im Bund und in NRW im Land sitzen, tatsächlich auch sensibilisieren, dass die sich dafür einsetzen, dass es vorangeht. Weil ich glaube, je kleiner und praktischer und praktikabler das Beispiel ist, desto eingänglicher ist es, je größer eine Zahl ist. Und je mehr ich mit einbeziehe, desto weiter ist es weg. Und ich glaube, wir brauchen da schon eine persönliche Ansprache, dass sich der Politiker vor Ort persönlich dafür auch verantwortlich fühlt, sich einzusetzen, dass es Finanzierungsbausteine gibt.

Catharina Goj:

Der darf dann nur noch Bahn fahren. Wir nehmen dem das Auto weg. [lacht] Dann geht das vielleicht ganz schnell.

Stefanie Haaks:

Der darf er Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen.

Catharina Goj:

Ja, okay, das darf er natürlich auch. Das nur Spaß am Rande. Genau. Wir haben gesehen, dass im Rahmen des Gutachtens zwei Karten gegenübergestellt sind, wo der ÖPNV schon ganz gut ausgebaut ist und wo nicht.

Also die Regionen und Standorte in Deutschland haben unterschiedliche Ausgangssituationen. Köln ist natürlich jetzt eher ein Ballungsgebiet. Auch da muss man, wie Sie sagen, den Status quo erhalten und ausbauen, damit die Leute auch den öffentlichen Verkehr nutzen. Und ich habe den

Eindruck, wir in NRW sind auch schon ganz gut aufgestellt.

Bezogen jetzt auf die Stadt Köln, auf den ÖPNV und vielleicht auch die Randgebiete. Was sind so die Besonderheiten, die uns hier in Köln betreffen?

Stefanie Haaks:

Also ich glaube auch, dass Köln in Gänze gut angebunden ist an den ÖPNV. Aber Köln will ja auch wachsen. Wir wollen eine Parkstadt Süd, wir wollen Kreuzfeld ausbauen, wir wollen Deutzer Hafen ausbauen.

Das heißt, in den nächsten zehn, zwanzig Jahren wird sich hier in Köln ganz viel bewegen. Und das sind Gebiete, die heute noch nicht oder noch nicht gut angeschlossen sind. Das heißt also auch, wir wollen ausbauen, damit wir die Mobilitätswende auch in Köln nicht nur vorübergehend, sondern dauerhaft vorantreiben können. Und das wiederum geschieht nur, wenn wir ausbauen und dafür die Gelder haben, aber auch die Folgekosten aus diesem Ausbau tatsächlich irgendwie tragen können. Denn durch die politisch gesetzten Tarife, was die Tickets anbelangt, ist der ÖPNV ja nicht auskömmlich.

Wir haben eine Nutzerfinanzierung teilweise unter 50 % ist. Wir sind hier noch ganz gut, aber nichtsdestotrotz sind ein Großteil der Kosten nicht gedeckt. Die müssen dann von der öffentlichen Hand in irgendeiner Form ausgeglichen werden. Und das ist natürlich etwas, was die kommunalen Haushalte vor Ort richtig vor große Herausforderungen stellt. Und da brauchen wir Unterstützung. Es geht deswegen ganz am Anfang.

Catharina Goj:

Stichwort Einnahmeverteilung vielleicht auch so ein bisschen beim Deutschlandticket oder? Spielt das darein?

Stefanie Haaks:

Na, ich würde erst mal sagen ÖPNV-Finanzierung in Gänze braucht neue Füße, braucht neue Säulen. Die Einnahmeaufteilung spielt natürlich auch eine Rolle, weil jedes, ja jedes Unternehmen hat sich unterschiedlich entwickelt und das ist ganz klar, dass das eine Verkehrsunternehmen sagt, ich fahre längere Strecken im Freizeitverkehr, deswegen habe ich einen größeren Anteilsanspruch. Und ein anderes Unternehmen sagt: Moment. Bei mir fahren Sie zwar kurz, aber ganz, ganz viele Menschen, ganz kurz. Und deswegen sind die Fahrtanlässe das, was zählen müsste.

Ich glaube aber, da kriegen wir in der Branche eine Einigung hin. Aber am Ende des Tages nützt das alles nichts, weil das Geld wird nicht reichen.

Catharina Goj:

Ja. Okay.

Nun ist es ja so, dass wir bei uns in der Branche ganz viel voneinander lernen können. Und es gibt schon da Pilotprojekte und da tolle Beispiele. Gibt es bei Ihnen Regionen, wo Sie sagen: Ja, das hätte ich. Also wir haben gerade schon von dem Schweizer Modell gesprochen, was Sie da gerne hätten.

Aber vielleicht gibt es ja auch Unternehmen in Deutschland von Kollegen, wo Sie sagten: Ja, das wäre auch ganz schön, wenn wir das in Köln mal angehen könnten.

Stefanie Haaks:

Na ja, wir haben ein System in Köln, wie wir es haben. Wir haben zwar Bahnen, die unter der Erde fahren. Aber das ist kein U-Bahn-System, sondern wie sagt man so schön Straßenbahnsystem unter Platte. Das heißt, wir haben höhengleiche Kreuzung in der Erde und damit kein effizientes System. Schön wäre es natürlich gewesen, man hätte damals ein U-Bahn-System und ein Straßenbahnsystem

aufgebaut und nicht beides miteinander verwoben. Aber das kann man nicht mehr rückgängig machen, denn das ist viel zu teuer.

Also müssen wir das Beste aus dem machen, was wir haben. Aber das, was wir haben, ist natürlich auch ein sehr störanfälliges Netz. Und deswegen wäre es schon schön, wenn wir noch ein paar Ausbauvorhaben realisieren könnten. Insbesondere dann, wenn sie nicht die bereits vorhandenen Trassen nochmals kreuzen oder mitbenutzen, sondern dann vielleicht auch größtenteils auf eigenen Trassen fahren. Ich glaube, das würde das ganze System noch mal ein bisschen mehr stabilisieren.

Catharina Goj:

Komme ich jetzt zu meiner Abschlussfrage. Wie positiv blicken Sie im Hinblick auch auf die Umsetzung des Leistungskostengutachten in die Zukunft?

Stefanie Haaks:

Ich bin ein durch und durch positiver Mensch. Deswegen verweigere ich es einfach negativ zu beurteilen. Aber man muss leider sagen aus der Erfahrung mit dem Leistungskostengutachten 1.0, da ist nicht wirklich viel passiert.

Wir werden leider immer als die Jammerer und Bittsteller wahrgenommen und ich hoffe, ich hoffe, dass wir aus dieser Rolle rauskommen. Dass man sieht, dass wir unternehmerisch agieren, dass wir eine wertvolle Daseinsvorsorge betreiben und auch ein Wirtschaftsfaktor darstellen. Denn jeder Euro, der den ÖPNV geht, erbringt drei volkswirtschaftliche Euros. Und wenn man das betrachtet, müsste man auch die Notwendigkeit und die den Wert des ÖPNVs erkennen. Und ich hoffe, dass es dann tatsächlich auch zu einem Umdenken kommt, dass es vielleicht 2, 3, 4, 5 Jahre dauert, aber

dann auch der ÖPNV auf neuen
Finanzierungssäulen steht.

Catharina Goj:

Okay, ich glaube, da sollten wir definitiv die
Hoffnung nicht aufgeben.

Stefanie Haaks:

Auf keinen Fall.

Catharina Goj:

Und wenn jetzt viele Menschen den Podcast
hören, dann vielleicht findet da auch ein
Umdenken statt und mehr Verständnis und
dann ziehen wir vielleicht alle an einem Strang.

Wie gesagt, die Hoffnung geben wir da nicht
auf. Ich danke Ihnen erstmal für heute, dass Sie
uns Rede und Antwort gestanden haben im
Podcast und uns einmal erklärt haben, was so
in den nächsten 15 Jahren auf uns zukommt.

Stefanie Haaks:

Vielen Dank!

Outro:

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