

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Ein Blick in die Politik

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Ein Blick in die Politik.
Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Mein Name ist Catharina Goj.

In dieser Folge habe ich die besondere Ehre, den derzeitigen Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr von Nordrheinwestfalen, Oliver Krischer, zu interviewen und so einmal ein bisschen hinter die Kulissen der Politik zu schauen.

Da Minister Krischer aktuell nicht nur Landesminister ist, sondern auch noch bis Ende 2024 Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, reden wir heute nicht nur über verkehrspolitische Themen in NRW, sondern auch über ein paar Dinge, die auf Bundesebene passieren. Und so dürfte auch für alle Zuhörenden etwas dabei sein.

Erst einmal: Hallo Herr Krischer, schön, dass Sie sich die Zeit für unseren Podcast nehmen und ich heute im Landesministerium zu Gast sein darf.

Oliver Krischer:

Hallo, ich freue mich auf das Gespräch.



Catharina Goj:

Meine ersten Fragen betreffen eher die Bundesebene und in der zweiten Hälfte des Podcasts richten wir dann den Blick auf NRW, also zum Bund: Wir haben jetzt auf Bundesebene seit gut einem Jahr das Deutschlandticket. Ich als Nutzerin feiere das Angebot sehr.

Gerade von Köln nach Düsseldorf muss man keine Tarifzonen mehr beachten, aber ich weiß auch, was die Umsetzung für die Verkehrsunternehmen teilweise bedeutet hat und auch immer noch bedeutet. Wie zufrieden sind Sie mit einem Jahr Deutschlandticket?

Oliver Krischer:

Also das Deutschlandticket ist ein Riesenerfolg. Es ist die größte positive Veränderung, die wir im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren gesehen haben. Und ich bin sicher, es wird auch ein Ticket auf Dauer sein. Darauf ist das Deutschlandticket angelegt.

Es hat den öffentlichen Verkehr günstig gemacht. Es hat Millionen Menschen

entlastet. Es hat viele Neukundinnen und Neukunden gewonnen. Es hat vor allen Dingen aber auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs einfacher gemacht.

Ich gebe das ja offen zu, früher, wenn ich eine Fahrkarte ziehen musste und vor dem Automaten stand, man hatte immer ein schlechtes Gewissen, hat man das Richtige gezogen, hat man Kleingeld dabei? Ja, das ist alles Vergangenheit. Das Deutschlandticket hat auch die Digitalisierung vorangetrieben.

Was wir jetzt noch tun müssen, ist dauerhaft zu etablieren. Wir müssen auch durchaus noch mehr Kundinnen und Kunden gewinnen. Da ist, glaube ich, noch ein bisschen Luft nach oben. Vor allen Dingen im Bereich der Jobtickets sehe ich da noch ein großes Potenzial.

Ich stelle mir eigentlich so vor, dass es eigentlich kein Unternehmen in Deutschland mehr geben sollte, jedenfalls Keines von Rang und Namen, was nicht seinen Mitarbeitenden auch das Deutschlandticket anbieten, so als Fachkräftegewinnung und Personalhaltemechanismus. Da haben wir noch einiges zu tun. Aber wir sind eigentlich auf einem guten Weg, dieses Ticket wirklich auch fest zu etablieren.

Catharina Goj:

Das klingt super. Ein wichtiges Thema dabei ist ja auch die Finanzierung. Und ich glaube, das hat den einen oder der anderen Geschäftsführenden der Verkehrsunternehmen wohl schon ein oder mehrere schlaflose Nächte bereitet.

Und wie sieht denn gerade aktuell die Finanzierungssicherheit auf Bundesebene aus? Gibt es da schon Neuigkeiten, wo wir schlaflose Nächte nehmen können?

Oliver Krischer:

Nein. Also mir ist klar, dass in den Verkehrsunternehmen erst mal die Einführung des Tickets nach dem kurzzeitigen 9-Euro-Ticket eine Menge an Arbeit, eine Menge an Wirbel verursacht hat, dass viele gedacht haben: Was soll das? Muss das jetzt auch noch sein? Das ist völlig klar.

Aber ich glaube, wenn man mal in aller Ruhe drauf guckt, dann wird jeder, der im Bereich des öffentlichen Verkehrs unterwegs ist, die Chancen, die langfristigen Chancen dieses Tickets sehen. Natürlich haben wir im Moment eine schwierige öffentliche Haushaltsslage und ich kenne überhaupt keinen Bereich, wo es im Moment nicht Diskussionen über die Finanzierung gibt, wie Geld bereitgestellt werden kann. Das Ticket ist bis Ende 25 durchfinanziert. Da gibt es ein Commitment zwischen Bund und Ländern, dass 3 Milliarden zugeschossen werden. Und so steht das auf solider Basis. Wir haben immer mal die eine oder andere Detaildiskussion, die sich daran anschließt. Die haben wir bisher aber auch erfolgreich gelöst.

Aber natürlich, es brauchte dann irgendwann mal eine langfristige Entscheidung, das ist völlig klar. Das muss her. Da werden wir sicherlich auf einer Verkehrsministerkonferenz Bund

und Länder auch noch mal intensiver diskutieren. Aber da habe ich jetzt keine Angst davor. Das gehört einfach zum demokratischen Prozess dazu. Es ist nicht der eine, der sagt: So läuft das jetzt und dann schlagen alle die Hacken zusammen. Sondern wir haben es hier auch mit einem Föderalismus in der Verkehrspolitik zu tun und einem gemeinsamen Projekt von Bund und Ländern. Das ist ja in der Vergangenheit oft auch kritisiert worden, dass hier nicht miteinander, sondern gegeneinander gearbeitet wird. Und dann ist es auch so, dass man und ich glaube, das kann man in der Demokratie gut aushalten, es mal auch mal Diskussionen gibt, auch mal einen Streit um eine Finanzierung. Das stellt aber nicht das gesamte Projekt in Frage.

Catharina Goj:

Das heißt, die Sicherheit ist gegeben. Nur wo die Gelder herkommen, muss man am Ende gucken. Und sie würden jetzt nicht die Gelder streichen und die Verkehrsunternehmen alleine da stehen lassen?

Oliver Krischer:

Nein, natürlich nicht, wir, es ist ja eine Entscheidung von Bund und Ländern gewesen. Deshalb ist klar: Bund und Länder müssen am Ende auch dafür sorgen, dass das Ticket finanziert ist.

Die kommunale Seite setzt es um mit den Verkehrsunternehmen. Und das kann natürlich nicht sein, dass das am Ende auf Kosten der Verkehrsunternehmen

geht. Das ist völlig klar. Das ist ein Commitment. Wenn das nicht mehr gewährleistet wäre, dann ist auch die Zeit dieses Tickets zu Ende. Aber ich sehe in der Verkehrsministerkonferenz niemanden, auch auf Bundesebene niemanden ernsthaft, der das jetzt nach über einem Jahr Laufzeit noch mal grundsätzlich infrage stellt.

Wir haben dieses Ticket, und wenn Sie draußen die Menschen fragen, was waren so die positivsten Entscheidungen der letzten Zeit der Politik? Da wird das Deutschlandticket immer mit genannt.

Das heißt, die Menschen haben das schon akzeptiert und sehen es als einen Fortschritt an und alle politisch Verantwortlichen, da gehe ich mal von aus, werden das nicht in Frage stellen, aber es gehört zum ganz normalen Prozess dazu.

Das ist genauso wie in der Bildungspolitik oder bei der Kinderbetreuung oder in anderen Bereichen der Verkehrspolitik. Natürlich gibt es immer Finanzierungsdiskussionen, weil es ist in öffentlichen Haushalten und in diesen Zeiten ganz besonders so, dass wir natürlich viel, viel mehr Aufgaben und Herausforderungen haben als am Ende Mittel zur Verfügung stehen. Und deshalb müssen natürlich auch alle gucken, dass wir mit dem vorhandenen Geld am meisten machen und das führt zu Diskussionen. Das soll und darf und wird aber auch nicht dazu führen, dass am Ende das Ticket dann noch mal grundsätzlich in Frage gestellt wird. Ich gehe jedenfalls nicht davon aus.

Catharina Goj:

Und wann können wir da mit einer Entscheidung rechnen, dass auch 26 gesichert ist?

Oliver Krischer:

Na ja, wir müssen erst mal gucken, wie geht es 25 weiter? Die Finanzierung ist mit den 3 Milliarden Zuschüsse zwar gesichert, aber wir müssen uns dann mal die Absatzzahlen ansehen. Man wird auch sicherlich den Preis angucken müssen für 25 und in dem Zusammenhang glaube ich, wird es auch dann eine Klärung geben wie geht es in den folgenden Jahren weiter?

Weil wir haben ja als Verkehrsminister den Auftrag, auch einen dauerhaften Finanzierungsmechanismus zu finden. Und da sind zwei wesentliche Säulen: Das ist der Zuschuss von Bund und Ländern, und das sind natürlich die Einnahmen über den Ticketpreis.

Catharina Goj:

Okay, ein weiteres Thema, das auf Bundesebene zentral ist und entscheidend auch für den öffentlichen Verkehr allgemein ist der Ausbau- und Modernisierungspakt. Was planen Sie da noch bis Ende 2024 in Ihrer Funktion als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz?

Oliver Krischer:

Ja, es ist eigentlich so: Wenn ich mir die Verkehrsministerkonferenzen angeguckt habe, die ich jetzt geleitet habe. Das

Thema ÖPNV stand immer im Zentrum. Also insofern der öffentliche Verkehr ist nicht irgendein Thema in der Verkehrspolitik, sondern was die politischen Debatten angeht und ich glaube, das ist ja ein gutes Zeichen, ein, der zentrale Punkt, über den gesprochen wird. Und da wiederum ist das, was so ein bisschen technisch daherkommt unter dem Begriff Ausbau- und Modernisierungspakt. Das ist eigentlich nur oder soll die Verständigung zwischen Bund und Ländern sein, wie man einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr auch dauerhaft finanziert?

Auch das, was im Rahmen der Verkehrswende, im Rahmen Klimaschutz und anderer Nachhaltigkeitsziele angedacht ist, wie das dann am Ende umgesetzt und finanziert werden kann und das wird auch der nächsten Verkehrsministerkonferenz sicherlich wieder Thema sein. Wir haben uns eigentlich sehr gut über Ziele verständigt. Wir haben uns auch gut darüber verständigt, was Standards sein können, was eigentlich getan werden muss, was im Moment noch fehlt. Und das ist ein Problem, das über die staatlichen Ebenen hinweg ist. Und da sind wir wieder beim lieben Geld, das ist eine Verständigung über die Finanzierung gibt, weil natürlich klar ist, öffentlicher Verkehr kostet Geld.

Wenn die Einnahmen beispielsweise durch das Deutschlandticket dann nicht mehr so da sind, dann muss das natürlich durch andere Dinge ersetzt werden. Aber das hat mit dem Deutschlandticket nur am Rande was zu tun. Der Ausbau und die Modernisierung, auch die Gewinnung von

Fachkräften kostet Geld. Gerade auch wenn man die nachvollziehbaren und richtigen Lohnsteigerungen der letzten zwei Jahre sieht, dann ist klar: Wir müssen mehr Geld für den öffentlichen Verkehr aufbringen. Und da wird es zwischen den verschiedenen Akteuren sicherlich noch die eine oder andere Diskussion geben. Da haben wir noch einiges vor uns.

Ich sage das ganz offen: Man kann sich nicht auf eine Haltung stellen, wie ich das schon mal gehört habe. Länder und Kommunen sind nach der Verfassung für den öffentlichen Verkehr verantwortlich und alle anderen haben damit nichts zu tun. Wenn der Bund sagt, das ist Teil unserer Klimaschutzstrategie, das ist Teil unserer Mobilitätsstrategie, dann braucht es auch eine angemessene Finanzierung.

Das ist nicht das Rufen nach Geld aus Berlin, sondern das ist einfach die klare Ansage: Wenn wir gemeinsame Ziele haben und die haben wir, dann müssen wir auch gemeinsame Finanzierungsmöglichkeiten finden.

Catharina Goj:

Jetzt richten wir den Blick nach Nordrhein Westfalen. Im einwohnerstärksten Bundesland der Republik spielt natürlich der öffentliche Verkehr eine wesentliche Rolle. Das ist ganz klar. Es gibt eine Menge Themen, damit der öffentliche Personenverkehr funktioniert, natürlich auch der Güterverkehr, braucht es eine gut funktionierende Infrastruktur.

Und gerade im Ruhrgebiet gibt es da. Einiges zu tun. Die Vorhaben haben Sie als Grüne mit der CDU gemeinsam einem Zukunftsvertrag festgehalten.

Welche Pläne gibt es denn hinsichtlich Reaktivierung und Sanierung von Schienenstrecken? Gerade im Ruhrgebiet ist da ja unheimlich viel Potenzial.

Oliver Krischer:

Also erst mal ist der öffentliche Verkehr, gerade der schienengebundene öffentliche Verkehr in Nordrhein Westfalen in den letzten 30 Jahren eine absolute Erfolgsgeschichte.

Wir haben eine Vervielfachung der Fahrgäste, aber auch der gefahrenen Kilometer. Was wir auch haben, ist, dass wir eine ganze Menge Strecken, beispielsweise in meiner Heimat rund um Aachen, die Euregiobahn, dass wir viele stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert haben. Und wenn ich über Nordrhein Westfalen blicke, sind alle Reaktivierungen, die es in den letzten 20 Jahren gegeben hat, Erfolgsgeschichten.

Also es gibt kein einziges Projekt, wo man sagen müsste, das ist gescheitert. Ganz im Gegenteil. Viele Reaktivierungen haben sogar die Erwartungen übertroffen. Wir haben ein Zielnetz für 2032 und 2040 hier in Nordrhein-Westfalen entwickelt. Eine ganze Reihe von Bahnstrecken drin sind, die heute vorhanden sind, aber wo nur Güterverkehr oder gar kein Bahnverkehr stattfindet, die wir reaktivieren wollen, das wollen wir Zug um Zug tun, tun wir

auch, auch im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und wollen dadurch natürlich erhebliches mehr an Verkehr schaffen.

Weil Sie gerade sagten, vor allen Dingen im Ruhrgebiet. Das ist auch im Ruhrgebiet. Also da haben wir auch Strecken. Es ist aber so, dass gerade bei den zu aktivierenden Strecken, das oft in ländlichen Regionen ist und auch Orte, die jetzt nicht unbedingt Metropolen sind, dadurch an den Bahnverkehr angeschlossen werden können. Und das löst immer eine große Nachfrage nach Fahrgästen aus. Da hat die Bahn einfach eine deutlich höhere Attraktivität als andere ÖV-Systeme und das spricht dann auch für die Reaktivierung.

Catharina Goj:

Die Sache im Ruhrgebiet war eher so ein bisschen in Richtung Sanierung, aber ist natürlich beides wichtig und es ist eine schöne Überleitung, denn Sie haben es schon angesprochen, der ländliche Raum.

Der öffentliche Verkehr gehört zu Daseinsvorsorge. Das heißt aber auch, dass es wichtig ist, dass der öffentliche Verkehr und auch gerade der schienengebundene Nahverkehr nicht nur in den großen Städten funktionieren muss, sondern eben auch im ländlichen Raum.

Wir sprechen auch häufig von Mobilitätsgarantie. Gerade auch das Deutschlandticket soll für alle da sein - hatten wir schon. Welche Anstrengungen werden denn genau aktuell

vorgenommen, um die Multimodalität gerade im ländlichen Raum auch zu fördern?

Oliver Krischer:

Ja, also es ist natürlich richtig, öffentlicher Verkehr, da denken meist die meisten an Bahnen und Busse in Großstädten.

Im ländlichen Raum ist dann eher das Bild da, da gibt es ja gar keinen richtigen öffentlichen Verkehr. Und da ist es ja viel schwieriger, weil weniger Menschen da sind, weniger Auslastung, deshalb rechnen sich die Systeme nicht so.

Dem versuchen wir entgegenzutreten, dass wir eben angepasste Entwicklung des ÖVs machen, beispielsweise durch die Reaktivierung von Bahnstrecken. Aber da, wo keine Schienen liegen oder das nicht möglich ist durch den Aufbau von Schnellbussystemen.

Wir haben uns vorgenommen, alle Orte oberhalb von 20.000 Einwohnern, die keinen Bahnanschluss haben und das sind in Nordrhein Westfalen einige, dass die an ein Schnellbusnetz angeschlossen werden, um hier schon mal die ländlichen Zentren auch miteinander zu verbinden, das besser zu machen.

Wir sind dabei, ein System von Mobilstationen in Nordrhein Westfalen aufzubauen. Das sind inzwischen schon mehrere 100, die hier geschaffen worden sind.

Ich komme gerade aus Senden in Münsterland, da ist heute eine weitere dazugekommen. Also das geht ständig

voran, die dann Verknüpfungspunkte sind, wo man ÖV hat, aber es dann weitere öffentliche Verkehrssysteme oder Sharingsysteme, Radverleih, alles was denkbar ist, dann gibt, um gerade dann auch im ländlichen Raum die letzte Meile die Anbindung da wo sich ein regulärer ÖV nicht lohnt oder nicht sinnvoll ist, dass dann zu ermöglichen.

So versuchen wir auch das ganze Thema im ländlichen Raum voranzubringen. Und mein Eindruck ist, wir können auch da eine ganz, ganz gute Fortschritte verzeichnen, weil auch wenn es prozentual nur ist, aber wir sehen, dass gerade im ländlichen Raum durch das Deutschlandticket die größten Fahrgastzuwächse sind. Natürlich fahren in den Ballungsräumen numerisch mehr Menschen, das ist klar. Das wird auch immer so sein, weil da leben wir mehr. Aber prozentual steigt das im ländlichen Raum gerade auch durch diese Angebote dann doch deutlich an.

Catharina Goj:

Ja, diese Schnellbusnetze brauchen natürlich auch Fachkräfte, nicht nur im öffentlichen Verkehr. Sie haben es auch gerade schon angesprochen. In vielen Branchen herrscht Fachkräftemangel.

Damit uns aber jetzt die Verkehrswende, die Mobilitätswende auch gelingt, brauchen wir, das ist auch wichtig zu sagen, auch in Zukunft. Auch wenn das autonome Fahren immer mehr wird, brauchen wir Personal. Und das ist natürlich ein Thema, was die VDV-Akademie, aber natürlich auch den

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen selber und all deren Mitgliedsunternehmen enorm aktuell beschäftigt. Bis 2030 wird es auch noch mehr, aufgrund des demographischen Wandels.

Daher meine Frage an Sie: Wie gewinnen wir Ihrer Meinung nach am besten neue Fachkräfte für die Branche und wie werben wir am besten dafür?

Oliver Krischer:

Also es ist ganz wichtig herauszustellen, dass Arbeiten im öffentlichen Verkehr, sei es als Zugführerin oder Zugführer oder Busfahrerin oder Busfahrer oder Disponent, was alles vorstellbar ist, auch die ganzen mechanischen Berufe. Unterhaltung der Werkstätten, dass das absolut zukunftsfähige Jobs sind. Also da gibt es keine Sorgen, dass man irgendwie in ein paar Jahren nicht mehr gebraucht wird, sondern ganz im Gegenteil.

Und vor allen Dingen, was ich ganz wichtig finde, dass man deutlich macht, alle, die da arbeiten, sind Teil der Verkehrswende, sind diejenigen, die unser Land voranbringen, dass wir klimaneutral werden, weil eine nachhaltige Mobilität ohne den öffentlichen Verkehr ist nicht vorstellbar. Und dafür brauchen wir die Menschen.

Gott sei Dank bewegt sich viel bei den Bedingungen, bei den Arbeitsbedingungen, bei der Entlohnung, dass die Jobs attraktiver werden. Und was wir jetzt als Land machen, ist, dass wir gesagt haben, wir warten jetzt nicht auf die Unternehmen, die ja auch

ausbilden und eine ganze Menge tun, aber auch natürlich Grenzen haben. Wir haben dann gesagt mit Fokus Bahn, wir bilden jetzt Lokführerinnen und Lokführer aus, Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter, machen das mit eigenem Geld, setzen da auch einen erheblichen Millionenbetrag ein und haben schon mehrere 100 ausgebildet.

Wir wollen das ausweiten auf die gesamte ÖV Branche, sind da auch mit dem VDV im Gespräch, eine Zukunftswerkstatt einzurichten, das zu institutionalisieren um den riesigen Fachkräftebedarf, den es gibt, weil das Problem wird ja in Zukunft noch größer, wenn vor allen Dingen die Babyboomer, also die Mittfünfziger in meinem Alter, dann irgendwann in Ruhestand gehen. Das sind sehr viele, auch die im Bereich des öffentlichen Verkehrs heute arbeiten und da brauchen wir Nachwuchs, und darauf muss sich vorbereitet werden. Da arbeiten wir intensiv dran. Und ich nehme auch in der Branche wahr, dass eigentlich alle das Problem erkannt haben, ihren Teil dazu tun. Und wir hoffen, dass wir es so schaffen, die Herausforderung zu bewältigen.

Es gibt aber natürlich auch viele Dinge, die viele Bereiche, wo in Zukunft auch vielleicht weniger Personal gebraucht wird. Autonomes Fahren ist sicherlich noch ein bisschen weiter weg, aber beispielsweise in dem ganzen Bereich Ticketing, Administration, da ist mit Digitalisierung sicherlich das eine oder andere zu machen, zu automatisieren, dass Leute dann noch in anderen Bereichen eingesetzt werden können.

Catharina Goj:

Ihre aktuelle Amtszeit als Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in NRW geht noch bis 2027, wenn ich richtig informiert bin. Was möchten Sie in dieser Zeit in Ihrem Ministerium mit Ihrem Ministerium noch unbedingt umsetzen?

Oliver Krischer:

Na ja, als Minister ist man immer fünf Jahre im Amt, kann auch länger gehen, habe ich vor, soll auch danach weitergehen. Also 27 endet nichts. Dazwischen ist natürlich eine Landtagswahl. Nein, Scherz beiseite.

Wir müssen ganz offen über ein Thema reden. Was mich natürlich im Moment, wir haben ja gerade auch die EM intensiv beschäftigt. Wir haben, das System ist im Moment nicht so verlässlich, wie es sein sollte. Da muss man auch nicht drum herumreden.

Das, was Menschen oft an Bahnsteigen erleben mit Zugausfällen, Verspätungen, das ist so nicht akzeptabel. Das ist überhaupt kein Vorwurf an die Branche und schon gar nicht an die Menschen, die das jeden Tag hervorragend managen.

Für mich ist die Herausforderung die, dass wir zwei Sachen in dieser Wahlperiode schaffen. Das eine ist, da haben wir gerade darüber gesprochen, den Fachkräftemangel zu beseitigen oder mindestens so zu gestalten, dass wir das System gut am Laufen halten und da, wo es notwendig ist, auch verbessern können.

Und die zweite große Baustelle ist und da kümmere ich mich auch intensiv drum, ist die Infrastruktur, also sprich die Gleise, die einfach in die Jahre gekommen ist, wo in der Vergangenheit vielleicht nicht so investiert worden ist, wie es hätte sein sollen. Das versuchen wir jetzt mit dem Bund gemeinsam mit Hochdruck voranzubringen. Deshalb auch die vielen Baustellen, deshalb auch viele Verspätungen und Zugausfälle. Aber das ist eigentlich ein gutes Zeichen, dass hier was passiert und wir die Infrastruktur ausbauen. Da ist mein Ziel, dass wir die Talsohle durchschreiten und dass sie auch für alle erkennbar wird. Der öffentliche Verkehr wird wieder verlässlicher.

Es ist auch eine Perspektive da, dass wir ausbauen können, also dass wir Potenziale nutzen können. Und ich glaube, dass wir in zwei, drei Jahren da auf einem Niveau sind. Und das ist jedenfalls mein Ziel, dass man wieder davon reden kann, dass man die Uhr auch wieder nach dem Zug stellt und nicht heute, das eher oft dann der Lacher ist. Das ist ganz, ganz wichtig, dass wir da einen Fortschritt machen und das sehe ich in dem Bereich als meine Hauptpriorität an.

Catharina Goj:

Ich sehe viele Themen, viel zu tun, aber sie packen es an, ich bin gespannt, was in den nächsten. Jetzt sind es noch zweieinhalb, drei Jahre passiert, wünsche ich natürlich, dass die Amtszeit dann verlängert wird. Für heute alles Gute.

Vielen Dank noch mal, dass Sie sich die Zeit genommen haben und in unserem Podcast waren.

Oliver Krischer:

Sehr gerne, Danke.

Outro:

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