

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt:

Verlässlich da sein – für Fahrgäste und Beschäftigte

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Verlässlich da sein - für Fahrgäste und Beschäftigte. Hallo und herzlich willkommen zu dieser Podcast-Folge.

Wir gehen mit großen Schritten auf den Sommer zu. Man merkt es auch an den Temperaturen. Und das heißt auch die diesjährige VDV-Jahrestagung steht an. Also es ist einmal Zeit, um über die derzeitigen Herausforderungen zu sprechen, den Veränderungen im ÖPNV und natürlich auch über die Zukunft.

Zu Gast habe ich heute Claudia Wiest. Sie ist kaufmännische Vorständin bei der Bremer Straßenbahn AG und Alexander Möller, VDV-Geschäftsführer für den ÖPNV und Geschäftsführer der VDV-Akademie. Beide blicken auf jahrelange Erfahrung in der Mobilität zurück und haben schon an einigen Themen und Veränderungen mitgearbeitet.

Claudia Wiest ist studierte Wirtschaftswissenschaftlerin. Bevor sie zum 1. 12. 2022 als kaufmännische Vorständin zur Bremer Straßenbahn kam, war sie bei den Verkehrsbetrieben Potsdam und bringt außerdem mehr als 20 Jahre Erfahrung in unterschiedlichen Führungspositionen im Nahverkehr mit.

Alexander Möller ist Rechtsanwalt, hatte verschiedene Positionen bei der DB Regio, war Mitglied der Geschäftsführung beim ADAC, blickt auf knapp vier Jahre Senior Partner bei Roland Berger zurück und ist seit April 2023



beim VDV und zusätzlich seit November 2024 bei der VDV-Akademie.

Schön, dass ihr beide da seid.

Alexander Möller:

Danke für die Einladung.

Claudia Wiest:

Ja, ich freue mich.

Catharina Goj:

Der ÖPNV ist nun schon seit vielen Jahren im stetigen Wandel, würde ich sagen. Und er steht auch nach wie vor vor diversen und immer wieder neuen Herausforderungen. Die Themen scheinen so ein bisschen immer die gleichen zu sein: Steigende Kosten, Finanzierung, Deutschland-Ticket, Personalmangel und die Transformation zur Automatisierung. Wir wollen heute einmal auf den Status quo blicken und außerdem Mut machen, wie die Branche gestärkt in die Zukunft blicken kann.

Starten wir mit dem Blick in die Welt und damit wohl auf die aktuellste Herausforderung, nämlich die hohen Spritpreise seit einigen Wochen. Man könnte jetzt meinen wohl dem Unternehmen, das schon mit E-Bussen fährt.

Allerdings sind das meines Wissens nach erst 1/8 aller Busse in Deutschland.

Wie nehmt ihr die aktuelle Lage wahr und wie gehen die Unternehmen damit um?

Alexander Möller:

Na ja, die Unternehmen tanken im Moment Diesel zu hohen Preisen. So gehen sie damit um. Man versucht vielleicht, Claudia kann mal sagen, was sie macht, noch mehr energiesparendes Fahren durchzusetzen, was immer schwierig ist beim Fahrpersonal. Und sicherlich hilft es auch, diesen aktuellen Kostendruck zu erleben dabei, die Politik, die Eigentümer unserer Unternehmen für noch mehr Anstrengungen bei der Elektrifizierung zu gewinnen. Wir als VDV arbeiten mit viel Kraft daran, dass es Entlastungen für die Unternehmen gibt durch die Politik, durch den Staat. Die 17 Cent kommen wegen beihilferechtlichen Dingen anders als von der Bundesregierung versprochen. So nicht, sondern von denen kommen 11 Cent. Und deshalb haben wir Vorschläge gemacht zu Stromentlastungsgeschichten. Das ist das, was für uns im Großen und Ganzen sich gerade darstellt.

Catharina Goj:

Wenn ich nach Bremen blicke, gibt es Best-Practice-Beispiele bei euch, die ihr sofort aus dem Ärmel schütteln könntet mit so einer Krise wieder umzugehen? Denn es ist ja nicht das erste Mal, dass wir hohe Spritpreise haben.

Claudia Wiest:

Ja, es ist leider nicht das erste Mal. Man kann damit nur umgehen, indem man sagt: Wie kann ich meine Verbräuche senken? Wir haben jetzt gerade Glück im Unglück, dass wir über das Effizienz- oder Stabilisierungsprogramm uns mit energiesparenden Fahren beschäftigt haben, sowohl im Dieselbus-Bereich wie auch im E-Busbereich. Das läuft uns da rein. Wir

laufen jetzt auf die warme Jahreszeit zu. Wir könnten aber genau dosieren: Wann machen wir Klimaanlage an? Also das treibt ja Verbräuche in Dieselbussen bekanntlich hoch. Wir flotten gerade E-Busse ein im größeren Umfang. Das muss mit höchster Priorität vorangetrieben werden, dass so viel wie möglich E-Busse auf der Straße sind und Anteil Dieselbusse geringer wird. Ganz klar. Und ansonsten haben wir natürlich unsere Einkaufsstrategie angepasst. Wir gucken jetzt viel kurzfristiger. Wir hatten ja auch noch das Thema vor der Brust. Ja, gibt es denn überhaupt eine Kraftstoffknappheit?

So, und das haben wir in einem Abwasch mit geregelt und haben geguckt, wie wir dann unsere Tankstrategien an den Betriebshöfen nochmal optimieren.

Catharina Goj:

Also sind die Verkehrsunternehmen auch davon betroffen, dass einmal am Tag zur Mittagszeit erhöht wird? Oder wie kann ich mir das vorstellen, dass da die Tankstrategie angepasst wurde? Oder bezüglich des Verbrauchs?

Claudia Wiest:

Ja, man hat ja gewisse Lagerkapazitäten und die kann man halbleer fahren, Viertel leer fahren oder 3/4 leer fahren, ehe man dann nachbestellt. Und diese Nachbestellungen haben mit diesem 12-Uhr-Thema nichts zu tun. Da gelten ganz andere Mechanismen. So, und wenn man auf Sicherheit geht, dann sagt man, man bestellt öfter kleinere Mengen nach. So, man hat den Markt viel besser im Fokus, man bestellt nicht vor Feiertagen usw.

Also da ist einfach ein erhöhtes Augenmerk drauf. Also wie man daraus hört, wir haben keine langfristigen Verträge, wir gucken ad hoc uns am Markt nach dem besten, preisgünstigsten Angebot um.

Catharina Goj:

Ja, in der Vergangenheit, wenn wir jetzt mal national gucken, gab es ja auch noch andere kurzfristige politische Lösungen, um die Bürgerinnen bei den hohen Kosten für Mobilität zu unterstützen bzw. zu entlasten. Wir erinnern uns an den letzten Tankrabatt, damals im Rahmen des Ukrainekrieges. Da kam auch das 9 Euro-Ticket auf, aus dem das Deutschlandticket entstanden ist. Wie viel bringt dann so ein Tankrabatt? Ihr habt es gerade schon ein bisschen angesprochen, den Verkehrsunternehmen wirklich? Auch wenn wir jetzt auf das Deutschlandticket gucken, das wir haben, was nun mal die Einnahmen auch für die Verkehrsunternehmen verringert hat.

Alexander Möller:

Wir haben heute im April ein Prozent mehr Verkäufe Deutschlandticket als im März, aktuell rund 14,2 Millionen. Wir sehen eine Fahrtenhäufigkeit, die irgendwie bei etwas mehr als 4 Prozent mehr als im Vormonat läuft. Also immer April zu März zuvor. Aber man merkt an diesen kleinen Zahlen, Claudia, du musst mal sagen, wie es bei dir in Bremen ist.

Ich finde, man merkt auf den bundesweiten Zahlen, dass es nicht so ein Run auf den ÖPNV gibt. Obwohl die Auto Energiepreise übrigens nicht nur die, auch Versicherungen, Werkstattleistungen, Ersatzteile es wird alles teurer, dass man das nicht so merkt, wie ich persönlich es vermutet hätte. Im Moment sehen wir zweitens keine wirkliche politische Bewegung, die sagt, wir wollen wieder ein 9-Euro-Ticket.

Die Inflation, die allgemeine Inflation ist auch nicht ganz so krass oder überhaupt nicht so krass wie 22. Damals war das noch 9-Euro-Ticket Entlastungspaket zwei der damaligen Bundesregierung. Es gibt ein, zwei Rufer, die sagen Wir wollen jetzt das Deutschlandticket auf dem 63-Euro-Ticketpreis einfrieren und nicht den neuen Preisindex zur Anwendung

bringen. Wir können davor nur warnen, weil wir diesen Preisindex haben, weil Claudia und die Kolleginnen und Kollegen deutschlandweit so eine krasse Preisentwicklung haben.

Claudia Wiest:

Da muss ich Alex echt zustimmen. Also dieser Preisindex, das ist so ein hohes Gut, dass wir das erkämpft haben. Und übrigens gemeinsam mit den Verkehrsministern. Also davon jetzt ohne Not abzuweichen, ist nicht gut.

Und warum? Die Grundidee und da können wir dann auch zu dem Problem, warum wir nicht mehr Fahrgäste haben, ist nicht der Preis. Also jeder Angebotsplaner sagt: Ich brauche Angebot, was ich verbessere, damit ich auf ein Auto verzichten kann.

Und danach, wenn ich dieses Angebot habe, dann gehe ich in der Regel an den Preis. Das haben wir jetzt genau umgedreht gemacht in Deutschland, ist fein, ist revolutionär, haben wir jetzt auch auszuhalten. Aber bitte nicht noch weiter. Und das erklärt nämlich genau, warum wir diesen Effekt der viel mehr Fahrgäste gar nicht sehen, obwohl jetzt diese Kraftstoffkosten so gestiegen sind, weil die Leute gar keine Alternative haben.

Also bei uns unsere Busfahrenden aus dem Speckgürtel von Bremen, die da vielleicht 30 Kilometer hierher fahren müssen.

Ja, morgens um fünf oder um vier, da fährt noch kein Bus. Also egal, wie billig dieses Ticket ist. Und wenn wir es herschenken, Sie können es nicht nutzen. So, also wirklich mein Appell: Alle Kraft in besseres mehr Angebot und dann erst wieder weiter an der Preisschraube drehen.

Catharina Goj:

Ja, später kommen wir noch so ein bisschen zu den Innovations- und Investitionskosten, die natürlich da auch mit reinspielen in dieses Konzept.

Thema Personal habt ihr gerade auch schon angesprochen. Wie kommt das Fahrpersonal zu ihren Fahrzeugen? Immer wieder ist der ÖPNV oder auch der öffentliche Verkehr von Streiks betroffen. Und stellvertretend für die Arbeitnehmer*innen verhandelt ver.di hauptsächlich mit den Verkehrsunternehmen. Damit unser Fahrpersonal mehr Lohn für ihre Arbeit bekommen.

Ist sicherlich auch gut, wenn für die tolle Arbeit Wertschätzung und auch finanzielle Wertschätzung stattfindet. Aber dennoch stellt man sich manchmal die Frage: Wie viel ist den Verkehrsunternehmen da noch zumutbar unter all dem Kostendruck, unter dem sie stehen? Claudia, wie ist das bei euch?

Claudia Wiest:

Ja, erstmal muss man feststellen, dass Tarifverhandlungen irgendwie eine andere Qualität als früher gekriegt haben. Also ich weiß nicht. Ich mache das seit 20 Jahren.

Alex, du sicher auch. Also das ist irgendwie jetzt wieder so zurückgeschwappt. So, ihr da oben, wir da unten. Wir pushen Erwartungen, die sich dann nicht erfüllen und dann die Ergebnisse enttäuschen, weil einfach etwas nicht mehr machbar ist. Das ist schwieriger geworden, weil emotionaler und über die Social-Media-Kanäle echt auch gepusht wird, so dass die Sachthemen eigentlich ein bisschen hinten runterfallen.

Man will nur noch Erfolg haben, man will seine Forderungen maximal durchsetzen. Wir haben da alle miteinander auch ein bisschen das Maß verloren. Also ich weiß noch, früher war es ein NoGo Schülerverkehre zu bestreiken. Schon gar nicht wurde gestreikt, wenn Abitur war oder Bundesligaspiele.

Das ist jetzt alles völlig normal. Und jetzt sind es auch immer 24 Stunden Streiks oder zwei Tage oder Solidaritätsstreiks. Also das ist viel mehr geworden in der Wahrnehmung. Das ist ein Recht, das ist okay. Da kann man gar nichts

gegen machen. Ich frage mich nur, ob wir uns alle ein bisschen mäßigen sollten und jetzt mal gemeinsam an einem Strang die Arbeitsbedingungen verbessern und vor allen Dingen in den nächsten, wirklich vor uns liegenden harten Jahren vielleicht ein bisschen vom Gas gehen bei diesem Thema und es nicht so hochemotional machen.

Catharina Goj:

Alexander, wie siehst du das aus Verbandssicht?

Alexander Möller:

Der VDV ist ja kein Arbeitgeberverband, keine Tarifpartei. Wir begleiten das durch die hohe Bedeutung der Personalkosten.

In unserer Branche haben wir immer auch diese im Blick und natürlich auch die Tarifverhandlungen. Egal, ob es um Arbeitsbedingungen, um Manteltarif geht. Ich glaube, das, was Claudia sagt, ist sehr richtig und sehr klug. Nämlich: Wir müssen, bevor wir weiter über Details in den nächsten Monaten und Jahren verhandeln, ja, gefühlt jedes Jahr auch ein Teil des Problems. Aber bevor wir da die nächste Runde machen, brauchen wir so was wie eine Generaldebatte mit den Gewerkschaften, vor allen Dingen mit den Freundinnen und Freunden von ver.di.

Das, was Claudia sagt, beobachte ich auch die Radikalisierung der Sprache, der Aktivitäten, das Ausmaß, in denen ver.di die Mitgliedschaft auf die Bäume gejagt hat, gerade jetzt in der Runde, das hat ja durch ver.di selbst eine Erwartungshaltung geschürt, die ja kaum noch erfüllbar ist. Denn wir verteilen ja nicht Gewinne, wir sind ja nicht irgendwie ehemalige Autoindustrie, oder ich habe jetzt gelesen, in Südkorea gibt es ein Elektrounternehmen, das zahlt jedem Beschäftigten 300.000 Euro. Davon sind wir weit, weit, weit weg. Wir verteilen ja. Wir würden es jedem gönnen. Uns auch. Und wir müssten auch damit was

Ordentliches anzufangen. Aber wir machen ja nicht Gewinnverteilung. Wir vergrößern unser Defizit. Und wir haben vor Jahren erkannt, dass wir mehr tun müssen, noch mehr tun müssen bei Löhnen, Gehältern, Arbeitsbedingungen, auch der Frage von Arbeitszeit und Rahmenbedingungen. Aber wir sind am Ende der Fahnenstange.

Das Gesamtsystem ist unterfinanziert, und das gilt vor allem deshalb, Catharina, du hast es in deiner Anmoderation gesagt: Wir brauchen im Jahr 40 Milliarden Euro für den deutschen ÖPNV. Wir nehmen nur 12,5 Milliarden vom Kunden ein. Der Rest ist öffentliche Hand des Steuergeld. Und das muss auch ver.di akzeptieren, dass daraus sich Grenzen des Wachstums bei Beschäftigung, bei Bezahlung, bei Rahmenbedingungen ergibt und ich glaube, wir brauchen jetzt einen schnellen Dialog über diese Rahmenbedingungen.

Ver.di ist hochprofessionell. Die tun so emotional. Aber du kannst diese Topfunktionäre auf Bundesebene und in den Ländern morgens um fünf nach durchzechter Nacht wecken. Die spulen ihre Sätze ab. Sensationell tolle Leute und diese Leute müssen jetzt mit unseren tollen Leuten zusammenkommen und sagen: Was ist eigentlich noch möglich in den nächsten Jahren? In welchem Rahmen bewegen wir uns? Und da ist unsere Aufgabe als VDV zu informieren: Wie sind die Rahmenbedingungen, nicht zu polemisieren, sondern zu informieren, Versachlichung, Moderation. Das werden wir weitermachen.

Ich bin sehr dankbar, dass der Vorstand, das Präsidium, z. B. auch der neue Vizepräsident für den Bus, Paul Hemkentokrax, so eindeutig im Personalausschuss gesagt hat. Er sieht da die Aufgabe im VDV. Und wir werden das weitergehen.

Und mit Leuten wie Claudia, die, die viel mehr Erfahrung hat als ich selbst in meinen zehn Jahren im Geschäft mit Tarifverhandlung. Wir

brauchen diese Professionalität, um dieser Maschine ver.di, die ihr verfassungsgemäßes Recht hat, die alles Recht hat, zu tun. Darum geht es nicht. Es geht um Vernunft und die berechnete Durchsetzung von Interessen aller, aber eben auch unserer Fahrgäste. Unserem Sohn hätte das gut gefallen. Dein Vergleich mit Abitur und Bundesligaspielen, das ist bei uns auch sehr ähnlich. Aber genauso ist es. Und all das muss jetzt schnell auf den Tisch. Darüber müssen wir reden. Außerhalb von Tarifverhandlungen.

Catharina Goj:

Okay. Das zweite große Personalthema ist ja, dass die Generation der sogenannten Babyboomer nach und nach in Rente geht und die Verkehrsunternehmen auch vor der Herausforderung stehen, dass Wissen gesichert werden muss und natürlich der geeignete Nachwuchs gefunden werden muss. Also auf der einen Seite ja, dass der Transfer zwischen der Generation, die jetzt in Rente geht und eben der neuen Generation stattfindet. Wie machen wir das denn?

Claudia Wiest:

Ja, also es ist ein breites Feld und gibt sehr widersprüchliche Ansätze dazu. Also wir kommen ja aus einer Generation, Alex, da holl ich uns mal in einen Topf, wo man sagt, der Wissenstransfer ist ganz wichtig. Wir haben damals immer gesagt drei Monate Überlappung. Also wenn ich weiß, dass jemand geht, dann muss drei Monate davor der Nachfolger die Nachfolgerin da sein und das Wissen übernehmen.

Wir haben heute manchmal auch die Situation, dass es besser ist, wenn wir das Wissen nicht übernehmen. So weil wir Dinge anders machen wollen und weil wir ja wirklich eine sehr traditionelle Branche sind, die ja damit kämpft, progressiven Fortschritt zu haben. Wir

kommen daher bestimmt noch zum Thema Digitalisierung und Automatisierung.

Wir haben uns jetzt erkämpft, dass wir so tolle Prozesse aufgesetzt haben, die 1.000 % rechtssicher sind und ordentlich laufen und ihre Dauer haben und jeder mitgenommen ist und informiert ist. Und dann der Gegensatz dazu. Wir sind viel zu langsam. Ich sage immer Pareto Prinzip manchmal reichen 80 % aus und mal machen, bitte. So also das zu dem Wissenstransfer. Aber vielleicht ein Beispiel aus der BSAG. Wir arbeiten ganz viel mit Studenten zusammen und zwar wie, gar nicht irgendwie fachbezogen, sondern bei uns kann man den Straßenbahnführerschein machen und hier arbeiten und sich sein Studium nebenher verdienen. Und ganz, ganz viele unserer Führungskräfte, die haben den Straßenbahnführerschein, die haben hier angefangen und sind hier bei der BSAG geblieben und haben sich weiterentwickelt, wurden weiterentwickelt, wurden qualifiziert. Also wirklich, ein großer Teil unserer Führungskräfte ist ein ganz super Programm.

Was wir jetzt neu aufgesetzt haben, ist das duale Studium, was man mehr fand ich in Süddeutschland kennt. Das verstärken wir hier gerade in den technischen Bereichen wie Bauingenieurswesen, überhaupt im Ingenieurswesen.

Catharina Goj:

Okay, also quasi, dass die Führungskräfte auch wissen, was die da draußen machen. Also das ist, glaube ich, ein unheimlicher Vorteil und sehr, sehr wertvoll, wenn man weiß, was die Kollegen tun. So kann man besser dann auch Hand in Hand arbeiten. Also da irgendwie auch den Transfer zu schaffen zwischen den einzelnen Arbeitsbereichen.

Alexander Möller:

Vielleicht zwei Gedanken. Der eine ist. Fort- und Weiterbildung. Das sage ich jetzt ein

bisschen, Catharina, als dein Kollege bei der Akademie, ist super wichtig. Ich sehe, wir sehen mit Sorge, dass die Kolleginnen und Kollegen im HR-Bereich sagen: Wir müssen sparen und sparen wir bei Fort- und Weiterbildung bei der Teilnahme. Wir haben zum Beispiel zum ersten Mal seit wirklich Beginn an unseren Lehrgang BOKraft, der im Mai gestartet ist nicht voll bekommen mit 20 Leuten. Das macht uns große Sorge. Wir haben das letzte Woche im Personalausschuss des VDV beraten, müssen jetzt noch mal in die Analyse gehen. Aber im Moment sehen wir, es ist nicht so viel Geld da und es wird sehr schnell gespart bei Fort- und Weiterbildung.

Und das andere ist wir werden einen neuen Schwerpunkt bei der Akademie setzen für dieses mittlere Teammanagement. Das sind die Claudia, diese Kümmerer, die Teamleiter, die bei euch auf dem Betriebshof vielleicht 20, 25 Kolleginnen und Kollegen, Straßenbahnfahrer, Busfahrerinnen unter sich haben. „Unter sich“, ihr wisst, wie ich es meine. Die müssen wir mehr qualifizieren. Heute sind das oft die FIFs, die besonders gut sind. Und da wollen wir nochmal einen Schwerpunkt setzen. Bauen wir gerade ein neues Produkt, weil wir auch hier, genau wie ihr gesagt habt, Führung und Führung, Führung, muss man ... Gibt sicherlich Naturtalente ja, aber Leute wie ich, die so ein bisschen stumpf sind. Wir müssen das lernen und dazu entwickeln wir jetzt Produkte, weil wir brauchen die, denn die demografische Entwicklung kommt.

Ja, heute, jetzt, heute, im Mai 26, haben wir das alles ganz gut in den Griff bekommen, nach schwierigen Anstrengungen, nach viel Arbeit. Aber jetzt müssen wir nach vorne gucken. 2030, Babyboomer, wie eben ausgeführt. Da müssen wir ran.

Claudia Wiest:

Ich glaube, ein so ein Ansatzpunkt ist ja auch Wir haben jetzt, weiß ich 40 Nationen bei uns in der Firma so und wir leben von Migration,

gerade im Fahrdienst, in der Werkstatt und im Gleisbau. Und ich habe immer gesagt, wir brauchen Migrationsmanager, Integrationsmanager, die helfen.

Und zwar nicht nur, dass du hier bei uns einen Job, einen Arbeitsvertrag unterschreibst und einen Job machst. Nein, wir brauchen viel weiter. Die Menschen müssen hier heimisch werden, die haben eine Familie und man muss sich auch darum kümmern, wenn man möchte, dass diese Fachkräfte dann bleiben. Und das ist auch irgendwie ein Ansatz, wie wir vielleicht Nachwuchs gerade im gewerblichen Bereich bekommen. Ich habe noch ein Thema, was ich einwerfen möchte. Also BSAG ist ja bekannt dafür, dass wir einen sehr, sehr hohen Frauenanteil haben, und zwar über die gesamte BSAG 30 Prozent.

Das ist was und warum: Wir haben natürlich wirklich ganz gute Arbeitszeitmodelle, Wiedereinstiegsmodelle und du kannst mal ein Sabbatical machen, das alles, das macht einen Arbeitsplatz interessant, auch für Frauen, die einen guten Beruf gelernt haben, die gerne arbeiten möchten, aber zu bestimmten Lebenssituationen. Und da meine ich jetzt nicht nur Kinder, ich meine auch Pflege von Alten oder irgendeinen Notfall oder eben auch wirklich nur ein Jahr Sabbatical, Weiterbildung irgendwo auf der Welt, dass die das bei uns machen können.

Catharina Goj:

Das gehört ja dann auch wiederum zu guten Arbeitsbedingungen. Also vielleicht ist das auch ein Thema, wenn man sich mit ver.di an einen Tisch setzt. Wir können solche Angebote schaffen, durchaus. Und das ist dann vielleicht so viel mehr wert als nur das Geld am Ende auf dem Konto.

Ihr habt das Thema Transformation Richtung Automatisierung auch gerade angesprochen. Ich habe es auch schon gesagt die Transformation gerade in Richtung

Automatisierung, bietet sehr viel Potenzial, aber es braucht Geld. Also diese Innovationkosten, wie decken wir die Kosten? Also woher soll das Geld kommen, wo wir jetzt schon gucken müssen, woher die Verkehrsunternehmen das Geld bekommen.

Claudia Wiest:

Jetzt liegt mir ein Satz auf der Zunge und den sage ich jetzt mal despektierlich: Wir sollten als Kommunalbetriebe nicht immer nach dem Staat rufen für jede Aufgabe, die wir vor der Brust haben.

Wenn wir besser werden wollen, dann können wir uns Innovation wie ein Mittelständler auch z. B. über Kredite finanzieren, weil eine Investition und eine Innovation rechnet sich ja langfristig so. Wir entlassen ja keine Leute. Aber wenn wir digitalisieren und automatisieren, dann wird es irgendwann zu Prozessen führen, wo es weniger Menschen dafür braucht. Und wir haben gerade von Babyboomern geredet. Wenn die in Rente gehen, muss ich diese Stellen nicht mehr nachbesetzen. Dann hat sich das Ding gerechnet.

So, und wenn wir ja eh schon Fachkräftemangel haben, dann passen die zwei Entwicklungen wahrscheinlich gerade jetzt ganz gut zusammen. Also jetzt investieren. Die Menschen müssen bei uns keine Angst haben um ihren Arbeitsplatz. Aber es gibt Auslaufmodelle, das muss man ganz ehrlich sagen.

Ja, und es werden vielleicht aus fünf, relativ einfachen, zwei höherwertige, wo man sich weiterbilden muss, wo man qualifiziert sein muss. Eine KI arbeitet nicht von alleine, die muss geleitet werden, die musste geprompt werden. Die muss angeleitet.

Catharina Goj:

Werkzeug, ein neues Werkzeug, was wir

nutzen können.

Claudia Wiest:

Dafür braucht es Menschen, die sich da genauso weiterentwickeln, die sich identifizieren mit dem Thema, die dafür brennen. Und das ist unsere Zukunft.

Catharina Goj:

Ja, die DB Regio hat ja auch jüngst eine Studie rausgebracht, wie wir autonomes Fahren sinnvoll nutzen können. Darin waren drei Szenarien beschrieben. Drei Szenarien, um den ÖPNV besser zu machen. Also da ist es auch egal, ob es nur um die Städte geht, selber oder auch den ländlichen Raum. Ist dieser Blick in die Zukunft, was möglich sein kann, überhaupt realistisch, wenn wir weiter die Taktichte erhöhen durch autonomes Fahren? Also wie kommen wir dahin? Wie sind da eure Wege für die Zukunft oder eure Ideen?

Alexander Möller:

Also es wird sich organisch aus dem, was wir haben, ergeben. Es wird nicht so sein, dass alle den Schalter umlegen. Und dann fährt Bremen Bus und Straßenbahn automatisiert Level 5.

Es wird Übergänge geben. Wir werden neue Marktteilnehmer, wie Waymo sehen. Die greifen ja nicht unsere S-Bahn-Verkehre an oder die Hauptverkehrslinien zu den Hauptverkehrszeiten HVZ bei Claudia, sondern die gehen rein in Carsharing, in Taxi, in Mietwagen und das wird automatisiert passieren. Und dann kommt die Frage von Robotaxis, sind die Teil des ÖPNV? Also betreibt, sagen wir mal die Hamburger Hochbahn, die ja immer sehr innovativ wahrgenommen wird, zu Recht, betreiben die dann selber Robotaxis oder fahren in Hamburg Waymo oder so.

Dann ist das Thema Busse, Bahnfahren, automatisierte Busse nicht auf MAN- oder Daimler Truck-Geländen, sondern in der

Wirklichkeit. Bei allen Schwierigkeiten, die das zum Thema Akzeptanz leider mit sich bringt, weil die Innovationsfeindlichkeit der Menschen ist groß.

Also es wird eine Evolution geben und die wird Gott sei Dank nicht haltmachen vorm Fahren, sondern die beinhaltet die gesamte Wertschöpfungskette. Von der Dienst- und Umlaufplanung über das eigentliche Fahren bis hin zu bestimmten Abläufen in der Werkstatt. Und mit Blick auf Claudias Beispiel: „Mach aus fünf zwei“, kann man nur sagen „Gott sei Dank“, weil wir haben ja gar nicht mehr die fünf Arbeitnehmer. Und ja, wir werden ein Problem bekommen bei dem, was heute Arbeitskräfte erledigen und nicht Fachkräfte. Aber auch da haben wir immer weniger Leute. Insofern Grund für großen Optimismus.

Nicht zuletzt deshalb, weil der klassische Schadensfall bei den Bussen oder Straßenbahnen. Das ist ja menschengemacht. Also wenn die Busfahrerin vom Betriebshof fährt und in schöner Regelmäßigkeit den Außenspiegel mitnimmt. Mit allen Konsequenzen. Dann hoffen wir ja, dass das ein Stück weit besser wird durch das automatisierte Fahren.

Catharina Goj:

Und wenn der Individualverkehr dann auch noch autonomer wird, dann hat man auch vielleicht nicht mehr die PKWs auf den Gleisen stehen und so können dann eben auch Unfälle vermieden werden.

Claudia Wiest:

Ja, also.

Alexander Möller:

Das ist ja auf der Entschuldigung.

Claudia Wiest:

Mach du mal.

Alexander Möller:

Ne.

Claudia Wiest:

Ich glaube, wir haben da wirklich diese drei Ebenen, also Auto so Midi-Busse, sagen wir mal Gelenkbusse und Straßenbahnen und S-Bahn. Bei S-Bahn und U-Bahn geht ja schon viel.

Bei der Straßenbahn sehe ich gerade, wie wir da uns abarbeiten. So ein teilautonomes Fahren hinzubekommen. Da sind wir schon auf dem Weg. Aber das wird meiner Ansicht nach noch viel länger dauern. Diese großen Flotten von automatisierten, na ja, Mietwagen hast du das genannt, Taxi, Carsharing. Also diese Gefährte, die man auf der Messe sieht, ich glaube, die stehen überhaupt schon da in großen Flotten.

Also das ist eine Frage von Monaten, bis die hier in großen Städten unterwegs sind. Und jetzt mal meine ernste Sorge: Wenn die die Städte vollmachen, sagen wir mal, da sind noch irgendwo 300 solche Fahrzeuge zusätzlich im Verkehrsraum in Berlin unterwegs und das funktioniert, dann wird es einen Verdrängungswettbewerb geben, dann müssen wir gucken.

Ich glaube, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn sind nicht so leicht anzugreifen, weil die einfach eine ganz andere Kapazität und Organisationsform und Infrastruktur haben. Aber es wird einen Wettbewerb geben, auf dem Platz, im öffentlichen Raum, auf der Straße. So, und da müssen wir irgendwo eine Antwort finden.

Als VDV, als Verkehrsunternehmen vor Ort, wollen wir hier Operator sein? Wollen wir mit den Daten selber umgehen und daraus was machen? Die Frage stellte sich im Mittelstand auch schon, als die Ausschreibungen kamen und man dann nur noch Lohnkutscher war und

nicht mehr Unternehmer. Das steht uns hier bei den Kommunalbetrieben gegebenenfalls auch bevor. Und da brauchen wir entweder eine Antwort pro Stadt. Das wird teuer, weil jeder experimentiert oder mal etwas, wo wir unsere Stärken, unsere Interessen und unsere Kräfte bündeln. Und dafür möchte ich eigentlich plädieren.

Catharina Goj:

Ja, das ist ja das Schöne an unserer Branche, dass wir voneinander lernen können. Und vielleicht kann man auch gemeinsam schneller werden. Also es gibt ja die Projekte, die jetzt auch langsam in den Linienbus gehen, was autonomes Fahren angeht. Wenn wir z. B. nach Hannover schauen, das ist ja alles da. Aber manchmal stehen sich die Deutschen mit ihrer Politik, so will ich es mal vorsichtig formulieren, vielleicht auch ein bisschen, weil Genehmigungen selbst im Wege im Vergleich zu anderen Ländern. Hat sicherlich die unterschiedlichsten Gründe, die auch denke ich, teilweise legitim sind. Aber da kann es natürlich sein, dass man das gemeinsam auch noch ein bisschen beschleunigen.

Claudia Wiest:

Na ja, wir neigen ja zu einer gewissen Fördermittelmentalität und das hat zur Folge Zersplitterung, weil wir uns auf Vorzeigeprojekte. Also jeder braucht ein Vorzeigeprojekt und will ganz vorne mit dabei sein. Das ist ehrenhaft, aber volkswirtschaftlich, Bündelung der Kräfte und nicht jeder muss das Rad neu erfinden. Das wäre schon gut.

Alexander Möller:

Die neue Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag dazu geschrieben: Sie wollen Leitmarkt automatisiertes Fahren in öffentlichen Mobilität werden, in Europa, in der Welt. Wir sind in der Welt zwischen den amerikanischen Techunternehmen und den

chinesischen Staatskapitalisten gefangen. Und die mobilisieren Milliarden in einer Geschwindigkeit. Das wird ein deutscher Staat, ein deutscher Mittelstand, kommunale Unternehmen nicht leisten können. Deshalb geht es in der Tat um die Frage: Wie managen wir den Prozess?

Ich glaube, wir sind als VDV gut aufgestellt, als standardgebende Organisation mit allen zusammen im Dialog Standards auch für das automatisierte Fahren zu entwickeln. Aber wir brauchen einen Dialogprozess mit dem Bund und den 16 Ländern, also mit den 17 Einheiten. Wo machen wir jetzt finale Projekte mit bundesweiter Wirkung? Wo tauschen die sich aus? Damit wir nicht in einer Vielzahl von kleinen Projekten sind, sondern wirklich eine starke industriepolitische Maßnahme daraus machen, weil am Ende: Wir sind wichtig. Jeder Euro, den man in ÖPNV investiert, bringt 2,5 bis 3 Euro zurück. Aber für den Industriestandort Deutschland, für die Auto, für die Nutzfahrzeugindustrie ist es total wichtig, dass wir wettbewerbsfähig sind in der Welt. Und deshalb werben wir dafür, alle Kräfte zusammen packen, so viel wie möglich geht zusammen zu machen. Auch am Ende bei der Beschaffung von Fahrzeugen. Ja. Nicht jedes Bundesland, nicht jedes Unternehmen macht seins, sondern mindestens deutschlandweit. Warum auch nicht größer denken und sagen: Wir machen das mit den Partnerinnen und Partnern in Österreich zusammen oder so? Das muss jetzt alles schnell gehen. Da wünschen wir auch uns vom Bund eine stärkere Treiberrolle. Er ist nicht für alles zuständig, aber könnte da richtig Treiber sein. Und dafür werben wir auch jetzt auf der Jahrestagung, wenn wir Patrick Schnieder, Staatssekretär Schnoor und andere da aus dem BMV treffen.

Catharina Goj:

Ja, Minister Schnieder hat ja auch schon einige Versprechen auf der Mobility Move gemacht

hinsichtlich Förderung der neuen E-Busse. Da bin ich auch sehr gespannt, wie es weitergeht.

Ja, wir als Branche haben viele Themen auf dem Tisch und bei manchen Themen, bei einigen Dingen müssen wir immer einen sehr oder einen etwas längeren Atem haben, obwohl unsere Mitarbeitenden, das muss man ja auch immer wieder sagen, wir haben so viele top engagierte und motivierte Mitarbeitende in den Unternehmen, die richtig mit anpacken.

Wenn wir uns jetzt in einem Jahr wieder treffen und uns diese Podcastfolge anhören. Welche Schritte sollten wir bereits gegangen sein? Was sollten wir erreicht haben von den angesprochenen Wünschen?

Claudia Wiest:

Ja, ich habe die große Hoffnung zum Thema Deutschlandticket, dass wir da im nächsten Jahr einen Schritt weiter sind.

Sprich, dass die Abrechnungsstufe zwei gut läuft, die Einnahmeaufteilung, damit mal die Einnahmen planbar sind. Weil das ist etwas, was, was man so als Budgetverantwortlicher ganz doll braucht. Ja, und dass wir diesen Schritt weiter gehen. Also ich hatte damals das Deutschlandticket gefeiert, weil ich gesagt habe, wir holzen einen Tarifschunzel ab. Ja, manche haben ihn wieder aufgeforstet mit Hunden, Fahrrädern und sonstiger Mitnahme.

Also ich glaube, wir sollten weiter daran arbeiten, unser gesamtes Tarifsystem zu vereinfachen und zu vereinheitlichen, zu synchronisieren. Also einfach aus Sicht des Kunden leichter zu machen. So, und da stehe ich dazu. Und dabei Preiselastizität auszuschöpfen. Das ist wichtig, weil wir wissen ja, dass wir nicht kostendeckend arbeiten können. Ja, und da müssen wir eben auch ganz Deutschland denken. Und ja, D-Tix ist ja da ein klassisches Beispiel. Also wir müssen über die Verbundgrenzen hinaus auch kreisfreie Räume angucken und mitdenken. Wir dürfen ja nicht noch ein

Bürokratiemonster aufbauen, was uns fesselt. Wir müssen die Vertriebswege in den Griff bekommen.

Das heißt die ganzen Hintergrund Systeme, die wir haben, das sind so viele gar nicht in Deutschland, aber die teilen sich auf uns alle auf, da vielen Kapazitäten. Da sind wir viel zu langsam. Da dürfen Kunden von uns viel mehr Automatisierung, Digitalisierung und KI erwarten. Da müssen wir ran. Und das hoffe ich, dass wir da bis zum nächsten Jahr irgendwie einen großen Schritt weitergekommen sind, weil da steckt wirklich Einsparpotenzial und Kundenzufriedenheit dahinter, bei vielleicht und hoffentlich steigenden Einnahmen.

Catharina Goj:

Okay, Alexander, wie sieht's bei dir aus?

Alexander Möller:

Ja, wenn ich darf, gucke ich einmal über den ÖPNV. Claudia ist so Expertin. Sie hat alles dazu gesagt. Ich will mal auf Eisenbahnen gucken. Wir haben das Trassenpreise-Urteil des EuGH. Das hat das Bundesverkehrsministerium völlig überrascht. Ehrlicherweise auch die Länder haben jetzt nicht so einen Vorschlag hingelegt, der es jetzt ist.

Wir haben Vorschläge gemacht als VDV. Die sind freundlich angenommen worden, aber nicht weiter vertieft. Wir müssen jetzt schnell eine Lösung finden, sonst kommen wir in einen Strudel der Abbestellungen. Wir haben unser Gespräch begonnen mit dem Blick auf die Bedeutung des Angebots. Und wir sollten vielleicht auch damit enden, denn es geht immer um den Kunden. Wir machen ja weder, die Arbeit von Claudia noch ich, wir machen unsere Arbeit nicht so, damit wir selbst beschäftigt sind. Wir haben ja Hobbies, sondern wir machen das ja auch, um die Branche mitzugestalten, um Fahrgäste von

ihrem A zu ihrem gewünschten B zu bringen. Also wir haben ja irgendwie auch eine intrinsische Motivation und das leitet uns. Und wir sehen mit Sorge, wenn wir auf die Eisenbahn gucken, Schienenpersonennahverkehr gucken, dass da wirklich Abbestellungen drohen, wenn wir uns nicht schnell einig werden über Trassenpreise und die Frage von Regionalisierungsmitteln.

Dann haben wir das große Thema Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Da geht es um Investitionen. Da müssen wir jetzt aufpassen, dass der Kern des Gesetzes nicht verwässert wird. Das ist ein Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und nicht für alle berechtigten Interessen da in Deutschlands Mobilität. Und so deklinieren sich jetzt die Sachen durch. Und wenn wir das nächste Mal sprechen in dieser schönen Kombination, dann hoffe ich, dass wir sagen können, Catharina ,Mensch und so: Unsere Sätze über Fort und Weiterbildung haben wir in den Wochen nach Veröffentlichung deines Podcasts gespürt, weil die Leute gesagt haben Mensch, Akademie macht viele gute Sachen. Wir melden unsere Leute doch mal wieder mehr an für Lehrgänge und anderes mehr.

Catharina Goj:

Okay.

Claudia Wiest:

Ich muss das auch noch mal unterstreichen. Also es gibt einen Topf Geld, einen großen, der wird gespeist von Steuern und über Kredite. So, und da gibt es einen Untertopf, der ist für Verkehr. Und in dem stehen wir alle im Wettbewerb. Und einer kann ohne den anderen nicht sein. So. Wir brauchen alles. Und wir müssen es einmal irgendwie gemeinschaftlich hinkriegen und am besten mit einem gemeinsamen Vorschlag, wie es zu verteilen ist. Und dann muss das aber sich auch verstetigen. Dann brauchen wir diese Sicherheit, weil wir können nur dann

investieren in Menschen und in KI und Digitalisierung und Fahrzeuge und Betriebshöfe und E-Mobilität, wenn wir einen sicheren Finanzmittelfluss haben. Und das ist das, was ein Unternehmer braucht. Und da ist egal, ob es ein kommunaler ist oder eine Bahn oder ein privater. Wir müssen unsere Finanzen im Griff haben. Und dann sind wir alle klug genug da, gute Pläne zu schmieden und uns zusammenzutun, voranzukommen.

Catharina Goj:

Ja, wir haben diesen Podcast überschrieben mit dem Thema „Verlässlich da sein“. Und ich glaube, eure Wünsche und eure Ausführung passen es einfach noch mal ziemlich gut zusammen. Wir wollen sowohl für die Kunden und Kunden verlässlich da sein, Thema Daseinsvorsorge, aber auch natürlich für die Beschäftigten selber, deren Arbeitsplatz es ja ist. Sie brauchen einen verlässlichen, sicheren Arbeitsplatz, zu dem sie gerne hingehen, damit sie auch gerne die anderen Menschen von A nach B fahren und das wir einfach in allen Dingen eine Verlässlichkeit haben. Für heute danke ich euch ganz herzlich für den Status Quo und wünsche uns allen weiterhin alles Gute, dass wir den nötigen langen Atem haben bei allen Entscheidungen und frohes Schaffen.

Alexander Möller:

Danke sehr.

Claudia Wiest:

Ja, danke.

Alexander Möller:

Wir sehen uns in Karlsruhe alle.

Claudia Wiest:

Spätestens!

Outro:

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