

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Klimaschutzziele und Mobilität

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Klimaschutzziele und Mobilität. Herzlich Willkommen zur 50. Folge „Nächster Halt“. In dieser besonderen Jubiläumsfolge möchten wir uns einem Thema widmen, das uns alle angeht: Unser Klima und Mobilität.

Wir wollen darüber sprechen, was der öffentliche Verkehr tun muss, um es zu schützen oder wenn ich es drastischer formuliere, um es zu retten. Mein Name ist Catharina Goj und zu Gast habe ich heute einen echten Experten: Philipp Kosok von der Agora Verkehrswende. Er ist dort Projektleiter für den Bereich öffentlicher Verkehr.

Hallo Herr Kosok. Schön, dass Sie heute bei uns zu Gast sind.

Philipp Kosok:

Hallo. Freut mich sehr bei Ihnen zu sein.

Catharina Goj:

Damit alle Zuhörenden auf dem gleichen Wissensstand sind, möchte ich Sie bitten, einmal kurz zu erzählen: Was sind die Klimaschutzziele bezogen auf die Mobilität?

Philipp Kosok:

Der Verkehr, der ist nach wie vor eines der größten Emittenten von Klimagasen in Deutschland. Etwa ein Fünftel aller CO₂-Emissionen stammen aus dem Verkehr und da fast alle aus dem Straßenverkehr.



Und das ist so, dass wir heute im Vergleich zu 1990, was ja immer unser Basisjahr quasi überhaupt keine Minderung zu verzeichnen haben. Wir haben nach wie vor dasselbe Emissionsniveau wie vor 30 Jahren. Aber die Klimaschutzziele der Bundesregierung, auch die von Paris, die sind sehr ambitioniert. Denn die geben uns vor, dass wir bis Ende dieses Jahrzehnts, bis 2030, die CO₂-Emissionen im Verkehr nahezu halbiert haben müssen. Und bis 2045 soll der gesamte Verkehr völlig klimaneutral werden.

Catharina Goj:

Wir hören so oft, dass es für das Klima und unsere Erde fünf vor zwölf ist, kann das Erreichen der Klimaschutzziele noch schneller vorangetrieben werden? Sie haben gerade schon zwei Jahreszahlen genannt.

Philipp Kosok:

Ja, es kann und es muss schneller vorangetrieben werden. Wir haben, wie gesagt, in den vergangenen Jahrzehnten überhaupt keine Fortschritte gemacht.

Leider ist es vor allem so gewesen, dass unsere Mobilität immer energiefressender geworden ist, weil

Menschen weitere Wege zurücklegen, weil sie mehr Wege mit dem Auto zurücklegen und weil Autos verbrauchsintensiver, schwerer geworden sind. Und dann sind wir trotz effektiverer Motoren nach wie vor allem auch den gleichen Emissionsniveau.

Alles, was die Politik bisher gemacht hat, hat auch schon wichtig nicht zu einer richtigen Trendwende geführt. Das liegt daran, dass wir gerade in der Verkehrspolitik in Deutschland, aber ganz sicher auch in den meisten Teilen Europas und der Welt eine sehr zwiespältige Politik haben.

Einerseits wird viel über Klimaschutz diskutiert. Es gibt auch immer wieder gut und sinnvolle Initiativen, die versuchen den Verkehr klimaneutraler zu machen. Die Förderung des ÖPNV ist einer davon. Nur auf der anderen Seite setzt die Politik ganz viele Anreize, dass Menschen mit dem Auto unterwegs sind.

Also gerade in Deutschland genießt man, wenn man mit dem Auto unterwegs ist, sehr viele Privilegien. Weil es im Straßenraum ungewöhnlich viel Fläche für das Auto vorgesehen ist. Weil es im Steuerrecht, wo Autos sehr viele Subventionen erfahren, die beispielsweise eine Bahn nicht genießt.

Und das Ganze hat uns eben dahin geführt, wo wir heute sind. Dass uns jetzt nur noch wenige Jahre bleiben. Das ist nicht unmöglich, dass bis zum Jahr 2030 die Emissionen halbiert werden. Aber das würde jetzt schon eine völlige Umkehr der bisherigen Politik erfordern, sprich Bundesregierung, Landesregierung, Stadträte müssten sich jetzt schon dem ganzen Instrumentarium bedienen, um die Menschen vor allem zu einem Wechsel der Verkehrsmittel zu bewegen.

Ich glaube, das ist der größte Hebel. Was es glaube ich nicht geben kann, soll und muss, ist, dass wir insgesamt unsere Mobilität massiv einschränken, also auch in Zukunft können und sollen die Menschen nach wie vor zu ihren Zielen kommen. Es geht vor allem darum, dass wir nicht mehr so viel mit Verbrennerfahrzeugen und mit den subjektiven Autos dahinkommen.

Catharina Goj:

Zu den Lösungen kommen wir auch gleich oder zu den möglichen Lösungen.

Vorher noch eine Frage. Denn der öffentliche Verkehr steht unter scharfer Beobachtung, sowohl bei der Bevölkerung als auch generell. Und das führt immer wieder zu Kritik, z. B. wegen der Kosten. Da heißt es häufiger, der öffentliche Verkehr, insbesondere der öffentliche Fernverkehr, sei zu teuer für spontane Fahrten, gerade dann, wenn man als Familie unterwegs ist. Und da bietet eine Alternative häufig nur das Auto. Was müssen wir tun, um diese Menschen mitzunehmen?

Philipp Kosok:

Ist der öffentliche Verkehr zu teuer? Das ist eine Frage, die kann ich gar nicht so leicht beantworten.

Sind einzelne Fahrten beispielsweise mit dem ICE teuer, wenn man sie kurzfristig bucht? Ja, auf jeden Fall. Das ist tatsächlich so.

Und das hat verschiedene Gründe. Bei der Bahn im Fernverkehr erleben wir, dass es sehr große Preisspannen gibt, je nachdem beispielsweise, auf welcher Strecke ich reisen möchte oder zu welcher Tageszeit oder zu welchem Wochentag ich reisen möchte, dann macht die Bahn einen sehr großen Preisunterschied. Und das kann ich ein Stück weit auch nachvollziehen.

Was die Bahn mit diesem System versucht, dass sie die Preise immer sehr stark ändert je nach Zeit, ist nämlich die Menschen, die die sich flexibel entscheiden können, wann sie unterwegs sind, ein Stück weit gleichmäßig über den Tag zu verteilen. Wenn die Bahn fährt ja mehr oder weniger von frühmorgens bis spätabends immer das gleiche Angebot. Sie hat nicht plötzlich morgens um 8 Uhr, wenn alle losreisen wollen besonders viele ICEs auf der Strecke und die machen dann über Mittags Pause. Das macht im Betrieb überhaupt gar keinen Sinn. Und deswegen versucht sie mit den Preisen das ein Stück weit zu steuern.

Das halte ich vom Ansatz her für ein sinnvolles System. Ich glaube, es geht in Einzelfällen manchmal zu weit, dass wir dann wirklich absurd hohe Preise bekommen.

Und ein weiterer Aspekt ist die Wahrnehmung. Preise bei der Bahn in Deutschland werden als sehr teuer wahrgenommen. Ich glaube, sie werden uns teurer wahrgenommen als tatsächlich sind. Möglicherweise hat die Bahn da auch ein Marketingproblem.

Tatsächlich kosten im Schnitt 100 Kilometer im Fernverkehr der Deutschen Bahn 13 Euro. Ich finde 13 Euro für 100 Kilometer Strecke in einem ICE ist eigentlich ein vernünftiger Preis. Es gibt dann häufig noch besondere Sparangebot, dann kann ich sogar noch preiswerter reisen.

Es gibt noch wenige Konkurrenten, wie den Flixtrain. Der ist auch noch ein bisschen billiger. Aber es gibt eben auch diese gefragten Strecken, die dann besonders teuer werden.

Und am teuersten wird es, wenn ich nicht Stammkunde bei der Bahn bin.

Wenn ich spontan, gelegentlich fahre um ich mich auch im Preissystem nicht so genau auskennen. Das sind eben die Menschen, die meistens mit dem Auto unterwegs sind, die nur ganz selten mal auf bahn.de reinschauen. Für die wirkt das Ganze dann besonders teuer.

Das halte ich für ein Problem, weil es all diejenigen, die nicht so richtig im System Bahn drin sind und sich da auskennen, den Einstieg ganz schwer macht. Es ist sehr schwer, wenn man kein erfahrener Bahnfahrer ist, sich dort erstmal zurechtzufinden, zu wissen, wann und wo nicht günstige Tickets kriege. Da sollte das Preissystem ein Stück weit einfacher werden.

Und ein dritter und letzter Aspekt ist, das Bahnfahren tatsächlich insgesamt günstiger sein könnte, wenn die Bahn nicht relativ hoch mit Steuern und Gebühren belastet wäre. Die Bahnunternehmen, die Deutsche Bahn und auch die privaten Bahnen, wie Flixtrain, die müssen relativ hohe Gebühren zahlen, etwa wenn ich sie auf dem Schienennetz unterwegs sindm oder auch Mehrwertsteuer etc. Das müssen Sie natürlich alles über die Ticketpreise an die Bahnkunden weiterreichen. Denn im Fernverkehr, so ist es in Deutschland üblich, ist der Bahnbetrieb komplett eigenwirtschaftlich. Die müssten also all das Geld auch wirklich mit Tickets verdienen, was sie an Kosten haben. Glaube, es wird der Bahn helfen, wenn nicht nur die Bahnunternehmen ein Stück weit von Gebühren, beispielsweise denen für das Fahren auf dem Schienennetz entlastet werden würden, sondern wenn auch die Konkurrenz ein bisschen teuer werden könnte.

Wenn wir auf die Billigflieger schauen, die es ja zur Genüge in Europa gibt und

die eine wahnsinnig harte Preiskonkurrenz zur Bahn sind, dann sind diese Billigflieger nur möglich, weil sie so viele Subventionen genießen, von der eine Bahn gar nicht profitieren kann.

Beispielsweise zahlt die Fluggesellschaften, mit der Sie reisen, keine Steuern auf das Kerosin. Viele Flughäfen, an dem die Flugzeuge landen, sind subventioniert, zahlen also nicht die ganzen Kosten der Infrastruktur und auf Flugstrecken fällt in Europa auch keine Mehrwertsteuer an. Während Sie bei ihrem Bahnticket natürlich eine wenn auch reduzierte Mehrwertsteuer zahlen.

Und das alles führt zu einem unfairen Preiswettbewerb, in dem nicht nur die Bahn ein bisschen teurer ist als sie sein müsste, sondern in dem vor allem die Konkurrenz unseriös billig ist.

Und ich glaube, dass ist ein unfairen Wettbewerb, den wir in Zukunft beenden müssen, den wir uns eigentlich mit Blick auf die Klimaziele im Verkehr nicht mehr leisten können und die auch überhaupt nicht fair sind all diejenigen gegenüber, die eigentlich klimabewusst reisen und da dann oft unnötig viel zahlen müssen.

Catharina Goj:

Viele mögliche Ansätze, wie wir den Bahnverkehr noch attraktiver machen. Ein Ziel ist es auch, den Inland-Flugverkehr zu reduzieren bzw. vielleicht sogar ganz abzuschaffen. Ich weiß es nicht.

Und eine mögliche Lösung ist da der Deutschlandtakt. Um den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu machen. Können Sie uns einmal kurz skizzieren, was der Deutschlandtakt ist?

Philipp Kosok:

Der Deutschlandtakt ist eine tolle Sache, und wahrscheinlich das Beste, was in den letzten Jahren im deutschen Bahnverkehr sich ausgedacht wurde. Es ist keine ganz neue Idee, denn im Grunde ist es ein Konzept, dass wir aus der Schweiz geklaut haben.

Aber ich glaube, hier macht klauen Sinn, denn die Schweizer sind wirklich das große Vorbild in Sachen guten und zuverlässigen Bahnverkehr.

Der Deutschlandtakt ist im Grunde ein Fahrplan, den wir in der Zukunft fahren möchten. Das Ziel ist ungefähr 2030. Man hat jetzt aufgeschrieben, wie in Zukunft Züge zwischen den einzelnen Städten in Deutschland fahren sollen. Das Tolle ist, dass man damals noch reingeschrieben hat, dazu in einem dichteren Takt fahren als das heute der Fall ist. Man spricht häufiger, und dass sie an einem einzelnen Strecken auch schneller unterwegs sind. Und das ist ein ganz wichtiges Merkmal des Deutschlandtaktes, dass sie in bestimmten Bahnhöfen sich die Linien treffen, wo man eine kurze, aber bequeme Umstiegszeit hat.

Das heißt, die Reisezeit insgesamt soll für viele Fahrgäste kürzer werden. Nicht nur, weil Züge schneller fahren, sondern auch, weil man nicht mehr so lange in Bahnhöfen warten muss. Da hat man ja teilweise heute Wartezeiten von 20, 30, 40 Minuten. Das soll in Zukunft nicht mehr passieren, sondern dass ich fünf Minuten, in denen die Züge dann auch wirklich zuverlässig dastehen und bequem umsteigen kann. Das nutzt vor allem denjenigen Menschen, die nicht in der Nähe der großen Fernbahnhöfe, wo sowieso immer sehr viel fährt, wohnen, sondern die eher in kleinen Städten wohnen, wo nur einmal die Stunde eine Regionalbahn fährt. Und wenn ich schon noch einmal eine Stunde wegkommen,

dann will ich nicht zusätzlich noch Zeit für das Umsteigen verschwenden müssen.

Und dieses Konzept ist die letzten Jahre von einer großen Gruppe von Experten und Expertinnen erarbeitet worden, ist jetzt auf dem Papier fertig. Aber um das umzusetzen, ist noch einiges notwendig. Beispielsweise das Bahnnetz, wie es heute ist, das reicht noch gar nicht aus, um diesen gesamten Deutschlandtakt umzusetzen. An vielen Stellen braucht es da mal noch ein drittes und viertes Gleis, eine Weiche, eine Beschleunigungsmaßnahme. Das sind vor allem meistens viele kleine Maßnahmen, die jetzt am Eisenbahnnetz stattfinden müssen und die große Aufgabe der Bahnpolitik ist im Grunde bis 2030 das Schienennetz dafür herzurichten, dass dann auch der Deutschlandtakt gefahren werden kann.

Ich bin da so verhalten optimistisch, dass das auch klappt. Ich glaube, wir werden diesen Qualitätssprung im Bahnverkehr in Deutschland erleben. Wenn wir auf dem Niveau in das Schienennetz investieren, wie wir es die letzten Jahre getan haben, dann werden wir das noch nicht 2030 erleben. Dann wird es länger dauern und es wird eigentlich zu lange dauern. Wir müssen in den nächsten Jahren deutlich mehr investieren. Und wir müssen auch für die Bahnunternehmen, die dieses „Mehr“-Angebot für die Fahrgäste dann fahren sollen, noch günstigere Rahmenbedingungen schaffen.

Catharina Goj:

Ja, ich bin ein großer Fan der ICE-Sprinter und nutze sie sehr gerne. Wenn auch da die Preise kurzfristig nicht überstiegen werden und ein ICE nicht viel günstiger ist, nehme ich den gerne.

Finde ich super, dass da auch mehr Züge eingesetzt werden sollen. Sie haben gerade schon von der Schweiz gesprochen. Ich möchte jetzt ein Blick auf unsere österreichischen Nachbarn werfen, denn dort wurde dieses Jahr das sogenannte Klima-Ticket eingeführt.

Das heißt, man zahlt einmal und kann dann das ganze Jahr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durch Österreich fahren. Wäre das auch eine Lösung für Deutschland?

Philipp Kosok:

Ich finde es wahnsinnig spannend, was in Österreich die letzten Jahre im Bahnverkehr passiert.

Das Klimaticket ist ein Beispiel davon, wie öffentliche Verkehrsmittel für die Menschen nicht nur preiswerter werden, sondern wie auch der Zugang dazu einfacher wird.

Weil ich jetzt einen Preis, ein Abo-Preis habe für das ganze Jahr. Und ich weiß damit kann ich jetzt überall einsteigen. Das macht es für mich als Fahrgast wahnsinnig einfach.

Ich muss mich nicht mehr mit den verschiedenen Tarifen in all den Regionen, Verkehrsverbänden beschäftigen, Fernverkehr, Nahverkehr.

So eine Vereinfachung, das würde ich mir tatsächlich auch in Deutschland wünschen. Das ist zu oft noch eine völlig unnötige Barriere, die eigentlich heutzutage nicht mehr sein müsste.

Deutschland leidet da so ein bisschen an dem weitverbreiteten Kirchturmdenken. Wir haben ja etwa 100 Verkehrsverbände in Deutschland und die haben meistens leider Tarifsysteme, die untereinander kaum vergleichbar sind, die auch technisch nicht so leicht miteinander sprechen können, in Anführungsstrichen gesprochen. Und ich glaube, der erste Schritt, den wir

in Deutschland gehen müssen, ist, dass wir auf einer digitalen Plattform diese Tarife so platzieren können, dass sie miteinander sprechen, dass die einzelnen Verkehrsverbände sich beim Verkauf der Tickets austauschen können und dass ich als Fahrgast, das Ganze, was da im Hintergrund passiert, gar nicht mehr verstehen muss. Dass es in Zukunft das Hintergrundsystem für mich löst und ich diese eine App habe, sei es eine App der Deutschen Bahn oder eine von meinem örtlichen vertrauten Verkehrs-, Nahverkehrsanbieter, dass ich da von jeder Haustür zu jeder Haustür in Deutschland fahren kann und das mit nur zwei oder drei Klicks.

Das wäre ein wahnsinnig großer Fortschritt, den ich mir wünschen würde.

Den haben jetzt ein Stück weit in Österreich. Den erleben wir auch schon in der Schweiz.

Auch andere Länder wie die Niederlande, wie Finnland sind da schon deutlich weiter. Ich weiß, dass der VDV bereits seit einigen Jahren an einer Anwendung mobilityinside bastelt, die soll in etwas genau das irgendwann ermöglichen.

Ich finde es schade, dass die heute noch nicht da ist, weil die Zeit dafür eigentlich überreif ist. Aber ich bin sehr gespannt, weil der VDV, glaub ich, diese Anwendungen in wenigen Monaten vorstellen wird.

Dann werden wir auch in Deutschland da erleben, dass der Zugang einfacher wird. Wenn wir das erst mal haben, ist, glaube ich, der nächste Punkt in der Diskussion: Können nicht die Tarife für alle günstiger werden?

Deutschland ist ja so ein bisschen größer als Österreich. Ich glaube, etwa achtmal so groß. Von daher bräuchten wir

vielleicht nicht gleich diesen günstigen Einheitstarif für das große Deutschland. Aber etwa auf der Ebene von Bundesländern kann ich mir das sehr gut vorstellen, dass dann diese einfachen, einheitlichen und preiswerten Tickets gibt, mit denen die Menschen problemlos einsteigen können und mit Bus und Bahn mobil sind.

Catharina Goj:

Ja, tatsächlich für Abo-Kunden habe ich heute erst die Nachricht bekommen, dass es ein JobticketNRW beispielsweise geben soll für uns jetzt hier in Nordrhein-Westfalen. Wir sitzen ja gerade in Köln und ich denke, das ist ein wichtiger und richtiger Schritt in die richtige Richtung. Und auch eine Lösung, Sie haben gerade vom VDV gesprochen, es gibt ja das VDV eTicket. Auch die arbeiten daran, dass man mit seinem Aboticket in anderen Verkehrsverbänden fahren kann. Dazu gibt es auch eine Podcastfolge, falls jemand mal Reinhören möchte.

Jetzt wollen wir in Zukunft blicken. Sie haben am Anfang schon erwähnt: Deutschland soll klimaneutral werden. Ziel ist das Jahr 2045. Jetzt meine simple Frage: Schaffen wir das?

Philipp Kosok:

Das ist die ganz große Frage. Es ist nicht unmöglich. Es ist auch möglich, ohne dass wir uns massiv in unserer Mobilität einschränken. Es braucht aber schon ein grundsätzlich anderes Mobilitätsverhalten. Wir haben bei der Agora Verkehrswende dazu vor einigen Monaten eine Studie erstellen lassen. Die hat für uns das Öko-Institut, das Wuppertal-Institut und Prognos angefertigt. Und das Interessante an dieser Studie, die untersucht hat, wie kann Deutschland bis 2045 klimaneutral werden, ist diesmal nicht nur der

Mobilitätssektor betrachtet worden, sondern es sind alle für den Klimaschutz relevanten Sektoren betrachtet worden. Also beispielsweise auch die Produktion, die Landwirtschaft und solche Bereiche. Und zeitgleich hat man in dieser Studie gegenübergestellt, wieviel erneuerbare Energien werden mit den in den nächsten Jahren zur Verfügung haben.

Optimistisch gedacht, wenn der Ausbau in den nächsten Jahren etwas schneller läuft als letzten Jahre. Und dann kommt etwas ganz interessantes raus. Das nämlich in Zukunft die erneuerbaren Energien selbst bis in die Mitte des Jahrhunderts so knapp sein werden, dass wir nur auf sehr energieeffiziente Technologien setzen können. Was heißt das für den Verkehrsbereich? Natürlich muss der gesamte Autoverkehr perspektivisch elektrisch ablaufen, sprich die allermeisten Pkw werden durch batteriebetriebenen Pkw ersetzt werden müssen. Aber das allein reicht nicht, weil auch diese batteriebetriebenen Pkw sehr viel Energie benötigen, um uns ans Ziel zu bringen. Wir brauchen also zusätzlich zu dieser Antriebswende im Straßenverkehr eine deutliche Verlagerung dessen, was wir heute mit Autos zurücklegen, hin zu den viel energieeffizienteren Verkehrsmitteln.

Das sind Bus und Bahn und das ist auch der Fußverkehr und der Radverkehr. Wenn wir aber auf den Energieverbrauch gucken, bei unseren Wegen, dann fallen diese kurzen Wege, die wir auch gerne mal und gut zu Fuß und mit Radverkehr zurücklegen, die fallen nicht so groß ins Gewicht.

Den meisten Energie bzw. das meiste CO₂ verbrauchen jetzt auf diesen Wegen zwischen 20 und 100 Kilometern. Das heißt, für die Masse des Straßenverkehrs bleibt nur Bus- und

Bahnverkehr als Alternative.

Unserer Modellierung nach müssen mindestens 30 Prozent des heutigen Straßenverkehrs hin auf Bus und Bahn verlagert werden. Das alles unter der Voraussetzung, dass unsere Wege in Zukunft nicht noch länger werden. Das heißt, dieses ständige Wachstum des Verkehrs, was wir im letzten Jahrzehnt erlebt haben, das muss jetzt mal ein Plateau erreicht werden. Das kann nicht noch höher werden. 30 Prozent des Straßenverkehrs in Bus und Bahn verlagern. Was heißt das für den ÖPNV? Das heißt, dass wir mittelfristig die Fahrgastzahlen verdoppeln, bis Mitte des Jahrhunderts war mehr als verdoppeln, ist eine wahnsinnige Herausforderung für die Verkehrsunternehmen. Ich sehe oder ich nehme wahr, dass die allermeisten Verkehrsunternehmen in Deutschland diese Herausforderung durchaus erkennen und auch möglichst versuchen, ihr Angebot verbessern, Angebot auszubauen. Dass sie aber auf diesen steilen Wachstumspfad sind, den wir jetzt brauchen, das ist in den meisten Regionen noch nicht der Fall. Da müssen wir in den nächsten Jahren noch deutlich an Tempo zulegen. Das heißt, mehr Fahrzeuge beschaffen, das heißt Straßenbahntrassen, Eisenbahntrassen ausbauen. Es heißt also insgesamt, dass wir vor allem für die Verkehrsunternehmen, die das Ganze leisten, eine wahnsinnig große Herausforderung, viel bessere Rahmenbedingungen schaffen müssen, dass wir ihnen viel mehr Mittel zur Verfügung stellen müssen.

Das ist sehr ambitioniert, aber das ist machbar. Das ist kein Ding der Unmöglichkeit. Es ist eine Frage, wo wir uns entscheiden, unsere Prioritäten im Verkehr und die Verkehrspolitik, in der Haushalts- und Steuerpolitik zu setzen. Und diese Entscheidung, die hätten wir

besser vor ein paar Jahren getroffen. Aber wir müssen sie spätestens jetzt treffen, um möglichst auf den Pfad einer Verkehrswende zu kommen.

Catharina Goj:

Sie haben es vorher schon angesprochen. Eine wichtige Voraussetzung zusätzlich ist, dass natürlich auch die verschiedenen Politikfeldern, die eine große Rolle bei der Verkehrswende spielen und damit das wird diese Ziele erreichen, dass der öffentliche Verkehr um 30 Prozent gesteigert wird und der Schienengüterverkehr auf 22 Prozent.

Wie schaffen wir es, dass auch die Politik oder gerade die Politik, dass da alle mitziehen? Abschließend vielleicht noch ganz kurz.

Philipp Kosok:

Das ist eine schwierige Frage. Ich glaube, dass Wissen, wie es geht, ist heutzutage weitestgehend da. Organisationen, wie wir als Agora Verkehrswende, publizieren, seit Jahren dazu, welche Instrumente es braucht, welche möglich sind und diese Verkehrswende einzuleiten. Woran es in meiner Wahrnehmung noch ein bisschen fehlt, ist, dass zumindest ein Teil der Politikerinnen und Politiker sich leider nicht nur auf die Erkenntnisse aus der Wissenschaft verlässt, sondern häufig mit einer gewissen Angst umhergeht.

Angst vor den Menschen, die vielleicht diese Veränderungen, die es in der Mobilität zweifellos braucht, dass das auf sie negativ zurückfallen könnte. Ich glaube, dass es eine überzogene Angst, weil die Gruppe den Menschen da draußen in Deutschland, die eigentlich wissen, dass es eine Veränderung braucht und die auch offen sind für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhalten.

Und die auch erwarten, dass eine Bundesregierung, völlig egal aus welchen Parteien sie zusammengesetztes ist, eine nachhaltige Politik betreibt, die das Ziel Klimaneutralität hat und dann nur noch diskutiert, wie genau gestalten wie diesen Pfad dahin aus? Wie achten wir darauf, dass Umstellung des gesamten Mobilitätssektor auch niemand zu kurz kommt? Weil Mobilität, dass ist ja nicht nur von A nach B kommen, das ist immer auch eine große soziale Frage. Das ist alles gestaltet und prägt unseren Alltag. Und zweifelsohne möchten wir, dass alle Menschen mobil sein können. Sprich bei neben der Umstellung von Antriebstechnologien, neben der Förderung schon Infrastrukturen müssen wir immer auch darauf achten, dass die Kosten vor allem für Menschen mit wenig Einkommen, nicht aus dem Ruder laufen. Dass sich alle Mobilität leisten können. Und da sehe ich eigentlich die ganz große Stärke der öffentlichen Verkehrsmittel, weil das ein sehr inklusives Verkehrsmittel ist, dass nicht allen, aber den meisten Menschen, dort, wo der ÖPNV zumindestens gut ausgebaut ist, zur Verfügung steht. Sei es, ob man eine Behinderung hat oder ob man weniger Einkommen hat.

Das Problem ist bloß, dass so viele Regionen in Deutschland heute haben, die keinen guten ÖPNV anbieten, der nicht wirklich eine Alternative zum eigenen Auto ist.

Von daher glaube ich, dass die Politik diesen Mut haben muss, einerseits deutlich Veränderungen einzuleiten und den Menschen andere Alternativen zum eigenen Auto auch möglichst zu geben, dann aber auch mutig ist und zu sagen, damit wir jetzt von diesem viel zu hohen Autokonsum runterkommen. Dann drehen wir jetzt aber umgekehrt auch mal die Steuerschraube beim Auto rauf.

Ich hoffe, dass wir in Zukunft nicht immer noch weiter darüber diskutieren, ob Diesel irgendwie verbilligt werden müsste. Das ist eine Diskussion, die ist natürlich schön in die falsche Richtung gedacht, sondern dass wir nur noch darüber sprechen. Wie können wir das Angebot für alle mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln attraktiver machen, möglichst schnell ausbauen, bezahlbar halten, sodass die Menschen auch ohne Probleme ihr eigenes Auto viel häufiger stehen lassen können?

Catharina Goj:

Vielen Dank für diese Einschätzung. Enden möchte ich diese Jubiläumsfeier mit einem Zitat eines Podcastgasts, weil ich finde, dass es unser Gespräch ganz gut abschließt und Hoffnung gibt. Er hat gesagt: „Wir fahren mit den Öffis und retten den Planeten.“ In diesem Sinne lieber Herr Kosok danke ich Ihnen für das Interview.

Philipp Kosok:

Hat mir sehr viel Spaß gemacht.
Recht herzlichen Dank.

Outro:

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