

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Verkehrswende für den Klimaschutz

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Verkehrswende für den Klimaschutz. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj und heute spreche ich mit Oliver Wolff, dem Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, kurz VDV. Ich denke, wir sind uns alle einig, dass ein guter öffentlicher Nah- und Fernverkehr und die Nutzung dessen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende und somit auch zum Klimaschutz liefern kann.

In dieser Folge möchten wir darüber sprechen, was Politik tun kann und auch tun muss, damit das gelingt und wie die Verkehrsunternehmen sowie der Verband dabei unterstützen können.

Schön, dass Sie da sind, Herr Wolff.

Oliver Wolff:

Ja, vielen Dank.

Catharina Goj:

Erst mal die Frage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie denn heute angereist?

Oliver Wolff:

Ich bin heute mit der U-Bahn angereist oder der Stadtbahn.

Catharina Goj:

Auf jeden Fall der richtige Ansatz, worüber wir heute sprechen möchten. In der Vergangenheit konnten wir in den Medien



Schlagzeilen lesen, wie: „Verkehrssektor verpasst Klimaziele erneut“ und in meinen Augen noch viel dramatischer. „Ziele des Verkehrssektor bei Reduzierung der CO2 Emissionen aufgehoben.“

Wie kann man die Verkehrswende schaffen, wenn die Klimaziele des Sektors gelockert bzw. aufgehoben werden?

Oliver Wolff:

Also ich glaube, die Klimaschutzziele mit dem Verkehr zu erreichen ist in der Tat nicht ganz einfach. Man kann im Individualverkehr ja nicht von heute auf morgen auf regenerative Energien und Batteriefahrzeuge umstellen. Und wenn man sich den Modalsplit anschaut, wie viele Menschen im ÖPNV unterwegs sind, dann ist es auch nur ein Bruchteil und insofern kann insgesamt eine Maßnahme den Wechsel nicht erreichen.

Das heißt, alle Dinge müssen Hand in Hand gehen. Und wenn wir uns den ÖPNV anschauen, dann heißt es, dass man im ÖPNV eben die maximalen Maßnahmen ergreifen muss, um den höchstmöglichen Beitrag hier zu leisten. In anderen Bereichen, ob das jetzt ein Tempolimit ist oder was anderes, das können wir mitdiskutieren, aber das entscheiden wir nicht. Wir sollten uns darauf konzentrieren, dass der ÖPNV wächst, ausgebaut wird, dass er als sauberes Verkehrsmittel angeboten wird. Da tun die Unternehmen unglaublich

viel derzeit. Und insofern muss man eigentlich sagen, viele Dinge sind da auf den Weg gebracht, aber es bleibt auch noch genug an Hausaufgaben übrig.

Catharina Goj:

Der Klimaschutz rückt immer mehr in den Fokus und wird kontrovers diskutiert und an der einen oder anderen Stelle auch darüber gestritten. Wird der Klimaschutz dadurch auch konkreter und auch erlebbarer auch für die Unternehmen? Sie haben gerade schon gesagt, dass Sie unheimlich viel tun.

Oliver Wolff:

Ja, also Klimaschutz wird natürlich sehr erlebbar, nicht zuletzt auch durch die letzte Generation. Ob das wirklich hilfreich ist, wage ich mal zu bezweifeln, weil es natürlich auch für viel Ärger sorgt. Aber man kann, das war aber auch bei Friends for Future so, natürlich nicht absprechen, dass das Thema durch diese Maßnahmen auch in den Vordergrund gerückt ist.

So und jetzt muss man sich anschauen, auf wen trifft es? Wie die Politik damit umgeht, ist die eine Sache. Wie wir damit umgehen, ist eine andere Sache. Und im ÖPNV hat es jetzt eigentlich nicht Fridays for Future oder so gebraucht, weil seit jeher ja wir uns eben als sauberes Verkehrsmittel verstehen und insofern die Unternehmen schon früh auch durch Richtlinien der EU in diesen Transformationsprozess reingekommen sind.

Wir haben viele Hybridfahrzeuge. Wir fahren an vielen Stellen schon seit ewigen Zeiten elektrisch, ja, also insofern wird da schon sehr, sehr viel getan.

Jetzt ist das Deutschlandticket hinzugekommen. Ich glaube, dass das etwas ist, was nochmal befördert, mehr Leute in den ÖPNV zu bekommen. Aber zur Wahrheit gehört eben auch, dass ohne den Ausbau und ohne das Angebot im ÖPNV man eben nur bedingt viele Leute im ÖPNV hat. Ja, also insofern ist eben dieses Ausbauthema von eminenter Bedeutung und das muss parallel zu einem günstigen Ticket laufen. Das sind,

glaube ich, die ganz wichtigen Eckpunkte, an denen man sich orientieren muss.

Catharina Goj:

Und da kommen wir später auch noch zu erst einmal. Sie haben es gerade angesprochen, auch ein bisschen die Antriebswende. Es gibt viele Fördergelder für Elektrobusse. Aktuell ist es ja so, dass im Sektor Verkehr laut dem Umweltbundesamt die CO₂-Emissionen bei 148 Millionen Tonnen liegen. Bis 2030 sollen diese auf 84 Millionen Tonnen reduziert werden. Viele Maßnahmen sind da. Aber wie schaffen wir es denn, die CO₂-Emissionen bis 2030, also in sieben Jahren, zu halbieren?

Oliver Wolff:

Na ja, also da geht es eigentlich ja nicht nur um den Verkehr. Wir haben, wir haben viele Verkehre, die finden elektrisch statt. Ob das bei der Eisenbahn der Fall ist, bei Straßenbahnen, bei U-Bahnen. Und am Ende ist dann die Frage: Wo kommt die Energie her? Wird die in der Braunkohle gewonnen oder wird sie regenerativ gewonnen? Das ist glaube ich mal ganz wichtig. Und wenn man sich dann anschaut, dass eben wirklich auch die Förderprogramme durchaus ganz ordentlich dimensioniert sind, aber am Ende auch die Umstellung aller Busse, die in Deutschland unterwegs sind auf Batterietechnologie.

Man wird wahrscheinlich an dieser Bilanz noch nicht super viel ändern. Das ist ein wichtiger Beitrag, ja, aber wie gesagt, es muss halt auch in anderen Sektoren viel gemacht werden. Und dann ist es auch so, dass der Verkehr insgesamt wächst. Und wenn man sich anschaut, wächst auch der, der ÖPNV. Ja, der Anteil ÖPNV wächst auch, aber im Verhältnis im Modalsplit, da tut sich nicht viel, aber gleichzeitig auch der Individualverkehr so wächst. Und das sind einfach natürlich die Daten drum herum, woran wir eben dann auch oder wo wir uns einordnen müssen. Und wenn man dann sagt, wir wollen aber eben einen signifikanten Schritt machen, dann funktioniert es nur, wenn man auch signifikant Leute aus dem Auto in den

ÖPNV bringt. Und da gibt es dann bestimmte Dinge, die man beachten muss, sonst kann das nicht klappen. Das heißt, Angebot, Qualität, Ausbau müssen dann schon massiv erfolgen, damit die Leute da auch Lust drauf haben.

Catharina Goj:

Und wie erreichen wir das, dass wir das Angebot steigern können, außer durch mehr Infrastruktur? Was sind da so konkret die Maßnahmen?

Oliver Wolff:

Um diesen Wechsel hinzubekommen, braucht es eine Taktverdichtung. Es braucht mehr Angebot, es braucht auch ein Angebot an den Stellen, wo heute das Angebot sehr schwach ist, also gerade auch der ländliche Raum, der Zulauf auf Ballungsräume, aber auch nicht nur der Zulauf. Also nicht im Prinzip dieses sternförmige aufs Zentrum orientieren, sondern auch diese sogenannten Tangentialverkehre, die also außenrum sich bewegen, die muss man im Blick haben. Das bedeutet, es ist ein Ausbau nicht nur in der Infrastruktur, die ja auch relativ lange braucht, bis sie hergestellt ist, aber eben auch im Bereich Bus.

Wir sagen ja immer, Bus kann man sofort machen, das ist auch richtig. Also man muss die Angebotspalette an allen Ecken und Enden deutlich vergrößern, damit einfach mehr Leute einsteigen. Und vielleicht noch mal einen Blick auch nicht auf den ÖPNV, der ja lokal orientiert ist, sondern auch den Fernverkehr da. Dem Grunde nach haben wir auf so eine Rennstrecke wie Ruhrgebiet Berlin stündlich einen Zug.

Ja, möglicherweise braucht es da alle 30 Minuten oder alle 20 Minuten einen Zug. Und damit die Leute auch nicht an Fahrpläne denken müssen, damit keiner sich Sorgen machen muss, einen Platz zu bekommen. Auch wenn dann mal ein Zug ausfällt, dann kommt gleich der nächste hinterher. Ja, das sind alles Qualitätsfaktoren, die muss man einfach dann auch umsetzen. Wenn man aber sieht, wie voll natürlich die Trassen sind und wie viele Züge verfügbar sind, dann werden wir

nicht in Kürze in 20 Minuten-Takt hinbekommen. Aber, aber das ist im Prinzip im Zielbild etwas, wo man aus meiner Sicht hin muss.

Catharina Goj:

Stichwort „Deutschlandtakt“ da wahrscheinlich auch, dass der schnell kommen muss, damit so etwas gelingt.

Oliver Wolff: Ja, also der Deutschlandtakt, ja, aber der setzt ja ein komplett vernetztes System in ganz Deutschland voraus.

Aber ich nehme mal ein Beispiel Köln - Frankfurt. Wenn man in Köln oder in Frankfurt zum Bahnhof geht, dann muss man keinen Fahrplan kennen. Da fährt irgendwie relativ schnell dann ein Zug auf der Schnellfahrstrecke. Und insofern macht es glaube ich Sinn, dass man sich auch verschiedene Strecken herauspicks, wo eben viel Fahrgastaufkommen ist, um das als Quickwin auch mitzunehmen, weil auf diesen Strecken findet dann eben weniger Autoverkehr anstatt. Und dass es angenommen wird, das Produkt von den Menschen, das sehen wir ja, die Züge sind voll. Ja, und das ist eigentlich der beste Beweis dafür, dass die öffentliche Mobilität schon eine gute Marke ist, dass es seine Kunden findet und dass mehr Angebote eben auch zu mehr Kundschaft führt.

Catharina Goj:

Vielleicht für alle die, die die Strecke nicht kennen. Man schafft es mit einem ICE Sprinter in unter einer Stunde von Köln nach Frankfurt. Das schafft man mit dem Auto natürlich nicht.

Oliver Wolff:

Man kann ja schon froh sein, wenn man innerhalb von einer Stunde aus Köln raus ist in der Stadt.

Catharina Goj:

Wohl wahr. Das Thema „Finanzierung“: Der öffentliche Verkehr und die ganzen Maßnahmen, das muss finanziert werden.

Wie können wir das langfristig auch aus, vielleicht aus Bundesmitteln, aus Landesmitteln finanzieren, solche Sachen wie das Deutschlandticket, die unbedingt notwendigen Ausbau, wir haben es angesprochen, der Infrastruktur, aber auch die Löhne der Beschäftigten. Heiß diskutiertes Thema. Immer wieder gibt es Streit. Was gibt es da für Maßnahmen?

Oliver Wolff:

Also man sagt ja, ÖPNV ist Ländersache. Länder und Kommunen werden das nicht alleine stemmen können. Und klimaschutzmäßig ist auch der Bund in der Verpflichtung. Also insofern müssen alle Ebenen ihren Beitrag dazu leisten. Und wie kann man das hinbekommen? Offen gestanden: Jeder muss mehr Geld in die Hand nehmen, und zwar deutlich mehr Geld.

Und jetzt kann man sich die Frage stellen, wie das in diesen Zeiten, in denen wir uns gerade befinden, so funktionieren soll, weil zu Recht ja auch gesagt wird, dass wir im Bereich der Versorgung von Kindern viel mehr investieren müssen.

Dass die Bundeswehr einen irren Nachholbedarf hat, kann man fast gut vergleichen mit dem Netz der Deutschen Bahn, was sich auch in einem Zustand befindet, wo man wirklich viel Geld in die Hand nehmen muss. Es gibt auch viele kommunale Bauwerke und Verkehr, U-Bahn-Stationen und sowas, die angepackt werden müssen, weil sie jetzt in die Jahre kommen. Und man wird sich am Ende die Frage stellen müssen: Wie kriegen wir das in der Tat hin? Und zwar im Rahmen eines Gesamthaushalts.

Ja, jetzt kann man als Verkehrsexperte immer sagen, es muss mehr in den Verkehr investiert werden, damit mehr Klimaschutz kommt. Ja und nein. Als Bürger sagt man natürlich auch Also irgendwie muss auch der Haushalt noch bewältigbar sein. Der Schönheitsfehler an der ganzen Sache ist nur, dass eben Klimaschutz oder das Klima entwickelt sich nicht nach Kassenlage. Und das ist das Dilemma. Und das muss aufgelöst werden. Und das braucht eine breite politische Debatte. Die muss auch irgendwo

final sein, die muss auch überparteilich sein, die muss von allen mitgetragen werden. Und am Ende, wie viel ÖPNV da möglich ist, muss man gucken.

Mich verärgert eher mehr, dass diese Debatte nicht in dieser Offenheit und mit dieser Ehrlichkeit geführt wird, wie sie notwendig wäre. Und insofern ist das eigentlich der wichtige politische Baustein, der dort geleistet werden muss.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade noch mal erwähnt: Der Klimaschutz entwickelt sich nicht nach unseren Haushalten, wenn wir jetzt ins Ausland gucken und beispielsweise Barcelona mit den Superblocks.

Es gibt tolle Konzepte, wo der Mensch wieder im Mittelpunkt steht, der ÖPNV zentral so gelegt wird, dass man überall gut von A nach B kommt.

Gucken Sie manchmal da auch neidisch in andere europäische Großstädte?

Oliver Wolff:

Na ja, um ehrlich zu sein, müssen wir jetzt auch nicht so tun, als wäre es in Deutschland fürchterlich. Ich habe ja durch meinen Beruf, Gott sei Dank die Möglichkeit, wirklich in vielen europäischen Ländern auch zuweilen zu sein und dann eben dort ÖPNV auszuprobieren, mit der Bahn zu fahren. Und da gibt es sehr gute Beispiele.

Italien ist ein schönes Beispiel, die machen Hochgeschwindigkeitsverkehre wirklich toll. Aber wenn sie im Regionalverkehr unterwegs sind, dann sagen sie, ist das in Deutschland gut, in Frankreich ein Land, was eben immer orientiert ist auf Paris zentral. Wenn Sie da in die Regionen kommen, da sieht es mit dem ÖPNV dann auch mau aus auf einmal. Da wird viel wenn, dann eben mit Bussen geregelt. Und insofern. Ja, es gibt gute Beispiele, tolle Städte, Kopenhagen. Aber ich glaube, das sind dann auch Städte... Amsterdam hat eine Historie fürs Fahrradfahren. Das kann man auch nicht mal eben so ändern.

Wir haben eine Historie im Auto fahren. Das muss man vielleicht auch mal akzeptieren. Deshalb ist es gut, wenn Ingenieure sich da Gedanken drum machen. Aber jetzt zu sagen, wir müssen jetzt in ganz Deutschland das ausrollen, was wir in irgendeiner Stadt finden. Nein, das ist, glaube ich, nicht richtig. Und man muss dann auch immer sehen, das sind dann häufig einzelne Großstädte. Aber die Antworten im ländlichen Raum, die sind auch nicht so berauschend. Das ist die Herausforderung für wenig Menschen in dicht besiedelten Gebieten ein Angebot zu schaffen, was in der Frequenz her so groß ist, dass die Leute sagen: Ich brauche kein Auto, wenn ich mobil sein will, dann kommt da schon was. Das ist die ganz, ganz, ganz große Herausforderung. Und da werden vielleicht autonome Fahrzeuge und die Digitalisierung dann wirklich Gamechanger sein. Aber so weit sind wir dann halt alle noch nicht.

Catharina Goj:

Ja, es gibt ja schon tolle Projekte im On-Demand-Bereich in den ländlichen Raum, die zu mindestens das Ziel haben, das Zweit oder Drittauto abzuschaffen. Aber auch die müssen natürlich finanziert werden.

Noch mal zurück zur Finanzierung. Ein bisschen eine kritische Frage, ob wir denn auch alles außer Landes- bzw. aktuell auch beim Deutschlandticket aus Bundesmitteln finanzieren wollen. Was macht das mit der Entscheidungsfreiheit der kommunalen Verkehrsunternehmen? Können die überhaupt denn so agieren, wie sie es gerne möchten?

Oliver Wolff:

Das Deutschlandticket ist da natürlich tatsächlich ein echter Wandel. Jetzt ist die Situation nicht mehr so, dass wir den überwiegenden Anteil der Kosten, die wir haben, durch Bargeldeinnahmen decken, sondern jetzt sind es Finanzierungsbestandteile, die von der öffentlichen Hand kommen. Ich sage bewusst nicht, dass das Subventionen sind, sondern letztlich Bund und Länder haben entschieden, sie wollen den Bürgern ein

Ticket für 49 Euro im Moment zur Verfügung stellen. Und damit bestellen sie ÖPNV zu diesem Preis. Und das müssen sie dann auch bezahlen. Und so muss man, glaube ich, auch damit umgehen.

Das ist so, wie wenn man eine Sammelbestellung macht. Und jetzt bestellt halt der Bund und die Länder für 80 Millionen Menschen ein Ticket und wir müssen dann spitz abrechnen. Wie viele haben es denn in Anspruch genommen?

Insofern kann man mit dieser Lesart sicherlich umgehen. Aber die unternehmerische, ich sage mal Autonomie, was man noch zusätzlich machen will und so was muss man jetzt natürlich noch stärker gucken. Ist das nach der Kassenlage denn machbar? Also da haben wir vielleicht ein bisschen ein Hemmnis dann drin, aber das ist jetzt ja auch ein Versuch, das wird evaluiert und niemandem, auch Bund und Ländern, ist ja nicht damit gedient, jetzt ein günstiges Ticket zu haben, aber insgesamt eine Stagnation im ÖPNV zu erleben. Also insofern bin ich schon da guter Dinge, dass es auch qualitativ inhaltlich Perspektiven geben wird.

Catharina Goj:

Was sind denn die nächsten Schritte, die Sie im Verband gehen werden und auch Diskussionen, die Sie führen müssen mit der Politik, mit den Unternehmen, um die Verkehrswende für den Klimaschutz voranzutreiben?

Oliver Wolff:

Also ich glaube, ein Thema ist aktuell ganz wichtig, das ist die Digitalisierung, weil ja das Deutschlandticket ein digitales Ticket sein soll und am Ende des Tages und da waren sich Bund und Länder eigentlich einig, dass es so sein soll, wird man da schon ernst machen und sagen Ihr müsst es digital machen. Nur darüber wird es dann am Ende auch abrechenbar sein. Das ist eine echte Herausforderung. Und das ist nicht nur eine Herausforderung in einem kurzen Zeitraum, in dem das erledigt werden soll, sondern wenn Sie 2000 Verkehrsunternehmen in

einem Land haben, die zu digitalisieren, vernetzen und irgendwie vielleicht sogar eine Abrechenbarkeit hinzubekommen.

Also das ist ein Husarenstück, das haben auch andere Branchen so nicht hinbekommen bis jetzt.

Und der andere Punkt ist wir wissen im Moment natürlich nicht, was kostet das Deutschlandticket wirklich? Die Verkaufszahlen sind jetzt nicht so schlecht, aber gemessen an dem, was ein Abo bis jetzt gekostet hat, gemessen an dem, was wir an Ausfällen haben, wird es bei weitem nicht reichen. Wir haben dazu eine Entwicklung, dass dort, wo beispielsweise der ICE für Regionalverkehrstickets freigegeben ist, mit genutzt werden kann.

Das heißt dann natürlich auch, dass Leute das intensiver nutzen werden. Und deshalb habe ich so ein bisschen Befürchtung, dass diese 3 Milliarden, von denen man gesprochen hat, die werden nicht reichen, es wird deutlich teurer werden. Und insofern ist eben die Verhandlung über die Finanzierung mit dem Bund und mit den Ländern der essentielle Baustein. Denn ohne dass die Unternehmen Geld in der Kasse haben und auch rechtzeitig in der Kasse haben, fährt halt kein Bus, kann halt kein Gehalt bezahlt werden. Und da sprechen wir nicht von Infrastrukturausbau. Also das sind wirklich ganz irdische Dinge, die da geregelt werden müssen. Und da sind wir dran. Und da findet jetzt dann auch die Diskussion fürs kommende Jahr statt.

Catharina Goj:

Höhere Nutzerzahlen bringen natürlich den Klimaschutz voran, sonst wird's auch teuer, wenn wir nichts dafür tun. Das Thema Verkehrswende für den Klimaschutz diskutieren wir auch weiter auf der VDV-Jahrestagung.

Für heute danke ich Ihnen erst mal für das Gespräch und bin ganz gespannt, was wir noch zu dem Thema hören werden.

Oliver Wolff:

Vielen Dank, Frau Goj.

Outro:

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