



„Bahn, Bus und Tram sind vor Ort die **Problemlöser für die Klimakrise**“

Cem Özdemir (Bündnis 90/Die Grünen) ist im Deutschen Bundestag Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und beschäftigt sich intensiv mit der Verkehrspolitik in Deutschland. Im Interview erläutert er, wo es mit dem Öffentlichen Verkehr in Deutschland und dem Wettbewerb auf der Schiene hingehen soll und wie die für den Klimaschutz notwendige Verkehrswende erreicht werden kann.

Herr Özdemir, die Bundesregierung will die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr verdoppeln, wie soll das gehen?

Als ich den Koalitionsvertrag von Union und SPD das erste Mal gelesen habe, dachte ich bei diesem Punkt „Wow, das ist endlich eine Ansage, da gehen wir gerne mit. Das unterstützen wir.“ Seitdem warte ich, denn bisher bleibt das komplett folgenlos. Das ist in etwa so, wie wenn ich Ihnen jetzt versprechen würde, dass ich im nächsten Jahr fließend Mandarin beherrsche, dann aber das Lernen der Vokabeln Tag für Tag auf den nächsten Morgen schiebe. Ziele sind gut und schön, jetzt müssen Taten folgen.

Wie können denn diese Ziele erreicht werden und in welchem Zeitraum?

Neben der Verdoppelung der Fahrgäste hat die Koalition auch das Ziel Deutschlandtakt übernommen, den wir Grüne schon lange gefordert haben. Dahinter kann ab jetzt kein zukünftiger Verkehrsminister beziehungsweise keine Verkehrsministerin mehr zurück. Das ist gut so! Jetzt bedarf es einer

gemeinsamen Kraftanstrengung, um diese Ziele möglichst bis 2030 umzusetzen. Dafür brauchen wir so etwas wie einen gemeinsamen Pakt für eine starke Schiene, der länger währt als eine Legislaturperiode.

Wo liegen denn die größten Herausforderungen?

Größtes Nadelöhr ist sicherlich die »



Hinter den Deutschlandtakt kann ab jetzt kein zukünftiger Verkehrsminister beziehungsweise keine Verkehrsministerin mehr zurück. Das ist gut so!



» Wir setzen uns weiterhin für die Herauslösung der Netzsparte aus dem DB-Konzern und die Überführung in eine bundeseigene Gesellschaft ein.

» Schieneninfrastruktur. Deutschland braucht endlich ein Schienennetz, das der Modernität und Leistungsstärke unserer Volkswirtschaft entspricht. Da geht es zum einen um die Finanzierung. Lackmustest hierfür ist und bleibt der jährliche Bundeshaushalt, keine leeren Versprechungen. Und da überrascht es schon sehr, wenn die Bundesregierung einen Haushaltsentwurf vorlegt, bei dem die Bedarfsplanmittel – also die Mittel für Investitionen in Neu- und

Ausbau der Schiene – gegenüber dem Vorjahr erst einmal gekürzt werden sollen. Und das, obwohl wir schon beim aktuellen Mittelansatz von 1,65 Milliarden Euro mindestens 30 Jahre bräuchten, um den Bedarfsplan Schiene abzuarbeiten. Hier müssen wir endlich klotzen statt kleckern. Dasselbe gilt für die Digitalisierung der Schiene. Daneben muss es jetzt heißen: Planen, planen, planen. Auch hier müssen wir mehr investieren und das Personal aufstocken. 2010 haben beim

Eisenbahn-Bundesamt im Bereich Planfeststellung noch 153 Personen gearbeitet, im Jahr 2018 nur noch 139. Die Genehmigungskapazitäten werden damit zum Flaschenhals beim Ausbau des Bahnnetzes.

» Der ÖPNV und die Schiene gehören ins Rampenlicht der Politik. Wir müssen sie zu einer verkehrspolitischen Priorität machen.

Sind die aktuellen Strukturen beim System Schiene noch zukunftssicher?

Um die Schiene zukunftssicher zu machen, brauchen wir eine langfristig angelegte Investitionsstrategie. Diese muss glaubhaft und verlässlich festlegen, dass der Schiene eine dauerhafte Priorität eingeräumt wird. Verlässlichkeit ist dabei ein zentrales Wort, damit sich alle Beteiligten, zum Beispiel auch die Bauindustrie, darauf einstellen und ihre Kapazitäten dementsprechend hochfahren können, ohne Fehlinvestitionen zu befürchten. Aufgabe der Strategie muss sein, »

► für deutlich höhere Kapazitäten auf den wichtigen Korridoren und den zentralen Knoten zu sorgen.

Wie soll ein solcher Ausbau ablaufen?

Den Rahmen für den Netzausbau muss der Deutschlandtakt bilden. Zum anderen ist es überfällig, die Infrastruktur des Systems Schiene von Gewinnerzielungsabsichten zu befreien und sämtliche Einnahmen in die Instandhaltung des Netzes zu reinvestieren. Selbstverständlich setzen wir Grüne uns auch weiterhin für eine Trennung von Netz und Betrieb ein, also die Herauslösung der Netzsparte aus dem DB-Konzern und die Überführung in eine bundeseigene Gesellschaft. In der deutschen Parteienlandschaft haben wir da allerdings bisher so gut wie keine Verbündeten.

Klimaschutz ist in aller Munde. Wie kann der Verkehrsbereich einen erforderlichen Beitrag leisten?

Die Klimakrise ist die zentrale Herausforderung unserer Zeit und von daher ist es unwahrscheinlich wichtig, dass Klimaschutz

► Die Klimakrise ist die zentrale Herausforderung unserer Zeit. Es ist unglaublich wichtig, dass Klimaschutz jetzt auch von der Breite der Bevölkerung diskutiert und getragen wird.

jetzt auch von der Breite der Bevölkerung diskutiert und getragen wird. Alle demokratischen Parteien bekennen sich zum Pariser Klimaabkommen. Daraus folgt, wir brauchen auch eine Schubumkehr im Verkehrssektor, schließlich ist es der Bereich, bei dem wir in Sachen Klimaschutz bisher stagnieren.

Welche konkreten Erwartungen haben Sie an die deutschen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen?

Hier sehe ich jetzt gerade die Chance der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Denn vor Ort spielen diese bereits jetzt eine Hauptrolle, vor Ort sind Bus, Bahn und Tram Problemlöser, egal, ob es um Fahr-

verbote und schlechte Luft geht, um Klimaschutz, Staus oder die Bewältigung von Pendlerströmen. Jetzt gilt es, diesen politischen Moment zu nutzen. Der ÖPNV und die Schiene gehören ins Rampenlicht der Politik. Wir müssen sie zu einer verkehrspolitischen Priorität machen. Die Gelegenheit dafür war sicher nie besser und dafür setzen wir Grüne uns ein.

Brauchen wir die Verkehrswende? Wie kann diese umgesetzt werden?

Das ist jetzt nicht wirklich eine Frage an mich als Grünen (*lacht*)? Ja, selbstverständlich brauchen wir die Verkehrswende. Sogar die Bundeskanzlerin spricht ja mitt- ►

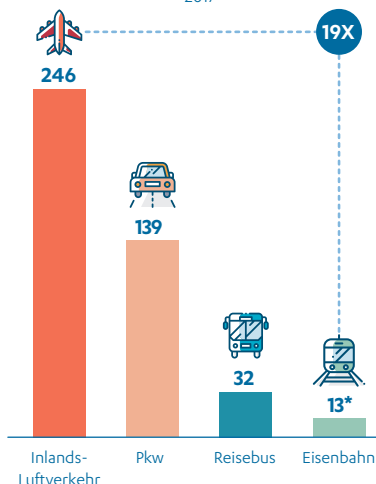
Treibhausgas-Emissionen im Verkehr

Mit den Bahnen am klimafreundlichsten unterwegs



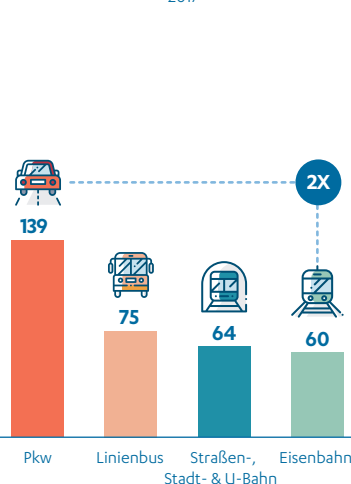
Personen-Fernverkehr

in Gramm pro Personenkilometer
2017



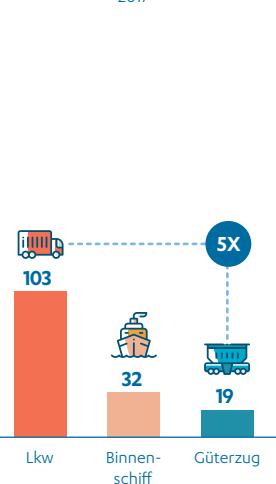
Personen-Nahverkehr

in Gramm pro Personenkilometer
2017



Güterverkehr

in Gramm pro Tonnenkilometer
2017



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2019 | auf Basis von Umweltbundesamt

Lizenz: © ⓘ Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

*Beruht auf dem Strommix der DB Fernverkehr (75% Erneuerbare Energien); bei Annahme des durchschn. Strommixes in Deutschland (36% Erneuerbare Energien): 36 g/Pkm



» Ierweile von einem „radikalen Wandel“ im Verkehr. Nur scheint sie das noch nicht an ihren Verkehrsminister herangetragen zu haben. Im Ernst: Die Verkehrswende ist notwendig. Aus Klimaschutzgründen, aber

mindestens genauso, um auch in Zukunft als Standort Deutschland wettbewerbsfähig zu bleiben mit neuen Produkten, Innovationen und einer modernen Infrastruktur. Im Übrigen bedeutet Verkehrswende für mich eben

nicht, etwas von oben zu diktieren, sondern attraktive Angebote und klimafreundliche Alternativen zu schaffen. Jede und jeder, der nicht gerade von Flugtaxi und fossilen Verbrennern träumt, landet da selbstverständlich bei der zentralen Rolle des öffentlichen Verkehrs.

Zur Person: Cem Özdemir

Cem Özdemir wurde 1994 als erster Abgeordneter türkischer Herkunft in den Deutschen Bundestag gewählt. Von 2008 bis Januar 2018 war er Bundesvorsitzender und bei der Bundestagswahl 2017 Spitzenkandidat von Bündnis 90/Die Grünen. Heute ist er Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, stellvertretendes Mitglied des Auswärtigen Ausschusses sowie Vorsitzender der fraktionsübergreifenden Parlamentsgruppe Schienenverkehr. Der 53-Jährige stammt aus Bad Urach und war schon als Schüler politisch engagiert. Eine wichtige Wegmarke war der Erhalt der Ermstalbahn in Baden-Württemberg.



Als man die Gleise der stillgelegten Strecke rausreißen wollte, hat er mit Gleichgesinnten Mitte der 1980er Jahre dagegen protestiert und Sonderfahrten organisiert. 1999 wurde die einst von sogenannten Experten totgesagte Ermstalbahn wieder in Betrieb genommen und ist heute Bestandteil der künftigen Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Wird der geplante Deutschlandtakt zum reinen DB-Takt?

Vorab möchte ich feststellen: Für die Umsetzung der Verkehrswende brauchen wir die DB AG. Aber wir brauchen eben auch die Wettbewerber und den Wettbewerb. Das gilt im Personenverkehr genauso wie im Güterverkehr, im Nah-, Regional und Fernverkehr. Der Deutschlandtakt ist sicherlich eine Herausforderung, schließlich ist es aktuell so, dass es unternehmerische Aufgabe der Anbieter ist, ob und wie Trassen genutzt werden. Auf der anderen Seite legt der Deutschlandtakt als Planungsinstrument zum Beispiel neu zu befahrene Strecken für den Fernverkehr fest, die sich für Unternehmen vielleicht nicht rentieren werden, gleichzeitig aber dazu dienen, Regionen besser »

» anzubinden. Das werden wir anpacken müssen, damit der Deutschlandtakt tatsächlich gefahren wird.

Wie können auch Wettbewerber der DB beim Deutschlandtakt eingebunden werden?

Wir brauchen ein neues Modell, das die Ziele des Deutschlandtaktes sicherstellt, also gute Schienenanbindungen, auch in der Fläche. Das jetzige Modell wäre damit überfordert, und für die Neuentwicklung werden wir einiges an Gehirnschmalz verwenden müssen. Es braucht kluge Anreize, damit die Eisenbahnunternehmen auch weniger rentable Strecken abdecken. Gegebenenfalls müssen auch Paketlösungen ausgeschrieben werden, die zum Beispiel starke und schwache Linien kombinieren. Generell gilt auch, dass wir den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern noch fairer gestalten müssen, damit die klimafreundliche Schiene keine Nachteile hat. Dazu zählt auch die dauerhafte Senkung der Trassenpreise. —



Im Dialog: Cem Özdemir (mitte) beim Sommerfest von mofair e.V., dem Verband der Wettbewerbsbahnen 2019 in Berlin, mit Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH (links) und Christian Schreyer, mofair-Präsident und bei Transdev verantwortlich für die Regionen Nord- und Mitteleuropa (rechts).

Emscher-Münsterland: Weiterbetrieb bis 2028

NordWestBahn: Ausschreibung für Bestandsverkehre im Netz Emscher-Münsterland gewonnen

Das Transdev-Tochterunternehmen NordWestBahn (NWB) kann erneut das Bestandsgeschäft verteidigen und hat die europaweite Ausschreibung des Netzes Emscher-Münsterland (EM) in Nordrhein-Westfalen gewonnen. Ab Dezember 2021 soll die NordWestBahn für weitere sieben Jahre bis 2028 das EM-Netz betreiben. Dabei geht es um den Schienenpersonennahverkehr auf der Linie RE 14 Essen-Steele – Dorsten – Borken / Coesfeld mit jährlich rund 1,5 Millionen Zugkilometern. Es sollen weiterhin die bisherigen Dieseltriebwagen vom bewährten Typ Bombardier Talent zum Einsatz kommen. „Rund zehn Monate hat ein Team aus Mitarbeitenden der Transdev-Gruppe und der NordWestBahn intensiv an

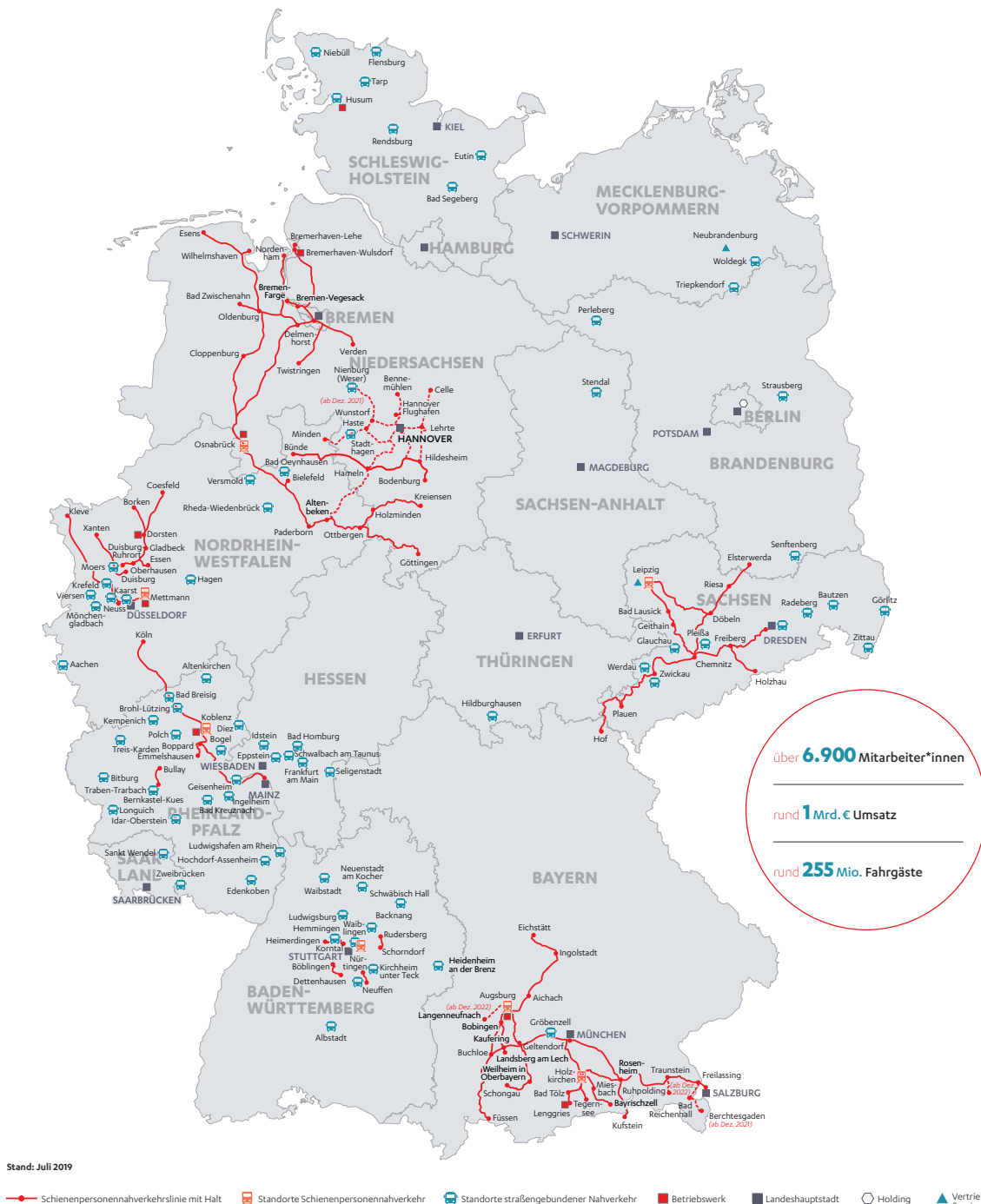
einem wettbewerbsfähigen Angebot gearbeitet. Das hat sich nun ausgezahlt, und wir alle sind erleichtert“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der

Transdev GmbH. Damit könnten nicht nur die Arbeitsplätze auf den Zügen gesichert werden, sondern auch jene in der Werkstatt in Dorsten. —



Ein Netz für ganz Deutschland!

Die Übersicht zeigt die Standorte von Betrieben der Transdev-Gruppe in Deutschland nach Bundesländern sowie Strecken, die im Schienenpersonennahverkehr betrieben werden. Auf Grund der Komplexität können Netze im Buslinienverkehr nicht dargestellt werden. Weitere Informationen zu einzelnen Betrieben finden sich auch auf den jeweiligen Webseiten. ➔ www.transdev.de



IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 29. Juli 2019;
 Grafik: S.3 Allianz Pro Schiene; Bilder: S.1, S.4 (unten) Cem Özdemir; S.2,4 (oben) SCRITTI; S.5 mofair (oben), Jacoby (unten); alle anderen Transdev
 Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, www.scritti.de
 Sie haben einen besonderen Themenwunsch, Fragen zu einem Artikel oder wollen Anregungen und Kritik loswerden? Wenden Sie sich einfach per E-Mail an kommunikation@transdev.de. Ihre Anfrage wird von unserem Redaktionsteam schnellstmöglich beantwortet. ISSN 2193-3855P

Die Transdev-News **NAHDRA!** finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de