

Licht, Schatten und Notwendigkeit

Ein ministeriales Round-Table-Gespräch

Wie bewerten der amtierende Verkehrsminister und seine Vorgänger den Zustand des ÖPNV in Schleswig-Holstein? Was macht die Corona-Krise mit unserer Mobilität? Wie sehen sie die Zukunft des Nahverkehrs? Und kann es einen kostenfreien ÖPNV geben? Wir haben sie an einem virtuellen Tisch zusammengeführt und nachgefragt.

DR. BERND ROHWER | DIETRICH AUSTERMANN | DR. JÖRN BIEL | JOST DE JAGER | REINHARD MEYER | DR. BERND BUCHHOLZ

Ein Blick zurück

AUSTERMANN: Auf der einen Seite hat der Nahverkehr in den letzten 25 Jahren eine Fülle von Verbesserungen gebracht: in der Qualität der Züge, vieler Bahnhöfe, der Fahrpläne, aber auch beim Personal. NAH. SH kann es heute im Angebot mit allen Bundesländern aufnehmen. Da ist auf der anderen Seite aber auch eine Vielzahl unterschiedlicher Träger und Tarife sowie die optimierbare Abstimmung von Bus und Bahn.

BIEL: Meine Zeit als Verkehrsminister in Schleswig-Holstein dauerte im Jahr 2009 nur sieben Monate. In Bezug auf den Nahverkehr herrschte damals ziemliche Ruhe, obwohl absehbar war, dass die Kommunalisierung des ÖPNV wieder die Oberhand gewinnen würde.

MEYER: Dass der Nahverkehr heute mit dem „echten Norden“ wirbt und das nach meiner Amtszeit beibehalten hat, finde ich gut. Das schafft Identität. Der wunde Punkt, der auch meine Amtszeit geprägt hat: Die Probleme auf der Marschbahn, insbesondere zwischen Niebüll und Sylt – die tun auch heute noch weh.

DE JAGER: Tatsächlich ging es in meiner Amtszeit auch darum, wieder mehr Haltepunkte im Regionalverkehr zu ermöglichen. Wir waren da im Ministerium immer ziemlich restriktiv, vor allem auf der Strecke nach Hamburg. Jetzt im Nachhinein, da ich selber viel mit dem Zug nach Hamburg fahre, ist mir die Bedeutung der Bahn für das Hamburger Umland viel klarer. Im Nachhinein hätte man da mehr zulassen sollen.

ROHWER: Was mich immer sehr berührt hat, ist, wenn sich Menschen sehr für ihre Bahn begeistern konnten. Als Verkehrsminister habe ich im Herbst 2002 an einem Tag vier neue Bahnstationen eröffnet, ein neues Bahnunternehmen begrüßt, den SH-Tarif gestartet und die HVV-Erweiterung gefeiert. Und überall waren Menschen, die voller Begeisterung waren für das, was kommt.

BUCHHOLZ: Meine Amtszeit hat mit starken Problemen auf der Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland begonnen. Das hatte vor allem mit defekten Waggonen, Bauarbeiten auf der Strecke und fehlendem Personal zu tun. Und Probleme sind ja nun einmal das, was sich am meisten einbrennt. Tatsächlich aber mache ich als Selbstnutzer ganz viele positive Erfahrungen mit Bahn und Bus! Wenn ich einmal im Jahr mein Motorrad einmotten muss und deshalb auf einer Tour von Bosau nach Ahrensburg unterwegs bin, um mit dem Bus und zwei unterschiedlichen Zügen nach Ahrensburg zu kommen, dann habe ich nie ein Problem mit Pünktlichkeit oder Sauberkeit.



BERND ROHWER,
2000 bis 2005 im Amt

»Was mich immer sehr berührt hat, ist, wenn sich Menschen sehr für ihre Bahn begeistern konnten.«

Der Nahverkehr in der Corona-Krise

BUCHHOLZ: Ein schwieriges Kapitel. Die Aufrechterhaltung des ÖPNV ist uns sehr wichtig. Wir tun alles dafür, dass die Menschen weiter verlässlich mit dem ÖPNV unterwegs sein können. Aber natürlich hat diese Pandemie bewirkt, dass Menschen, die Abstand halten und Masken tragen müssen, das Gefühl haben, dass sie sich im ÖPNV einem höhe-



BERND BUCHHOLZ, seit Juni 2017 Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus im Land Schleswig-Holstein

»Die Aufrechterhaltung des ÖPNV ist uns sehr wichtig.«

ren Ansteckungsrisiko aussetzen müssen. Und ich befürchte, dass sich dies längerfristig auf die Nutzung des ÖPNV auswirken wird – ungeachtet aller Imagekampagnen, die wir noch auf die Beine stellen können. Aus meiner Sicht wird erst dann, wenn die Pandemie wirklich überwunden ist, wieder eine volle Nutzung stattfinden.

Die Herausforderungen der Zukunft

BIEL: Während der Corona-Zeit habe ich wahrgenommen, dass einzelne ÖPNV-Unternehmen im Bund einschließlich der Bahn die Angebote aufgrund sinkender Nachfrage eingeschränkt haben, obwohl die gegenteilige Reaktion die angemessene gewesen wäre. Denn „mit Abstand“ hätte die Mobilität der Bevölkerung auch in schwierigen Zeiten besser sichergestellt werden können. Stichwort: Daseinsvorsorge! Kostengründe können für dieses Verhalten wohl kaum angeführt werden, wenn man sich die sehr hohen Investitionskosten vor Augen führt, die ohne jede Diskussion in Kauf genommen werden. Denn nachdem die Elektromobilität auch den ÖPNV erreicht hat, scheinen Beschaffungskosten für Hybrid- oder E-Busse keine Rolle mehr zu spielen.

DE JAGER: Das wichtigste Thema ist aus meiner Sicht, wie es bei allen Anforderungen der Klimapolitik gelingen kann, weiter Mobilität in Deutschland zu gewährleisten. Wir sind eine mobile Gesellschaft und sollten das nicht leichtfertig aufs Spiel setzen. Das betrifft vor allem die Fläche. Die meisten Menschen in Deutschland leben nicht in den großen Ballungszentren, sondern in Klein- und Mittelstädten. Diese als Standorte attraktiv zu halten, ist nicht nur für Schleswig-Holstein von erheblicher Bedeutung und hängt ganz erheblich an der verkehrlichen Erreichbarkeit. Das wird ohne das Auto nicht gehen. Bus und Bahn werden dabei aber eine Schlüsselrolle spielen müssen.



»Bus und Bahn werden eine Schlüsselrolle spielen müssen.«

JOST DE JAGER,
2009 bis 2012 im Amt

MEYER: Für mich steht zukünftig im Vordergrund die flächendeckende Einbeziehung des ländlichen Raums in einen attraktiven ÖPNV, zum Beispiel durch alternative Bedienformen – wie den Rufbus oder Sammeltaxis.

ROHWER: Der Schienenverkehr war in Deutschland viel zu lange politisches Nischenthema. Jetzt erst erkennt auch die Mehrheit, dass ein leistungsfähiges Bahn- und Bussystem für Deutschlands Zukunft existenziell ist. Und dazu muss es eine bundesweite, zwischen Bund und Ländern abgestimmte politische Strategie geben, die diesen Namen verdient. Um nur einige Stichworte zu nennen: Ausbau der Trassen und Modernisierung der Technik und des Zugmaterials, bessere Vorsorge für Engpässe, kundenfreundlicher Service, engere Abstimmung der Fahrpläne, Einsatz neuer emissionsarmer Technologien.



DIETRICH AUSTERMANN,
2005 bis 2008 im Amt

AUSTERMANN: Der öffentliche Nahverkehr muss noch bequemer, besser getaktet, nachhaltiger und sicherer gestaltet, der Weg zur Arbeit schneller werden. Die verstopften Städte müssen verkehrlich entzerrt, der Zugang zum ÖPNV und die erforderliche Infrastruktur müssen weiter verbessert werden. So berechtigt der Wunsch nach mehr Radwegen ist: Wenn wir das ganze Land lebenswert erhalten wollen, werden wir um eine bessere Anbindung der Städte und Dörfer an die größeren Zentren nicht herumkommen. Im Land und bundesweit. Batterien und Brennstoffzellentechnik werden die Antriebstechnologien langfristig verändern, bei Autos ebenso wie bei Zügen.

Die Mobilität 2045

AUSTERMANN: Es wird unter Wahrung der Landesinteressen immer größere Verkehrsverbünde – vielleicht noch fünf mit den Metropolregionen – als Zentren geben. Der ÖPNV wird eine stärkere Rolle spielen. „Bahn und Bus aus einem Guss“ und „mehr leben, weniger unterwegs“ sind Realität. Corona hat uns gelehrt, dass nicht jeder Flug und jede Fahrt in den Betrieb nötig ist.

»Mehr leben, weniger unterwegs«

BUCHHOLZ: Meiner Einschätzung nach sind die Menschen 2045 mobiler denn je, auch wenn sie über alle möglichen digitalen und virtuellen Ebenen miteinander kommunizieren können. Was wir von der Vergangenheit lernen, ist ja, dass auch Globalisierung gepaart mit Digitalisierung trotzdem zu viel größerer Mobilität geführt hat. Menschen reisen gern. Wir sehen, was die Coronapandemie mit uns macht, wenn wir nicht reisen dürfen. Gerade die Deutschen sind ein reisefröhliches Volk. Tendenz steigend. Und wenn ich daran denke, dann wird es natürlich alle möglichen Formen der Mobilität geben, die vor allem aber an ein paar Grundthemen festhalten werden: Der Mensch will von A nach B kommen – und zwar so schnell wie möglich.

DE JAGER: Ich denke, in 25 Jahren werden die Menschen durch einen auf die jeweiligen beruflichen, privaten und regionalen Bedürfnisse ausgerichteten Verkehrsmix bewegt werden. Regional kann der aus ÖPNV und Elektromobilität bestehen, auf langen Strecken werden die Bahn und – ja, auch in Zukunft – der Verbrennungsmotor tragend sein. Dieser differenzierte Mix bedarf einer sehr engen Abstimmung und Verzahnung. Deshalb hoffe ich, dass wir nicht erst 2045 eine integrierte App haben werden, mit der man zusammenhängend Bahn, Bus, Flug und Taxi buchen kann – am besten noch das Hotel am Zielort gleich mit.

ROHWER: Die Menschen werden weiter mobil bleiben. Wahrscheinlich arbeiten sie auch nach Corona mehr zu Hause, aber man wird auch weiterhin beruflich viel pendeln müssen. Und es wird weiter den Wunsch geben, andere Orte zu besuchen und andere Menschen zu treffen. Auch ich gehe davon aus, dass die Mobilität noch vielfältiger wird und dass die Menschen immer weniger Lust haben werden, sich um die Organisation der Mobilität zu kümmern. Es muss einfach und komfortabel sein. NAH.SH wird es weiterhin geben, aber vermutlich wird es nicht mehr der Kern der Arbeit sein, Züge zu bestellen.



JÖRN BIEL,
2009 im Amt

Ein kostenfreier ÖPNV?

DE JAGER: Mir fällt kein Grund ein, warum Mobilität im Jahr 2045 kostenlos sein soll. Das wäre aus Qualitätsgesichtspunkten aus meiner Sicht übrigens auch gar nicht wünschenswert.

BIEL: Die gesamte Mobilität wird nie kostenlos werden, denn die Individualmobilität wird es weiterhin geben. Auch der ÖPNV wird etwas kosten, nur wird das der Steuerzahler übernehmen. Der Trend in diese Richtung wird wahrscheinlich zunehmen, doch muss man sich einen solchen Schritt gut überlegen, denn was nichts kostet, ist in den Augen der Nutzer auch wenig oder sogar nichts wert und droht missbraucht zu werden.

»Was nichts kostet, ist in den Augen der Nutzer auch wenig oder sogar nichts wert.«

»2045 ist der ÖPNV in ganz Deutschland digital und kostenlos«

Ein Dank

BUCHHOLZ: Auf alle Fälle wird es eine Form von Zugangsberechtigung geben. Möglicherweise hat man die schon dadurch, dass man Steuern gezahlt hat. Ich tippe allerdings mal, dass man sich 2045 mit Bluetooth-fähigen Apps so bewegt, dass wir nicht mehr selbst irgendwas ziehen, eingeben, kaufen oder sonst was müssen, sondern beim Durchgehen durch eine bestimmte Schleuse das System erkennt: Das ist Bernd Buchholz, der sich jetzt hier entlang bewegt und der die Berechtigung hat, mit dieser Bahn zu fahren.

ROHWER: Kostenlos kann Mobilität nicht sein. Aber die Idee, mit attraktiveren Preisen mehr Menschen in den umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr zu bringen, ist gut – nur müssen Kapazität und Service mithalten. Mal etwas provokant gesagt: Die Hälfte des Nahverkehrs wird ohnehin schon aus Steuermitteln finanziert, da sollte man über die andere Hälfte offen nachdenken.

MEYER: Ich halte dagegen: 2045 ist der ÖPNV in ganz Deutschland digital und kostenlos für Nutzerinnen und Nutzer. Schleswig-Holstein wird dann im Verkehrsverbund Nord mit Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen, Brandenburg und Berlin fest verankert sein.

BUCHHOLZ: Bernhard Wewers – und da spreche ich sicher für alle in dieser Runde – ist über die Landesgrenzen hinweg ein anerkannter Fachmann im Bereich ÖPNV. Er hat sich um den Nahverkehr dieses Landes sehr verdient gemacht und viele Impulse geliefert, für die ihm Schleswig-Holstein wahnsinnig dankbar sein muss – beispielsweise was den Wettbewerb im ÖPNV betrifft. Damit hat er zum Beispiel auch dafür gesorgt, dass hier richtig gute Konditionen mit denjenigen

»Danke, Bernhard Wewers!«

ausgehandelt werden konnten, die Schienenverkehre anbieten. Dadurch konnte das Angebot massiv erhöht werden. Also: Auch an dieser Stelle ein großes Dankeschön an Bernhard Wewers!



REINHARD MEYER,
2012 bis 2017 im Amt