



Interviews

17. April 2024

Maria Grunwald im Gespräch mit Oliver Krischer

Maria Grunwald: Wir können das mit dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz vertiefen, mit Oliver Krischer, Verkehrsminister hier in Nordrhein-Westfalen, jetzt am Telefon. Guten Morgen, Herr Krischer.

Oliver Krischer: Guten Morgen, Frau Grunwald.

Grunwald: Herr Krischer, lassen Sie uns zuerst noch mal auf das Klimaschutzgesetz schauen, um das es zuletzt ja so viel Streit bis hin zur Androhung von Fahrverboten durch Bundesverkehrsminister Wissing gab. Das Klimaschutzgesetz sah bislang für jeden einzelnen Sektor, etwa Landwirtschaft, Industrie oder Verkehr, vor, strenge CO₂-Einsparziele zu erreichen. Der Verkehr hat dreimal in Folge seine Einsparziele gerissen und jetzt am Montag nun die Einigung auf die Reform des Gesetzes, so dass künftig die Gesamtschau zählt. Ein Sektor, der viel CO₂ eingespart hat, kann das schlechte Ergebnis anderer Sektoren, etwa Verkehr, ausgleichen. Für Bundesverkehrsminister Wissing ist das wie Weihnachten und Ostern zusammen. Für Sie als grüner Verkehrsminister: Haben Sie Grund zum Feiern?

Krischer: Was ja nach wie vor der Fall ist und daran ändert ja auch das Gesetz nichts, das ist das Problem, was dahinter steht, und ich glaube, bei der ganzen Auseinandersetzung ging es weniger um das Klimaschutzgesetz als um die Tatsache, dass wir im Verkehrsbereich die Emissionsziele verfehlen, in den letzten Jahren sogar zum Teil steigende Emissionen hatten. Und ich finde, ehrlich gesagt, man soll nicht über das Mittel, das zu messen, streiten, sondern darüber, wie wir eigentlich zu einer anderen Politik kommen, die Emissionen reduziert. Ob das jetzt – ich glaube, das ist der Unterschied – jährlich gemessen wird und dann Maßnahmen festgelegt werden, oder wie jetzt in Zukunft zweijährlich, das macht für mich wenig Unterschied. Klar ist, wir müssen eine Menge tun.

Grunwald: Das Klimaschutzgesetz wird jetzt reformiert. Andere Sektoren können die schlechte CO₂-Bilanz beim Verkehr ausgleichen. Inwieweit befürchten Sie, dass damit nun Nachhaltigkeit auf der Straße buchstäblich auf der Strecke bleibt?

Krischer: Na ja, wir hatten ja bisher schon das Klimaschutzgesetz, das für jeden Sektor gilt. Passiert ist trotzdem zu wenig. Wir haben keine wirklichen Reduktionen im Verkehrssektor. Deshalb, glaube ich, ist das gar nicht das entscheidende Instrument.

Entscheidender ist – und das machen wir auf der Konferenz -, dass wir darüber reden, wie kommen wir eigentlich zu nachhaltigerem Verkehr, wie können Bund und Länder gemeinsam beispielsweise den öffentlichen Verkehr erhalten und – das haben ja alle in ihren Koalitionsverträgen stehen – auch auszubauen, wie kann man das finanzieren. Das ist eine Debatte, die wir eigentlich dringend führen müssen, und das sind die entscheidenden Diskussionen.

Grunwald: Dann lassen Sie uns darüber reden, Herr Krischer. Wie kann, wie muss der Verkehr erst mal klimafreundlicher werden? Sie sagen ja, das ginge.

Krischer: Klar, das geht. Wir brauchen auf der einen Seite eine Antriebswende. Das heißt, die 47 Millionen PKW und die LKW, die oben draufkommen, die müssen nachhaltiger werden. Da muss das CO₂ aus dem Antrieb. Das geht vor allem über die Elektromobilität. Aber wir brauchen auch strukturelle Veränderungen. Wir wollen ja alle den Menschen alternative Mobilität zum Auto anbieten. Das bedeutet einen hochwertigen und wirklich guten öffentlichen Verkehr. Da haben wir jetzt mit dem Deutschland-Ticket ein Produkt, was das günstig macht, was endlich einfach ist. Da haben wir lange drauf gewartet. Das ist ein ganz großer Erfolg, dass das gelungen ist. Jetzt müssen wir es nur auch schaffen, dass überall weiter der Zug fährt und nicht das passiert, was in manchen Ländern im Moment schon konkret ansteht, nämlich dass beispielsweise aus Kostengründen Zugangebote reduziert werden müssen. Das werden wir in den nächsten zwei Jahren flächendeckend in allen Bundesländern bekommen, weil Kosten und das, was zur Verfügung steht zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, stark auseinanderlaufen.

Grunwald: Bevor wir noch mal auf die Probleme im ÖPNV kommen; Sie sprachen auch die E-Mobilität an. Das wäre ein wichtiger Faktor. Aber wir sind ja von dem Ziel, bis 2030 15 Millionen E-Autos auf die Straße zu bringen, meilenweit entfernt.

Krischer: Genau! Und deshalb werden wir auf der Konferenz auch darüber reden, was kann man eigentlich tun, damit hier mehr passiert. Jenseits von Verkaufsförderung hat der Bund Entscheidungen getroffen. Ich habe absolutes Verständnis für die Zwangslage nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil, aber wir müssen beispielsweise darüber reden, wie können wir die Lade-Infrastruktur, die noch vorhandenen Mittel effektiv nutzen, um LKW zu laden, da bestimmte Mittel zu konzentrieren. Das alles sind notwendige Diskussionen, wo Bund und Länder auch zusammenarbeiten müssen.

Grunwald: ..., die man ja auch schon früher hätte führen können.

Krischer: Ja, wir tun das permanent. So eine Verkehrsministerkonferenz findet zweimal im Jahr statt. Es ist aber nun so, wenn Sie versuchen, bei 16 Ländern und einem Bund immer auf eine gemeinsame Linie zu kommen mit allen Parteifarben, die wir haben, das ist nicht ganz einfach. Das gehört in einer Demokratie dazu. Da muss man immer wieder justieren.

Das genau sind die Fragen, die wir dann teilweise auch im Detail angehen. Da geht es oft gar nicht so sehr darum, dass wir grundsätzlich auseinanderliegen, sondern es geht darum, wie packen wir das konkret an.

Grunwald: Um nachhaltiger zu werden, soll der Bahnverkehr ausgebaut werden. Und Sie haben es angesprochen: Es ist auch wichtig, dass es einen guten Regionalverkehr gibt. Einen guten ÖPNV haben Sie angesprochen. Aber da haben wir ein ganz großes Problem: Den Ländern ist dafür das Geld ausgegangen. Sie selbst gehen künftig von weniger Bahnen aus. Sie haben das schon vorhin gesagt. Führt daran wirklich kein Weg vorbei, dass gerade auf dem Land künftig noch weniger Bahnen und Busse fahren?

Krischer: Na ja, wir nennen das ganze Ausbau- und Modernisierungspakt. Das hat die Ampel-Koalition auch in ihrem Koalitionsvertrag stehen, weil allen Beteiligten klar ist – und da gibt es auch keinen grundsätzlichen Dissens -, dass die bisherige Finanzierung in Zukunft nicht mehr ausreicht. Es gibt ein Gutachten, das sagt, allein um die Bestandsverkehr, also das, was wir heute haben, bis 2030/35 erhalten zu können, brauchen wir 40 Milliarden zusätzlich, und da ist noch nicht irgendwie ein zusätzlicher Zugkilometer mit eingepreist. Das zeigt die Dimension. Die Schere geht da im Moment bei Kommunen und Ländern, was Kosten auf der einen Seite, gestiegene Lohnkosten, Energiekosten, auch die Bestellung der Züge und der Busse angeht, stark auseinander, wenn gleichzeitig die Finanzierung nicht erhöht werden kann. Die Länder gehen – ich kann das für Nordrhein-Westfalen sagen -, wir gehen absolut ans Limit und teilweise darüber hinaus, um die Verkehre auch erhalten zu können. Aber jetzt müssen wir endlich mal auch über die Ebenen hinweg mit dem Bund darüber reden, wie soll beispielsweise das Ziel, was sich die Ampel im Koalitionsvertrag gegeben hat, wie soll das umgesetzt werden. Mit den bisherigen Mitteln geht das nicht und dann reden wir akut schon – ich höre das aus Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz – über Abbestellungen. Das wird in Zukunft in allen Ländern der Fall sein.

Grunwald: Damit künftig nicht weniger Bahnen und Busse auf dem Land fahren, braucht es mehr Geld. Das höre ich raus. Sie fordern dieses Geld vom Bund ein. Aber es reicht nicht, wenn die Länder einfach immer nur nach mehr Geld vom Bund schreien, oder?

Krischer: Nein, darum geht es auch gar nicht. Deshalb heißt das Ganze ja auch Ausbau- und Modernisierungspakt. Wir tun unseren Teil dazu. Die Kommunen tun ihren Teil dazu. Wir haben eine Situation, dass der Bund über die sogenannten Regionalisierungsmittel im Grundgesetz verpflichtet ist, den Schienen-Personennahverkehr zu finanzieren oder mindestens mitzufinanzieren.

Grunwald: ... und diese Mittel vom Bund, die steigen ja auch jährlich um drei Prozent.

Krischer: Ja, die steigen, aber bei weitem nicht so, dass man damit auch nur ansatzweise eine Erhaltung oder einen Ausbau finanzieren könnte, und da muss man drüber reden. Wenn dann die ehrliche Einschätzung ist, es geht nicht mehr, dann muss auch klar sein, das wird gemeinsam getragen, und dann werden wir gemeinsam den Leuten erklären müssen, es ist nicht gewollt, den Ausbau zu machen. Aber dann zu sagen, die Länder sollen das mal regeln und die Kommunen sollen mal machen, sich gleichzeitig aber aus der Finanzierung zurückzuziehen, das geht nicht.

Grunwald: Also haben wir da ein gewaltiges Geldproblem, und Sie haben es auch angesprochen, es fehlen 40 Milliarden allein nur für die Sanierung oder für die Instandsetzung der Bahnen. Das ist die Zahl, die Sie genannt haben. Jetzt hat Bundesverkehrsminister Wissing einen Infrastruktur-Fonds ins Spiel gebracht. Da soll für mehrere Jahre Geld reinfließen. Da könnte auch privates Kapital reinfließen und das Ganze wäre dann unabhängig von der jährlichen Haushaltsdebatte. Sie sagen, einen solchen Infrastruktur-Fonds fänden Sie auch gut. Wie sieht es damit aus? Wird der kommen?

Krischer: Ich glaube, das ist ein guter Vorschlag, den Volker Wissing da gemacht hat, um aus diesem Dilemma rauszukommen, dass wir ja nicht nur den Betrieb von Bussen und Bahnen finanzieren müssen, sondern auch ein riesiges Problem übrigens bei allen Verkehrsträgern in der Erhaltung haben, dass hier auch die Kosten weglafen. Das kommt alles noch obendrauf. Der Gedanke, dass wir hier, wie das auch inzwischen in anderen Ländern praktiziert wird, einen Fonds schaffen, worauf Bund, Länder und Kommunen gemeinsam zugreifen können, um die Sanierungsprojekte vor allen Dingen – ich glaube, darum muss es jetzt vor

allen Dingen mal gehen -, aber auch die notwendigen Ausbauprojekte finanzieren zu können, das ist ein richtiger Weg. Wie wir das im Konkreten ausgestalten, da stehen wir in der Diskussion noch am Anfang.

Grunwald: Wir stehen am Anfang. Entschuldigen Sie, ich gehe rein. Aber wie realistisch ist denn so ein Fonds, wenn so gewaltige Summen fehlen? Er soll sich ja beispielsweise auch aus privatem Kapital speisen. Wie wird denn der Verkehr überhaupt attraktiv für privates Kapital?

Krischer: Na ja. Ob jetzt am Ende da privates Kapital mit reinfließt, das sei mal dahingestellt. Aber das ist durchaus eine Option, über die man am Ende auch reden kann, weil es gibt ja durchaus private Anleger, die nach langfristigen Anlagemöglichkeiten suchen. Das ist eine Option. Aber es geht auch darum, dass Einnahmen beispielsweise aus der LKW-Maut da reinfließen, am Ende aber auch Steuermittel. Das Wichtigste ist, dass wir eine Planbarkeit bekommen. Wir haben im Moment alle, Bund, Länder und Kommunen, gemeinsam das Problem, dass wir über die Jährlichkeit immer nie wirklich die Projekte konsequent weiterplanen. Da kommt es immer zu einem Stop and Go.

Grunwald: Und wenn dieser Fonds käme, der würde ja dann für mehrere Jahre zur Verfügung stehen.

Krischer: Genau. Der würde das planbar machen.

Grunwald: Die Frage war, wie realistisch ist so ein Fonds, denn es braucht ja immer noch gewaltige Summen. Es braucht privates Kapital. Und Sie sagten, wir stehen gerade am Anfang. Gibt es den politischen Willen für diesen Fonds?

Krischer: Ich nehme wahr, dass viele da offen sind und sagen, wir brauchen einfach eine Lösung. Es braucht einen solchen Fonds, um Infrastruktur finanzieren zu können. Wo ein politischer Wille ist, da ist am Ende auch ein Weg. Man sieht in anderen Ländern wie beispielsweise in Österreich, dass das funktioniert, dass das auch erfolgreich funktioniert, und was anderswo funktioniert, da gibt es ja erst mal keinen Grund, warum das nicht in Deutschland klappen könnte.

Die Alternative, wir machen gar nichts und lassen unsere Infrastruktur verfallen, das haben wir vor 25 Jahren gemacht. Da hat man gespart. Deshalb haben wir heute die großen Probleme mit kaputten Brücken. Ich glaube, das ist keine Alternative, über die wir ernsthaft nachdenken sollten.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.