

Milliarden ohne Plan? – Zwischen Investition und Konsum

Professor Christian Böttger beobachtet und kommentiert die Lage der Deutschen Bahn schon eine ganze Weile. Wir haben mit ihm in unserem Büro in Augsburg gesprochen. Ein Gespräch über die Profiteure des Deutschlandtickets, was beim neuen Bundeskanzler vermutlich nicht oben auf seinem Stapel liegt und ob Ulm-Augsburg auf seiner persönlichen Top-5-Liste der wichtigsten Bahnprojekte in Deutschland rangiert.



Prof. Christian Böttger

Verkehrsexperte
Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Intro

Willkommen zum dritten und letzten Teil unseres Gesprächs mit Professor Christian Böttger. In den vergangenen beiden Folgen haben wir schon viele spannende Einblicke bekommen. Heute schließen wir das Gespräch ab. Viel Spaß beim Zuhören.

Christian Böttger

Wirklich keinen Zentimeter bewegt... Wir geben dafür unglaublich viel Geld aus... stehen bleiben, tun die Alten und die Frauen mit Kinderwagen.

Andrea Morgenstern

Kommen wir einmal vom Fern- und Güterverkehr auf den Nahverkehr. Sie kritisieren das Ticketingsystem im Nahverkehr als zu kompliziert. Das Deutschlandticket ist ja eigentlich jetzt eine radikale Vereinfachung dieses Ticketsystems. Eigentlich müssten Sie also Befürworter des Deutschlandtickets sein?

Christian Böttger

Nein, also ich bin überzeugter Gegner des Deutschlandtickets. Die Daten haben ja schon beim Neun-Euro-Ticket gezeigt, dass es nicht zu einer ernsthaften Verkehrsver-

lagerung führt. Es gibt niemanden, der deswegen auf die Schiene umsteigt, entgegen allem, was man gesagt hat. Nein, niemand ist auf die Schiene umgestiegen. Der städtische Nahverkehr ist genau gleich geblieben. Ja, hat sich wirklich keinen Zentimeter bewegt und wo es eine Bewegung gab, ist, dass Bestandskunden tatsächlich mehr gefahren sind, weil es eben nicht gekostet hat.

Gerade im Norden eben hat es zu massiven Überlastungen geführt auf den Strecken im Sommer jetzt von Berlin an die Ostsee. Ich nehme an, das wird München-Alpen genauso gewesen sein. Das habe ich jetzt nicht so genau verfolgt. Das heißt also, wir haben zusätzliche Fahrten generiert. Und das Ganze eben so, dass man sagt, also es wird zusätzlicher Verkehr generiert, was wir eigentlich gar nicht wollen. Eigentlich wollen wir nicht mehr Verkehr. So, der Verlagerungseffekt ist zu vernachlässigen. Wir geben dafür unglaublich viel Geld aus. Also die Zahl, die so im Raum steht, das wird ja alles nur mit immer nur hinter vorgehaltener Hand gesagt. Aber dass man sagt, dass Deutschlandticket kostet momentan die Akteure etwa 5 Milliarden Euro im Jahr. Ja, wir haben für Neu- und Ausbau 2 Milliarden pro Jahr. Und wir haben heute Strecken, wo die Leute stehen bleiben. Im Sommer bleiben die Leute an den Bahnhöfen stehen, und das ist teilweise ist das auch eine Folge des Deutschlandtickets. Also wir haben Strecken, die vorher gut besucht sind, also jetzt weit weg von Augsburg hier. Aber in meiner Heimat die Strecke von Hamburg nach Kiel, die wird eben stärker benutzt. Da fährt man dann eben mal schnell ans Meer. Und die Leute, die zur Arbeit wollen von Elmshorn nach Hamburg, kommen in die Züge nicht mehr rein. Das sehen Sie im Sommer permanent. Das heißt, man kommt in die Züge nicht mehr rein. Übrigens diejenigen, die Jungen, die Schnellen, die Flinken mit den Fahrrädern, die boxen sich immer noch rein. Stehen bleiben tun die Alten und die Frauen mit Kinderwagen. Das heißt also, wir vertreiben Stammkunden. Ich kenne also auch als Einzelfall eben Leute, die sagen, ich weiß nicht mehr, ob ich morgens in den Zug reinkomme oder ich kriege jedenfalls keinen Sitzplatz mehr. Also als regelmäßiger Pendler zur Arbeit, da sitzen jetzt eben die Rentner, die eben quer durch Deutschland fahren, um mal 'nen Tag in Berlin zu verbringen. Weil's so schön billig ist. Und das heißt, wir verlagern eher Verkehr auf die Straße. Das ist meines Wissens so auch noch nicht untersucht worden. Das heißt also, die verkehrliche Wirkung ist auf jeden Fall nicht positiv. Vielleicht ist sie sogar negativ. Dafür geben wir unglaublich viel an Steuergeld aus.

Und wenn Sie sich mal anschauen, die großen Profiteure davon – es ist eine relativ kleine Gruppe von Fernpendlern. Es gibt ja viele Leute hier, gerade auch im Süden, die teilweise sehr weit fahren und wo dann bisher das Abo teilweise mit zwei Verbänden oder so was 150 oder 200 Euro gekostet hat. Die wohnen schön auf dem Land, oder – ich sage mal, ich will kein Sozialneid machen – in Starnberg oder so was. Und wenn die also günstig dann irgendwo ein Job haben in München, das sind diejenigen, die 100 Euro sparen. Ja, in Berlin derjenige, der so eine Monatskarte AB hat, der spart 10 Euro und kann dann vielleicht noch mal, wenn er denn Zeit hat, ans Meer fahren zusätzlich. Das ist nicht der große Gewinner, sondern die großen Gewinner sind wirklich ein paar Fernpendler aus der Mittelschicht und ich meine, es gibt ja lange Diskussionen, dass sie sagen, eigentlich wollen wir nicht mehr Verkehr. Also Sie wissen, radikale Forderung der Grünen, das haben ja auch die Grünen zurückgezogen, dass man sagt, keine Einfamilienhaussiedlung mehr. Ja, dass man also sagt, wir wollen kein Fernpendeln. Und also eigentlich schafft man mit dem Deutschlandticket einen Anreiz zum Fernpendeln, weil man sagt, kostet ja nichts, wenn ich irgendwo draußen auf dem Land mir ein Häuschen suche und dann 60 oder 80 Kilometer zur Arbeit fahre. Dauert zwar ein bisschen Zeit, aber kostet eben nix mehr. Und aber die haben

alle ein Auto. Und wenn dann der Zug doch mal verspätet ist, oder wenn man es eilig hat oder Gepäck hat, fährt man doch im Auto. Also in Wirklichkeit man produziert mehr Mobilität also und im Zweifelsfall eben auch Automobilität.

Deswegen, ich halte diese Flatrate für eine komplette Fehlkonstruktion. Das andere ist, es hat ja die gewünschte Vereinfachung keinesfalls gebracht. Also die erhoffte Vereinfachung beim Ticketing ist ja nicht eingetreten. Diese absurde Struktur, die wir haben mit Aufgabenträgern und Tarifverbänden und Dutzenden von Geschäftsführern und riesigen Abrechnungssoftware zur Einnahmeaufteilung, die ist ja nicht weggegangen. Man hat jetzt zwei Jahre gebraucht, um sich jetzt erst mal auf ein Prinzip der Einnahmeaufteilung zu einigen. Alle anderen Tickets bleiben weiter bestehen. Ja, es gibt also die versprochene Vereinheitlichung und Vereinfachung keineswegs. Und die Länder haben eben flugs angefangen, dann immer noch mal Ergänzungsangebote zu machen, dann zur Ergänzung zur Mitnahme von Hunden, Fahrrädern, Kindern, Ehepartnern, erste Klasse, was auch immer. Jedes Land hat sofort wieder angefangen, diese Flatrate dann auch irgendwie wieder mit Landesspezifika dann irgendwie zu spezifizieren. Also ich halte das also wie gesagt aus verschiedenen Gründen für ein komplett verfehltes Konzept und, wie gesagt, es kostet unglaublich viel Geld, das wir eigentlich in den Ausbau der Infrastruktur stecken sollten und müssten.

Andrea Morgenstern

Und wenn jetzt das eine zu teuer, das andere zu kompliziert ist. Sie haben bestimmt schon mal über eine Lösung nachgedacht, die es geben könnte?

Christian Böttger

Ja, also technisch ist es natürlich einfach und es gibt andere Länder, die das haben. Also man könnte ein bundesweites Ticket machen, wo man sagt, Sie checken ein, wenn Sie einsteigen und checken aus, wenn Sie aussteigen. Das Blöde ist, gerade beim Aussteigen vergessen das viele. Dann sind sie gerade am Telefon, spielen oder sonst irgendwas passiert. Man kann das ja inzwischen sogar, ohne dass Sie aktiv was tun müssen, machen. Das ist dann so unter Datenschutzgesichtspunkten oder so, da steht man sofort auf der Bremse. Aber es gibt andere Länder, in denen es solche Systeme gibt und wo man sagt, sie rechnen das Ganze ab. Ich halte es auch für sinnvoll, das ist natürlich ein gewaltiger Vorteil, dass ich sage, wenn ich als Berliner eben in Augsburg bin und hier mal drei mit der Straßenbahn fahren will. Das ist superbequem, dass ich mit einem Deutschlandticket eben nicht mehr drüber nachdenken muss, was ich da jetzt für ein Ticket brauche. Die Frage ist dann natürlich schon, wie man das Ganze gerecht macht. Wenn jemand tatsächlich nur in Nordhausen fährt mit zwei Straßenbahnlinien im 30-Minuten-Takt, dann kann die Monatskarte nicht das Gleiche kosten wie eben in Berlin mit dem dortigen umfassenden Angebot. Und wenn man eben sagt, ich mache einen Durchschnittspreis, dann ist der Nordhauser eben der Benachteiligte davon. Also da muss man sich irgendwas überlegen. Ich glaube, was mir wichtig wäre, wäre tatsächlich in so einem Ticketing System, dass man sagt, Entfernung muss kosten. Und also irgendeine Lösung zu finden, dass man sagt, Sie können mit Ihrem Ticket, das Sie haben, in Ihrer Heimatstadt mit der können Sie bis zu vier Tage auch in einer anderen Stadt fahren. Das wird spezifisch abgerechnet oder mit irgendeiner Flatrate abgerechnet. Das würde ich für sinnvoll halten. Aber, dass Sie also sagen, Sie können beliebig hunderte von Kilometern jeden Tag fahren, ohne dass es extra kostet, das halte ich für falsch. Ich glaube, Mobilität sollte Geld kosten. Jede Mobilität hat im Prinzip ökologische Kosten und das ganz umsonst zu machen, halte ich für

falsch. Und deswegen, also wenn man sagt, also im städtischen Bereich, glaube ich, könnte man leicht eine Lösung finden. Wie gesagt, diese Flatrate auch im Regional-express, also eigentlich für die übertägliche Mobilität, also für die würde ich wirklich auch nicht umsonst machen wollen.

Das halte ich auch für ökologisch falsch und ein falsches Anreizsystem. Aber ich glaube schon, dass wir ein sehr kompliziertes System haben, das eben auch unnötige Verwaltungskosten verursacht. Es ist ja eben unglaublich kompliziert mit den ganzen Regeln, die dahinterstehen. Aber es ist eben tatsächlich so, dass es eben auch so die Autonomie der Städte ist, die Autonomie der Länder und dass sie mit Zähnen und Klauen eigentlich auch eine Reform verhindern.

Theresa Wiesmeier

Den Begriff Systemänderung greife ich gleich auf. Ende 2023 wurde die DB InfraGO AG gegründet. Die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG ist aus den Geschäftsbereichen Fahrweg, also ehemals DB Netz AG, und Personenbahnhöfe, ehemals DB Station und Service, hervorgegangen. Was halten Sie von der Idee?

Christian Böttger

Also ich glaube, so wie es gemacht worden ist, ist es eine Mogelpackung. Das Ganze hat eine Vorgeschichte. Jahrelang hat die DB die Gewinne, die sie in der Infrastruktur erzielt hat – und das sind ja Monopolgewinne, die waren regulierungsseitig garantiert – die hat die DB dafür genutzt, um eben auch andere bahnferne Geschäfte aufzubauen. Und das wurde seit zehn, 15 Jahren beklagt. Und es gab immer mehr die Forderung, dass man gesagt hat, wir müssen es verhindern. Gerade auch von SPD und Grünen. Wir müssen verhindern, dass dort Geld, Gewinne aus der Infrastruktur abgezogen werden und dann woanders investiert werden. Und das hat man schon im Koalitionsvertrag von 2017 verschriftlicht und hat es aber nicht umgesetzt. Und wenn Sie es mal angucken:

Das Ganze ist, also nicht in jedem Jahr kumuliert, am Ende dann schon, aber nicht in jedem Jahr, tatsächlich umgesetzt worden. Und keiner hat dann im Einzelfall dagegen protestiert. Und einerseits diese Idee dieser Gemeinwohlorientierung, das war einfach so eine flapsige Formulierung im letzten Koalitionsvertrag. Damals hatte man, glaube ich, schon einen bestimmten Minister im Auge, bei dem man sich sicher war, dass er das auch mit einiger Konsequenz umsetzen würde. Dass man da eine Reform vorschreiben wollte. Und dieses Zusammenlegen ist dann ja absolut minimalistisch erfolgt. Als erstes wurde eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen, dass man gesagt hat, keine Strukturreformen im Overhead. Das heißt der Wasserkopf darf nicht angefasst werden. Und das war das Erste. Es gibt auch bis heute keinen Infraplan, also die ganzen, tollen Dinge, die damit einhergehen sollten.

Also die neuen Steuerungskonzepte für die Infrastruktur haben sich bisher noch nicht materialisiert. Das Einzige ist, dass man gesagt hat, keine Reformen in der Struktur und eine solche große Erfolgsgeschichte ist die Infrastruktur ja tatsächlich nicht. Also gerade eben auch das Thema fehlende Ausbildung von Leuten, fehlende IT zur Verspätungsinformation, also all das, was gerade hochkommt. Fehlende Ausbildung von Abnahmeprüfern, weshalb Baustellen leider nicht beendet werden können. Das ist also schon so, dass man sagt, es gebe aus meiner Sicht einige Gründe, sich die Struktur der InfraGO oder alten DB Netz AG genauer anzuschauen. Und genau

das hat man erst mal wieder auf die Seite gelegt. Und eigentlich ist es eine minimalistische Umsetzung der Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag und beim Koalitionsvertrag hatte man da ganz andere Ideen. Dazu gehörte eben auch eine unabhängige Besetzung des Aufsichtsrats. Dazu gehörte – also das stand nicht drin, aber war angedacht – eine Kündigung der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge und all das ist eben nicht gekommen, sondern man hat eben tatsächlich nur die Türschilder geändert und ansonsten eben nichts gemacht. Und, wie gesagt, aus meiner Sicht stehen da also dringend Reformen an.

Theresa Wiesmeier

Ja, denn Bahn und Politik hängen zusammen. Das heißt, wenn es in der großen Politik rund geht, kann das auch Auswirkungen auf die Bahn haben. Ein Beispiel: Unser Plan war, dem Deutschen Bundestag im Frühjahr unsere Vorschlagsvariante vorzulegen. Das Ampel-Aus hat das zumindest verzögert. Können Sie abschätzen, was die vorgezogenen Neuwahlen für Bahnprojekte im Allgemeinen und Ulm-Augsburg im Speziellen bedeuten?

Christian Böttger

Nein, also das fällt mir relativ schwer. Da ist momentan eine große Dynamik drin. Was wir mal sehen müssen, wenn Sie sich die große Politik angucken. Ich glaube, Deutschland und Europa stehen vor großen Herausforderungen außen- und sicherheitspolitisch. Wir haben innenpolitisch eben auch eine Debatte, zumindest bei einem, oder Besorgnisse, bei einem erheblichen Teil der Bevölkerung, was innere Sicherheit und Migration angeht und wir haben eben eine schlimme Wirtschaftskrise. Und ich würde mal tippen, wenn also der neue Bundeskanzler an seinem ersten Arbeitstag mal guckt, was ganz oben auf seinem Stapel liegt, dann wird Eisenbahn nicht oben auf diesem Stapel mit dabei sein. Also muss man einfach sagen, es gibt derzeit wichtigere Themen, auch wenn wir uns als Bahnfreunde das immer ein bisschen anders wünschen. Trotzdem ist es eben so, also das muss man immerhin sagen, das ist eine bemerkenswerte Einigung, dass man gesagt hat, man hat sich jetzt ganz, ganz schnell, als man gesagt hat, wir müssen krachend was tun für Bundeswehr, ja, Sondervermögen, und dass man dann gleich sozusagen im Windschatten davon das Thema Infrastruktur durchgezogen hat. Also das zeigt im Prinzip schon, ich sehe das als gute Nachricht, dass eben bei der Politik doch die Dringlichkeit auch des Themas Infrastruktur angekommen ist.

Und jetzt wird es natürlich darum gehen, das muss ja erstmal noch durchs Parlament durch, da gibt es durchaus noch Schwierigkeiten und Fragezeichen. Aber es gibt also die Perspektive, dass in wenigen Tagen, dass man sagt okay, die Zahl, die im Raum steht, ist 500 Milliarden über zehn Jahre zusätzlich für die Infrastruktur. Und dann wird es also darum gehen, wie man das Ganze operationalisiert. So, und wenn Sie sich mal angucken. Also es ist immer die Frage, was Sie genau rechnen, Neubau oder so was. Aber zurzeit Infrastrukturbau ist in Deutschland derzeit, hat ein Volumen also Straßen und Eisenbahnen oder so was, je nachdem wie Sie es rechnen, 10 Milliarden, 20 Milliarden. Also wenn Sie Ersatzinvestitionen mitrechnen, das ist die Größenordnung. Vielleicht kommt man auch auf 25 Milliarden, wenn man in den Ecken ein bisschen kratzt. Aber 50 Milliarden obendrauf?

Ja, das ist eine Größenordnung, die sich erst einmal nicht verbauen lässt. Ja, das heißt, es könnte sein, dass die Situation entsteht, dass wirklich das Geld sozusagen dann da liegt und dass man im Prinzip sagt: Wir haben aber nichts. Ja, und dann

sind natürlich Projekte, bei denen man relativ schnell anfangen könnte, ja, also auch gerade das Thema Bürgerproteste, wo die Chance besteht, dass wirklich schnell die Bagger rollen. Und ich könnte mir vorstellen, dass Augsburg-Ulm dazugehört, dass die Projekte dann nach oben kommen, einfach weil sie sich schneller umsetzen lassen. Ja, also ehrlich gesagt, wenn ich mir sage, ich habe diese Projektliste von 150 Milliarden Euro für Eisenbahnprojekte in Deutschland, wenn ich die priorisieren sollte, glaube ich, wäre Ulm-Augsburg in meiner Prioritätenliste nicht in den Top fünf. Ich habe das nie wirklich systematisch gemacht und nie systematisch durchdacht, muss ich zugestehen, aber ich würde mal tippen, ist es nicht in meiner Top fünf und trotzdem könnte es eben sein, dass es nachher gar nicht mehr nur darum geht, was ist verkehrlich erste Priorität, sondern eben auch, was lässt sich umsetzen. Und das könnte also durchaus sein, dass man in diese Situation reinkommt. Aber wie gesagt, entscheidend wird eben sein, wo kriegt man die Leute her? Und momentan scheint es am schlimmsten zu sein bei Oberleitungen, also Fahrleitungsbau. Dass es da fast am meisten knirscht und bei den Abnahmeprüfern, die ja wohl ein Drama für sich sind, die offenbar jahrelang versehentlich gar nicht ausgebildet wurden, so wie ich gehört habe und, dass man dann einfach sehen muss, was kann man wirklich bauen und was fällt einem noch ein, wie man dann eben Ressourcen heranschaffen kann?

Also ich könnte mir vorstellen, also seit vorgestern, das ist eine wirklich neue Perspektive, dass diese Frage sich auf einmal dreht und dass man dann auf einmal verzweifelt überlegen muss, welche Projekte können wir relativ schnell anfangen? Ja, jetzt ist ja so, Fahrleitung zum Beispiel kommt erst ganz am Ende. Also da müssen ja erst mal die eigentlichen Tiefbau- und Hochbau, also Planung, Genehmigung, Tiefbau, Hochbau zuerst ja noch vorher erfolgen. Aber dass man dann verzweifelt darüber nachdenken muss, welche Projekte sind tatsächlich in der größten Nähe zur Baureife und womit kann man da wirklich anfangen?

Theresa Wiesmeier

Wir hoffen auf jeden Fall, dass wir in der Top fünf sind.

Andrea Morgenstern

Ganz zum Schluss vielleicht noch ein kleines Gedankenspiel, Herr Böttger. Wenn Sie eine neue Bundesregierung in Sachen Eisenbahn beraten müssten, was wären Ihre drei wichtigsten Hinweise?

Christian Böttger

Das eine ist sicherlich eine Fixierung der Investitionen und eine also auch mit dem Ziel einer mehrjährigen Investitionssicherheit, mit einer klaren Priorisierung der Projekte. Das ist beim Thema Investition und eigentlich auch sozusagen mit Dazu gehören Ersatzinvestitionen und Streckensanierung. Das zweite ist ein neues Steuerungskonzept zwischen dem Eigentümer und der DB AG, verbunden mit entsprechenden Korrekturen der Marktordnung. Und das dritte wäre, glaube ich, eine Sanierung des Unternehmens DB AG.

Das ist von außen immer ein bisschen heikel, so was zu sagen. Aber der Eindruck ist schon, dass man sagt, die Organisation ist sehr overheadlastig geworden. Man hat Entscheidungen unsinnigerweise sozusagen zentralisiert und von denen, die gute Entscheidungen treffen können, weggenommen. Und da müsste sozusagen der Eigentümer dann in seiner Rolle als Aufsichtsrat oder so aus meiner Sicht eben ran gehen, das zu tun. Wobei, das muss man immer mit Klammern sagen, weil man das von

außen natürlich immer nur begrenzt beurteilen kann. Aber die Datenpunkte, die ich dazu höre, werden doch immer intensiver. Ich glaube, das wären die drei Punkte, die ich da nennen würde.

Theresa Wiesmeier

Ich hätte auch noch drei Punkte für Sie in Form von drei Begriffen. Sie dürfen mir erzählen, was Ihnen dazu einfällt. Erster Begriff ist Netzzustandsbericht.

Christian Böttger

Also ich halte das schon für sehr ärgerlich und unerfreulich. Wir haben 15 Jahre, fast 20 Jahre einen Infrastrukturzustandsbericht bekommen, von der DB AG überprüft, vom Eisenbahnbundesamt abgenommen, vom Verkehrsausschuss des Bundestages, in dem immer drin stand, es ist alles in Ordnung. Schon mit ein paar Fußnoten, aber grundsätzlich stand es drin. Und dann macht die DB auf einmal einen neuen Bericht, in dem drinsteht: Nee, das ist alles ganz furchtbar. Es ist vermutlich berechtigt. Es ist ein bisschen übertrieben, vermutlich, was da drinsteht, aber weitgehend berechtigt. Es ging natürlich auch darum, dass man zusätzliche Mittel haben wollte und aufrütteln wollte. Aber es ist natürlich schon so, dass es auch das Verhältnis zwischen Bahn und Bund sozusagen etwas zerrüttet und dass die Bahn wirklich bis vor zwei Jahren, also mit fester Stimme, gesagt hat: Es ist alles prima. Und jetzt auf einmal eben sagt: Nee, ganz furchtbar und wir wissen gar nicht, wie das passieren konnte. Und jetzt brauchen wir mal mehr Geld. Das ist schon eine Sache, die eben, glaube ich, auch bei vielen Politikern Spuren hinterlassen hat und also auch das Vertrauen zur DB eben doch sehr erschüttert hat.

Theresa Wiesmeier

Zweiter Begriff Nutzen-Kosten-Verhältnis, NKV.

Christian Böttger

Das ist ein Berechnungsverfahren, um die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit von Investitionsprojekten zu prüfen. Bei der Bahn, also eigentlich abgeleitet aus der Bundshaushaltsordnung, dass man sagt, nur wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, nur dann darf aus öffentlichen Mitteln so ein Projekt gefördert werden. Da gibt es endlose methodische Diskussionen darum, ob das Ganze richtig ist. Und es gibt viele gute Gründe, warum man sagen kann, es ist nicht ganz richtig und eigentlich müsste man das anders rechnen.

Auf der anderen Seite glaube ich eigentlich immer an die Rationalität in der Politik und dass wir auch rationale Politik haben sollten und also ich würde gerne an der einen oder anderen Stelle da vielleicht ein bisschen nachschärfen, wenn ich dürfte. Aber ich glaube, wir brauchen so ein System und ich würde eigentlich mir sogar wünschen, dass es etwas stärker auch tatsächlich priorisierend wirkt, während ja heute, es wird also nur gesagt alles das über eins, es wird gebaut und dann gibt es ein großes politisches Gemauschel, was wirklich gebaut wird von dieser Liste von 150 Milliarden. Ja, da ziehen wir uns immer 2 Milliarden pro Jahr raus, aber eben ohne zu sagen, eines mit einem NKV von drei bauen wir, bevor wir eines mit einem NKV von 1,1 bauen. Aber ich glaube, wir brauchen es. Aber ich glaube, es ist auch eine permanente Aufgabe zu sehen, wie man so etwas weiterentwickeln kann.

Theresa Wiesmeier

Und dritter Begriff Verkehrswende.

Christian Böttger

Ja, Verkehrswende ist die Hoffnung und die Erwartung, dass wir die Mobilitätsmuster verändern können und einen größeren Anteil zu umweltfreundlicher Mobilität bewegen können. Ich bin da momentan etwas düster gestimmt bei all dem, was die letzten Jahre gemacht worden ist, ist es also kaum gelungen, tatsächlich die Leute auf die Schiene zu verlagern. Wir sehen, dass eben gerade auch offenbar billige Preise gar nicht so sehr wirken, Stichwort 9-Euro-Ticket oder Deutschlandticket.

Und dass die Mehrheit der Mobilität eben bis heute aus dem Auto besteht. Ich glaube, die politische Debatte scheint sich derzeit in andere Richtung zu bewegen. Das heißt, es wird weniger wichtig, neue Technologien könnten den Vorteil der Schiene bedrohen. Ich sage mal E-Auto. Wobei momentan ja der ökologische Vorteil von E-Autos noch gar nicht so besonders groß ist, wenn er denn überhaupt besteht. Aber eben auch ganz neue Technologien. Sollte sich CCS irgendwann mal als wirtschaftlich erweisen, was immerhin denkbar ist, also wenn Sie über zehn Jahre denken, dass dann weitere Argumente pro Schiene wegfallen. Und ich denke, der gesamte Sektor muss sich darauf vorbereiten, dass die Zeit zu Ende geht, wo man nur sagt Verkehrswende und CO₂-Einsparung, und dann prasseln die Milliardenmarkscheine nur so auf einen ein. Ich glaube, die Zeit wird da härter und die Argumentation, die man brauchen wird, müssen mehr geschärft werden.

Theresa Wiesmeier

Können Sie den Begriff CCS noch kurz erklären?

Christian Böttger

Also Carbon Capturing Storage, das ist ein Verfahren, da hat Deutschland sich vor zehn Jahren entschieden, aus meiner Sicht skandalöserweise, das nicht mehr zu fördern. Das ist ein Verfahren, das ist eine Familie von Verfahren, bei der es darum geht, dass man das CO₂ tatsächlich aus der Luft herausfiltert und dann eben zum Beispiel unterirdisch verpresst ist. Und da wird außerhalb Deutschlands sehr viel geforscht und ich habe jetzt gehört, ich habe es mir nicht vertieft angeguckt, dass die inzwischen bei Kosten sind pro Tonne von etwa 1.000 Euro. Das ist deutlich mehr als heute der CO₂-Preis ist, aber, wenn man sagt, die haben noch nicht mal eine große Anlage gebaut, also die sind noch nicht mal dabei, dass man geht in die Masse und in die Effizienzsteigerung, dann ist das zumindest denkbar, dass das tatsächlich in einigen Jahren eine Technologie ist, die vielleicht eben dazu führt, dass dann eben auch Umweltdebatten ganz anders geführt werden.

Theresa Wiesmeier

Wir bleiben gespannt, ob sich's etabliert.

Andrea Morgenstern

Ganz lieben Dank, Herr Böttger, für Ihre Meinungen, Expertise und, dass Sie bei uns Halt gemacht haben bzw. vorbeigekommen sind in Augsburg.

Christian Böttger

Sehr gerne.

Theresa Wiesmeier

Vielen Dank Ihnen. Andrea, bis zum nächsten Mal.

Andrea Morgenstern

Bis zum nächsten Mal, Theresa.

Outro

Das war ein Podcast vom Bahnprojekt Ulm-Augsburg. Moderiert haben die Folge wie immer Andrea Morgenstern und Theresa Wiesmeier. Produktion und Technik hat Jakob Neumann übernommen. Für Redaktion sind Andrea Morgenstern und Jakob Neumann verantwortlich.

Ihr habt die ersten beiden Teile des Gesprächs noch nicht gehört? Diese, wie auch alle Folgen, die wir bisher aufgenommen haben, findet ihr auf allen gängigen Podcast-Plattformen und bei uns auf der Website ulm-augsburg.de.

