

Neues Geld, alte Probleme? – Warum Investitionen allein nicht reichen

Über Jahrzehnte wurde zu wenig in Deutschlands Infrastruktur investiert. Nicht nur in die Eisenbahninfrastruktur, aber eben auch in jene. Im zweiten Teil des Gesprächs mit Professor Christian Böttger geht es darum, dass Geld allein die Probleme nicht lösen kann, warum es so populär ist, auf der Bahn herumzuhacken und was er am Deutschlandtakt gut und was nicht so gut findet.



Prof. Christian Böttger

Verkehrsexperte
Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Intro

Ihr hört den zweiten Teil des Gesprächs mit Professor Christian Böttger. Falls ihr die erste Folge noch nicht gehört habt, lohnt es sich, dort einzusteigen. Aber natürlich könnt ihr auch direkt hier weiterhören. Viel Spaß mit der neuen Episode.

Christian Böttger

2/3 der Deutschen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel... Bei der Schweiz nehme ich aber eine gewisse Mystifizierung war... verschimmelt die Strecke halt.

Andrea Morgenstern

Die Deutsche Bahn scheint der Prügelknabe der Nation zu sein. Auf BahnBASHing können sich fast alle einigen. Gleichzeitig bringen uns die Züge vergleichsweise zuverlässig, umweltschonend und komfortabel an unser Ziel. Tut man der Bahn also Unrecht?

Christian Böttger

Ja, das tut man sicher, ja. Und ich muss sagen, auch ich bin manchmal, wenn ich von Medien gefragt werde, natürlich, da gibt es immer irgendwelche Anlässe und so was und dann kann man hinterher sagen, ich beteilige mich auch am Bahnbashing. Ich habe ja so was natürlich immer ein schlechtes Gewissen. Aber natürlich, die Bahn ist nach wie vor ein pünktliches Verkehrsmittel. Es ist das sicherste Verkehrsmittel, das es gibt, das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Die Bahn hat viele tolle Mitarbeiter, die trotz dieser jämmerlichen betrieblichen Lage da immer noch mit viel Engagement ihren Job machen und viel auch auffangen an den Fehlern, die dort gemacht werden. Aber auf der anderen Seite ist natürlich immer auch der Anspruch, dass man sagt: Natürlich, ich muss mir die Fehler angucken, um besser zu werden. Und ich muss auch über die Fehler reden dürfen und da muss man natürlich immer so eine Balance finden. Aber wenn man es ganzheitlich betrachtet: ja, natürlich, die Bahn ist das beste Verkehrsmittel, deswegen bewege ich mich auch praktisch, wo immer ich in Deutschland oder Mitteleuropa unterwegs bin, mit der Bahn, aber wie gesagt, es muss den Anspruch geben, sie eben besser zu machen und man muss dann eben auch darüber reden, wo sie eben diesen Anspruch heute nicht erfüllt.

Theresa Wiesmeier

Denn man vergisst manchmal, die Zuverlässigkeit ist bei allen Verkehrsmitteln ungefähr gleich gut oder eben schlecht. Mit dem Auto oder dem Flugzeug ist man nicht unbedingt zuverlässiger oder pünktlicher unterwegs. Aber warum nimmt man das der Bahn übler?

Christian Böttger

Das ist einfach eine Sache der öffentlichen Wahrnehmung. Und die öffentliche Wahrnehmung bei der Bahn ist in der Tat eine andere. Beim Auto leben die Leute viel mehr mit der Möglichkeit, dass es zu Verspätungen oder so was kommt. Bei der Bahn ist die Erwartung eine andere – natürlich auch, ausgehend von dem alten deutschen Sprichwort “Pünktlich wie die Eisenbahn.” Ja, natürlich ist da der Anspruch ein anderer, betrifft auch andere Dinge. Ich habe jetzt also neulich mal eine Studie aus England gesehen die ich ganz interessant fand. Da ging es um das Thema Preise. In England gibt es die Möglichkeit, also da gibt es einen Flexpreis, der für alle gilt und die verschiedene Betreiber können aber unterhalb davon billigere Preise anbieten. Aus meiner Sicht eine sinnvolle Lösung. Und während bei Fluggesellschaften niemand ein Problem damit hat, neben jemandem zu sitzen, der ein bisschen früher gebucht hat und der vielleicht nur die Hälfte bezahlt, gibt es diese Akzeptanz bei der Bahn nicht. Also die Tatsache, dass nicht alle den gleichen Preis im Zug bezahlen, führt in England zu Unzufriedenheit. Ja, obwohl es aus meiner Sicht nicht wirklich gerechtfertigt ist. Aber damit muss man einfach leben. Und vermutlich kommt man medial auch nicht dagegen an, es ist ungerecht. Also beim Thema Pünktlichkeit, beim Thema Pricing letztendlich genauso. Es ist ungerecht, es ist unlogisch, aber vermutlich fehlen die Ressourcen, um tatsächlich auch die Bevölkerung umzuerziehen in so einem Punkt. Und man muss eben einfach damit leben, dass eben diese Wahrnehmung so verzerrt ist. Man kann im Einzelfall sicherlich mal versuchen, was dagegen zu machen, aber man muss ein Stück weit auch damit leben. Und wie gesagt, man kann immer noch gucken, ob man an einzelnen Stellen doch mal Punkte setzt, um auch diesen Aspekt zu zeigen. Aber man muss glaube ich, im großen Ganzen einfach damit leben, dass man, ist es eben ungerecht. Und gegen diese verzerrte Wahrnehmung der Öffentlichkeit kommt man eben wohl nicht an.

Theresa Wiesmeier

Zeigt die Unzufriedenheit nicht eben auch, dass den Menschen die Bahn eigentlich wichtig ist und gerade deshalb die Enttäuschung so groß?

Christian Böttger

Ja die Enttäuschung ist eben groß. Aber es ist natürlich schon so ein verbreitetes Bashing. Wenn Sie sich mal anschauen, das tatsächliche Mobilitätsverhalten: Zwei Drittel der Deutschen nutzen nie öffentliche Verkehrsmittel. Also diese Zahl kennt kaum jemand. Können Sie mal nachgucken. Ja, also Mobilität in Deutschland, wenn man sagt: was tun Sie seltener als einmal im Monat oder nie? Ja, da kommen ungefähr zwei Drittel raus. So, das heißt, die Bahn ist eigentlich oder vielmehr der gesamte öffentliche Verkehr ist eigentlich ein Minderheitenthema. Für die Mehrheit der Deutschen ist Mobilität eben geprägt vom Auto. Und trotzdem hat eben jeder eine Meinung zur Bahn. Und es ist eben so ein Bashing, auf das man sich eben schnell einigen kann. In England ist es übrigens noch viel ausgeprägter, muss man sagen. Die haben da auch massive Probleme, dass die Medien sich bei jeder Gelegenheit auch auf die Bahn stürzen. Aber wie gesagt, das ist halt so. Also einerseits ja, es gibt Verbesserungspotenzial. Natürlich gibt es eben auch viele enttäuschte Kunden, die sich jetzt von der Bahn abwenden. Oder die eben auch wenn sie weiter Kunden sind, aber eben immer frustriert sind. Also ich hatte neulich eine Schilderung gesehen von einer schlimmen Verspätung, wo ein Journalist schildert und sagt Inzwischen die Leute regen sich nicht mehr auf, die, die noch da sind, haben resigniert. Und das ist natürlich auch nicht gut. Aber, aber man muss eben immer sehen: Es ist ein Minderheitenverkehrsmittel und wie gesagt, gemessen daran – also einerseits ist es natürlich gut, dass man in den Medien ist das viele Journalisten ja auch der Bahn sehr positiv gegenüberstehen, also vermutlich mehr als bei der Gesamtbevölkerung. Aber man muss eben sehen, also wirklich, Nutzer der Bahn ist nur eine Minderheit.

Andrea Morgenstern

Und dann lassen wir es uns so sehen: Die Resignation wird deutlich schlimmer noch als Bahnbashing vielleicht. Wenn wir immer hören aus Österreich oder Schweiz, wie stolz die Menschen auf ihre Bahn sind, so was würden wir uns natürlich auch wieder wünschen, langfristig vielleicht. Kommen wir noch mal auf das liebe Geld zu sprechen. Ganz oft heißt es, man müsse mehr Geld investieren, damit die Eisenbahn wieder zuverlässiger performen kann. Aber ist mehr Geld wirklich die Lösung?

Christian Böttger

Mittelfristig ja. Kurzfristig hilft mir Geld gar nicht, wenn man nicht die Ressourcen hat. Es gibt ja immer diese Vergleiche, dass zum Beispiel Österreich und die Schweiz das Dreifache, das Vierfache pro Kopf der Bevölkerung in die Bahn investieren gegenüber Deutschland. Das hängt natürlich auch mit der Topografie zusammen. Natürlich kann ich also im norddeutschen Flachland, wo ich die Schiene nur in den Sand nageln muss kann ich billiger bauen als wenn wir überall Berge im Weg stehen. Aber insgesamt ist es eben sehr wenig. Und wenn Sie sich mal anschauen: Vor 20 Jahren hat Deutschland 4 Milliarden Euro im Jahr für Neu- und Ausbau ausgegeben, dann wurde das bei einer der Einsparrunden von Rot-Grün damals auf 1,5 Milliarden reduziert und ist dann eigentlich über fast 20 Jahre auf diesem Niveau geblieben. Und die damals letzte Regierung unter Staatssekretär Ferlemann hat dann das wieder in Richtung 2 Milliarden gedreht und in der mittelfristigen Finanzplanung immerhin auf 3 Milliarden hochgedreht. Aber von Inflationsausgleich ist noch gar keine Rede. Aber wenn Sie sich mal anschauen, da fehlen – also nur würden wir mal sagen

20 Jahre mal 2,5 Milliarden Euro plus ein bisschen Inflationsausgleich – da fehlen eigentlich 60, 70 Milliarden an Investitionen, die man vernünftigerweise hätte tun müssen und von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit sind bei der Straße alle komplettiert worden. Bei der Bahn hat man etliche abgebrochen, aus Kostengründen. Und das heißt, es fehlt massiv Geld, um wirklich die Bahn für die heutigen Verkehrsanforderungen zu ertüchtigen. Das kann man wirklich sagen. So, die Situation ist entstanden über 20 Jahre und man kann sagen, dass das ein Fehler der Politik gewesen. Auch aus meiner Sicht auch ein Managementfehler der DB. Die hat eben auch gesagt: Ist doch egal in Deutschland, wir investieren unser Geld lieber für irgendwelche lustigen LKW-Firmen in China oder Rumänien. Und keiner hat sich wirklich drum gekümmert und keiner hat wirklich geschrien. So, mit dieser Situation müssen wir jetzt leben. Es hilft ja nicht, jetzt Leuten ihre Rente wegzunehmen und wir müssen jetzt sehen, was man damit macht. Und das Schlimme ist natürlich, wir können dieses Geld auch nicht über Nacht verbauen. Natürlich haben sich die ganzen Ressourcen angepasst an dieses Bauvolumen der letzten Jahre und jetzt kommt eben tatsächlich noch Fachkräftemangel dazu. Es kommt hinzu, dass, eben auch so Schichtarbeit oder so was eben und überhaupt körperliche Arbeit immer weniger angereizt wird und deswegen ist es so, dass man sagt, wir können dieses Geld gar nicht über Nacht ausgeben. Und das wird also eine große Aufgabe sein, auch wenn jetzt mehr Geld bereitgestellt wird, überhaupt die Ressourcen aufzubauen. Angefangen mit der Planung über tatsächlich dann auch diejenigen, die die Bauarbeiten tatsächlich leisten müssen, überhaupt die Ressourcen so weit aufzubauen, dass man in die Lage versetzt wird, überhaupt mehr Projekte abzuwickeln. Und das Zweite ist eben jetzt im Planungsprozess stehen also auch heftige Kämpfe mit den Anwohnern bevor, die sich mit Zähnen und Klauen gegen neue Infrastruktur wehren werden. Und auch wenn man sagt, es besteht jetzt eben eine Hoffnung, dass tatsächlich mehr Geld für die Infrastruktur zur Verfügung steht. Man muss sich eigentlich jetzt dramatisch darum kümmern, wo die Ressourcen herkommen. Und seit vier, fünf Jahren gibt es ja immer wieder schöne runde Tische, die das Ministerium veranstaltet, wo es also immer ganz tolle Presseerklärung hinterher gibt. Auf den stand das Thema Fachkräftemangel immer mit drauf. Aber richtig viel passiert ist da eigentlich nicht in der Zeit.

Andrea Morgenstern

Wenn das Geld dann aufgetrieben wäre, fordern ja viele, die sich mit der Eisenbahn auskennen, einen mehrjährigen Infrastrukturfonds. Können Sie unseren Hörerinnen und Hörern kurz erklären, was das bedeutet?

Christian Böttger

Ja, also bis vorgestern war noch ein bisschen unklar, was damit gemeint ist. Also die Schweiz hat einen solchen Fonds, der gespeist wird aus regelmäßigen, garantierten Steuerzuweisungen, dass man gesagt hat, ein bestimmter Prozentwert der Umsatzsteuer oder von irgendwelchen anderen Steuern wandert immer in diesen Fonds hinein und schafft also auch eine gewisse Stabilität bei den Mitteln und Planbarkeit bei den Mitteln. Das wäre natürlich der Traum. Da gibt es wiederum das Problem: Es verstößt eigentlich gegen die Jährlichkeit des Haushalts. Also in Deutschland gibt es eigentlich das Prinzip, dass eben eigentlich die Steuermittel nicht vorab zugewiesen werden sollen irgendwelchen Zwecken, sondern dass tatsächlich der Gesetzgeber jedes Jahr entscheiden kann, wofür das Geld ausgeben will. So, die andere Idee ist natürlich, dass ich einfach sage, ich nehme Schulden auf und ich mache quasi eine pauschale Genehmigung für Schulden und kann dann da aus diesem Fonds Geld abrufen. Das ist das, was derzeit eben politisch als Lösung im Raum steht, dass man also sagt, wir

speisen diesen Fonds tatsächlich durch eine Kreditaufnahme und hätten dann aber wirklich hinreichend viel Geld zur Verfügung. Das ist dann quasi ein extra Haushalt, den dann das Parlament auch extra noch mal prüfen und überwachen muss, dass damit kein Unsinn getrieben wird. Wenn viel Geld auf dem Tisch liegt, dann ist einfach die Logik des politischen Betriebs immer, dass man sagt, das Risiko besteht, dass damit auch Unfug gemacht wird. Aber dass man damit dann eben auch diese mehrjährige Sicherheit hätte. So und sozusagen da profitiert sozusagen jetzt glaube ich, die Infrastruktur davon, dass wir ja auch außen- und sicherheitspolitisch ganz neue Herausforderungen haben und dass man sagt, okay, dann machen wir das jetzt in einem Abwasch und dass das jetzt seit vorgestern ja als Lösung sich abzeichnet, dass es also ein schuldengespeisten Fonds zum Ausbau der Infrastruktur geben wird. Das wäre dann also die Lösung, mit der so eine Mehrjährigkeit hergestellt werden würde.

Andrea Morgenstern

Vielleicht für alle, die unseren Podcast später hören: Am 3. März ist diese Entscheidung jetzt eben gefallen, über die abgestimmt werden soll noch im alten Bundestag. Schauen wir mal, wie es weitergeht. Wenn wir noch bei diesem Infrastrukturfonds bleiben, sei es dieses Grundkonzept wie in den Nachbarländern oder sei es auch jetzt diese angepasste Idee, die jetzt im Raum steht im Bundestag. Wenn das an sich eine gute Idee ist, warum hat man das eigentlich noch nicht früher gemacht?

Christian Böttger

Also alle Modelle, egal wie man sie nennt und egal welche Umgehung man sich ausdenkt, haben eigentlich immer diesen Konflikt zwischen einerseits der Anforderung, ja aller Leute, die sich mit Infrastruktur beschäftigen, sei es auf der Seite der öffentlichen Hand, die Autobahn GmbH, die Bahn oder eben die Bauunternehmen, die sagen, wir brauchen eine mehrjährige Planungssicherheit. Und auf der anderen Seite den Haushaltspolitiker, die dieses Prinzip der Jährlichkeit des Haushaltes eben hochhalten. Und ich habe aber den Eindruck, dass es da auch zu wenig Kommunikation, zu wenig Diskussion gab und dass es eben einfach eine Blockade gegeben hat. Und Sie sehen das, also diese Mehrjährigkeit eben ganz, ganz restriktiv gehandhabt wird. Ich habe gerade neulich mit einem Finanz-Verfassungsrechtler gesprochen und gefragt, wo sind die Hindernisse, das weiter zu machen? Oder er sagt auch: Ich weiß es nicht. Aber das ist dann natürlich auch eine Sache des Standings des zuständigen Ministers und des Verhandlungsgeschicks, dass er dann eben hat. Auch gegenüber den Haushaltspolitiker, die übrigens da auch parteiübergreifend eigentlich ein sehr klares Ethos haben und sehr klar Verständnis haben, dass man das nicht von früher gelöst hat.

Theresa Wiesmeier

Oft wird das deutsche Eisenbahnsystem mit dem seiner Nachbarländer verglichen. Sie hatten es vorher auch schon mal angesprochen. Sind die ständigen Vergleiche eigentlich zielführend oder muss man im Gegenteil immer wieder dahin schauen, wo es funktioniert?

Christian Böttger

Also natürlich kann man immer Vergleiche machen und man kann immer auch gucken, wer macht es besser. Und ich bin davon überzeugt, man sollte also in jede Ecke gucken und kehren, wo kann man irgendetwas finden, was man besser machen kann. Das ist ein Prinzip, das man permanent eigentlich in allen betrieblichen Funktionen anwenden sollte, dass man eben sagt: Finden wir irgendwelche Ideen, wie man es

besser machen kann. Und meistens ist es eben auch so, dass also da gibt es immer irgendwelche tollen Ideen, von dem man es lernen kann. Also wenn man ganzheitlich sagt, guck mal, die machen das doch besser. Und wir sollten das so machen wie die Österreicher, die Schweizer, die Dänen oder wer auch immer. Ich glaube, da kommt man immer sehr schnell an den Rand, weil wir haben ein unterschiedliches System. Im Detail sind eben auch politische Entscheidungsprozesse unterschiedlich. Wir haben unterschiedliche Topographien. Wir haben letztendlich eine unterschiedliche Unterstützung, auch in der Bevölkerung. Wir haben unterschiedliche Wahlsysteme und unterschiedliche Nachfragestrukturen auch. Und deswegen, also nur zu sagen, wir nehmen jetzt das Land Sowieso als Blaupause und machen es genauso. Davon halte ich also überhaupt nichts. Also gerade bei der Schweiz nehme ich immer eine gewisse Mystifizierung dar. Da gibt es also eine ganze Reihe von Schweiz-Fans, auch in den deutschen, politischen, verkehrspolitischen Debatten. Wenn man da ein bisschen tiefer rein guckt, sieht man sozusagen da durchaus auch Probleme in der Schweiz oder aber eben auch Instrumente, mit denen die arbeiten, die es in Deutschland einfach nicht gibt. Zum Beispiel die Begrenzung des LKW-Verkehrs. Sie geben ja nur eine bestimmte Zahl an Konzessionen, zum Beispiel für die Alpenquerung raus. Und jeder, der keine Konzession kriegt, muss halt seine Güter mit der Bahn verschiffen, ob er will oder nicht. Ja, weil mit einem LKW darf er nicht fahren. Also deswegen: so einzu-eins-Vergleiche halte ich für problematisch. Aber es gibt viele gute Ideen, die man in allen möglichen anderen Ländern kriegen kann und auf die man eben auch zurückgreifen sollte.

Theresa Wiesmeier

Eine Idee, die wir uns auch aus anderen Ländern abgeguckt haben, ist ein Taktfahrplan. Unsere Zielfahrzeit von 26 Minuten zwischen Ulm und Augsburg resultiert aus dem Deutschlandtakt als einem deutschlandweiten Taktfahrplan, der Reiseketten verkürzt, da die Zeiten ankommender und abfahrender Züge miteinander harmonisiert werden. Was halten Sie von diesem Konzept?

Christian Böttger

Also der Deutschlandtakt besteht – oder wenn man das Schlagwort mal ein bisschen genauer anschaut – es besteht aus verschiedenen Elementen. Das eine ist eben das Prinzip des Taktfahrplans, das man sagt, wir vertakten alle Verkehre und sehen zu, dass wir in Knoten dann gute Anschlussmöglichkeiten schaffen, und wir bauen die Infrastruktur auch gezielt in Richtung dieser Taktfahrpläne hin. Das ist das eine. Dieses Prinzip halte ich für sinnvoll. Das zweite ist, dass heute mit dem Deutschlandtakt unterstellt wird – und er ist ja auch verknüpft worden mit diesem Ziel, mit den Marktanteilen der Schiene bis 2030 – dass man ein konkretes Modell gerechnet hat, indem man gesagt hat, ‚alles, was wir brauchen, sind mal eben 50 Milliarden, also zusätzlich zu den 100 Milliarden, die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen sind für den Ausbau der Schiene, und sobald das fertig ist, können wir diesen definierten Fahrplan fahren.‘ Und da sind ja bereits dann genau die Linien und die Ankunftszeiten und die Reisezeiten dann dargestellt. Das Ganze in einem aus meiner Sicht wirklich schon skandalösen Detaillierungsgrad. Das ist nicht auf allen Strecken gleich, aber es gibt ja Strecken, wo dann einzelne Bahnsteige und Bahnsteiggleise und so was geplant wurden. Und das wie gesagt für ein Projektvolumen von 150 Milliarden Euro. Das ist aus meiner Sicht nicht wirklich sinnvoll. Ja, und das ist das Störgefühl, das ich dabei habe. Wir haben dramatische Veränderungen. Das gerade in unserem Güterverkehr, der sozusagen beim Deutschlandtakt so ein bisschen lieblos hinten runterfällt. Da werden wir oder beim Güterverkehr werden wir vermutlich viel größere Verschie-

bungen haben als im Personenverkehr. Wir wissen noch nicht genau welche, aber wie viele Güter werden wir in zehn Jahren noch aus China bekommen? Ja, und wo werden die Schiffe anlegen? Ja, MSC hat gerade gestern angekündigt, dass sie nicht mehr mit den großen Schiffen nach Hamburg fahren wollen, sondern künftig mehr Schiffe in Mittelmeerhäfen anlegen lassen wollen. Seit einigen Jahren fahren also auch Schiffe, die sonst immer in Hamburg umgeladen wurden, die großen Containerschiffe für den für den Interkontinentalverkehr, die fahren nicht mehr in Hamburg, sondern die fahren teilweise tatsächlich mit großen 25.000 Containerschiffen nach Danzig oder so. Also da werden wir massive Verschiebungen erleben und jetzt also zu sagen, ich mache einen Fahrplan, ja für in 50 Jahren, das halte ich für nicht sinnvoll, sondern man muss das Ganze etappieren. Das hat das Ministerium ja mal angekündigt, dieses tun zu wollen. Man hat es dann eben unterlassen und man muss eben sagen, es ist derzeit eben nicht absehbar, dass eine Reihe dieser Projekte in den nächsten 20 Jahren gebaut werden können. Und ich muss sagen, sich dann also an irgendwelchen Linienplänen oder so zu berauschen, von denen ich sage, die werde ich in meinen Lebzeiten nicht mehr erleben. Das halte ich nicht für zweckmäßig, und ich halte es nicht für zweckmäßig, dafür Planungsressourcen zu verschleudern. Ja, also es ist richtig, dass man eben sozusagen darauf hin baut. Aber eigentlich würde ich das immer in Etappen machen, von zehn Jahren oder vielleicht rollierend 15 Jahre planen, wie auch immer. Aber das, was man sich da vorgenommen hat, halte ich eigentlich für zu weit gehend. Und ich glaube, dann ist es eben auch irgendwann eine Verschwendung von Ressourcen, wenn man eben wirklich sagt ich plane Infrastruktur, von der ich weiß, dass sie in den nächsten 30 Jahren nicht angefangen wird.

Andrea Morgenstern

Jetzt ist natürlich der Deutschlandtakt auch eine unserer Planungsprämissen. Deswegen hoffe ich doch, dass Sie in dem Punkt vielleicht nicht recht behalten werden.

Christian Böttger

Aber das ist jetzt ja nicht so, also das heißt ja nicht, dass man sagt, man sollte nicht bauen. Und natürlich ist es so, wenn man sagt, ich baue neu, dann geht es immer um diese Halbstunden- oder Stunden-Fahrzeiten und das ist ja grundsätzlich richtig, dass man sagt, ich baue in Richtung eines Taktfahrplans. Das heißt, wenn ich sage, ich habe einen ersten Entwurf, mit dem ich 31 Minuten Fahrzeit erreiche, dann macht es Sinn, doch noch mal hinzugehen, und zu sagen ‚Finden wir irgendetwas, wo wir 26 Minuten erreichen können?‘ und wenn ich eine Fahrzeit habe von 25 Minuten, dann muss ich vielleicht nicht noch mal reingehen und sehen, kann ich da zwei Minuten noch mal durch eine Trassierungsoptimierung oder so was rausleiern. Also dieses Prinzip ist ja vernünftig und dass man zusätzliche Kapazitäten braucht auf dieser Achse, das ist ja auch weitgehend unbestritten. Das heißt, es ist ja nicht so, dass man sagt, die einzige Begründung für dieses Projekt ist der Deutschlandtakt.

Andrea Morgenstern

Nicht die Einzige.

Christian Böttger

Sondern wie gesagt, ich halte deswegen auch, in diesem Prinzip zu planen für sinnvoll. Auf der anderen Seite kann es eben auch nicht sein – meine Heimat da im Norden da gibt es eben eine Strecke Kiel-Lübeck, wo man sagt, die – da ist man glaube ich momentan bei 70 Minuten – wenn man sagt, die will ich auf unter 60 bringen, da müsste man unglaublich viel Geld reinstecken. Aber es kann es auch nicht sein, dass

man sagt, ‚Dann fahre ich dort halt nicht mehr oder dann verschimmelt die Strecke halt.‘ Ja, dann muss man bitte auch mal damit leben, dass man sagt, ‚okay, die kriege ich jetzt im Deutschlandtakt erst mal nicht optimiert, die packe ich mal zur Seite‘. Und also dieses Planungsprinzip halte ich für richtig. Ich glaube, der Detaillierungsgrad und auch dieses so immer angedeutete Junktim zu den zu den Verlagerungszielen für 2030 ist eben komplett unrealistisch. Und wie gesagt, dritter Kritikpunkt an dem konkreten Plan so wie er auf dem Tisch liegt, ist tatsächlich eben die Vernachlässigung des Schienengüterverkehrs.

Andrea Morgenstern

Diese Etappierung, die Sie angesprochen haben, die findet jedoch statt, soweit wir wissen. Wir waren nämlich gerade vor wenigen Wochen bei der Firma SMA in Zürich, die eben den Deutschlandtakt mitentwickeln. Und wir haben gleich zwei Folgen mit Cyrill Bärtsch und Philipp Schröder aufgenommen, die uns das auch noch mal bestätigt haben, dass die im Gange ist. Aber es ist natürlich ein sehr langwieriges Projekt, gar keine Frage.

Christian Böttger

Gut, und die Etappierung ist natürlich politisch also auch extrem heikel und ich glaube, das gäbe an einigen Stellen schon ziemliches Aufsehen, wenn man sagen würde, wir haben etappiert und dein Projekt, da haben wir mal Baubeginn 2058 so mal angedacht. Ja, das würde ja bedeuten, bei den bisher angedachten Mitteln und deswegen will die Politik dort eben nicht ran, weil momentan ist es eben so, dass diese gewaltige Liste von Projekten für 100 Milliarden Euro ja, da suggeriert man eben immer den Betroffenen, also auch denen, die neue Strecken wollen, das man sagt, ‚Jaja, der Baubeginn steht kurz bevor‘ und überall plant man so ein bisschen rum und drückt sich damit eben vor dieser Entscheidung zu sagen ‚nee, dafür ist eben einfach kein Geld und sind keine Ressourcen da‘. Aber natürlich, nach meiner Überzeugung brauchen wir eine Etappierung. Und wie gesagt, das eine ist immer das Thema Geld. Das andere sind wirklich eben auch die Ressourcen. Und das wird jetzt, wenn vielleicht tatsächlich dieser Infrastrukturfonds kommt und Geld auf dem Tisch liegt, dann muss man eben auch vor dem Hintergrund der verfügbaren Ressourcen eben dann überlegen, mit welchen Projekten fangen wir eben an und welche Projekte müssen wir zurückstellen. Und dafür muss man dann auch politisch den Rücken gerade halten, das dann eben den dortigen Anwohnern zu erklären.

Andrea Morgenstern

Dafür sind wir dann am Ende auch wieder da.

Christian Böttger

Ich sag mal so, das eine sind eben die unmittelbaren Anwohner, die freuen sich immer, wenn das Projekt nicht kommt. Ja, aber natürlich ist es eben so die Wirtschaft oder also der Hamburger Hafen ist geradezu verzweifelt, dass seit 20 Jahren dieses Projekt Hamburg-Hannover nicht weiterkommt. Und der Hafen Lübeck und es gibt ja viele, sozusagen, man hat den Stralsundern, denen hat man jetzt auch versprochen, im Gegenzug eben für das LNG-Terminal, dass die Strecke ausgebaut wird. Das Geld wird gerade wieder eingesammelt oder so was. Und dass man sagt, welches Geld ist wirklich da und da muss man dann eben auch ja dann gegebenenfalls irgendeinem Ministerpräsidenten sagen, Sorry, deine Strecke kommt nicht.

Outro

Das Gespräch mit Professor Christian Böttger ist hier noch nicht zu Ende. In der dritten Folge erfahrt ihr, was er vom Deutschlandticket hält, was die vorgezogene Neuwahlen für Ulm Augsburg bedeuten könnten und welche drei Hinweise er einer neuen Bundesregierung geben würde. Seid gespannt.

