

Podcast unter 2Grad:

mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und der stellvertretenden Pressesprecherin der Bundesregierung und stellvertretenden Leiterin des Bundespresseamts Ulrike Demmer

Ulrike Demmer:

Herzlich Willkommen, liebe Hörerinnen und Hörer. Heute geht es in unserem Klima-Podcast um den Schwerpunkt Verkehr. Der Verkehr steht an dritter Stelle als Verursacher von Treibhausgas und in unserem heutigen Gespräch geht es deshalb folglich um sowas wie E-Autos, ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen und um billige Bahntickets. Mein Name ist Ulrike Demmer, ich bin die stellvertretene Sprecherin der Bundesregierung und unser Gast ist heute der beste Gesprächspartner, den man sich zu diesem Thema nur vorstellen kann. Er ist zuständig für 52.800 Kilometer Fernstraßen, 33.400 Kilometer Schiene und 7.350 Kilometer Binnenwasserstraßen und er hat eine Schwäche für Oldtimer. Herzlich Willkommen, Bundesminister Andreas Scheuer.

Andreas Scheuer:

Hallo. Grüße Sie.

Ulrike Demmer:

Das Klimapaket der Bundesregierung liegt jetzt nach wirklich harten Verhandlungen auf dem Tisch, im Vorfeld hieß es in fast allen Berichten, vor allem Ihr Bereich: Der Bereich Verkehr, da müsse eine Menge Arbeit geleistet werden. Haben Sie die schon geleistet?

Andreas Scheuer:

Wir machen jeden Tag Klimaschutz im Verkehrsministerium und das seit vielen, vielen Jahren. Und jetzt in der Debatte wurde ich vor dem Klimakabinett dafür kritisiert, dass ich so viele Maßnahmen vorlege. Nämlich über 50! Weil wir natürlich auch klar sehen, dass der Verkehrsbereich vieles an Reduktionen leisten muss, um die Klimaziele zu erreichen und das können wir jetzt besser machen wie noch vor Jahren, weil wir dazu die Innovationen haben, dazu auch die Digitalisierung haben. Wir haben eine nationale Plattform für die Mobilität von morgen und diese 240 Experten haben viele Maßnahmen entwickelt mit denen wir basierend auf Innovationen und Anreize erschaffen wollen, die Klimaziele zu erreichen. Ich bin da sehr optimistisch. Ich bin auch sehr froh, dass von den über 50 Maßnahmen nahezu alle durch das Klimakabinett gegangen sind. So kann ich mit viel Geld und vielen Maßnahmen dafür sorgen, dass es im Verkehrsbereich besser wird was die Erreichung der Klimaziele betrifft.

Ulrike Demmer:

50 Maßnahmen wären jetzt zu viel, um sie aufzuzählen, aber können Sie vielleicht die wichtigsten beschreiben?

Andreas Scheuer:

Ja, wir haben das natürlich in Bereiche geteilt. Natürlich muss der Pkw-Bereich sehr viel leisten, weil er auch sehr viele Anteile am Thema Treibhausgase hat. Der Lkw-Bereich auch. Und wenn man dieses Paket sieht, dann stärken wir natürlich mit der Unterstützung und Entwicklung von alternativen Antrieben: von synthetischen Kraftstoffen, von Aufbau einer besseren Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, vom Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur, vom Forschen in synthetische Kraftstoffe, neue Kraftstoffe, Beimischungsthemen in die Kraftstoffe – also das heißt, wir schauen in letzter Zeit nicht nur in die Hardware an, wie man die Hardware verändern kann. Vom Verbrenner zum Elektroauto, sondern vor allem die Hardware selbst, was man reinigt in die Hardware und da gibt es Neuerungen die es vor fünf, acht oder zehn Jahren nicht gegeben hat. Das müssen wir jetzt nutzen. Bis hin zudem das wir natürlich saubere Lkw fördern. Das wir dann sehr, sehr konzentriert draufgehen, wie wir die Schiene stärken und der Haushalt 2020 und auch das Klimapaket ist ein klares, klares Ja zu einer starken Schiene. Die Schiene ist der Gewinner in der ganzen Debatte. Wir

haben gerade für 86 Milliarden Euro das größte Modernisierungspaket für die Schiene beschlossen. Wir haben jetzt nochmal 11 Milliarden draufgelegt für die Bahn. Wir stärken den Nahverkehr von Bus und Bahn auf Rekordniveau. Wir versechsfachen die Mittel für den Nahverkehr für die Bundesländer, die bestellen ja den Nahverkehr. Wir gehen in eine auf Rekordniveau nochmal draufgelegt mehrere Milliarden für die Regionalisierungsmittel. Das sind so Spezialbegriffe der Verkehrspolitik, aber unterm Strich bleibt: Wir stärken den Fernverkehr genauso wie den Nahverkehr mit Bus und Bahn. Beim Fernverkehr ist es eine schöne Botschaft, dass wir die Mehrwertsteuer auf die Tickets reduzieren wollen, so dass das Bahnfahren noch attraktiver wird.

Ulrike Demmer:

Ein zentraler Punkt der stark diskutiert worden ist, ist die CO₂-Bepreisung. Die Bundesregierung hat da jetzt beschlossen 10 Euro pro Tonne CO₂. Beim Benzinpreis soll das 3 Cent je Liter ausmachen. Was für einen Steuerungseffekt kann das ausmachen. Das sind schon die normalen Schwanken die der Verbraucher, der Autofahrer an der Tankstelle spürt.

Andreas Scheuer:

Wir brauchen für die Erreichung der Klimaziele die Bürgerinnen und Bürger dafür. Ich würde es mal in drei Phasen einteilen - dieses ganze Klimapaket: Das Erste ist Fairness. Fairness gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern. Das wir nicht exorbitant alle in Panik versetzen und in Verärgerung, sondern das Mobilität in Deutschland weiterhin möglich ist. Aber die Zeit nutzen wir bis diese Bepreisungen kommen und spürbarer kommen, indem die Bürger Zeit haben, ihre Mobilität zu verändern. Also ihr Verhalten zu verändern, nachzudenken was denn an neuen Produkten auf den Markt kommt. Also sich selbst Gedanken zu machen, dass sie mit beispielsweise einem Elektroauto in der Stadt einfach weniger Preis zahlen müssen dann in Zukunft, aber trotzdem müssen wir den ländlichen Raum in Blick haben. Wir können nicht die fleißigen Pendlerinnen und Pendler im ländlichen Raum zusätzlich in Bedrängnis bringen mit Verteuerungen und deswegen 1. Phase Fairness. In dieser Phase muss Innovation angestoßen werden, Anreize entwickelt werden, um dann in der 2. Phase diese Produkte zu haben, die dann der Verbraucher benutzen kann – alltagstauglich. Das ist momentan nicht der Fall, da krankt das System dran, dass wir über viele, viele Themen der Elektromobilität, des Wasserstoffes reden, aber die Bürger es nur auf Hochglanz Anzeigen in Zeitungen sehen, aber noch nicht beim Händler kaufbar.

Ulrike Demmer:

Sie sprechen darauf an, dass die Ladesäulen und die ganze Infrastruktur um die Autos zu tanken fehlt.

Andreas Scheuer:

Nicht nur das. Wir haben rund 22.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen für 220.000 Elektroautos. Dieser Schlüssel würde funktionieren, nur mir wäre lieber, wenn wir jetzt schon 800.000 oder eine Million Elektroautos hätten, aber die haben wir nicht. Weil wir gar auch nicht das Angebot dazu haben. Das kommt erst jetzt in 2020, 2021 werden die Bürger einfach auch zum Autohändler am Samstagnachmittag gehen können und sich mal eine Probefahrt vereinbaren können. Das erleben können, was neue Mobilität bedeutet. Momentan reden wir nur drüber oder schauen es auf Papier oder im Internet an, wie den theoretisch die Autos ausschauen könnten. Jeder ist auch neugierig. Um die Mobilität von morgen zu organisieren, müssen wir Bürgerinnen und Bürger begeistern. Ich halte nichts von Verbote und Verzicht, sondern von Anreizen und Innovation. Und die 3. Phase neben der Fairness, der Entwicklung von Produkten und Innovationen müssen wir natürlich den Sprung schaffen, was bringt es uns als Deutsche. Ich bin der festen Überzeugung, dass mit diesem Paket die Möglichkeit geschaffen wird, dass die deutsche Wirtschaft davon so profitiert, dass wir diese Produkte auch in die Welt hinaus exportieren können, um die nächste Wohlstandsdekade für die deutsche Wirtschaft einzuläuten. Die Meldungen der letzten Tage über die Veränderungen in Umbau unserer Volkswirtschaft, mit dem Umbau in der Automobilindustrie zeigen ja, dass wir sehr wachsam sein müssen. Wir sind nicht alleine auf der Welt. Da wird es Veränderungen in der Arbeitswelt geben. Da wird es andere Berufe geben. Da wird es natürlich auch Leute geben, die in dem Bereich gerade nicht mehr die nächsten 25 Jahre Zukunft haben. Aber wir müssen denen eine andere Zukunft geben und

das ist wichtig für die politischen Rahmenbedingungen. Deswegen ist das Klimapaket sehr schlau aufgesetzt. Überfordert nicht, aber es regt an zur Verhaltensveränderung.

Ulrike Demmer:

Sie sagen es, die Automobilbranche ist für Deutschland von zentraler Bedeutung und steht vor einem großen Umbruch, steckt in Wahrheit schon mittendrin. Da gibt es schon kritische Stimmen die sagen die Bundesregierung macht da nicht genug. Was machen sie da, um diese Branche zu stützen?

Andreas Scheuer:

Wissen Sie, ich war in meiner Heimatregion Niederbayern. Die auch sehr industriell geprägt ist, sehr stark auch Mittelstand, aber sehr stark auch das Thema Mobilität, Auto und da haben Menschen Arbeit – Zukunft. Ich komme aus einer Region, wo vor 20, 25 Jahren im November und Dezember 30 Prozent Arbeitslosigkeit war. Jetzt haben wir 2,7; 2,5; 3,0 Prozent. Das heißt wir müssen den Menschen auch für die nächste Generation Antwort geben. Und die Antwort ist so, dass ich auf dem Jubiläum eines großen Automobilherstellers in meiner Heimatregion war. Und da wurde der Betriebsrat gefragt, was denn die letzten fünf Jahrzehnte so war. Ob er Angst vor der Digitalisierung hat. Dann hat er gesagt: Es gab jeden Tag die letzten fünf Jahrzehnte Digitalisierung. Es hat nur anderes geheißen – nämlich Fortschritt. Und wir dürfen nicht so große Begriffe in die Welt setzen ohne eine Antwort zu haben, sondern ich nenne es Fortschritt. Fortschritt und zu dem sind wir als Deutsche immer verdammt. Schauen Sie auf die Landkarte. China ist groß, USA ist groß, Deutschland ist dagegen sehr klein. Aber wenn ich mir den Erfolg anschau, den wir gehabt haben und haben, dann ist es schon gigantisch. Ein kleines Land relativ auf der Landkarte schafft, es Logistikweltmeister zu sein, Exportweltmeister, Reiseweltmeister und das alles aus unserer Kraft der Ideen und der klugen Köpfe. Diese Antworten müssen wir auch morgen geben und da wird es auch Veränderungen geben. Ich nehme ein Beispiel: ich war ganz bewusst auf der Eröffnung der neuer Produktionslinie für den Elektroporsche, den Taycan in Zuffenhausen. Dort wird ein neues Werk gebaut am alten Betriebsgelände in Zuffenhausen, nicht auf der grünen Wiese, nicht im Ausland sondern am alten Standort Zuffenhausen. Dieses Werk ist CO2 neutral. Dieses Auto ist voll elektrisch. Es sind zu den jetzig bestehenden Arbeitsplätzen noch 1.500 Arbeitsplätze dazugekommen. Aber es wird Veränderungen geben: der Arbeitsform, des beruflichen Umfelds, auch der Ausrichtung. Ich war letzte Woche bei einem Veredler von Lkw. Der baut jetzt gerade für die Berliner Stadtreinigung die alten, orangenen Diesel Mercedes Varios um, in Elektrofahrzeuge. Nimmt praktisch das alte Auto und richtet es her. Rost weg, neuer Lack, raus mit dem alten Aggregat, rein mit der Elektromobilität. Der sagt, mittlerweile habe ich nicht nur Monteure und Ingenieure bei mir, sondern ich manage Mobilität und ich hab mittlerweile mehr IT-Fachkräfte und Planer im Büro sitzen als draußen in der Produktion Monteure. Und das sind die Beispiele, wie sich das Ganze verändert und da müssen wir mithalten. Uns wird nichts geschenkt auf der Welt. Wenn wir zurückstehen, warten, dann werden uns andere überholen. Und das will ich nicht, ich will der jungen Generation Chancen vererben.

Ulrike Demmer:

Die Berliner Verkehrssenatorin hat im Frühjahr erklärt: „Wir möchten das die Menschen Ihr Auto abschaffen“. Finden Sie das auch?

Andreas Scheuer:

Ist grundsätzlich anderer Politikansatz. Ich komme nicht von der Seite Verbot und Verzicht und Abschaffen. Sondern ich komme von der Seite Innovation, Anreize und Ermöglichen. Berlin ist nochmal was ganz Besonderes, natürlich von einer Situation einer Großstadt, einer Metropolregion, aber auch einer der in Brandenburg lebt mit seiner Familie, dort sich ein Eigenheim verwirklicht hat, dem muss ein Mobilitätsangebot gegeben werden. Ja, wir sorgen jeden Tag dafür, dass die Bürgerinnen und Bürger beispielsweise auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Berlin hat da ein Angebot. Und deswegen ein Baustein, ein riesen Baustein an dem Klimapaket, was ich zu verantworten habe in meinen Bereich, ist die Stärkung des Radverkehrs. Wir haben bis 2023 eine Rekordsumme von 1,45 Milliarden Euro für den Radverkehr. Das hat es noch nie gegeben. 900 Millionen extra dazu. Ich konnte hier in Berlin einen Radschnellweg von 12,4 Kilometern mitfördern,

mit 4,4 Millionen Euro. Da brauchen wir mehr solcher Projekte. Aber das geht nicht entweder oder, sondern ich bin sowohl als auch. Sowohl als auch guten Radverkehr, starke öffentliche Verkehrsmittel und ja, denn individuellen Verkehr über das Auto oder auch die Auslieferung der Pakete mit dem Transporter wird weiterhin Thema sein. Und ich muss halt den ländlichen Raum auch im Blick haben. Eine Verkehrsministerin in Berlin kann natürlich anders argumentieren. Aus meiner Sicht an der Stelle falsch. Ist halt andere Politik, wie ein Verkehrsminister eines Flächenlandes. Und so unterschiedlich ist Deutschland. Wir haben nicht das Problem der Millionen und Milliarden in die Investitionen. Das ist Gott sei Dank eine Diskussion die wir gerade nicht führen brauchen, weil wir genug Geld haben. Mein größtes Problem in meinem Haushalt ist der Mittelabfluss. Und da unterstützen wir die Bundesländer so intensiv wie noch nie, um die Mobilität von morgen zu organisieren. Ob mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn. Aber natürlich auch bauen wir Straßen. Weil die Bürgerinnen und Bürger auch mit einem Elektroauto den Anspruch haben, dass es Straßen gibt, und gute Straßen gibt. Von daher sehe ich das als breite Aufstellung und gegen Innovation wird keiner was haben, wenn die Pakete morgen, wie mit einem Forschungsprojekt das wir unterstützen mit der Stadt Aachen und mit der Hochschule in Aachen die Pakete mit Drohnen ausgeliefert werden. Das macht vielen Angst. Aber vielleicht ist es von morgen eine Alternative, den Auslieferungsverkehr in der Innenstadt zu entzerren und damit Möglichkeiten zu schaffen, auch über die Mobilität in der Luft unterwegs zu sein.

Ulrike Demmer:
Macht es Ihnen Angst?

Andreas Scheuer:
Mir macht die Zukunft überhaupt nicht Angst. Ich bin fasziniert von dem, was junge Leute entwickeln. Wir haben gestern den deutschen Mobilitätspreis gehabt, wo Preisträger ausgezeichnet wurden mit gigantisch neuen Ideen. Beispielsweise einen Medibus. Da kommt, wegen dem Ärztemangel am flachen Land der Arzt dann mit einer Praxis, die via Bus unterwegs ist. Also ein ausrangierter Bus wird so hergerichtet, dass er eine Arztpraxis ist. Bis hin zu einem Sharing-Angebot mit einem einheitlichen Ticket in einer Region. Bis hin zu einer neuen Siedlung, die in Darmstadt entwickelt wird, wo neue Mobilitätsgesichtspunkte auf Stadtplanung treffen. Das sind alles Dinge, die wir jetzt anschieben in gigantischer Zahl. Ich würde mich sehr freuen, wenn viele, viele Medien in Deutschland nicht nur über negative Trends berichten und über schlechte Stimmung, sondern über das was verdammt gut in unserem Land klappt.

Ulrike Demmer:
Ich muss auf ein weiteres umstrittenes Thema zu sprechen kommen, nämlich das Tempolimit auf deutschen Autobahnen 130 Stundenkilometer. Es gibt Experten die sagen, dass sich damit doch die Schadstoffbelastung erheblich verringern ließe und in der EU haben alle Länder außer Deutschland ein Tempolimit. Was spricht dagegen?

Andreas Scheuer:
Wir haben ein funktionierendes System einer Richtgeschwindigkeit. Die Autobahnen sind die sichersten Straßen. Wir haben eher die Problematik wegen der Verkehrssicherheit auf den Landstraßen. Und die Beiträge eines Tempolimits zur CO²-Reduzierung sind unter 1 Prozent. Der Deutsche Bundestag hat dieser Haltung entsprochen mit überwältigender Mehrheit und hat sich gegen ein generelles Tempolimit ausgesprochen. Man muß dazu sagen, dass ein Drittel unserer Autobahnen bereits Tempo limitiert sind, entweder temporär oder fest mit den Blechschildern, die man kennt. Mir wäre wichtig, dass wir eine Verkehrslenkung machen, die den Wetter-, Straßen- und Verkehrsverhältnissen angepaßt ist. Das heißt, die auch in die Digitalisierung durchstartet, also weg vom Blechschild hin zur digitalen Anzeige. Dann kann man das auch besser aussteuern. Aber ich bin gegen das generelle Tempolimit auch guten Gründen und ich glaube, seit Jahrzehnten diskutiert.

Ulrike Demmer:

Wir haben eben schon kurz über E-Mobilität gesprochen. Der zentrale Punkt sind da schon auch die Ladepunkte für die E-Autos. Da gibt es bisher rund 21.000. Hand aufs Herz. Für wie realistisch halten Sie, dass Sie die Zielmarke von 1 Million Ladepunkt bis 2030 wirklich erreichen?

Andreas Scheuer:

Wir haben eine große Runde gehabt aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft im Kanzleramt, die sich mit dem Thema Infrastruktur beschäftigt hat beim Laden, aber nicht nur bezogen auf die Elektromobilität, sondern auch auf die Wasserstoffinfrastruktur. Ich habe einen Masterplan Ladeinfrastruktur vorgelegt, wo genau diese Themen jetzt geklärt werden müssen. Wir brauchen im öffentlichen Bereich einen leichteren Zugang zu Ladepunkten. Da hängen wir oft vor Ort in langwierigen Genehmigungsverfahren. 1 ½ Jahre für 20 Ladesäulen ist einfach zu lang. Deswegen greifen wir da auch in Baurecht, in Bauordnung ein. Nicht Zuständigkeit des Bundes, aber trotzdem müssen wir darüber reden auf der nächsten Ministerpräsidentenkonferenz. Und dann haben wir viele Möglichkeiten der Förderungen. Wir sind mit den Energieversorgern im Kontakt, den Verteilnetzbetreibern, den Automobilherstellern, die sich selbst verpflichtet haben, tausende von Ladesäulen zu bauen. Auf der anderen Seite brauchen wir natürlich auch den privaten Bereich. Da wird meine Kollegin, Justizministerin Lambrecht, das Wohnungseigentumsgesetz auf den Weg bringen, um zu Hause in der Garage die Wallbox zu haben, oder im Mehrfamilienhaus die Wallbox für einen gewissen Bereich über Nacht.

Ulrike Demmer:

Wallbox müssen Sie kurz erklären.

Andreas Scheuer:

Wallbox ist die Box, die das Elektroauto laden soll am Stellplatz im Mietshaus „X“ am Ort „Y“. Und da gibt es momentan eine rechtliche Voraussetzung, dass die Eigentümergemeinschaft einstimmig das abstimmen muss. Das müssen wir lockern. Also wir sind jetzt gerade dabei Regelungen zu lockern, um Infrastruktur zu ermöglichen. Die Ladepunkte brauchen wir, da ist auch sehr viel Innovation drin. Auch heute wieder habe ich einen Termin mit einem Hersteller, der beim deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet wurde, der die Straßenbeleuchtung, also die schon vorhandene Infrastruktur nimmt, und sagt an verschiedenen Stellplätzen in einer Straße einer Stadt kann dann angesteckt werden. Das muss jetzt zum Fliegen kommen. Und ich höre immer, dass viele meinen, wir sind die Schlechtesten bei der Wasserstoffinfrastruktur. Nein, wir sind die Besten in ganz Europa mit dem Ausbau der Tankinfrastruktur. Wir haben jetzt im Frühjahr 100 Wasserstofftankstellen in ganz Deutschland auch so aufgeteilt, dass die Reichweiten funktionieren. Ich habe selbst vor ein paar Tagen eine Wasserstofftankstelle wieder eröffnet. Wir haben Commitment mit den Versorgern, dass wir 10 bis 15 Tankstellen pro Jahr dazu bauen. Also es darf keine Ausrede geben, dass es keine Produkte dazu gibt, weil es die Infrastruktur dazu nicht gibt. Und dieses Henne-Ei-Prinzip lösen wir jetzt auf und da sind wir gerade gut dran. Die Rückmeldung aus der Wirtschaft ist, dieser Masterplan ist gut, ist wichtig. Den müssen wir jetzt umsetzen, da ist jetzt natürlich auch Zeitdruck gefragt.

Ulrike Demmer:

Das Bahnfahren soll attraktiver werden, unter anderem in dem Sie bei den Tickets im Fernverkehr den Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent auf 7 Prozent senken. Dann kostet ein Ticket von Berlin nach Frankfurt grob gerechnet 90 Euro statt 100 Euro. Das ist ja immer noch relativ viel Geld. Glauben Sie, dass das wirklich die Leute auf die Schien bringt?

Andreas Scheuer:

Das macht es schon, denn wir haben jetzt die magische Zahl von 150 Millionen Fahrgäste durchbrochen zum ersten Mal und sind stramm drauf auf dem Weg zur 200 Millionen Marke. Das macht auch im Verkehr, weil so viele Bahn fahren wollen, oft Problemen. Das wissen wir. Es kommen

auch neue Züge, es wird die Schiene gestärkt durch viele Investitionen. Aber ich kann es einfach nicht mehr hören, dass von der Opposition an Rednerpulten erzählt wird: „Wir müssen die Schiene stärken und Planungsbeschleunigung.“ Rede und Realität. Draussen in der Realität erfahre ich dann, dass man genau an dieser Stelle gegen dieses Bauprojekt für eine bessere Schiene ist. Oder, dass man im Bundesrat ein Klimapaket, wo die Mehrwertsteuerreduzierung auf diese Bahntickets enthalten ist, blockieren will. Also Rede und Realität und darüber müssen reden. Ich bin dazu bereit, eine wirkliche nationale Kraftanstrengung zu machen über Grundsatzfragen des Systems Schiene, über die Bahn. Ich habe dazu auch die Opposition eingeladen. Und wir müssen dafür kämpfen, dass nicht jeder am System Bahn zerrt und zurt und auf eigene Interessen arbeitet, sondern das wir ein gutes System Schiene hinbekommen, dass die Bahn besser wird und die Kunden zufriedener werden, um auch wirklich umzusteigen. Dort wo es hagelig ist sind die Knotenpunkte, also Stichwort München, Stuttgart, Frankfurt, Hamburg. Wir gehen da aber auch in massive Vorleistungen und wir als Bund wollen unserer Verantwortung gerecht werden. Wir unterstützen die zweite Stammstrecke München, um dieses Nadelöhr aufzuweiten. Wir werden jetzt noch in dieser Woche ein Commitment machen über eine S-Bahn 4 in Hamburg, die ganz große Probleme bereitet, durch dieses Nadelöhr Hamburg durchzukommen.

Da werden wir uns einigen. Wir haben dazu viele, viele Möglichkeiten geschaffen. Aber schauen Sie, wie wackelig auch ein System ist, zeigt weil so viele Züge fahren, haben wir oft auf Strecken wie Köln-Dortmund - eine der sorgenreichsten Strecken weil sehr viele Baustellen - eine Störung und diese wirkt sich dreifach auf das Gesamtnetz in Deutschland aus.

Wir stärken den Nahverkehr auch in Stuttgart. Nicht nur Stuttgart 21 ist ein Thema, sondern auch der Nahverkehr wird gestärkt. Da sind wir auch in Vorleistung gegangen. Also wir kommen da unserer Verantwortung als Bund nach. Weil der Bürger zum Schluss nicht unterscheidet ob es der Regionalzug ist, für den der Bund nicht zuständig ist sondern die Bundesländer diese Verkehre bestellen, oder ob der ICE kommt. Sondern sie wollen einfach gut Zug fahren können, und das ist unser Anspruch zu sagen: „Preislich muss es passen und konkurrenzfähig zum Flieger.“ Das es ganz gut paßt, zeigt dass auf der Topstrecke zwischen Berlin und München, auf der neuen Zugstrecke wo die Sprinter fahren, der Wechsel vom Flugzeug auf den Zug 30 Prozent ist. Das heißt, die Leute steigen um, und das ist auch gut so.

Ulrike Demmer:

Wie oft steigen Sie um?

Andreas Scheuer:

Ich fahre sehr oft Bahn. Bin auch erwischt worden von Zugausfällen und Verspätungen. Das weiß ich auch, das stört mich auch, es nervt mich auch. Aber ich fahre sehr gerne und sehr oft Bahn, vor allem wenn ich Richtung Hamburg-Hannover muss, oder auch nach Nordbayern. Ich habe jetzt eine direkte Zugverbindung aus meiner Heimatstadt Passau nach Berlin, eine ICE-Verbindung. Also von daher ist es immer schön Zug zu fahren, weil wir auch 320.000 motivierte Bahnmitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben. Und da werde ich jetzt in ein paar Tagen den Zwanzigtausendsten, den wir dieses Jahr zusätzlich einstellen, sehr herzlich begrüßen. Zum wiederholten Mal hat sich die Bahn entschlossen, 20.000 neue Mitarbeiter einzustellen. Das ist eine Herkulesaufgabe und an die muss man auch denken. Die sind nämlich auch von Verspätungen und Zugausfällen betroffen.

Ulrike Demmer:

Jetzt haben Sie aber die Leidenschaft des Oldtimerfahrens. Darf ich fragen wie sich das dann mit der Klimafreundlichkeit des Verkehrsministers verträgt?

Andreas Scheuer:

Ich haben seit Jahren, und das wissen alle, das Hobby, das automobile Kulturgut zu pflegen, weil ich glaube, dass es uns auch eine Aufgabe gibt. Vergleichen Sie ein Fahrzeug aus Großbritannien, einen MGR aus Baujahr 59, mit einem Triumph TR 4 von Baujahr 65 mit einem Triumph TR 6 aus Baujahr 71/72. Da ist keine Innovation gewesen oder keine Weiterentwicklung. Die Schalter sind gleich, die Motoren sind gleich, die Blinker sind gleich. Und dann vergleichen Sie einen, beispielsweise Mercedes

280 SE, Baujahr 69 mit diesen britischen Fahrzeugen und da kam der Erfolg der deutschen Automobilindustrie durch Innovation. Da hat es schon Multifunktionsschalter gegeben, einen Scheibenwischer, einen Blinker in einem Hebel integriert. Fensterheber, Unfallsicherungsmaßnahmen im Cockpit, also Karosseriebau. Da hat es Innovation gegeben, so dass die Bürgerinnen und Bürger ein deutsches Produkt hatten, aber vor allem das Ausland gesagt hat: „Mensch die deutschen Automobilhersteller, die sind hoch innovativ und die haben sich dann diesen Begriff „Made in Germany“ hart erarbeitet.“ So und das ist die Aufgabe, das in die Zukunft zu transferieren, dass wir genau an dieser Schnittstelle sind, wenn wir jetzt, wie andere in der Vergangenheit stehen geblieben sind, keine Innovation entwickelt haben, dann wird es andere geben aus anderen Ländern und Kontinenten, die uns versuchen zu überholen. Und das darf uns nicht passieren. Und deswegen als Verkehrspolitiker mit ganz, ganz wenigen Kilometern die man jedes Jahr fährt, ist dieses automobiler Kulturgut auch eine Mahnung an uns, ständig fortschrittlich und innovativ zu sein.

Ulrike Demmer:

Verraten Sie uns zum Schluss noch, welchen Oldtimer Sie fahren?

Andreas Scheuer:

Momentan fahre ich sehr oft den 325 ix, einen BMW. Das ist das letzte Auto von Franz Josef Strauß.

Ulrike Demmer:

Welche Farbe?

Andreas Scheuer:

In so Eisblau, also klassisch.

Ulrike Demmer:

Herr Minister vielen Dank für das Gespräch.

Andreas Scheuer:

Ich bedanke mich.