



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) im Gespräch mit der Allianz pro Schiene, veröffentlicht am 16. Juni 2009 unter www.allianz-pro-schiene.de

„Was wir brauchen, ist ein Masterplan Mobilität“

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee über den richtigen Mix der Verkehrsträger, ein klares Nein zum Gigaliner und seine neue Sensibilität bei Lobbyisten.

Allianz pro Schiene: Herr Minister Tiefensee, Sie haben sich jetzt viel Zeit für die Schiene genommen. Wie verteilen Sie Ihre Aufmerksamkeit auf Auto, Flugzeug, Fahrrad oder Bahn: Geht das bei Ihnen auch ein bisschen nach Sympathie?

Tiefensee: Mit Sympathie allein kommt man nicht weiter. Es gibt nicht ein absolutes Prä des Fahrrads gegenüber dem Flugzeug. Es wird in der Zukunft vor allem darum gehen, einen guten Mix der Verkehrsträger hinzubekommen. Man wird genau hinschauen müssen, welcher Verkehrsträger an welcher Stelle optimal zum Einsatz kommt. Das ist die Grundphilosophie. Wir wollen die gebrochenen Reiseketten und die gebrochenen Transportketten so organisieren, dass sie kostengünstig, umweltfreundlich, schnell und bequem sind.

Allianz pro Schiene: Keine einfachen Antworten also?

Tiefensee: Verkehrsplanung ist komplex, aber eines kann ich Ihnen sagen: Die Schiene wird eine ganz entscheidende Rolle dabei spielen, wenn wir die Herausforderungen an einen zukunftsfähigen Verkehr meistern wollen.

Allianz pro Schiene: Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger möchten wir gemeinsam mit der Verbraucherzentrale Bundesverband in einem „Masterplan Personenverkehr“ diskutieren und regeln. Was halten Sie von unserem Vorstoß? Wäre so ein Prozess für Sie politisch hilfreich?

Tiefensee: Wenn ein Außenstehender das Wort „Masterplan“ hört, dann denkt der schnell: „Oh Gott, jetzt wird wieder viel Papier beschrieben, und am Ende kommt nichts raus.“

Allianz pro Schiene: Aber Sie sind kein Außenstehender und haben bereits einen seitenstarken Masterplan Güterverkehr aufgelegt.

Tiefensee: Richtig. Wir haben ganz konkret beschrieben, wo wir stehen, auch im Vergleich zu anderen Ländern. Wir haben Ziele gesetzt und eine Strategie entwickelt. Dann haben wir ganz konkrete Projekte aufgeschrieben, mit Zeitangabe, konkreter Verantwortung und Finanzrahmen. Ein Masterplan, der so verstanden wird, ist ein ganz konkretes Instrument, mit dem wir uns auf den Weg machen können.

Allianz pro Schiene: Und wohin geht die Reise?

Tiefensee: Was wir brauchen, ist ein Masterplan Mobilität. Und in den bettet sich der von Ihnen angesprochene Masterplan Personenverkehr ein - ob er jetzt genauso heißt sei dahingestellt. Der Kern ist, dass wir neben den Güterverkehr den Personenverkehr stellen. Das heißt: Wie werden die Verkehre

in der Stadt organisiert? Wie im ländlichen Raum? Wie zwischen den Regionen? Und wie wollen wir das im europäischen Kontext gestalten? Wenn wir darauf keine konkreten Antworten haben, werden die Probleme über uns hereinbrechen und wir sind nicht gewappnet.

Allianz pro Schiene: Damit machen Sie ja schon den ersten Schritt. Solche Fragen breit und öffentlich zu diskutieren, gehört bereits zum Kern des Masterplans, wie wir ihn verstehen.

Tiefensee: Dieser Prozess ist tatsächlich nötig. Dabei müssen alle, Bund, Länder und Verbände an einem Strang ziehen. Auch beim Personenverkehr brauchen wir ein Konzept aus einem Guss. Gewinner werden die Bahnkunden im Fern- und Nahverkehr sein. Ein solcher Diskussionsprozess wird alles in den Schatten stellen, was wir beim Thema Güterverkehr schon erlebt haben.

Allianz pro Schiene: Warum?

Tiefensee: Es sind wesentlich mehr Player beteiligt.

Allianz pro Schiene: Und es wird um Emotionen gehen.

Tiefensee: Richtig. Die Emotionen werden stärker sein und es wird Kompetenzstreitigkeiten geben.

Allianz pro Schiene: An welche Player denken Sie da?

Tiefensee: Oberbürgermeister, Landräte, Ministerpräsidenten. Aber wir sind wild entschlossen, uns mit allen gemeinsam diesem Prozess zu stellen. Warum? Wir brauchen eine klare Handlungsanweisung.

Allianz pro Schiene: Bei klaren Handlungsanweisungen ist die EU auch manchmal schnell dabei. Wir haben den Eindruck, dass die EU-Kommission ganz aktiv die Einführung von Riesen-Lkw betreibt. Wie stellen Sie sich als Minister dazu?

Tiefensee: Lkw mit wesentlich mehr Gewicht, im Volksmund „Gigaliner“ genannt, oder überlange Lkw, die sogenannten Longliner: Zu beiden gibt es von mir ein klares Nein. Ich kann nicht erkennen, dass das gut für Deutschland, gut für Europa ist. Wir verlieren Anteile am Kombinierten Verkehr, Fragen der Sicherheit sind nicht geklärt. Wir bekommen eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße. Das heißt: Auch aus Umweltaspekten ist diese Lösung nicht gut. Ich werde das mit meinen europäischen Kollegen diskutieren. In Deutschland ist die Diskussion abgeschlossen: Die Verkehrsminister der Länder haben sich mehrheitlich und ganz deutlich gegen den Gigaliner ausgesprochen.

Allianz pro Schiene: Die Eisenbahnen gewinnen in Deutschland, in Japan, der Schweiz, den USA. Man kann fast sagen, in den meisten Regionen der Erde gewinnen sie Marktanteile. Wir erleben eine Renaissance der Schiene – im Güter- und im Personenverkehr. Was für ein Potenzial sehen Sie für Deutschland?

Tiefensee: Beim Personenverkehr wird es in Zukunft darum gehen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das sollte auch gelingen, wenn der Personenverkehrsmarkt insgesamt stagniert. Schwieriger wird das beim Güterverkehr. Warum? Da wird es darum gehen, den Modal Split bei wachsenden Märkten zu halten. Bei einem Aufwuchs von 70 Prozent im gesamten Gütersektor ist es ein ehrgeiziges Ziel, den Modal Split von 18 Prozent zu halten. Wollen wir darüber hinaus ein weiteres Wachstum der Schienenmarktanteile, dann müssen wir bereit sein, deutlich mehr in die Infrastruktur zu investieren.

Allianz pro Schiene: Sie haben jetzt fast vier Jahre als Verkehrsminister Erfahrungen gesammelt. Hat das eigentlich Ihr persönliches Mobilitätsverhalten verändert?

Tiefensee: Ja. Es hat auf alle Fälle meine Wahrnehmung geschärft, wie Verkehre zu organisieren sind. Überraschend fand ich es, dass man die Straße optimieren kann und die Schienen optimieren kann, aber wenn das Zusammenspiel misslingt, dann wird am Ende doch das Auto genommen oder der Lkw.

Allianz pro Schiene: Das klingt nach bitterer Erfahrung.

Tiefensee: Sensibel bin ich natürlich auch in Bezug auf die verschiedenen Lobbyisten-Gruppen geworden.

Allianz pro Schiene: Wirklich? Das interessiert uns sehr.

Tiefensee: Ja und ich bin entschlossen, demnächst alle Lobbygruppen an einen Tisch zu holen. Mit der Mobilitätsoffensive haben wir dafür ein hervorragendes Instrument. Die Vertreter der Schiene werden dann zusammenkommen mit denen, die mehr die Straße im Blick haben.

Allianz pro Schiene: Also wir freuen uns darauf.

Tiefensee: Ich auch. Und bleiben Sie dran: In Deutschland braucht die Schiene eine starke Allianz.

INTERVIEW: Dirk Flege, Barbara Mauersberg