

Verkehrsexperte Hermann**"Organisierte Verantwortungslosigkeit"**

Der neue Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Winfried Hermann, fordert im FR-Interview mehr Nachhaltigkeit in der Verkehrs- und Baupolitik.



Winfried Hermann
(Bild: privat)

Erstmals seit 33 Jahren leitet den wichtigen Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag kein Unionspolitiker. Der neue Vorsitzende heißt Winfried Hermann. Eine spannende Wahl. Der scharfzüngige Verkehrsexperte von Bündnis 90/Die Grünen will dem neuen Chef im Bundesverkehrsministerium, Peter Ramsauer (CSU), genau auf die Finger schauen. Sein Ziel: mehr Nachhaltigkeit in der Verkehrs- und Baupolitik. Mit Hermann sprach unser Berliner Korrespondent Thomas Wüpper.



Wie kommt man als Grüner an die Spitze des Verkehrsausschusses?

Die Fraktionen im Bundestag stimmen sich entsprechend der Fraktionsstärken über die Vorsitze in allen Ausschüssen ab. Für unsere Partei war Verkehr das Wunschressort, weil es ein zentrales Zukunftsthema ist. Umso schöner ist es, dass es geklappt hat.

Was sind ihre Ziele im Ausschuss?

Gute Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik ist für den Alltag der Bürger und die Zukunft unserer Gesellschaft enorm wichtig. Diese hohe Bedeutung muss das Thema auch in der Regierung bekommen. Wir brauchen lebhaftere, kontroverse Debatten über eine nachhaltige Verkehrspolitik im Parlament. Wichtige Themen wie zuletzt die Bahnprivatisierung dürfen nicht mehr in den Hinterzimmern der Macht ausgekungelt werden. Nötig sind transparente, demokratische Entscheidungsprozesse.

Die Praxis sieht leider anders aus

Das muss sich ändern. Nehmen wir den Datenskanal bei der Bahn. Die Schnüffeleien flogen nur auf, weil unser Verkehrsausschuss immer wieder nachgehakt hat. So verstrickten sich die Verantwortlichen vor dem Ausschuss in Widersprüche, sagten sogar die Unwahrheit. Am Ende musste Bahnchef Mehdorn gehen. Das zeigt: Hartnäckige Parlamentsarbeit zahlt sich aus. Diesen erfolgreichen Weg soll der Ausschuss weitergehen.

Bleibt die Bahn ein Schwerpunkt für den Ausschuss?

Auf jeden Fall. Wir verlangen zu den Sicherheits- und Achsproblemen Auskunft, wollen eine Abschlussbilanz der Datenaffäre, hinterfragen die Wirtschaftlichkeit des Großprojekts Stuttgart 21 und werden wohl auch die Privatisierungspläne der neuen Regierung wieder auf den Tisch bekommen. Die Weltwirtschaft und damit die Finanzmärkte stecken aber so tief in der Krise, dass ich bis zur nächsten Bundestagswahl 2013 mit keinem Börsengang rechne. Allenfalls der Verkauf der Logistiksparte Schenker, also der Lkw-Flotte, wäre denkbar, damit die Bahn wieder mehr finanziellen Spielraum bekommt.

Wird die Zusammenarbeit mit dem neuen Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) einfacher als mit dem Vorgänger Tiefensee (SPD)?

Unter Tiefensee hat das Ministerium oft gemauert, viele Informationen waren für den Ausschuss nur schwer zu bekommen. Man versuchte leider oft, die parlamentarische Debatte und Kontrolle zu verhindern oder auszuhebeln. Ich hoffe, das ändert sich. Der Bundestag ist kein Anhängsel der Regierung, das nur die Gesetze der Regierung abnickt.

Zur Person

Winfried Hermann sitzt seit 1998 im Bundestag. Vier Jahre war der Schwabe stellvertretender Vorsitzender des Umweltausschusses, seit 2002 ist er Mitglied im Verkehrsausschuss. Der gelernte Lehrer hat sich bei den Grünen als Experte für nachhaltige Verkehrspolitik profiliert. Als Kämpfer gegen den Börsengang und Stuttgart 21 hat er in der Partei an Rückhalt gewonnen. (wüp)

Pendler-Blog

Ob mit Bahn oder Auto, Fahrrad oder zu Fuß - Pendler leiden Morgen für Morgen geduldig. Bisher. Nun reden sie. Im **FR-Pendlerblog**.

Welche Themen sind für Sie wichtig?

Der Ausschuss sollte sich künftig weniger mit Kleinkram wie dem Berliner Wassertaxi und mehr mit wichtigen Zukunftsfragen beschäftigen. Wie wird Verkehr klima- und umweltfreundlicher? Wie bleibt Mobilität bezahlbar für alle? Wie können wir Mobilität für eine immer älter werdende Gesellschaft sicherstellen? Welche Verkehrsinfrastruktur ist künftig noch finanzierbar, besonders in Regionen, die Bevölkerung verlieren?

Verkehrspolitik hat im Koalitionsvertrag von Union und FDP nicht gerade den höchsten Stellenwert

Das ist das Problem. Die Kanzlerin redet viel über Klimaschutz und nachhaltige Politik. Aber bis heute fehlen klare Zielvorgaben für die Verringerung von Schadstoffen im Verkehrssektor. Das gilt auch für den Verkehrsetat, der seit Jahren stagniert. Man verspricht viele Projekte, doch dann fehlt das Geld, sie zeitnah umzusetzen.

Zum Beispiel?

Minister und viele Abgeordneten tun gerne so, als könne sich diese Republik die über tausend geplanten Umgehungsstraßen im Bundesverkehrswegeplan und jedes teure Großprojekt der Bahn noch leisten. Das ist Augenwischerei. Wir brauchen eine ehrliche Verkehrspolitik, die effizienter mit dem knappen Steuergeld umgeht. Das heißt: Konzentration auf die wichtigsten Projekte, Verzicht auf Überflüssiges.

Im deutschen Föderalismus entscheiden Länder und Kommunen gerade in der Verkehrspolitik vieles mit. Regionale Egoismen bestimmen häufig die Verteilung der Mittel. Da werden Ihre Appelle wenig helfen.

Ich hoffe trotzdem, dass ein Umdenken einsetzt. Die Krux ist doch, dass viele Verkehrswege mit nur regionaler Bedeutung dem Bund gehören. Die Kommunen und die Länder planen dann teure Umgehungsstraßen, die Berlin bezahlen soll. Das führt zu einer Kultur der völligen Intransparenz und organisierten Verantwortungslosigkeit. Die einen bestellen ohne Kostenbewusstsein, die anderen sollen bezahlen, haben aber kein Geld mehr.

Wie könnte man das ändern?

Bundesstraßen mit regionaler Bedeutung und regionale Bahnnetze sollten die Länder übernehmen und finanzieren. Natürlich müsste der Bund sie dafür finanziell ausstatten. Damit gäbe es klare Zuständigkeiten und vernünftige Entscheidungsprozesse vor Ort. Kommunen würden abwägen, ob die neue Schule wichtiger ist als die neue Umgehungsstraße. Und Länder müssten entscheiden, ob der Ausbau der Bahnlinie oder der Landstraße vorgezogen wird. *Hat der Vorschlag Realisierungschancen?*

Viele halten das für vernünftig. Bei der Förderalismusreform wurde der Vorschlag leider nicht aufgenommen. Aber die Einsicht wächst, dass es so nicht weitergehen kann. Das gilt auch für die fixen Länderanteile am Verkehrsetat. Berlin will jetzt 3,5 Kilometer Autobahn für absurde 450 Millionen Euro bauen, der völlige Wahnsinn. Müsste das Land den Bau finanzieren, wäre das Projekt sofort tot. Aber der Bund zahlt für die Autobahnen- und so wird die gebaut, obwohl das Geld für mehr Busse, Bahnen und Radwege viel sinnvoller eingesetzt werden könnte.

Zur Automaut: Wird es bald Straßenbenutzungsgebühren wie in den Niederlanden geben?

Ich hoffe nicht. Die Einführung einer Maut auf allen Straßen wäre enorm aufwendig. Zudem gäbe es bei der elektronischen Erfassung große Probleme mit dem Datenschutz, es entstünden Bewegungsprofile von allen Autofahrern. Viel sicherer, billiger und sinnvoller ist es, die vorhandenen Instrumente zu nutzen. Über die Mineralölsteuer zahlen Vielfahrer mehr, Wenigfahrer weniger. Wichtig wäre es, dass der Staat die Nutzung umwelt- und klimafreundlicher Fahrzeuge noch viel stärker fördert, zum Beispiel durch Befreiung von der Kfz-Steuer.

Was sagt Ihr Ausschuss zu solchen Ideen?

Der Verkehrsausschuss ist zu zwei Dritteln neu besetzt. Viele alte Haudegen sind nicht mehr dabei. Es gibt neue, junge Gesichter in allen Fraktionen und richtige Aufbruchstimmung. Ich hoffe, das überträgt sich in die Parteien und in den Bundestag. Es ist überfällig, dass wir neue Wege in der Verkehrs- und Baupolitik gehen - sonst landen wir in der Sackgasse.

(Interview: Thomas Wüpper)

Empfehlen via:  Twitter  Facebook  StudiVZ  MySpace

[document info]

Copyright © FR-online.de 2009

Dokument erstellt am 01.12.2009 um 15:47:01 Uhr

Letzte Änderung am 02.12.2009 um 14:35:06 Uhr

Erscheinungsdatum 02.12.2009 | Ausgabe: d

URL: http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?em_cnt=2114980&em_loc=31