

URL: http://www.welt.de/wams_print/article2695182/Das-Bundes-Verkehr-Ministerium.html

Das Bundes-Verkehr-Ministerium

Von Nikolaus Doll 9. November 2008, 02:02 Uhr

Nichts läuft rund im Verkehrs-Ressort von Wolfgang Tiefensee. Das war schon bei seinen häufig ausgewechselten Vorgängern so. Sie wurden wie er aus rein taktischen Gründen berufen. Die Schwäche an der Spitze dieses wichtigen Ministeriums hat fatale Folgen

Der Terminkalender

von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) sieht kommende Wochen anders aus als sonst. Die Eröffnung neuer Autobahnteilstücke fehlt ebenso wie publikumswirksames Rüffeln von Bahn-Chef Hartmut Mehdorn. Im Gegenteil, am Donnerstag will der Bundestag darüber debattieren, ob der ohnehin nach einer Reihe von Patzern schlingernde Minister Tiefensee als Konsequenz der Bahnbonus-Affäre sein Posten aufgeben muss. Doch schon jetzt gilt als klar, dass die Veranstaltung eine Farce wird.

Nicht mal die FDP glaubt an den Erfolg ihres Antrags, Tiefensee feuern zu lassen. Denn die große Koalition hält an dieser Stelle zusammen und an dem Ex-Oberbürgermeister von Leipzig fest - nicht zuletzt auch deswegen, weil die Abgeordneten Kummer mit dem Bau- und Verkehrsministerium ohnehin gewöhnt sind.

Nicht erst seit Tiefensees Amtsantritt hat es den Ruf des "Verkehr-Ministeriums", in dem nur Dreierlei gewiss ist: häufige Wechsel an der Spitze, Planlosigkeit und peinliche Pleiten bei entscheidenden Projekten. "Verkehrspolitik für die Schiene beispielsweise findet seit 1994 gar nicht mehr statt", klagt der Vizefraktionschef der Union im Bundestag, Hans-Peter Friedrich.

Aber wie soll es auch einen klaren Kurs geben, wenn Durchgangsverkehr herrscht: Franz Müntefering und Nachfolger Reinhard Klimmt schafften es gerade einmal jeweils ein Jahr, Kurt Bodewig hielt sich zwei Jahre als Bundesbau- und -verkehrsminister, Manfred Stolpe (alle SPD) immerhin drei. Steht Tiefensee dieses Jahr durch, hat er Stolpe wenigstens an Durchhaltewillen übertroffen.

Die Wirtschaft im Land beruhigt das nicht. "Die häufigen Wechsel an der Spitze haben in den vergangenen Jahren zu Diskontinuitäten geführt. Im Bundeskabinett fehlt eine klare ordnungspolitische Stimme, die sich für Infrastrukturinvestitionen einsetzt", sagt Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Deutschen Bauindustrie.

Dabei wäre Kontinuität gerade auf dem Chefsessel dieses Mammut-Ministeriums mit den Zuständigkeiten für die Bereiche Bau, Verkehr, Wohnungswesen und Aufbau Ost sehr wichtig. "Die Aufgaben dieses Ministers sind extrem vielfältig, die Materie vor allem bei Bauvorhaben höchst komplex und langwierig. Da wären Persönlichkeiten nötig, die das durchziehen", sagt Winfried Hermann, Verkehrsexperte der Grünen im Bundestag.

Möglicherweise würde es helfen, wenn die Minister vom Fach wären. Aber das war bei Stolpe und ist bei Tiefensee nicht so. Für Müntefering war das Ministeramt nur ein Mittel, sich größtmöglichen Einfluss im Bundeskabinett zu sichern. Reinhard Klimmts eigentlicher Schwerpunkt lag in der Bildungspolitik. Kurt Bodewig, immerhin, konnte vorweisen, dass er einige Monate vor seiner Berufung zum Parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrs- und

Bauministerium ernannt worden war. "Sachverstand und Detailkenntnisse sind wichtig, aber entscheidender ist der politische Gestaltungswillen", meint Unionspolitiker Friedrich. Und der fehlt eben an der Spitze dieses Ministeriums häufig.

Aber woher soll Gestaltungswille für diese sperrige Materie auch kommen? "Den meisten Bundesverkehrsministern ist dieses Amt keine Herzensangelegenheit", sagt der FDP-Verkehrsexperte Horst Friedrich. Sie werden von den jeweiligen Kanzlern und Parteivorsitzenden nach Bedarf und taktischer Überlegung auf den Posten gehievt und abberufen. "Wer auf den Stuhl rutscht, hängt von regionaler Herkunft und Fragen des Proporz ab und davon, wer noch nicht versorgt ist", sagt FDP-Politiker Friedrich. Bodewig etwa war "unter 50 und aus Nordrhein-Westfalen" - die richtige Mischung, die als Minister gebraucht wurde. Dabei wäre Bodewig viel lieber Wirtschaftsminister geworden.

Stolpe dagegen wurde 2002 vom damaligen Kanzler Gerhard Schröder aus dem Ruhestand geholt, weil Tiefensee da noch nicht nach Berlin wollte. Klimmt erhielt Ministerehren, weil er 1999 an der Saar die Landtagswahlen verloren hatte und der Kanzler ihn nach dem überstürzten Abgang von Oskar Lafontaine zur Beruhigung der Parteilinken gebrauchen konnte. Bei Tiefensee schließlich war die ostdeutsche Herkunft der Schlüssel zur Ernennung - die ist im Verkehr-, Bau- und Aufbau-Ost-Ministerium offenbar mitentscheidend. Solche Überlegungen spielen bei vielen Ministerämtern eine Rolle, aber nirgendwo so stark wie im Verkehrsressort.

Das Amt des Verkehrsministers ist ein Verschiebebahnhof, ein Personalparkplatz und Spielmasse für Koalitionsverhandlungen. "Weder Gerhard Schröder noch Kanzlerin Angela Merkel haben je die Bedeutung dieses Ministeriums erkannt", sagt der Grünenpolitiker Hermann.

Tatsächlich verwundert es, dass man im Kanzleramt und den Parteizentralen offenbar glaubt, im Gegensatz zum Innen- oder Finanzminister sei der Job des Bundesverkehrsministers praktisch von jedermann zu stemmen. Immerhin verwaltet dieser Ressortchef den viertgrößten Einzelhaushalt und mit 25,9 Milliarden Euro den größten Investitionshaushalt des Bundes. Die Entscheidung in diesem Ministerium prägt die Infrastruktur ganzer Städte, ja Landstriche. "Nur wie das geschieht, interessiert offenbar keinen so genau. Verkehr hat stattzufinden, basta", meint FDP-Experte Friedrich.

Bei der Wahl der Bahn-Chefs dagegen legt man im Kanzleramt gewöhnlich mehr Wert auf die Befähigung - und ist zudem bereit, dem Auserwählten den Rücken zu stärken. Während des Schlagabtauschs von Tiefensee und Mehdorn in den vergangenen Tagen lobte Vizeregierungssprecher Thomas Steg den Bahn-Chef als "eine kantige Persönlichkeit, wie man sie braucht". Über den Verkehrsminister hieß es nur, man halte an ihm fest.

Wen überrascht es da, dass die Ressortminister in Konflikten mit den Bahn-Chefs seit Start der Bahn-Reform meist den Kürzeren ziehen. "Mit der Bahn wurde 1994 gleichzeitig auch die Bahn-Politik privatisiert und dem Konzernvorstand übertragen", klagt Unionsfraktionsvize Friedrich.

Wenn die Bundesverkehrsminister aber nicht wie bei der Bahn-Reform am Widerstand der Bahn-Chefs scheitern, dann am eigenen Unvermögen. Für die Lkw-Maut hatte sich Minister Stolpe lange nicht interessiert - und das wichtigste Großvorhaben des Ressorts dem zuständigen Abteilungsleiter überlassen. Der aber spielte lieber mit dem Projekt Transrapid an der Ruhr. Am Ende gerieten Maut und Schwebebahn zum Desaster.

So wie jetzt die Bahn-Reform nach dem weit in die Zukunft verschobenen Börsengang.