

„Nichts kommt auf die lange Bank“

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sieht den Schienenausbau in Baden-Württemberg auf einem guten Weg – und auch ansonsten viel Positives.

VON MARKUS GRABITZ

Herr Minister, beim Amtsantritt haben Sie gesagt, dass der Westen bei Infrastrukturprojekten Nachholbedarf hat. Bräuchten wir zur Finanzierung nicht eine Pkw-Maut? Eine Pkw-Maut steht weder im Koalitionsvertrag noch auf der Tagesordnung. Ich erteile meinen Experten aber auch keine Denkverbote. Gut ausgebaute Straßen und Schienen sind das Rückgrat für unsere exportorientierte Wirtschaft. Da kann ich doch nicht hergehen und sagen – liebe Transportunternehmer, tut mir leid, im Haushalt ist kein Geld da! Wir werden künftig verstärkt Verkehrsprojekte mit privatem Kapital bauen. Das gilt gerade für die westlichen Bundesländer, in denen nach der Einheit viele Straßen und Schienen bis zum Anschlag auf Verschleiß gefahren wurden. Bei Autobahnen machen wir damit gute Erfahrungen.

Rechnen Sie mit einem Bahn-Börsengang noch in dieser Wahlperiode? Ich bin kein Hellseher! Niemand kann abschätzen, wie sich die Kapitalmärkte entwickeln werden. Eine Teilprivatisierung der DB behalten wir aber weiter im Auge. Solange die Märkte das Unternehmen nicht zu einem angemessenen Preis bewerten, wird es keinen Börsengang geben. Das wäre eine Verschleuderung von Volksvermögen.

Wie wollen Sie die Schienenprojekte künftig finanzieren? Wäre es nicht ehrlicher, sich auf wenige wichtige Projekte zu konzentrieren, statt viele ständig auf die lange Bank zu schieben? Wir schieben ja kein Projekt auf die lange Bank, müssen aber



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) will Prioritäten setzen.

FOTO: DDP

Prioritäten setzen. In den kommenden Jahren wird der Verkehr stark ansteigen, vor allem beim Warentransport. Mit Blick auf den alpenquerenden Verkehr wird Baden-Württemberg davon besonders betroffen sein. Deswegen bauen wir die Rheintalbahn aus. Die Bahn ist mit der Planung der Gäu- und Südbahn beschäftigt. Ich kämpfe dafür, dass ein guter Teil des Wachstums auf die Schiene verlagert wird. Dafür müssen wir genau hier investieren. In diesem Jahr sind es mehr als vier Milliarden Euro.

Über hohe Kosten von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm wurde viel geschrieben. Bleiben andere Strecken im Südwesten dadurch auf der Strecke? Mit Stuttgart 21 und der schnellen Verbindung über die Schwäbische Alb hat das Land klare Prioritäten für den Bahnverkehr im Südwesten gesetzt. Trotzdem treiben wir andere Projekte weiter voran, ich nenne noch einmal die Rheintalbahn. Mit dem zehn Kilometer langen Katzenbergtunnel können wir 2012 ein grandioses Bauwerk einweihen. Der Lärmschutz wird entlang des Rheins nach den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Dazu sind wir mit dem Land und der Region ständig im Gespräch.

Zu Stuttgart 21: Sehen Sie eine Möglichkeit, die Ministererlaubnis für die Fern-

bahn-Anbindung des Flughafens über die S-Bahn-Trasse zu erteilen? Wenn die Bahn den Nachweis für die uneingeschränkte Sicherheit von Betrieb und Fahrgästen im Tunnel erbringen kann, werden die Experten in meinem Haus Zustimmung signalisieren und ich grünes Licht geben. Bei der Sicherheit wird es aber keine Kompromisse geben.

Sollte dies nicht klappen: Wer soll die 80 Mio. Euro zahlen für den dann fälligen Tunnelbau? Das ist für uns derzeit kein Thema.

Noch in diesem Sommer soll eine neue Kostenschätzung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm kommen. Halten Sie die veranschlagten zwei Milliarden Euro noch für realistisch? Nach allem, was wir zurzeit wissen, sind die Kosten damit gedeckt. Wir überprüfen die Strecke noch einmal auf ihren betriebs- und volkswirtschaftlichen Nutzen – aber nicht, weil wir immense Mehrkosten befürchten. Alle noch nicht begonnenen Schienenprojekte werden bis zum Sommer genau unter die Lupe genommen.

Wann starten die Lärmschutzmaßnahmen an der A 81 Böblingen/Sindelfingen, an denen sich der Bund beteiligen will? Ohne Baurecht können wir nicht loslegen. Fest steht: Der Bund wird den Löwenanteil der Investitionen übernehmen. Gemeinsam

mit dem Land und den beteiligten Städten muss die Finanzierung schnell vertraglich vereinbart und die technische Planung auf den neuesten Stand gebracht werden. Mit den Vorbereitungen ist die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg befasst.

In Zukunft wird es das Lärmproblem nicht mehr geben, wenn Elektroautos unterwegs sind. Stuttgart ist eine der Modellregionen. Werden hier nicht viel zu hohe Erwartungen geknüpft? Wir bauen in Deutschland seit 100 Jahren die besten Autos der Welt. Das muss auch in den nächsten 100 Jahren so bleiben. Als wichtigste Autoregion Deutschlands haben wir Stuttgart zu einer unserer acht Modellregionen gemacht. Demnächst sind dort unter anderem Linienbusse mit Dieselhybrid und 700 Elektroroller unterwegs. Ich bin zuversichtlich, dass Baden-Württemberg die sich bietende Chance ergreift und bei Entwicklung und Forschung weit vorn dabei ist. Das gilt für die Elektrofahrzeuge und ihre Energieversorgung.

Sie haben gerade mit der Schweizer Regierung über den Fluglärmstreit wegen der Anflüge zum Züricher Flughafen gesprochen. Wann wird es eine Einigung geben? Wir wollen den Streit bis zum Jahresende beenden. Jetzt kommt es darauf an, dass sich die Schweizer Seite bewegt. In den kommenden Wochen wird eine Arbeitsgruppe tagen und die vorliegende Lärmanalyse einbeziehen. Eines kann ich aber versichern: Bei jeder Kompromisslösung habe ich die Interessen der Menschen im Süden Baden-Württembergs besonders im Blick.

Peter Ramsauer

1954 geboren, nach dem Abitur 1973 Ausbildung zum Müllerhandwerk mit Meisterbrief. 1985 Promotion im Fach Betriebswirtschaft. 1973 Eintritt in die CSU, 2005 bis 2009 Vorsitzender der CSU-Landesgruppe im Bundestag. Seit November 2009 Bundesverkehrsminister.