

Die Drei von der Baustelle

Das Verkehrsministerium könnte so viel bewegen.
Doch es steht vor allem für Stillstand. Was sind die Gründe?
Und was haben die Minister von der CSU damit zu tun?

TEXT: MARKUS BALSER UND MICHAEL BAUCHMÜLLER

Montagsmorgen in Deutschland, der 19. August. Auf der A8 Richtung München stockt der Verkehr, rund um Leverkusen steht er komplett still. Die A2 von Hannover nach Berlin ist gesperrt, ein Unfall. Die Staumeldungen nach den Nachrichten wollen nicht enden. Die wichtige ICE-Trasse vom Ruhrgebiet nach München ist hinter Hanau dicht – Sturmschäden. Die Umleitung kostet Reisende mindestens eine Stunde. Dutzende Flüge sind wegen des Sturms

annulliert worden. Der Sturm ist Zufall, er verschärft nur die Lage: Wenn Europas größtes Industrieland in die Woche startet, dann oft mit Stillstand. Allein in Nordrhein-Westfalen wächst die Gesamtstaulänge auf achtzig Kilometer. Dabei sind Ferien, und da ist eigentlich wenig los ist.

Derselbe Montagmorgen in Berlin, Invalidenstraße. Hinter einer herrschaftlichen Fassade nehmen die Beamten des Bundesverkehrsministeriums ihre Arbeit auf, fein säuberlich geteilt in die Problemzonen der Republik. Die Abteilung Bundesfernstraßen kümmert sich um Brücken, die rosten und bröckeln; die Abteilung für Wasserstraßen betreut alte Schleusen, die zu kurz sind für moderne Schiffe. Die Eisenbahnleute verwalten Strecken und Bahnhöfe, die aus allen Nähten platzen. Draußen ist über die großen Rundbogenfenster des Ministeriums ein überlebensgroßes Plakat gespannt, es zeigt den Herrn des Hauses. „Grill den Scheuer“ steht darauf, „welche Fragen haben Sie an den Minister?“ Der Tag der offenen Tür ist gerade vorbei, worüber Andreas Scheuer ziemlich froh sein dürfte. Auffällig viele Bürger kamen diesmal in den Garten des Ministeriums. Sie hatten viele Fragen. Und Scheuer fand selten die passende Antwort.

Das Verkehrsministerium gilt als ein Machtzentrum der Bundesregierung. Eines mit viel Geld und vielen Baustellen. Mit einem Etat von fast 30 Milliarden Euro verfügt es über mehr Mittel als die Ministerien für Wirtschaft, Landwirtschaft, Umwelt und Entwicklungshilfe zusammen. Kein anderes Ministerium kann so viel investieren. Es unterhält ein Netz von 13000 Kilometern Autobahnen und 38000 Kilometern Bundesstraßen. Dazu die Deutsche Bahn mit mehr als 33300 Kilometern Schienen. Und nicht zu vergessen: 7350 Kilometer Wasserstraßen, mit 350 Schleusen. Das

Ministerium hält Beteiligungen an Flughäfen und kümmert sich um Breitbandnetze und Mobilfunkverbindungen.

Die 1400 Mitarbeiter in der Invalidenstraße sind der kleinste Teil dieses enormen Apparats. In dem Universum aus Ministerium und den 63 nachgeordneten Behörden gibt es knapp 24000 Vollzeitstellen. Sie finden sich im Kraftfahrt- und im Eisenbahnbundesamt, beim Deutschen Wetterdienst, beim Luftfahrt-Bundesamt. Allein in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung arbeiten 12000 Leute.

Kein anderes Ministerium kann so viele Räder in Bewegung setzen. Und doch steht kein anderes in der Wahrnehmung der Deutschen für so viel Stillstand.

Deutschlands Verkehrsnetze werden oft mit einem überlasteten Arteriensystem verglichen, es droht der Infarkt. Die Staus auf deutschen Straßen summieren sich jährlich auf 1,5 Millionen Kilometer – eine Strecke, die 38 Mal um die Erde reicht. Wartezeit: 459000 Stunden. Die Bahn will zwar in zehn Jahren ihre Passagierzahl im Fernverkehr auf 260 Millionen verdoppeln. Nur weiß sie schon jetzt kaum, wie auf den wichtigsten Trassen noch mehr Züge fahren sollen. Flugzeuge können bisweilen weder starten noch landen, weil Lotsen fehlen. Infrastrukturprojekte sollen Abhilfe schaffen, doch auch sie verzögern sich. Der neue Hauptstadt-Flughafen BER, der neue Bahnhof in Stuttgart, die neuen Bahnstrecken, die Güter von der Straße auf die Schiene holen sollen – alles liegt Jahre hinter Plan.

Das Ministerium hat in den vergangenen Jahren beharrlich an seinem Ruf gearbeitet, wichtige Probleme zu ignorieren und sich ohne Not neue zu schaffen. Da ist die umstrittene Pkw-Maut, die massenhaft Geld und Zeit verschlang, bevor sie von Europas Richtern gekippt wurde. Da sind die überhöhten Stickoxidwerte in den Städten, da ist die miserable Klimabilanz des gesamten Verkehrssektors. Da ist die Autoindustrie, die bei Abgasmessungen betrogen hat und von den Behörden trotzdem geschont wurde.

Selbst beim Aufbruch in zukünftige Verkehrswelten stolpert das Ministerium. Die E-Scooter zum Beispiel: Sollten eine ganz neue Dimension des Verkehrs eröffnen, haben aber bisher nur zu einer neuen Dimension von Unmut und Unfällen geführt.

In den schwersten Wochen seiner Karriere sollte wenigstens der vergangene Sonntag ein entspannter Arbeitstag für Andreas Scheuer werden. „Politik zum Anfassen“ verspricht die Regierung an ihrem Tag der offenen Tür und lädt zu Besuchen in die Ministerien ein. Gut gelaunt beginnt Scheuer eine Diskussionsrunde mit Bürgern. Doch die sind nicht zum Feiern gekommen. Die Stimmung ist gereizt. „Ich ärgere mich echt“, sagt ein Bürger. „Ich habe den Eindruck, dass Sie reiner Autolobbyist sind“, sagt eine Besucherin aus Bayern. Sie kriegt Applaus, es ist nun eine offene Abrechnung mit dem Minister. „Sehen Sie hier eine Leistungsschau der deutschen Automobilindustrie?“, fragt Scheuer zurück. „Nein, wir haben den Schwerpunkt Fahrradverkehr! Den Schwerpunkt Fahrradverkehr!“ Scheuer ist in der Defensive. „Ich möchte gerne in sauberer Luft gehen, wandern und joggen“, sagt ein drahtiger älterer Mann, ein Herzinfarkt-Patient. Es sind nicht viele Autofreunde im Publikum. Und anscheinend auch nicht viele Freunde von Andreas Scheuer.

Die vielen kleinen Fragen der Bürger beim Tag der offenen Tür bleiben genauso unbeantwortet wie die ganz großen: Was läuft falsch im Verkehrsministerium?

Warum kommt die viertgrößte Industrienation der Welt einfach nicht voran in den wesentlichen Fragen moderner Mobilität? Und könnte das etwas damit zu tun haben, dass seit zehn Jahren die CSU die Verkehrsminister stellt?

Eine Straße, die keiner braucht – nur der Herr Abgeordnete

Was alles schief läuft in der deutschen Verkehrspolitik, davon kann der Nordoststring in Stuttgart so einiges erzählen. Pläne für die vierspurige Straße gibt es seit den Siebzigerjahren. Sie soll den Neckar queren und zwei Bundesstraßen miteinander verbinden, die beide nach Stuttgart führen. Seit 25 Jahren kämpft Joseph Michl gegen die Trasse, mittlerweile ist er Rentner. Es ist ein Projekt, das nicht totzukriegen ist. Michl und seine Mitstreiter von der Arbeitsgemeinschaft „Arge Nord-Ost“ wollen die großen Grüngebiete erhalten, die von der Straße durchschnitten würden. Es gebe ja leider eh nicht viel Grün im Norden Stuttgarts, sagt Michl. Zwischenzeitlich sah es sogar ganz gut aus für die Protestler. Denn damit eine Bundesstraße gebaut werden kann, muss sie im Bundesverkehrswegeplan stehen, einem Konvolut von Asphaltträumen.

Der Bundesverkehrswegeplan wird nur ein Mal in zehn Jahren erstellt, darin werden alle Straßen, Bahnstrecken und Kanäle festgeschrieben, die der Bund finanziert. Entscheidend für eine positive Bewertung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Projekts – verkehrlich, finanziell, ökologisch. Die rot-grüne Bundesregierung stufte den Stuttgarter Nordoststring 2003 als ein Projekt mit „festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ ein, faktisch entsprach das einem Ausbauverbot. Damit hätte die Sache gelaufen sein können, zumal man in Stuttgart die Straße gar nicht wollte. Erledigt war das Projekt damit allerdings nicht – im Gegenteil. Denn Straßen entstehen in Deutschland nicht unbedingt dort, wo sie gebraucht werden.

Ende 2016 trat ein neuer Bundesverkehrswegeplan in Kraft, erstellt nun von einem unionsgeführten Ministerium – und auf wundersame Weise waren darin alle Umweltbedenken gegen den Nordoststring verschwunden. Planungsrecht erteilt, der Ring sollte nun doch Realität werden. Es habe sich ein „verkehrlicher Bedarf“ herausgestellt, urteilte das Verkehrsministerium und holte zum Beleg bemerkenswerte Berechnungen aus der Schublade. Milliarden schwere Vorteile ergeben sich demnach aus der neuen Strecke, allein durch die „veränderte Reisezeit“. Die Lärmbelastung dagegen, eine der Sorgen umliegender Gemeinden, taxierte der Plan auf null – auch mithilfe einer „fiktiven außerörtlichen Lärmschutzwand“. Das Projekt sei wirtschaftlich, betont das Ministerium.

Das Ganze, sagt die Stuttgarter SPD-Bundestagsabgeordnete Ute Vogt, sei „pure Willkür“ gewesen. „Eigentlich war das Projekt tot.“ Weder das Land Baden-Württemberg noch die Stadt Stuttgart noch die meisten umliegenden Gemeinden hätten die elf Kilometer lange und 209 Millionen Euro teure Trasse gewollt. Warum soll sie dann dennoch mit Steuergeldern gebaut werden?

Fälle wie diese sind eines der Grundübel der deutschen Verkehrspolitik. Denn geplant wird oft nicht, was verkehrspolitisch sinnvoll wäre. Sondern was Regionalfürsten in den eigenen Parteigremien durchsetzen, um daheim ein paar Wähler beglücken zu können. Eine Schlüsselrolle beim Nordoststring habe der Ludwigsburger CDU-Abgeordnete Steffen Bilger gespielt, sagt Vogt. Die Stadt Ludwigsburg würde von dem Ring ja profitieren, das nahe Stuttgart ließe sich leichter umfahren. Bilger saß

selbst im Verkehrsausschuss, als die Strecke mit Planungsrecht in den Verkehrswe-geplan aufgenommen wurde. „Im Verkehrsausschuss kann ich mich optimal für den Wahlkreis Ludwigsburg einsetzen“, das hatte er ganz freimütig bekannt. Heute ist Bilger, 40, Parlamentarischer Staatssekretär in Scheuers Verkehrsministerium. Ring-Gegner Joseph Michl sagt: „Unsere Sorge ist, dass er das als sein Gesellenstück be-trachtet. Und mit vollem Ehrgeiz rangeht.“ Bilger selbst wollte sich nicht dazu äußern.

Wer aufmerksam durch Deutschland fährt, der sieht: Die Interessen lokaler Politik haben oft, zu oft, den Verlauf von Straßen und Schienen bestimmt. Der ICE von Köln nach Frankfurt erhielt einen Zwischenstopp in Montabaur, um die rheinland-pfälzi-sche Landesregierung zufriedenzustellen. Am Rande Hamburgs gibt es „Seebohm-Gedächtnisabfahrten“, die der einstige Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm (CDU) entlang der Autobahn seinem Wahlkreis spendierte. Von unzähligen Ortsumgehungen ganz zu schweigen.

Und wohl nicht von ungefähr wurde vor allem Süddeutschland in den vergangenen Jahren gut versorgt. München bekommt einen zusätzlichen S-Bahn-Tunnel – natür-lich mit Milliardenzuschuss aus Berlin. Peter Ramsauer, Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer, die CSU-Verkehrsminister der vergangenen zehn Jahre, haben ihre bayerische Heimat so großzügig versorgt, dass der Bundesrechnungshof den wirtschaftlichen Sinn mehrerer Projekte anzweifelt.

Gütertransport auf die Schiene? Bloß nichts überstürzen

Es ist nicht so, dass Max Resch regionale Befindlichkeiten nicht kennen würde. Dass irgendwo im Land Straßen gebaut werden, die keiner braucht und deshalb für manch anderes wirklich wichtiges Projekt das Geld fehlt – das allerdings kann sich Resch beim besten Willen nicht vorstellen. Der Dritte Bürgermeister von Oberaudorf im Inntal, angetreten für die Freien Wähler, ist verzweifelt. Tag für Tag schiebt sich durch Reschs Heimat – gleich an der Grenze zu Österreich – eine schier endlose Lkw-Kolonne, Stoßstange an Stoßstange.

1,5 Millionen Kilometer Stau im Jahr. Wartezeit: 459000 Stunden

„Das ist weder für die Menschen noch die Umwelt akzeptabel“, sagt Resch. Die Güter müssten endlich auf die Schiene verlagert werden. Die Chancen dafür stehen eigentlich gut: Italiener und Österreicher bohren gerade nicht weit entfernt einen gi-gantischen Eisenbahntunnel durch die Alpen. Es geht um eines der größten europäi-schen Eisenbahnprojekte überhaupt: Mit dem Brenner-Basistunnel soll eine schnelle Gütertrasse zwischen Nord- und Südeuropa entstehen.

106 Kilometer der längsten unterirdischen Eisenbahnverbindung der Welt sind bereits in das Gebirge getrieben und teilweise ausgebaut, heißt es stolz bei der Betreibergesellschaft. „Knapp die Hälfte des 230 Kilometer langen Tunnelnetzes

wurde geöffnet.“ 2028 soll der Tunnel in Betrieb gehen. Die Planungen dafür begannen schon in den Neunzigerjahren. Jedenfalls außerhalb Deutschlands.

Nur: Österreicher und Italiener können so fertig sein, wie sie wollen. Auf deutscher Seite laufen die Vorarbeiten mit dem Tempo einer Bimmelbahn. Und das obwohl sich auch in Deutschland fast alle einig sind: Die Elefantenrennen auf der rechten Spur der Autobahn sind unerträglich geworden, der Gütertransport muss auf die Schiene verlagert werden. Doch die Planung für den deutschen Zulauf zum Brenner-Basistunnel kommt nicht vom Fleck. Die Bahn prüft gerade erst fünf mögliche Trassenverläufe. Schon jetzt ist klar, dass es nichts werden wird mit der Inbetriebnahme der Strecke 2028. Frühestens 2040 könnte es klappen.

Bis dahin gehe der Lkw-Wahnsinn in Oberaudorf und anderswo im Inntal weiter, ärgert sich Max Resch. Und noch mehr Güterzüge würden über die alte Trasse rattern, zu hören im ganzen Tal. Die Strecke ist längst zum deutsch-österreichischen Politikum geworden. Um das hohe Verkehrsaufkommen zu steuern, hat der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter den Lkw-Verkehr über den Brenner in die Blockabfertigung gezwungen und Landstraßen für den Transit gesperrt. „Die Belastungsgrenze ist überschritten“, findet Platter. „Es ist ein Gebot der Stunde, dass auf bayerischer Seite die Zulaufstrecke für den Brenner-Basistunnel hergestellt wird.“ In Oberaudorf fragt sich der Bürgermeister, warum in den vergangenen Jahren in Deutschland eigentlich so wenig bei der Planung passiert ist. „Ich kann mir das ganz ehrlich nicht erklären“, sagt Resch.

Zumal das Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, fast so alt ist wie das Ministerium. Schon 1953 wollte der damalige Verkehrsminister Seeborn den Lkw-Transport vieler Massengüter verbieten, sie sollten auf die Schiene ausweichen. Das wiederum sollte der chronisch defizitären Bundesbahn helfen. Die Idee scheiterte am Widerstand der Spediteure. 1967 entwickelte der Sozialdemokrat Georg Leber dann ein neues Konzept: Sein „Leber-Plan“ sah sogar eine Art Lkw-Maut vor, um Güter auf die Schiene zu zwingen – das allerdings vor allem, um den Autos freie Fahrt zu verschaffen. Die Fuhrleute revoltierten, auf den Autobahnen warnten Banner auf Lkws: „Leber, deine Tage sind gezählt“.

Es blieb bei den Plänen. Die Probleme haben sich seither vervielfacht. Zu Lebers Zeiten gab es gut zehn Millionen Autos auf deutschen Straßen. Es waren die letzten Jahre des Wirtschaftswunders, für die Westdeutschen war ein eigenes Auto die letzte Vergewisserung, auch den Aufstieg geschafft zu haben. Heute kommen auf 41 Millionen Haushalte im Land 47 Millionen Autos. Seit der Jahrtausendwende wuchs der Güterverkehr auf der Straße um 46 Prozent. Die Straße habe eben immer Vorfahrt genossen im Verkehrsministerium, sagt Peter Westenberger, der in Berlin für die europäischen Eisenbahnen Lobbyarbeit macht. „Lange hat man den Deutschen erzählt, von zehn Arbeitsplätzen hingen zwölf an der Automobilindustrie.“ Das habe verfangen, auch im Regierungsapparat. „Verkehrswende“, sagt Westenberger, „ist im Ministerium immer noch ein ganz böses Wort.“

Die Regierung steckt fest im Schraubstock der Lobbyisten

Eigentlich hätten die Weichen schon vor Jahren anders gestellt werden müssen. Die Verkehrspolitik lebt von langen Planungen. Wer 2030 oder 2040 die Verkehrswende erreichen will, muss sie heute einleiten. Der nötige Platz für Verkehr in den Städten

müsste ganz neu vermessen werden, die Gelder also in öffentlichen Personenverkehr und neue Bahnprojekte fließen. Denn wer eine Trasse zur Schnellbahn ausbauen will, kann bis zur Fertigstellung mit 15 Jahren Planungs- und Bauzeit rechnen. Nicht viel schneller läuft es bei großen Radwegen oder neuen Straßenbahnstrecken.

Warum hat die Bundesregierung diese Weichenstellungen verpasst, warum hat sie nicht schon vor zwanzig Jahren auf Umweltschutz und ein neues Verkehrssystem gesetzt? In einem oberen Stockwerk des Jakob-Kaiser-Hauses des Bundestags erinnert sich Jürgen Trittin, der linke Grüne, an seine Zeit im Kabinett der rot-grünen Koalition unter Kanzler Gerhard Schröder. Von 1998 bis 2005 war er Umweltminister, zu seinen großen Projekten gehörte die Einführung des Rußpartikelfilters. „Der Prozess war unheimlich zäh, aber auch aufschlussreich“, sagt Trittin. Er habe hautnah erlebt, wie Industrie-Lobbyismus funktioniert. Und da gelte: „Der Langsamste bestimmte das Tempo. Die Konzernchefs und Eigentümerfamilien bearbeiteten den Kanzler, die Betriebsratschefs die SPD. Die Regierung war permanent im doppelten Lobbyschraubstock der Autokonzerne.“ Nicht nur VW, zu 11,8 Prozent im Besitz des Landes Niedersachsen, hätte Einfluss ausgeübt. Auch andere Konzerne, etwa BMW. „Das Verkehrsministerium ist noch stärker von Lobbys getrieben als das Wirtschaftsministerium“, sagt Trittin. Notfalls organisierten Interessensvertreter auch Mehrheiten gegen den Minister. Um drei Jahre sei so allein das Projekt Feinstaubfilter verzögert worden. Am Ende kam es dennoch – aber natürlich, der Lobby sei Dank, nur flankiert von staatlichen Hilfen für betroffene Autofahrer.

In der deutschen Verkehrspolitik sei eben das oberste Ziel nicht immer der volkswirtschaftliche Nutzen oder die Gesundheit der Bürger, sagt Stefan Bratzel, Professor und Autoexperte an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach. „Da herrscht eine klammheimliche Verbindung zwischen Verkehrsministerium und Automobilindustrie.“ Lange seien Politiker und Beamte im Ministerium davon ausgegangen, dass schon stimmen werde, was die Autoindustrie sagt. „Eine Emanzipation ist nicht gelungen gegenüber dieser Lobbygruppe.“

Beispiele finden sich reichlich. Massiv bekämpfte das Verkehrsministerium Pläne der EU, die CO₂-Grenzwerte für Autos und Lastwagen zu verschärfen. Am Ende setzten sich die anderen Europäer durch. Wenn im Klimakabinett Vorgaben für sinkende Emissionen beraten werden, so berichten Teilnehmer, tippt Minister Scheuer demonstrativ auf seinem Handy herum. Auch widersetzte sich das Ministerium allen Bestrebungen, Diesel-Stinker aus deutschen Städten zu verbannen, etwa durch eine Plakette für saubere Diesel. Und als der CDU die Stickoxid-Klagen der Deutschen Umwelthilfe zu bunt wurden, beschloss sie auf einem Parteitag, deren Gemeinnützigkeit überprüfen zu lassen. Der Antrag dazu kam aus dem CDU-Bezirksverband Nordwürttemberg, wohl nicht zufällig. Dessen Chef ist Andreas Scheuers Staatssekretär Steffen Bilger, bekannt als Fan des Stuttgarter Nordoststrings. Den Ehrenvorsitz führt Matthias Wissmann: einst Bundesverkehrsminister und Chef der Automobillobby VDA.

Derlei Verstrickungen gibt es zuhauf. Der einstige Verkehrsminister Reinhard Klimmt (SPD) wurde Berater der Bahn, der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) schaffte es bis in deren Vorstand, so wie später der Kanzleramtsminister Ronald Pofalla. Michael Jansen, ehemaliger Büroleiter von Angela Merkel, wurde Repräsentant des Volkswagen-Konzerns, der einstige rot-grüne Regierungssprecher

Thomas Steg VW-Cheflobbyist. Eckart von Klaeden, einst Staatsminister im Kanzleramt, heuerte bei Daimler an. Der frühere Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle ist Präsident des Verbandes der Luftverkehrswirtschaft und auch noch Chef der staats-eigenen Deutschen Flugsicherung. Matthias von Randow, ein anderer ehemaliger Staatssekretär, ist mittlerweile Scheurles Geschäftsführer beim Verband.

Die Symbiose zwischen Regierung und Wirtschaft reicht bis tief ins Verkehrsministerium hinein. Ex-Umweltminister Trittin erinnert sich an Beratungen zu schärferen Fluglärmregeln. „Wir saßen mit Vertretern anderer Ministerien zusammen und bekamen natürlich einigen Gegenwind. Es stellte sich heraus, dass ein Vertreter des Verkehrsministeriums auch im Aufsichtsrat des Flughafens Köln-Bonn saß. Denn dem Bund gehört der Flughafen zum Teil“, sagt Trittin. Auch in München und Berlin ist der Bund beteiligt. Inlandsflüge verbieten? Man dürfe sich nicht wundern, wenn in diesem Ministerium der Interessenkonflikt zum System gehöre, warnt Trittin.

Die Nebenwirkungen sind beträchtlich, auch jenseits verstopfter Straßen und schlechter Stadtluft. In keinem anderen Regierungsressort ist die deutsche Klimabilanz derzeit so miserabel wie im Verkehr. Während der Ausstoß an Treibhausgasen überall sonst zurückging, stagnierte er im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums. Entsprechend groß könnte der Druck auf Ministerium und Industrie sein. Der Minister müsste handeln. Doch das ist offenbar leichter gesagt als getan.

Für den Minister liegen Macht und Ohnmacht ganz nah beieinander

Ein Etat von fast 30 Milliarden Euro. Die Bahn im eigenen Besitz. Die Chance, den Verkehr mit digitaler Technik und neuer Infrastruktur besser und umweltfreundlicher zu machen. Das Verkehrsministerium könnte für einen Politiker ein traumhaftes Reich sein. Doch das Amt hält nicht, was es an Macht verspricht. Wer mit heutigen oder früheren Verkehrsministern redet, der spürt: Sie sind eingezwängt zwischen Planungen der Vorgänger, Bürgerprotesten und den knallharten Vorgaben des Haushalts.

Berlin, Paul-Löbe-Haus des Bundestags, Zimmer 1835. Wie viel Einfluss der Verkehrsminister hat? Wie man mit der Dauerkritik klarkommt? Peter Ramsauer lacht. Von 2009 bis 2013 war er Verkehrsminister in der schwarz-gelben Koalition, dem zweiten Kabinett von Kanzlerin Angela Merkel. Sein Nachfolger Scheuer ist so etwas wie sein politischer Ziehsohn.

Ramsauer weiß, dass manche harte Diskussion hängen bleibt. „In das Getriebe gesteckt zu werden, von der vollen PS-Zahl angetrieben zu werden“, das sei hart, sagt Ramsauer. Es klingt nach Schlacht, wenn Ramsauer über das Amt spricht: „Beschuss von allen Seiten zu bekommen. Ein Dauergefecht, keine Ruhe. Das setzt sich in der Persönlichkeit fest. Auch mir ist im Amt des Verkehrsministers oft das Lachen vergangen. Das kommt unausweichlich. Aber es kommt zum Glück zurück. Nach dem Amt.“

Ramsauer sieht die Sache so: Da seien etwa die Bundesländer, die eine Bevorzugung Bayerns beklagen, aber selbst gar keine eigenen Bauprojekte für die Straße oder die Bahn beantragen, weil sie ihre Baubehörden zusammengestrichen hätten. Und da seien die Bürger, die zwar für mehr Klimaschutz demonstrieren, aber so viel fliegen wie noch nie. Alle seien für die Mobilität der Zukunft, sagt Ramsauer. „Aber niemand will akzeptieren, dass dafür auch im eigenen Umfeld neue Infrastruktur gebraucht wird. Alle sind für bessere Bahnangebote, um das Flugzeug zu ersetzen. Aber wenn es drauf ankommt, eben auch gegen neue Schnelltrassen.“ Es sei ein spannendes, aber kein einfaches Amt, sagt Ramsauer, er hat sich damals nicht darum gerissen. „Das ist wie Geisterbahnfahren. Man fährt um eine Kurve, und da steht schon das nächste Gespenst. Und davon gibt es viele.“

Die Gespenster, das sind für Ramsauer alle Probleme, die den Bürger auf seinem Weg durchs Land ausbremsen und zornig machen – und die das Ministerium nicht immer kommen sieht. „Das ist im operativen Geschäft mit so vielen Fallstricken und Hindernissen bestückt“, sagt Ramsauer. „Man ist für praktisch alles verantwortlich: jede Verspätung von Zügen, jede kaputte Schleuse, jeder überfüllte Flughafen.“ Und nicht alles lässt sich aus Berlin steuern oder verbessern. Da sind etwa die Probleme durch den Mangel an Fluglotsen, die viele Verspätungen im Luftverkehr auslösen. Die EU hatte sich beim Wachstum des Flugverkehrs verschätzt und den nationalen Behörden zu wenige Posten eingeräumt. Ein hoher Beamter sagt: „Machen können Sie da als Minister tatsächlich wenig.“

Tarek Al-Wazir kennt die Zwänge des Amtes, sie sind in Wiesbaden nicht viel anders als in Berlin. Al-Wazir ist für die Grünen Verkehrs- und Wirtschaftsminister in Hessen. Er findet, zur Wahrheit gehöre aber schon auch, dass das Bundesverkehrsministerium sich häufig selbst im Weg stehe. Da sei „etwa die Konzentration auf fragwürdige Projekte wie die Pkw-Maut“, sagt Al-Wazir, das gescheiterte Prestigevorhaben der CSU. Ein Projekt wie die Maut beschäftige „eine Ministeriumsleitung über Jahre bis an den Anschlag. Die politischen und rechtlichen Auseinandersetzungen in Deutschland, aber auch mit der EU binden enorme Kräfte“. Als sich der Minister Wolfgang Tiefensee einst an der Privatisierung der Bahn abarbeitete, dürfte es nicht viel anders gewesen sein. Die „verlorene Zeit“ durch die Maut, sagt Tarek Al-Wazir, könnte man „für den nötigen Umbau des Verkehrssystems“ eigentlich besser brauchen.

Besuch bei dem Mann, der die Pkw-Maut durchgedrückt hat, gegen alle Zweifel und Warnungen. Im Bundestagsbüro von Alexander Dobrindt gleich neben dem Reichstag hängen noch Relikte aus seinen Jahren im Verkehrsministerium, 2013 bis 2017. Eine historische Schaffnermütze samt Kelle zum Beispiel, Mitarbeiter haben ihm die Sachen zum Abschied geschenkt.

Der Europäische Gerichtshof hat Dobrindts Maut gerade gekippt, sie kann den Steuerzahler nun einige hundert Millionen Euro an Entschädigung für die Betreiberfirmen kosten. Geld, das anderswo fehlen würde. Mit diesem Szenario kann man Dobrindt nicht erschüttern. Er sieht die wahren Herausforderungen woanders. Er sagt: „Wir bauen Infrastruktur ja nicht wie in China.“ Die Herausforderung in Deutschland sei, bei Verkehrsprojekten mit maximaler Bürgerbeteiligung möglichst schnell voranzukommen. Seine Devise: „Größtmögliche Akzeptanz, keine Proteste auf der Straße.“

In den Wochen des Maut-Debakels ist in Deutschland die Wut auf die Verkehrsminister von der CSU gewachsen, auf Dobrindt, der die Maut durchgesetzt hat, auf Scheuer, der die Verträge mit den Mautbetreibern unterschrieben hat. Dennoch könnten in der Ahnengalerie im Erdgeschoss des Ministeriums irgendwann weitere CSU-Minister hängen. Wer Dobrindt zuhört, ahnt, dass die Partei wieder nach dem Ministerium greifen wird: „Das Verkehrsministerium bleibt eines der wichtigsten Ressorts. Viele Projekte werden in den nächsten Jahren fertig. Die nächsten Minister werden die Früchte der Arbeit ernten können.“

Straßen, Gleise, Kanäle: Alles muss verknüpft werden

Alexander Dobrindt ist zuversichtlich, wenigstens er. Aber heißt das auch, dass die Weichen im Verkehrsministerium bald richtig gestellt werden? Was muss passieren, damit hinter der herrschaftlichen Fassade in der Berliner Invalidenstraße der Stillstand überwunden wird?

Heinz Dürr ist ein Mann, von dem man sich Antworten erhoffen darf. Dürr ist 86 Jahre alt, er hat die Verkehrsminister kommen und gehen sehen. Er hat ein Faible für das Auto – und für die Bahn. Er hat ein Vermögen verdient mit Lackieranlagen, die in so ziemlich allen Autofabriken dieser Welt stehen. Er war AEG-Chef und Daimler-Vorstand. Vor allem aber war er der erste Bahnchef nach der Wende. Von 1991 an leitete er die Fusion der Deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn. Er war es auch, der die Bahn-Reform anstieß.

Technisch sind die Mittel da. Bei vielen Leuten fehlt es aber an der Einsicht

Ach, die Bahn. Einer der Schlüssel zur Verkehrswende. Gerade sie, sagt Dürr, sei von der Politik sträflich vernachlässigt worden. „Die Bundesverkehrsminister haben ihre Chancen nicht genutzt. Sie bestimmen, wie sich die Bahn entwickelt. Aber der Auftrag des Grundgesetzes – Eigentum verpflichtet – wurde jahrelang missachtet. Der Eigentümer hat sich zu wenig um sein Eigentum gekümmert.“ Dürr ist nicht allein mit seiner Klage. Ein ehemaliger Bahn-Chef hat mal erzählt, dass der zuständige Verkehrsminister ihn während seiner ganzen Amtszeit nicht einmal nach der Bahn gefragt habe.

Heinz Dürr sitzt im Büro seiner Stiftung am Berliner Gendarmenmarkt. Er will keinen der Minister der vergangenen zwei Jahrzehnte ganz aus der Verantwortung nehmen. Nicht die drei Herren von der CSU, oder sogar vier eigentlich, weil der damalige Landwirtschaftsminister Christian Schmidt das Verkehrsressort nach Dobrindts Abschied einige Monate kommissarisch leitete. Aber auch nicht die fünf SPD-Minister davor: Franz Müntefering, Reinhard Klimmt, Kurt Bodewig, Manfred Stolpe, Wolfgang Tiefensee. Also, was muss sich ändern? Dieser permanente Wechsel an der Spitze des Ministeriums – da, sagt Dürr, gehe das Problem ja schon los: „Pläne für die Infrastruktur sind Langfristpläne. Bei neun Verkehrsministern in zwanzig Jahren kann kaum Kontinuität entstehen.“

Und noch etwas fehle in Deutschland: ein integriertes Verkehrskonzept. Heinz Dürr sagt: „Eine Planung aus einem Guss über die verschiedenen Mobilitätsformen Auto, Bahn, Flugzeug und Fahrrad hinweg gibt es nicht.“

Vielleicht wären diese bewegten Zeiten gerade die richtigen, ein solches Konzept zu schaffen. Den Deutschen war der Verkehr ja lange egal – Hauptsache, er lief. Doch mit dem Dieselskandal litt erst der Nimbus der Autoindustrie, mit der Debatte über schlechte Luft in den Städten der des Autos. Mit der Klimadebatte steht der Flugverkehr am Pranger, und der Streit um den Brenner lässt ahnen, was es bedeutet, wenn der Verkehr schneller wächst als die Verkehrswege.

Das Verkehrsministerium muss sich neuen Fragen stellen: Es geht nicht mehr darum, mehr Verkehr zu ermöglichen. Es geht auch um die Frage, wie sich die Zahl der Autos in Städten und im Fernverkehr senken lässt. „Das Paradigma war immer der Kapazitätsausbau“, sagt Autoexperte Bratzel. „In den letzten Jahren erst reift die Einsicht, dass man das nicht mehr hinbekommen kann.“ Eine Lösung könnte die Bahn sein, die jetzt attraktiver werden soll. Eigentum verpflichtet, würde Heinz Dürr sagen. Doch wenn die Umsatzsteuern fallen und Ticketpreise attraktiver werden, wird es an Bahnhöfen und Knotenpunkten noch enger. Und mit den Verspätungen wächst der Frust.

Was noch? Mehr Güter auf Gleise und Kanäle verlagern, klar. Der Transport auf der Straße aber ist billig, und die Wirtschaft giert nach einer Logistik, die möglichst sekundengenau die richtigen Teile heranschafft. Neue Trassen stocken, und Terminals für den schnellen Umschlag fehlen. Elektroautos könnten helfen, die Klimaziele zu erreichen. Doch erstens mangelt es an der Infrastruktur, zweitens bocken die Autohersteller. Auch höhere Spritpreise und teurere Flugtickets könnten Zeichen setzen – aber die CSU fürchtet, dann kein Bierzelt mehr ungeschoren verlassen zu können. Wohin man von der Berliner Invalidenstraße aus auch blickt, es lauern Probleme.

Unlösbar sind sie nicht. Aber dafür müssten auch die Beamten des Ministeriums stärker über den Tellerrand ihrer Abteilungen schauen, genau wie Heinz Dürr es sich wünscht. Denn mobil wird das Land nur bleiben, wenn die verschiedenen Netze – Bahn, Straße, Wasserstraßen – auch untereinander verknüpft werden. Wenn der Autoverkehr in den Städten ab- und der Nahverkehr zunimmt. Wenn Menschen häufiger von einem aufs andere Verkehrsmittel umsteigen und Güter sich rascher verladen lassen. Technisch gibt es alle Mittel dafür, das Bewusstsein wächst mit jedem Kilometer Stau am Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag. Nur dem Ministerium, in dem so viel über Wege und Ziele geredet wird, fehlt die Orientierung.

Beim Tag der offenen Tür im Garten seines Ministeriums hat Andreas Scheuer irgendwann wirklich genug. Zu allem Überfluss meldet sich nach einer Stunde auch noch ein klimabewegter Teenager. „Wie wäre es, wenn man Inlandsflüge verbietet?“, will er wissen. Scheuers Mitarbeiter versuchen, an das Mikro zu kommen – vergeblich. Der Minister spricht von Deutschland als Reise- und Logistikweltmeister. Außerdem müsse er jetzt wirklich los. Mit dem Flugzeug. „Ich fliege nach München. Damit ich um 20 Uhr meine Tochter sehe“, sagt Scheuer. „Das geht nicht mit der Bahn.“