

An die Vertreter der Medien

München, 14. Dezember 2009

Wohin die Reise geht

Das große Mobil in Deutschland e.V. 2009 Politikerinterview mit BM Dr. Karl Theodor zu Guttenberg, BM Dr. Guido Westerwelle und MP Horst Seehofer

Mobil in Deutschland e.V. wollte von Deutschlands führenden Politikern wissen, wohin die Reise in Sachen Verkehr und Mobilität geht und bat um ein Interview mit Bundesminister **Dr. Karl-Theodor zu Guttenberg**, mit Bundesminister **Dr. Guido Westerwelle** und mit Ministerpräsident **Horst Seehofer**. Alle drei Politiker standen dem Verein gerne Rede und Antwort.

MiD: *Wofür stehen Sie in der Verkehrspolitik?*

Guttenberg: Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist stellenweise an ihre Belastungsgrenzen gerückt. Deshalb haben wir bereits mit den beiden Konjunkturprogrammen erhebliche Mittel für Investitionen in die Fernverkehrsinfrastruktur bereitgestellt. Auch in Zukunft brauchen wir ein modernisiertes Verkehrsangebot, das dem steigenden Bedürfnis von Menschen und Wirtschaft nach Mobilität gewachsen ist und zugleich die Belastungen verringert, die der Verkehr mit sich bringt. Ich setze dabei nicht auf Vermeidung und Verhinderung sondern auf technischen Fortschritt. Damit sind wir auch in der Vergangenheit im doppelten Wortsinn gut gefahren.

Westerwelle: Die bisherige Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur muss beendet werden. Unsere Infrastrukturpolitik orientiert sich nicht an Wunschträumen, sondern an den Realitäten – die Straße ist und bleibt der Hauptverkehrsträger mit rund 90 Prozent des Personenverkehrs und über 70 Prozent des Güterverkehrs. Gleichzeitig stößt das Schienennetz in vielen Regionen an die Kapazitätsgrenze. Beides muss – neben Umweltgesichtspunkten – auch bei der Verteilung der Investitionsmittel berücksichtigt werden. Die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Aufgabe des Staates. Das bedeutet aber nicht, dass der Staat Planung, Bau und Betrieb selbst durchführen muss. In vielen Fällen können Private dies besser und effizienter.

MiD: Welche Verkehrsprojekte müssen Ihrer Meinung nach jetzt in Deutschland dringend umgesetzt werden?

Guttenberg: Vorrang müssen die Verkehrsprojekte mit den größten Effizienzwirkungen für das gesamte Verkehrssystem haben. Das sind zum Beispiel Projekte, die zu einer Reduzierung von Staus führen, denn Staus verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Bei der Straße geht es daher vor allem um die Beseitigung von Engpässen in Ballungsräumen und bei der Schiene um den Ausbau von wichtigen Knotenpunkten.

MiD: Was halten Sie von einem Grundrecht auf Mobilität?

Guttenberg: Mobilität ist bereits heute Bestandteil des Grundgesetzes, denn ohne sie wären einige Grundrechte - wie z.B. das Recht auf Freizügigkeit – gegenstandslos. Wir brauchen daher keine Verfassungsänderung.

Westerwelle: Mobilität ist auf jeden Fall ein Grundbedürfnis von Menschen und die Voraussetzung für individuelle Lebensqualität, Wirtschaftswachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand. Die FDP lehnt deshalb ideologisch geprägte Behinderungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Gängelei der Bürger bei der Wahl des Verkehrsmittels ab. Jeder soll selbst darüber entscheiden dürfen, welches Verkehrsmittel zu seinen Bedürfnissen passt.

MiD: Was halten Sie von einem generellen Tempolimit 130 km/h auf deutschen Autobahnen?

Guttenberg: Mittlerweile ist es doch ohnehin so, dass die Möglichkeiten schneller als 130 km/h zu fahren ausgesprochen beschränkt sind. Darüber hinausgehende Forderungen nach einem generellen Tempolimit müssen sich am Maßstab der Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit und nicht lediglich an Behauptungen messen lassen.

Westerwelle: Nichts.

Seehofer: Die Forderung nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen wird immer einmal vorgebracht. Die Argumente dafür überzeugen nicht. Eine generelle Festlegung der Höchstgeschwindigkeit auf unseren Autobahnen wird von uns daher abgelehnt. Die Autobahnen in Deutschland sind, gerade auch im Vergleich mit Ländern, die ein allgemeines Tempolimit eingeführt haben, sehr sicher. Die bestehenden Möglichkeiten, das Geschwindigkeitsverhalten dort zu beeinflussen, haben sich bewährt. Unsere Autobahnen sind für den schnellen, weiträumigen Verkehr ausgebaut und haben eine herausragende Transport- und Bündelungsfunktion. Dies entlastet auch das nachgeordnete Straßennetz. An Stelle eines generellen Tempolimits setzt Bayern verstärkt auf eine intelligente Verkehrssteuerung. Dieser Weg hat in den letzten Jahren viel gebracht und den werden wir konsequent fortsetzen, um Mobilität, Verkehrssicherheit und Umweltschutz vernünftig in Einklang zu bringen.

MiD: Welche Auswirkungen hat der Klimaschutz auf die Mobilität? Wie lässt sich die Automobil- und Umweltpolitik unter einen Hut bringen?

Guttenberg: Im Bereich Verkehr wird die Umwelttechnologie eine immer größere Rolle spielen. Klimaschutz und Mobilität bilden deshalb keinen Widerspruch, sondern bieten vielmehr beide zusammen große Chancen für den Innovationsstandort Deutschland. Ganz gleich, ob ein Fahrzeug von einem Plug-In-Hybrid, einer Brennstoffzelle oder einer Batterie angetrieben wird – die Zukunft wird in Fahrzeugen liegen, die mit Strom betrieben werden. Um diese Entwicklung zu beschleunigen, hat die Bundesregierung im zweiten Konjunkturpaket 500 Millionen Euro für Forschung und Entwicklung im Bereich Mobilität bereitgestellt. Dadurch soll Deutschland seine



bestehende Spitzenposition in der Automobilbranche ausbauen und die verlorene Technologieführerschaft bei der Batterieproduktion wieder nach Deutschland zurückholen.

Seehofer: Die Anforderungen einer modernen und innovativen Klimaschutzpolitik erhöhen unbestreitbar den Innovationsdruck hin zu hoch effizienten und noch sparsameren Fahrzeugen. Wir haben auf diesem Weg schon viel erreicht. Obwohl das Verkehrsaufkommen erheblich wächst, sind die Klimaemissionen des deutschen Straßenverkehrs rückläufig – gegenüber 1999 um knapp ein Fünftel weniger CO₂-Ausstoß. Der Klimaschutz bietet enorme Chancen, Umwelttechnologien wie zum Beispiel neue synthetische Hochleistungskraftstoffe, Leichtbau und Elektromobilität voranzubringen. Mobilität wird damit nachhaltig – weniger Abgase aus Autos sorgen vor allem in den Städten für sauberere Luft und weniger Lärm und somit für insgesamt mehr Lebensqualität.

MiD: *Wie lässt sich die Automobil- und Umweltpolitik unter einen Hut bringen?*

Westerwelle: Das Wichtigste ist, dass wir neuen Technologien eine Chance geben. Die emissionsfreie Fortbewegung in den Städten mit Hilfe von Elektromobilen ist eine Technik, die wir gesellschaftlich wollen und deswegen auch politisch unterstützen. Damit erhalten die erneuerbaren Energien einen großen Schub. Über die Art und den Umfang der Nutzung verschiedener neuer Optionen werden letztlich die technologische Entwicklung und der Markt entscheiden. Die Politik muss aber heute durch Forschungs- und Entwicklungsausgaben für Speichertechnologien und Antriebe sowie den Aufbau einer zukunftstauglichen Infrastruktur die Voraussetzungen dafür schaffen. Als subventionsfreien Kaufreiz befürworten wir zudem verkehrsrechtliche Erleichterungen und die Einführung von Wechselkennzeichen für Elektroautos als Zweitwagen für den innerstädtischen Verkehr. Außerdem setzen wir auf einen konsequenten Klimaschutz mit Hilfe des Emissionshandels - das schafft übrigens auch zusätzliche Spielräume für eine drastische Senkung der Ökosteuer.

Seehofer: Automobil- und Umweltpolitik sind kein Widerspruch. Die bayerische und deutsche Automobilindustrie setzt schon heute weltweit Maßstäbe mit ihren kraftstoffeffizienten und mit höchsten Sicherheitsstandards ausgestatteten Modellen. Erste Euro-Sechs-Fahrzeuge sind beispielsweise von deutschen Herstellern schon heute zu kaufen, obwohl diese strengsten Abgasvorschriften erst Mitte des nächsten Jahrzehnts verpflichtend werden. Unsere Autobauer wissen: Investitionen in den Klima- und Umweltschutz sind der Schlüssel für den wirtschaftlichen Erfolg. Denn es ist völlig klar, nur umwelt- und klimaverträgliche Automobile können den globalen Herausforderungen wirklich gerecht werden. Gerade mit deutscher Ingenieurskunst und Technologie lässt sich der weltweite CO₂-Ausstoß bei den Pkw's in den nächsten Jahren noch weiter erheblich senken. Das ist der richtige Weg für die Automobil- und die Umweltpolitik.

Das gesamte uns ausführliche Interview mit allen 3 Spitzenpolitikern gibt es auf www.mobil.org

Wir bitten um Veröffentlichung!

Dr. Michael Haberland

Ralf Baumeister

1. Vorsitzender

Stellv. Vorsitzender

