

**An die Vertreter
der Medien**

München, 12. April 2010

**Großes Interview mit Bundesverkehrsminister Dr.
Peter Ramsauer**

Der Bundesverkehrsminister stellt politisch die Weichen für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Er ist verantwortlich für Investitionen in unser Straßen- und Bahnnetz, er kann innovative Antriebstechniken fördern, er könnte eine Straßenmaut implementieren, sogar ein Tempolimit für die Autobahnen verordnen oder einfach nur alle deutschen Umweltzonen vereinheitlichen. **Dr. Peter Ramsauer** hat ein großes Aufgabenfeld. Dem Mobilitätsverein und neuen Automobilclub **Mobil in Deutschland e.V.** stand er gerne in einem großen Interview zur Verfügung.

Glauben Sie, dass es ein Grundrecht auf Mobilität geben sollte, das im Grundgesetz verankert ist?

Schon heute ist im Grundgesetz in Artikel 11 das Grundrecht auf Freizügigkeit verankert. Dieser Artikel umfasst auch das Recht auf Bewegungsfreiheit, also auf Mobilität. Mobilität ist für mich aber weniger eine verfassungsrechtliche Frage. Mobilität gehört zum gesellschaftlichen Leben dazu – als Grundvoraussetzung. Die Politik muss dafür die Rahmenbedingungen schaffen. Das tun wir, indem wir leistungsfähige Verkehrswege bauen und sie erhalten. Mir ist dabei auch wichtig, dass Mobilität für breite Bevölkerungsschichten bezahlbar bleibt. Wir arbeiten zudem daran, dass Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sich in unserem Land ohne Hindernisse frei bewegen können. Mit unserem Programm „Altersgerechtes Wohnen“ fördern wir den Umbau von Wohnungen für ältere und für behinderte Menschen. Übrigens: Auch in unserem Programm zum Umbau und zur Sanierung von Bahnhöfen mit Geldern aus dem Konjunkturpaket sind Maßnahmen für Barrierefreiheit enthalten.

Seit einigen Monaten wird das Thema Autobahnmaut wieder diskutiert? Könnten Sie sich eine – für deutsche Autofahrer kostenneutrale – Autobahnmaut vorstellen?

Eine Pkw-Maut steht nicht im Koalitionsvertrag und deshalb nicht auf der Tagesordnung. Es darf aber keine Denkverbote geben, wie die Infrastruktur künftig finanziert werden kann.

Was halten Sie von einem generellen Tempolimit 130 auf deutschen Autobahnen?

Deutschlands Straßen zählen zu den sichersten in Europa. Und das ohne generelles Tempolimit. Die Zahlen zur Unfallentwicklung in Deutschland belegen das. Außerdem sind große Teile des deutschen Autobahnnetzes bereits zweitweise oder dauerhaft mit Geschwindigkeitsbeschränkungen belegt. Auf mehr als 1000 Kilometern lenken intelligente Anlagen den Verkehr. Diese können je nach Verkehrslage eine Höchstgeschwindigkeit festlegen. Wir haben uns deswegen auch im Koalitionsvertrag ausdrücklich gegen ein generelles Tempolimit ausgesprochen.

Nach einem völligen Umweltzonenchaos herrscht in deutschen Städten allerorten Verwirrung. Ist es nicht höchste Zeit für eine einheitliche Lösung, vielleicht sogar eine Aussetzung von Umweltzonen?

Ein „Umweltzonenchaos“ sehe ich nicht. Gleichwohl sieht der Koalitionsvertrag vor, bei der Einrichtung von Umweltzonen auf Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit zu achten. Fahrverbote sollen dort gelockert werden, wo die Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem Ziel steht, Feinstaub zu reduzieren. Dazu müssen Ausnahmeregelungen bundesweit vereinheitlicht werden. Das zuständige Bundesumweltministerium hat bereits Gespräche mit den Ländern geführt.

Radarkontrollen sind ein sehr umstrittenes Thema. Wir haben schon oft gezeigt und nachgewiesen, dass es hier längst nicht mehr um Sicherheit geht, sondern Kommunen und Länder damit ihre Haushalte aufbessern. Kann man solches Finanzgebaren nicht unterbinden?

Radarkontrollen sollten nicht durchgeführt werden, um abzukassieren. Ich sage aber auch ganz deutlich: Radarkontrollen an Unfallschwerpunkten sind wichtig. Denn wir beklagen noch immer über 4000 Verkehrstote pro Jahr. Die Unfallursache Nummer 1 ist und bleibt zu hohe Geschwindigkeit. Ich würde mir wünschen, dass meine Länderkollegen die Geldbußen noch konsequenter der Verkehrssicherheitsarbeit zukommen lassen.

Welche deutschen Verkehrsprojekte müssen schnellstens umgesetzt werden?

Unsere Volkswirtschaft braucht leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege. Die christlich-liberale Bundesregierung ist angetreten, um eine moderne Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Dazu gehört vor allem der Ausbau und der Erhalt unserer Straßen. Sie dürfen nicht auf Dauer auf Verschleiß gefahren werden. Das Straßennetz in Deutschland wird aber den erwarteten Zuwachs - vor allem des Güterverkehrs - nicht allein verkraften können. Wir benötigen alle drei Verkehrsträger – Schiene, Straße, Schiff –, um das Verkehrswachstum zu bewältigen.

Was halten Sie von zukunftsfrächtigen, innovativen, und umweltfreundlichen Antriebstechniken? Sollte man das nicht auch staatlich fördern?

Das tun wir ja bereits in großem Maße. Wir fördern die Entwicklung von Elektrofahrzeugen und deren Ladeinfrastruktur sowie die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Zusammen mit Geldern aus der Industrie stehen rund 2 Milliarden Euro zur Verfügung. Unser Ziel ist es, Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. In diesem Jahr starten Projekte in acht Modellregionen in ganz



Deutschland. Dort unterziehen wir Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur einem Praxistest. Das Ziel lautet: Mehr schadstoffarme Autos auf unseren Straßen. Eine Millionen Elektrofahrzeuge sollen im Jahr 2020 unterwegs sein, angetrieben mit Strom aus erneuerbaren Energien.

Würden Sie innerhalb der nächsten 5 Jahre ein E-Mobil kaufen?

Wir produzieren heute in Deutschland die besten Autos der Welt. Ich bin davon überzeugt, dass wir auch in Zukunft die besten Elektrofahrzeuge der Welt bauen werden. Die Industrie muss nun schnellstmöglich serienreife und bezahlbare Fahrzeuge mit alternativen Antrieben entwickeln und auf den Markt bringen und dabei die Ansprüche der Kunden berücksichtigen. Auch eine Familie mit zwei Kindern sollte sich ein Elektroauto leisten können. Und auf dem langen Weg in den Urlaub dürfen die Menschen nicht vom Gedanken gequält werden, mit leerem Akku am Straßenrand stehen zu bleiben. Wenn das erste deutsche serienreife Fahrzeug auf dem Markt ist, können Sie mich noch mal fragen.

Wie sehen Sie die Rolle der gasförmigen Kraftstoffe Flüssiggas und Erdgas, die immer stärkere Verbreitung finden?

Gasförmige Kraftstoffe können zu einer Diversifizierung der Energiebasis beitragen. Im Kraftstoffmarkt werden sie aber voraussichtlich nur einen kleineren Anteil abdecken.

Sind sie ein guter Beifahrer?

Das können Ihnen nur die jeweiligen Fahrer beantworten. Auf eines möchte ich aber hinweisen: Bei den beiden älteren meiner vier Töchter habe ich mehrfach selbst auf dem Beifahrersitz gesessen. So konnte ich persönliche Eindrücke von unserem Projekt „Begleitetes Fahren mit 17“ sammeln. Und die waren durchweg positiv. Diese Maßnahme führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz. Mein Haus wird deshalb bis Ende des Jahres die gesetzlichen Änderungen umsetzen, damit sich junge Fahrerinnen und Fahrer auch künftig in Begleitung ans Steuer setzen können.

Welches war Ihr erstes Auto?

Ein weißer VW Käfer mit 15 Liter Verbrauch. Das war damals ganz normal für einen Käfer.

Weitere Informationen gibt es auf www.mobil.org

Wir bitten um Veröffentlichung!

Dr. Michael Haberland
1. Vorsitzender

Ralf Baumeister
Stellv. Vorsitzender

