

VERKEHR

Die Reifeprüfung

Um eine schnelle Schlagzeile ist Peter Ramsauer nie verlegen.

Nach dem Winterchaos bei der Bahn will er nun beweisen, dass er auch ein ernsthafter Minister ist.

Über 50 Züge! Über 50 nagelneue Triebwagen vom Typ „Talent 2“ dösen in Brandenburg auf Abstellgleisen. Auch im Dezember, als die Bahn vergebens gegen den Winter ankämpfte und in ganz Deutschland Fahrgäste an den Bahnsteigen verzweifelten, blieben die Triebwagen reglos stehen.

Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) wittert eine Geschichte ganz nach seinem Geschmack. Weil sich das Eisenbahn-Bundesamt und der Zugersteller Bombardier darüber streiten, welche Sicherheitsauflagen die Triebwagen erfül-

gen, an dessen Ende entweder ein kleines Vermächtnis stehen könnte oder eine herbe Niederlage: Ramsauer setzt an, das Erbe von Ex-Bahn-Chef Hartmut Mehdorn zu beseitigen. Der Traum vom Weltkonzern ist ausgeträumt. Die Bahn soll keine Logistikzentren in Übersee bauen, sondern dafür sorgen, dass Züge von Kassel nach Hamburg pünktlich ankommen.

Von Ramsauers Erfolg hängt auch für Kanzlerin Angela Merkel (CDU) im Wahljahr 2011 viel ab. Der Unmut der Bürger über das Winterchaos auf der Schiene könnte auch die Union Stimmen kosten, vor allem wenn sich der Eindruck festsetzt, dass auch Merkel die Bahn-Privatisierung befördert hat, die jetzt für vereiste Kupplungen und stundenlange Verspätungen verantwortlich gemacht wird.

Der Mann, der für Merkel den politischen Ausfall des Bahndesasters begrenzen soll, steht im Erdgeschoss des Paul-Löbe-Hauses und schaut mit geradem Blick in die Kameras. Eben hat Ramsauer dem Verkehrsausschuss des Bundestags seine Bilanz des Winters vorgelegt, jetzt

das reicht, um den Grundsatzkonflikt mit der Bahn durchzustehen. Zwar hatte Ramsauer den mächtigen Airline-Bossen die Stirn geboten, als die Aschewolke über Deutschland hing, und durchgesetzt, dass alle Flugzeuge am Boden blieben. Noch lieber, als sich durchzusetzen, meidet Ramsauer aber Auseinandersetzungen, wie der Streit um Stuttgart 21 belegt.

„Ramsauer ist ganz stark auf Applaus bedacht und denkt nicht konzeptionell“, sagt Toni Hofreiter. Der junge grüne Bundestagsabgeordnete aus Bayern spricht einen ähnlichen Dialekt wie Ramsauer, sieht aber ganz anders aus. Lange Haare reichen weit über den Nacken, im Gesicht steht ein Dreitagebart.

Im Grunde, so der Vorwurf, könnte man in Ramsauers Ministerium Deutschlands Zukunft täglich neu erfinden und über Nullemissionshäuser, die Autos von morgen oder den sinnvollen Ausbau der Infrastruktur im Transitland Deutschland reden. Stattdessen sorgt Ramsauer mit dem Führerschein mit 17, einer Initiative gegen den Schilderwald auf den Straßen



Minister Ramsauer, ICE im Schnee: Keine Logistikzentren in Übersee, sondern pünktliche Züge von Kassel nach Hamburg

len müssen, sind sie noch nicht für den Verkehr zugelassen. Industrie und Behörde führen einen zähen Kleinkrieg, Ramsauer will das Mikado der Bedenkenträger durchbrechen und persönlich zur Inspektion erscheinen. „Mit Presse!“

Der Verkehrsminister hat das Thema Bahn entdeckt. Mit wochenlanger Verzögerung, aber immerhin, macht er sich daran, Konsequenzen aus dem Winterchaos zu ziehen. Bei symbolträchtigen Aktionen wie dem Besuch bei Bombardier soll es nicht bleiben. Ramsauer will bei einem Thema siegen, bei dem Niederlagen die Regel sind – der Bahnreform.

Eigentlich ist klar, was die Deutschen von ihrer Bahn erwarten. Pünktlich soll sie sein und sauber, komfortabel und für jedermann erschwinglich. Kleinste Weiler soll sie mit Metropolen verbinden, am besten im Stundentakt. Um all das zu erreichen, will Ramsauer einen Konflikt wa-

hätte er Gelegenheit zu sagen, was er konkret ändern will.

Doch den Minister verfolgt an diesem Morgen eine Zahl. In einem Interview hatte er angekündigt, die stolze Summe von 2,2 Milliarden Euro auszugeben, um Schlaglöcher und andere Winterschäden auf Deutschlands Straßen zu reparieren. Jetzt muss er zugeben, was Fachleute gleich durchschaut hatten: Die Milliarden-summe war längst für die Straßenreparatur in den Haushalt eingestellt – mit dem Winter hatte das Geld gar nichts zu tun.

Ein Missverständnis, sagt Ramsauer, eine verkürzte Interview-Außerung. Seine Freunde würden sagen: „Ach, der Peter“, auch die Journalisten lassen es mit einer kurzen Korrektur bewenden.

Typisch Ramsauer. Erst sorgt er für eine schöne Schlagzeile, dann schaut er, dass die Fakten dazu passen. Der Minister als Schlitzohr – viele bezweifeln, ob

und natürlich seinem Engagement für mehr Deutsch auf Zuggängen und Ministeriumsfluren für Schlagzeilen.

Nach Ansicht Hofreiters hat sich der Minister schnell bei der Krankheit vieler Verkehrspolitikern angesteckt. „Sie sind vor allem geil aufs Banddurchschneiden.“

Damit meint Hofreiter so einen Termin wie den, der Ramsauer an einem Dienstagmorgen im Herbst nach Traunstein, in seinen Wahlkreis, führt. Ein Bagger steht am Abgrund, Ramsauer, hochgewachsen, zwingt sich in das Führerhäuschen. Nach einer Einführung in die Geheimnisse der Hubkräfte setzt sich ein Drehbohrer in Gang. Der Minister soll den ersten Bohrpfehl für die Trauntalbrücke setzen, einen Teil der Ortsumgehung Traunsteins.

Ramsauer, 56, strahlt übers ganze Gesicht. Auf dem Baggersitz werden Jugendträume Wirklichkeit. Als „Herr Doktor Bundesminister“ wird er begrüßt,

die Blaskapelle spielt die Bayernhymne, die perfekte Harmonie. „Man kann sich heute nicht mehr darauf verlassen, dass ein Behördenstempel unter ein Projekt auch Akzeptanz schafft“, sagt Ramsauer. Er sagt es im lieblichen Traunstein, nicht in Stuttgart, wo 350 Kilometer östlich die Schlacht um den Bahnhofsneubau tobt.

Ausgerechnet der Bundesverkehrsminister blieb in der aufgeheizten Debatte um S 21 eine Randfigur. Während Bahn-Chef Rüdiger Grube wütende Kritik auf sich zog, tat Ramsauer so, als hätte er mit dem bekanntesten Bahnprojekt der Republik nichts zu tun.

Um seine Ziele bei der Bahn zu erreichen, ist Ramsauer jetzt auf die Unterstützung Grubes angewiesen, doch der Bahn-Chef steuert schon von Amts wegen in eine andere Richtung. „Ramsauer hat Grube zu Beginn viel Spielraum gegeben. Jetzt merkt er, dass bei der Bahn keine Ruhe einkehrt, das macht ihn misstrauisch“, sagt einer, der für den Bund im Bahn-Aufsichtsrat sitzt.

Dem Börsengang geschuldetes Renditedenken hat Ramsauer als Ursache von Zugausfällen und Verspätungen ausgemacht. Gemeinsam mit seinem Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle, einem Beamten, der schon auf dem Telekommunikationsmarkt für Wettbewerb gesorgt hat, will er die Finanzierungskreisläufe im Bahnkonzern aufbrechen.

Nur wenn die lukrativen Monopolgewinne der Bahntochter DB Netz nicht automatisch an den Mutterkonzern abgeführt werden müssen, kann dringend benötigtes Geld in Ausbau und Wartung von Gleisen fließen, so die Überlegung, die Union und FDP in den Koalitionsvertrag geschrieben haben. Für die Bahn ist der Passus eine Kampfansage.

Widerstand ist Ramsauer gewiss. Nicht nur die Manager im Bahnkonzern, auch die traditionellen Eisenbahner im eigenen Ressort wollen vom Vorstoß ihres Ministers nichts wissen. Ramsauer schwebt ein Vertrag mit der Bahn vor oder ein Beschluss des Aufsichtsrats, der sicherstellt, dass die Gewinne der Netztochter nach Abzug einer Konzernumlage dort verbleiben. Am Donnerstag will Ramsauer mit den Verkehrspolitikern der Koalition einen Schlachtplan entwerfen.

Peter Ramsauer sitzt im Fond seines Dienst-Audi. Gleich soll er den Spatenstich für die Erweiterung eines Parlamentsbaus setzen. Bauministeralltag. Noch bevor Ramsauer Hände schüttelt, eilt ihm ein Referent entgegen und zieht ein paar robuste Schuhe aus der Plastiktüte. Ramsauer will seine Lederslipper wechseln, damit sie im Baustellenmatsch nicht dreckig werden.

Im Ringen um die Zukunft der Bahn geht so etwas nicht. Da muss er riskieren, schmutzig zu werden.

PETER MÜLLER