Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Interview

Deutsche Bahnen, Busse, Flugzeuge sicher

Interview in der Passauer Neuen Presse am 27.11.2015

Bundesminister Dobrindt

Quelle: BMVI

Terror-Gefahr: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) sieht hohe Sicherheit in öffentlichem Verkehr

Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** (CSU) nimmt Stellung zur Terrorgefahr in Deutschland und den Topthemen seines Ressorts: dem VW-Abgasskandal, der PKW-Maut, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und der Zukunft des autonomen Fahrens.

Terror-Gefahr in Deutschland und Europa: Wie sicher sind unsere Bahnhöfe, Flughäfen und das Reisen noch?

> Wir haben hohe Sicherheitsvorkehrungen getroffen. Die Polizei zeigt Präsenz an Bahnhöfen und an den Flughäfen, in den Zügen gibt es Sicherheitspersonal der Bahn. Dennoch: Unser Schienenverkehr ist ein offenes und frei zugängliches System. Dabei sollte es auch bleiben. Zugangs- und Gepäckkontrollen wie an Flughäfen sind im Bahnverkehr weder umsetzbar noch wünschenswert.

Sollten die Deutschen angesichts der Terrorbedrohung auf nicht unbedingt notwendige Reisen lieber verzichten?

Nein. Wir sollten uns unsere Art zu leben, nicht von Terroristen einschränken lassen. Das Ziel von Terror ist nicht allein das Töten, sondern auch, unsere ganze Gesellschaft in Unordnung zu bringen. Das dürfen wir nicht zulassen. Jeder kann sich heute sicher in der Bahn, im Bus, im Flugzeug und auf öffentlichen Plätzen aufhalten. Wir brauchen Wachsamkeit bei der Polizei und den Sicherheitsbehörden, aber wir dürfen uns nicht von den Terroristen einschüchtern lassen.

Sie waren in den letzten Wochen vor allem mit dem V W-Abgasskandal und seinen Auswirkungen beschäftigt. Rechnen Sie mit weiteren bösen Überraschungen?

Wir arbeiten mit Hochdruck an der Aufklärung und der Beseitigung dieser Manipulation. V W muss den angerichteten Schaden schnell beheben. Bereits vor Wochen haben wir den Rückruf der betroffenen Diesel-Fahrzeuge angeordnet, der ab Januar 2016 beginnen wird. V W erstellt gerade Konzepte für die Umrüstung, technische Lösungen wurden bereits konzipiert. Volkswagen arbeitet auch daran, den Imageschaden zu beseitigen. Dazu gehört die vollumfängliche Aufklärung, bei der jeder Stein umgedreht wird. Über mögliche weitere Überraschungen will ich nicht spekulieren.

Bleibt es ein Fall Volkswagen? Oder haben auch andere große Hersteller außerhalb des Konzerns getrickst?

Ich habe umfangreiche Nachprüfungen von Diesel-Fahrzeugen angeordnet. Wir prüfen zurzeit alle großen Volumenhersteller aus dem In- und Ausland. Die Tests finden sowohl auf der Rolle im Prüfstand als auch im Realverkehr auf der Straße statt. Sobald die Nachprüfungen abgeschlossen sind, werden wir das Gesamtergebnis vorstellen.

Wie sehr wurmt es Sie, dass die amerikanische Umweltbehörde den Skandal aufgedeckt hat und nicht das eigentlich zuständige Kraftfahrtbundesamt?

Keine Prüfbehörde der Welt konnte die Manipulation nachweisen, V W hat sie letztlich selbst zugegeben. Unmittelbar nach Bekanntwerden der Vorfälle habe ich eine Untersuchungskommission eingesetzt. Wir stehen in ständigem Austausch mit Volkswagen. Ich habe den Eindruck, dass auch dem V W-Management selbst alles daran gelegen ist, den Fall schnell und restlos aufzuklären. Dieser Weg ist notwendig, damit der Konzern verloren gegangenes Vertrauen zurück gewinnen kann.

Europa hat inzwischen neue Abgaswerte beschlossen und will jetzt auch den Ausstoß im realen Fahrbetrieb berücksichtigen. Kritiker werfen Deutschland und Frankreich vor, den Kompromiss verwässert zu haben. Wie kontern Sie?

Deutschland gehört zu den Treibern Europa. Wir arbeiten seit 2011 daran, die Tests weiterzuentwickeln. Neben den Prüfungen der Stickoxidwerte auf der Rolle soll es auch Realwertmessungen auf der Straße geben. Der Rat der Verkehrsminister hat jetzt einen Kompromiss beschlossen, der absolut tragfähig ist.

Stichwort Verbraucherschutz: Hunderttausende Kunden haben trotz verfügter Rückrufaktion noch nichts von V W gehört. Können Sie nachvollziehen, dass da Unmut entsteht?

Wichtig ist: Für betroffene Kunden dürfen aus der V W-Affäre keine Nachteile entstehen. Das gilt für die K F Z-Steuer und andere mögliche Belastungen. Kosten muss der V W-Konzern übernehmen -und hat dies bereits zugesichert. Volkswagen hat die Aufgabe, alle Fahrzeugbesitzer über die Rückrufaktion auf dem Laufenden zu halten. Auf der V W-Homepage kann sich zum Beispiel jeder Autobesitzer informieren, ob sein Auto betroffen ist und umgerüstet werden muss. Wir haben den Konzern zudem aufgefordert, ein Kundeninformationszentrum zu schaffen. Dazu gehört natürlich auch das direkte Anschreiben der V W-Kunden.

Wird V W in Zukunft noch die gleiche Marktposition haben wie bisher?

Volkswagen ist ein starkes Unternehmen mit vielen attraktiven Produkten. Der Konzern wird seine starke Stellung auch in Zukunft bewahren können, wenn die richtigen Weichenstellungen und Reformen eingeleitet werden. Die deutsche Industrie übrigens, hat unverändert ein gutes Renommee in der Welt. Made in Germany ist und bleibt ein anerkanntes Prädikat.

Die Große Koalition regiert jetzt zwei Jahre: Ihr zentrales Projekt - die P K W-Maut - ist bisher nicht umgesetzt. Geht es auch ohne Maut?

Die Maut wird kommen. Wir haben alle nötigen Voraussetzungen getroffen und stehen jetzt in einer harten Auseinandersetzung mit Brüssel. Ich lasse aber nicht locker: Die Maut ist E U-konform, das wird der Europäische Gerichtshof auch bestätigen.

Wieviel Geld steht 2016 für Investitionen zur Verfügung?

Wir erhöhen die Mittel für unsere Infrastruktur bis 2018 um fast 40 Prozent. Den größten Sprung machen wir dabei im kommenden Jahr: auf mehr als 13 Milliarden Euro. Das ist ein neuer Rekord. Von den Ausgaben profitieren alle Verkehrsträger: Straße, Schiene, Wasserwege. Es geht um den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, aber auch um Aus- und Neubau. Und wir schaffen superschnelles Internet für alle, unter anderem mit einem milliardenschweren Bundesförderprogramm.

Wieviel fließt in die Sanierung maroder Straßen und Brücken?

Die Mittel für den Erhalt steigen über die Jahre von 2,5 Milliarden auf mehr als vier Milliarden Euro. Für die Sanierung von Brücken habe ich ein Sonderprogramm aufgelegt und meine Zusage gilt: Jede Brücken-Sanierung, für die es Baurecht gibt, werden wir auch finanzieren. Beim Neubau haben wir in diesem Jahr die größte Offensive seit langem gestartet - mit über 70 Baufreigaben. Jetzt sind die Länder am Zug: Ihre Verwaltungen müssen bei weiteren Projekten für Baurecht sorgen. Es darf nicht sein, dass vorhandenes Geld nicht verbaut wird, weil Planungen nicht weit genug sind.

Was wird eigentlich aus den Plänen für autonomes Fahren in Deutschland?

Wir sind voll im Plan. Wir haben auf der A9 in Bayern das Digitale Testfeld Autobahn eingerichtet. Das ist ein Leuchtturmprojekt für das automatisierte und vernetzte Fahren. Über 30 Unternehmen arbeiten bereits mit und treiben die Forschung voran. Wir bauen die Autobahn mit Sensorik und Digitalität zur intelligenten Straße aus und dafür sind jetzt erstmals 25 Millionen Euro im Haushalt eingestellt.

Was wird der nächste Schritt?

Wir wollen die Versuchsstrecke auf der Autobahn um ein städtisches Testfeld erweitern. Unser Ziel ist es, in Ingolstadt das automatisierte Fahren in der Stadt zu erproben. Wir bewegen uns mit dem Gesamtprojekt heraus aus dem Labor und testen unter den Bedingungen des Realverkehrs. Die ersten Gespräche mit dem Oberbürgermeister von Ingolstadt waren sehr positiv. Wir wollen im nächsten Jahr eine Vereinbarung über das Projekt treffen und Teile der städtischen Straßen einbeziehen.

Das Interview führte Rasmus Buchsteiner.

- © 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
-