

Herzesthal-Talk:

Interview mit Mathias Stein, MdB:

Von den aktuellen Berichterstattern für den Radverkehr der Fraktionen im Deutschen Bundestag ist er der Dienstälteste: Für den per Direktmandat gewählten Kieler SPD-Abgeordneten Mathias Stein ist es bereits seine zweite Legislaturperiode. Schon 2018 gehörte er zu den Mitbegründern des Parlamentskreises Fahrrad. Seine Website www.fahrradabgeordneter.de ist ausgesprochen umfangreich und sehr transparent. Mathias Stein versteht sich als „gläserner Abgeordneter“ und veröffentlicht sogar seine privaten Einkünfte.

Der Slogan von Mathias Stein lautet „Für die solidarische Verkehrswende“, und damit ist auch die thematische Brücke zu seiner Partei geschlagen. Der Radverkehr ist dabei für Mathias Stein ein entscheidender Baustein. Der SPD gehört er seit 1986 an – mit vierjähriger Unterbrechung in den 1990er Jahren, weil er seinerzeit eine Entscheidung der SPD nicht mittragen konnte.

Das Gespräch mit Mathias Stein fand im Dezember 2022 in seinem Abgeordnetenbüro im Deutschen Bundestag statt. Mathias Stein ist

- Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- Stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss
- Stellvertretendes Mitglied im Verteidigungsausschuss
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Tourismus
- Berichterstatter in der AG Verkehr der SPD Bundestagsfraktion für das Fahrrad und die Verkehrswende
- Vorstandsmitglied des Parlamentskreises Fahrrad



Foto: Olaf Bathke

1. Herr Stein, es ist Ihre zweite Legislatur im Deutschen Bundestag. Damit sind Sie unter den Fahrrad-Berichterstattem aller Parteien bereits der Dienstälteste und Erfahrenste. Ist das ein Vorteil für Ihre Arbeit?

→ Ich fühle mich mit fünf Jahren im Bundestag noch recht jung dabei. Radverkehrspolitik mache ich seit insgesamt 15 Jahren. Sicherlich ist es ein Vorteil, dass man weiß, wie man auch mit kleinen Dingen ganz viel erreichen kann. Und dass man den Spirit entwickelt hat, niemals aufzugeben, dass man immer wieder etwas für den Radverkehr erreichen kann. Das war sicher auch die Erfahrung der vergangenen Legislaturperiode, wo wir das inzwischen sehr erfolgreiche Sonderprogramm „Stadt und Land“ auf den Weg gebracht haben. Ich hatte mich zusammen mit meinem CDU-Kollegen Gero Storjohann dafür stark gemacht, dass der Bund endlich auch außerhalb seiner Zuständigkeiten an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen Geld für den Radverkehr geben kann und das haben wir dann auch geschafft. Da sind wir auf einem ganz guten Weg, darauf kann die Ampel jetzt aufbauen. Wir versuchen jetzt mit dem Parlamentskreis Fahrrad außerdem, den Radverkehr etwas breiter aufzustellen und die Schnittstellen zu den anderen Bereichen zu entwickeln, z.B. Gesundheit, Industriepolitik oder auch Tourismus.

2. Wie fühlen Sie sich zwischen den gelben und grünen Stühlen innerhalb der Ampel? Haben Sie da manchmal eine Mittler-Rolle?

→ Ich denke, dass jeder Partner hier selbstbewusst dabei ist. Wir haben sicherlich in der Diskussion um die dringliche Reform des Straßenverkehrsgesetzes unterschiedliche Akzente, aber ich glaube, dass wir da vor allem im Ministerium deutlich machen müssen, dass wir hier mehr Dynamik brauchen, mehr Spirit der Veränderung. Wir Berichterstatter sind uns hier schon sehr nahe gekommen, auch was mehr Freiheit für die Kommunen angeht.

3. Nun, Sie sagen, dass es drängt bei der Reform des Straßenverkehrsrechts – bei Herrn Minister Wissing hat man diesen Eindruck nicht...

→ Ja, Minister Wissing hat im ersten Regierungsjahr natürlich sehr viel beim ÖPNV und beim Deutschlandticket gemacht, aber es ist klar vereinbart, dass es auch beim StVG eine Veränderung geben soll. Nach über einem Jahr im Amt wird es jetzt höchste Zeit, das Thema anzupacken. Die Landesverkehrsminister haben in ihrer Sondersitzung Ende November ebenfalls sehr deutlich gemacht, dass sie eine schnelle Gesetzesvorlage aus dem Bundesverkehrsministerium erwarten. Die Berichterstatter der Ampel haben dazu in Kürze ein Gespräch mit dem Ministerium.

4. Glauben Sie, dass das 2023 noch über die Bühne geht?

→ Das ist zumindest das Ziel, damit wir dann in den nächsten Jahren auch konkrete Auswirkungen sehen können. Schließlich müssen die Änderungen des StVG noch in die StVO übertragen werden.

5. Wenn man auf Ihre Website schaut, dann sind Sie im Bundestag derjenige, der sich am deutlichsten zum Fahrrad und zum Radverkehr bekennt. Sie haben sich sogar die Domain www.fahrradabgeordneter.de gesichert. Lassen sich mit dem Schwerpunktthema Radverkehr Wahlen gewinnen?

→ Ja, es ist aber vielleicht gar nicht die Frage, ob man damit Wahlen gewinnt, sondern es ist mir wichtig, als Person mit diesem Thema verbunden zu werden. Bei vielen Menschen gibt es das Bild, ein Politiker, der steigt in seine große Limousine ein und bewegt sich kaum. Das ist sicher etwas ungerecht und wir versuchen es auch als Parlamentskreis deutlich zu machen, dass man zu jeder Jahreszeit und auch bei Kälte Rad fahren kann und wir das auch tun. Man ist, gerade auch hier in Berlin, häufig viel schneller mit dem Fahrrad als mit dem Dienstwagen oder der Fahrbereitschaft des Bundestages. Das ist einfach Tatsache!

6. Sie bekennen sich engagiert zu Verkehrswende und Klimaschutz, nennen dabei den Radverkehr als „Herzstück der solidarischen Verkehrswende“. Zugleich sprechen Sie sich für die Fortsetzung des Autobahnbaus A20 aus. Wie passt das zusammen?

→ Das Fahrrad ist für mich tatsächlich das „Herzstück der solidarischen Verkehrswende“ in der Stadt. Dass ich den Verkehr so klimafreundlich wie möglich machen möchte, heißt aber nicht, dass ich ihn vollkommen unmöglich machen will. Schleswig-Holstein hat in einigen Regionen unter einer gewissen Strukturschwäche zu leiden. Besonders an der wirtschaftlich weniger starken Westküste entwickeln wir uns aktuell durch die erneuerbaren Energien jedoch erfreulicherweise zu einer Boom-Region, da soll z.B. eine Batteriefabrik angesiedelt werden. Die Infrastruktur-Anbindung ist dort allerdings nicht besonders gut, deshalb muss man ganz pragmatisch die A20 nochmal angucken. Wir sollten eine Debatte darüber führen, ob es unbedingt eine Autobahn sein muss oder vielleicht auch eine Bundesstraße sein kann. Grundsätzlich aber bin ich dafür, alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf den Prüfstand zu stellen, denn wir wollen ja eine umweltgerechte Verlagerung der Verkehre. Da wäre vielleicht die Verbreiterung von Autobahnen von vier auf sechs Spuren z.B. für den Pendlerverkehr in die Städte gerade das falsche Signal.

7. Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen 2021 ging das Verkehrsministerium an die FDP. Und im Koalitionsvertrag kam kein einziges Mal das Wort „Verkehrswende“ vor. Ein Zufall? Hat Sie das geärgert?

→ Nun ja, es sind ja ganz konkrete Vereinbarungen getroffen worden, daher ist es nicht entscheidend, ob das Wort vorkommt oder nicht. Es kommt letztlich darauf an, was gemacht wird. Wir haben ja bereits mit dem Klimaschutzgesetz einen sehr ambitionierten Rahmen, bei dem der Verkehr harten Einsparzwängen unterworfen ist. Daher ist das schon selbstverständlich, dass dies mit einer Verkehrswende verknüpft sein muss. In den Koalitionsvertrag haben wir nun auch noch einige Bausteine hineinformuliert. So sind viele Aspekte dort akzentuiert worden, auch der Radverkehr...

8. ... dem aber nur vier Zeilen gewidmet wurden...

→ Ja, aber er ist drin – ebenso wie der Fußverkehr, das ist ja auch ein wesentlicher Punkt. Wir gehen sehr vernetzt an den Verkehr ran und fragen immer auch: Was hat das mit Lebensqualität, was hat das mit gesellschaftlicher Teilhabe zu tun?

9. Nun wissen wir, was die Ampel sich verkehrspolitisch vorgenommen hat, inzwischen ist aber auch schon mehr als ein Jahr vergangen. Wie zufrieden sind Sie denn mit der Umsetzung der Pläne?

→ Natürlich wünsche ich mir in vielen Punkten deutlich mehr Geschwindigkeit. Ich hätte mir auch mehr Finanzmittel an vielen Stellen gewünscht. Immerhin haben wir beim Fahrrad im

parlamentarischen Verfahren noch erreicht, dass viele Mittel verstetigt werden. Von der Person des Ministers her war es bei Andreas Scheuer so, dass der ziemlich gut war in theatralischen Auftritten, auch beim Fahrrad, dagegen ist Volker Wissing sehr viel nüchterner und zurückhaltender. Ich finde das deutlich angenehmer. Er ist auch eher bereit, die realen Probleme zu betrachten, die wir im Infrastrukturbereich haben. Daher erwarte ich mir für 2023, dass man im BMDV die Probleme stärker anfasst. Mit der Tarifstruktur des ÖPNV und mit dem 9-Euro-Ticket, jetzt 49-Euro-Ticket, sind schon sehr dicke Bretter gebohrt worden. Durch die normalerweise recht hohen Preise war der ÖPNV ja nicht besonders attraktiv. Daher finde ich es wichtig, dass man diese Dinge, auch durch eine preisliche Deckelung, jetzt angeht.

10. Sie haben die charakterlichen Unterschiede von Volker Wissing und seinem Vorgänger beschrieben. Was aber ist mit der konkreten Politik? Sind hier wirklich Veränderungen zu erwarten? Andreas Scheuer hat den Koalitionsvertrag ja mit den Worten kommentiert, er freue sich, dass die Ampel seine Verkehrspolitik weiter fortsetzen wolle. Welchen Unterschied macht es tatsächlich, dass wir nun einen neuen Minister haben?

→ Doch, ja, nehmen wir mal die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, die wir jetzt in der Ampel angehen. Das hätte es mit Scheuer wohl nicht gegeben. Zugegeben: Bei der Fahrradförderung haben wir auch mit Scheuer schon viel erreicht. Entscheidend aber ist, dass wir jetzt in der Ampel sehr realistisch sind. Wir beschönigen die Probleme nicht, z.B. den Nachholbedarf an Investitionen, die verfallenen Brücken, sondern wir packen das an. Da haben wir nun einen anderen Spirit. Auch wie wir uns jetzt tatsächlich bewusst machen, wie man die Klimaschutzziele beim Verkehr erreichen kann, das wäre mit Andy Scheuer kaum möglich gewesen. Aber klar ist auch: Da wird noch viel zu tun sein, nicht nur vom Verkehrsminister, auch vom Klimaschutzminister.

11. Sie betonen den neuen Realismus der Hausleitung des Bundesverkehrsministeriums, aber den Eindruck hatte man nicht, als es im Sommer um die gesetzlich notwendigen Nachbesserungen des Verkehrs zum Klimaschutzgesetz ging. Es ist doch ein Offenbarungseid, wenn selbst der Expertenrat für Klimafragen der Bundesregierung Wissings „Sofortprogramm“ als „völlig unzureichend“ wegwischt...

→ Der federführende Minister ist ja der Klimaschutzminister und der Verkehrsminister macht seinerseits Vorschläge. Ich hätte mir vom Verkehrsminister auch substanzvollere Vorschläge erwartet. Gut fand ich allerdings, dass es erstmalig auch um die Verkehrsvermeidung ging, konkret durch die Ausweitung von Home-Office. Dadurch lassen sich viele Pendlerwege einsparen und die Menschen gewinnen an Freizeit. Insgesamt muss man aber bei dem Thema noch viel tiefer einsteigen, um zu eruieren, welche Maßnahmen kurzfristig zu Einsparungen führen.

12. Wenn vieles doch relativ lange dauert – und viel Zeit haben wir ja nicht – dann kommt man doch um eine rasche Verkehrsverlagerung, z.B. vom Auto zum Fahrrad, nicht drum herum. Diese Erkenntnis ist ja nicht besonders kompliziert. Hier hat man aber nicht den Eindruck, dass Minister Wissing viel Pragmatismus an den Tag legt. Und bei der aktuellen Diskussion um die Planungsbeschleunigung, da setzt sich der Minister dafür ein, auch den Straßenbau zu beschleunigen, anstatt klimafreundliche Infrastruktur zu priorisieren. Wie kommt das bei Ihnen an?

→ Naja, die FDP will hier sicher auch ihre Klientel bedienen, die guten Kontakte von Christian Lindner zu Porsche sind ja bekannt. Aber ich denke, dass dies der Partei insgesamt nicht guttut, weil das am Ende nicht der Mehrheit der Gesellschaft hilft. Beim Straßenbau müssen wir klar sagen: Wir sind an den Grenzen des Wachstums angelangt. Wenn ich mir anschau, dass auch im vergangenen Jahr noch der Autobesitz in Deutschland zugelegt hat, und zwar mit besonderen Steigerungsraten bei schnellen Sportwagen, die über 250km/h fahren können, dann ist das schon ein sehr kritisches Element. Natürlich müssen wir auch Problemstellen bei den Straßen schneller sanieren können, z.B. wenn eine marode Autobahnbrücke ersetzt werden muss, Stichwort Lüdenscheid, aber vieles lässt sich auch unterhalb der Gesetzgebung beschleunigen, beispielsweise durch einen neuen, zielorientierten Spirit in den Ämtern und Behörden. Es ist ja eine Illusion zu glauben, dass das Bauen nur dann schneller gehen kann, wenn wir die Umweltverbände mundtot machen. Umweltverträglichkeitsprüfungen dienen ja auch dem Schutzgut Mensch, z.B. im Hinblick auf die Lärmbelastung.

13. Und die Debatte um Tempolimits – wie stehen hier die Chancen für eine pragmatische, Vernunft geleitete Politik in der Ampel?

→ Eine Höchstgeschwindigkeit von 130km/h auf Autobahnen in Deutschland wird kommen – vielleicht nicht mit der FDP im Rahmen des aktuellen Koalitionsvertrages, aber über kurz oder lang. Das wird einfach Mainstream werden. Und bei Landstraßen sollten wir auch reduzieren. Ich erwarte auch Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit, weil sich das die Mehrzahl der Kommunen wünscht. Die Geschwindigkeitsfrage sollten wir aber vom Klimaschutz loslösen und uns dabei auf die Verkehrssicherheit konzentrieren, sonst bekommen wir ein Schlüssigkeitsproblem angesichts des weiter steigenden Anteils an E-Autos.

14. Wenn Sie Bundesverkehrsminister geworden wären – welche drei Maßnahmen würden Sie sofort angehen?

→ Eine wichtige Grundlage ist sicherlich eine bessere personelle Ausstattung der Behörden und Verwaltungen, einschließlich eines Nachwuchs- und Qualifizierungsprogramms für Mitarbeitende. Dann wäre mein politisches Ziel, innerhalb eines halben Jahres mit allen relevanten Interessengruppen einen breiten Konsens auf Augenhöhe über die notwendige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu erreichen. Und bei den Umweltverkehrsträgern (Fuß, Rad, ÖV) wünsche ich mir mehr Zusammenarbeit. Da gibt es noch zu viel Gruppenegoismen und zu wenig Miteinander. Die gemeinsamen Vorteile aller umweltfreundlichen Verkehre zu betonen wäre gut und wichtig für den Erfolg der Verkehrswende.