



# »Mobilität muss für alle gesichert bleiben«

*Tarek Al-Wazir, seit dem Frühjahr neuer Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, setzt auf realistische, sozial verträgliche Veränderungen und will Deutschlands industriellen Kern durch Innovation und Infrastruktur sichern. BVL-Geschäftsführer Christoph Meyer traf ihn zu einem Spaziergang durch seine Heimatstadt Offenbach.*

**Christoph Meyer:** Lieber Herr Al-Wazir, Sie wurden schon als Gymnasiast, mit 18 Jahren, Mitglied der Grünen. Was war Ihr Antrieb, so früh in die Politik zu gehen? Und warum haben Sie sich für die Grünen entschieden?

**Tarek Al-Wazir:** Einen einzelnen Auslöser gab es nicht. Ich bin in einem sehr politischen Umfeld groß geworden, in den 1980er-Jahren mit Kaltem Krieg und Friedensbewegung. Für mich war immer klar, dass man sich engagiert. Eine prägende Erfahrung hatte ich zum Beispiel als Jugendlicher im Stadtschülerrat: Wir wollten eine Ausstellung über Rechtsextremismus organisieren und brauchten Unterstützung vom Stadtparlament. Die Grünen haben sofort reagiert, uns eingeladen und ernst genommen. Da wurde mir klar, wie sehr es einen Unterschied macht, wer Verantwortung trägt.

**Meyer:** Wie sind Sie auf das Thema Verkehr gekommen, was reizt Sie daran?

**Al-Wazir:** Das Thema war in Hessen immer präsent mit dem größten Flughafen Deutschlands, dem wichtigsten Autobahnkreuz, einem der größten Bahnhöfe – das alles prägt einfach die Region. Schon als Kind habe ich die Diskussionen um die neue Startbahn West am Frankfurter Flughafen erlebt. Als wir 2013 in die Landtagswahl gingen, war darum ein riesiges Konfliktfeld entstanden. Da habe ich gesagt: Wenn dieser



Bereich so entscheidend ist, dann will ich Verantwortung übernehmen und Wirtschafts- und Verkehrsminister werden – seitdem lässt mich das Thema nicht mehr los. Und für mich war immer klar: Man muss Interessen ausgleichen und verhindern, dass es zu solchen starken Konfrontationen kommt.

**Meyer:** Nun sind Sie seit dem Frühjahr 2025 Mitglied des Deutschen Bundestages und Vorsitzender des Verkehrsausschusses. Mit all der Erfahrung, die Sie im Bereich Wirtschaft und Verkehr aus Hessen mitbringen:

*Was möchten Sie in diesem Amt bewirken?*

**Al-Wazir:** Ich will dafür sorgen, dass diese Themen mehr Aufmerksamkeit bekommen und Mobilität für alle Menschen gesichert wird. Die autogerechte Stadt darf nicht länger Leitbild sein – sie ist keine menschengerechte Stadt. Unterschiedliche Verkehrsträger müssen besser aufeinander abgestimmt werden, statt sich gegenseitig den Platz streitig zu machen.

**Meyer:** Welchen Handlungsbedarf sehen Sie für Transport und Logistik?

**Al-Wazir:** Sehr großen! In puncto Schiene: Güterzüge geraten ins Hintertreffen, wenn die Schieneninfrastruktur nicht stärker ausgebaut wird. Auch in Sachen Klimaschutz beim Gütertransport stehen wir noch ganz am Anfang. Klimaneutralität ist das klare Ziel, aber das wird natürlich sehr →



Mainkai statt Spree: Tarek Al-Wazir empfing Christoph Meyer im Herzen seiner Heimat und seines Bundestagswahlkreises Offenbach.

herausfordernd werden, gerade im Luftverkehr. Es muss ja auch Deutschlands internationale Erreichbarkeit gesichert bleiben. Die Ambivalenz bleibt, beispielsweise im Flugverkehr: In der Pandemie war Luftfracht unverzichtbar, etwa für den Transport von Impfstoffen. Aber wir müssen keine Flieger voller Billigimporte aus Asien gutheißen. Auch mein persönlicher Bezug ist gespalten – ohne Flugzeuge wäre mein Vater Ende der 1960er-Jahre nicht aus dem Jemen nach Europa gekommen, und mich gäbe es nicht. Andererseits bin ich in Offenbach unter Fluglärm groß geworden.

**Meyer:** *Wie erleben Sie die Zusammenarbeit in Berlin?*

**Al-Wazir:** Herr Schnieder hat zugesagt, dass er mit dem Parlament fair zusammenarbeiten möchte. Da vertraue ich ihm als langjährigem Parlamentarier im Bundestag auch. Und auch als Oppositionsabgeordneter habe ich natürlich ein Interesse daran, dass wir gut zusammenarbeiten – was nicht heißt, dass ich nicht auch schon nach wenigen Monaten durchaus etwas zu kritisieren hätte: Wenn ich mir die Haushaltsentwürfe 2025 und 2026 anschau, finde ich es zum Beispiel unerklärlich, wie man 500 Milliarden Sondervermögen haben kann,

**»Unterschiedliche Verkehrsträger müssen besser aufeinander abgestimmt werden, statt sich gegenseitig den Platz streitig zu machen.«**

*Tarek Al-Wazir*

aber den Bedarfsplan Schiene nicht finanziert und kein Euro mehr für die Wasserstraßen drin ist. Es ist Aufgabe des Parlaments, an dieser Stelle nachzusteuern.

**Meyer:** *Bei aller Digitalisierung brauchen wir weiterhin die physische Logistik. Was ist Ihr Blick insbesondere auf das Thema Wasserstraße, auch unter dem Aspekt der Pegelstände? Wie und wo bauen wir aus, wie und wo nicht?*

**Al-Wazir:** Die Wasserstraße ist der einzige Bereich, der noch echte Kapazitäten hat: Straße und Schiene sind dicht, und die Umsetzung der Schienenneubauprojekte, die jetzt auf den Weg gebracht werden, braucht ihre Zeit. Ich war immer für die Abladeoptimierung Mittelrhein, bei der die Fahrrinntiefe auf 2,10 Meter gebracht wird, damit die Schiffe mehr Fracht laden können. Daher überrascht es mich, dass hier bisher keine neuen Modernisierungsmaßnahmen dazugekommen sind, obwohl jetzt viel Geld bereitsteht.

**Meyer:** *Wie steht es dabei um den Klimaschutz?*

**Al-Wazir:** Binnenschifffahrt ist vergleichsweise klimafreundlich, und Bauprojekte lassen sich ökologisch verträglich gestalten – etwa durch Renaturierung, Auenlandschaften oder fisch-

gerechte Schleusen. Wirtschaft und Ökologie sind für mich keine Gegensätze: In einer um drei Grad wärmeren Welt wären die ökonomischen Schäden so massiv, dass Klimaschutz auch ein Eigeninteresse der Wirtschaft sein muss. Unsere Logistik basiert bisher fast vollständig auf Öl – davon müssen wir weg. Mobilität von Menschen und Gütern muss künftig konsequent klima- und umweltfreundlicher erfolgen.

**Meyer:** *Wie kann man die Menschen auf diesem Weg mitnehmen?*

**Al-Wazir:** Wir sind Gewohnheitstiere und können uns oft nicht vorstellen, wie schnell sich Dinge verändern. Viele Menschen

sind von dieser Geschwindigkeit überfordert und reagieren mit Verdrängung oder übertriebenem Optimismus. Ich stelle gern die Frage: Was war zur Fußball-WM 2006 die beliebteste App in Deutschland? Die Antwort: Keine – es gab noch gar keine Apps, das erste iPhone kam erst 2007. Und nun sehen wir, wie sich unser Leben in weniger als 20 Jahren verändert hat. Warum sollten wir also nicht daran glauben, dass auch unsere Mobilität völlig neue Wege gehen kann? Das erfordert eine ökonomische Grundlage – und globale Regeln, die fair sind. Es geht darum, Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und zugleich die nötige Veränderung zu schaffen. Das ist eine riesige Aufgabe.

**Meyer:** *Unter Logistikdienstleistern sind viele Familienunternehmen, die eine hohe soziale, gesellschaftliche und ökologische Verantwortung tragen. Im vergangenen Jahr ging der Deutsche Logistik-Preis an die Spedition Denkinger, die einen Bahnanschluss selbst finanzierte – privat ging es schneller als mit staatlicher Kooperation. Gleichzeitig sind die Margen in Transport und Logistik klein. Wie kann der Staat hier stärker unterstützen, auch unter dem Stichwort Bürokratieabbau?*

**Al-Wazir:** Förderprogramme sind immer ambivalent. In Hessen habe ich ein Programm zur Förderung von Gleisanschlüssen gestartet – am Ende gab es in zehn Jahren nur wenige Projekte, weil die Bahn die Standorte oft gar nicht bedienen konnte. Das zeigt, dass vieles komplizierter ist, als es scheint. Mir war immer wichtig, Förderprogramme möglichst einfach zu halten. Gleichzeitig gilt: Förderung muss zeitlich und inhaltlich begrenzt sein. Sinnvoll ist sie etwa, wenn neue Technologien noch sehr teuer sind – wie einst beim Elektroauto. Aber sie kann nicht dauerhaft für jede Anschaffung gelten. Und je höher der Zuschuss, desto länger dauert es, bis Preise sinken. Planungssicherheit ist entscheidend, etwa bei steuerlichen Förderungen oder einer befristeten Mautbefreiung. Klar ist aber auch: Am Ende kann Förderung nur Anreiz sein, nicht Dauerzustand.

**Meyer:** *In Bezug auf alternative Antriebe ist Ihnen Technologieoffenheit besonders wichtig, oder?*

**Al-Wazir:** Ja, und zwar sehr konsequent: Ich war einer der wenigen, die sich für den E-Highway mit Oberleitung an der A5 eingesetzt haben. Ich wurde dafür geradezu ausgelacht, aber das war zu einem Zeitpunkt, an dem wir nicht sicher sagen konnten, ob ein Batterie-Lkw jemals funktioniert. Damals hieß →

Der blaue Kran ist das einzig verbliebene Symbol für Offenbachs Hafengeschichte. Heute steht der Bereich beispielhaft für erfolgreiche Stadtentwicklung mit hoher Lebensqualität.



es noch, dass man für hohe Reichweiten riesige Batterien braucht, die die Hälfte der Zuladung ausmachen. Technologieoffenheit bedeutet, dass man alles ausprobieren muss – auch wenn man noch nicht weiß, ob es jemals funktioniert. Inzwischen hat die Batterietechnik enorme Fortschritte gemacht. Und der Einsatz bei Lkw passt gut zu den definierten Ruhezeiten. Aber wenn 60, 80 oder 100 Fahrzeuge gleichzeitig an einer Raststätte laden wollen, bräuchten wir die entsprechende Infrastruktur.

**Meyer:** In einem Themenkreis der BVL ist die Initiative „Power of Logistics“ entstanden, die Photovoltaik auf die Dächer von Logistikimmobilien bringen will. Es gibt aber sehr viele rechtliche Hürden.

**Al-Wazir:** Da müssen wir schneller werden, ganz klar.

**Meyer:** Sie sind offensichtlich – und das tut Politik sicherlich gut – Visionär. Was denken Sie: Worüber spricht man, wenn man in 20 Jahren über den Wirtschaftsstandort Deutschland spricht?

**Al-Wazir:** 2045 – wo wollen wir da stehen? Wir werden uns natürlich weiter diversifizieren in Deutschland. Denn wir können nicht davon ausgehen, dass alle Welt weiterhin unsere Produkte kauft. Wir müssen uns kräftig anstrengen, den technologischen Fortschritt auch zu halten. Die Produkte müssen immer besser werden, und wir brauchen in Deutschland einen industriellen Kern. Um den zu erhalten, müssen wir schneller

**»Ich war über Jahrzehnte hinweg im Stadtparlament sowie im Landtag, zehn Jahre in der Regierung und im Bundesrat, und jetzt bin ich im Bundestag. Ich kann sagen: Ich kenne wirklich alle Ebenen.«**

Tarek Al-Wazir

und klüger sein, die besseren Produkte anbieten und sicher auch manche Dinge ganz bewusst zurück nach Europa holen. Das ist der Anspruch, den wir an uns haben sollten.

**Meyer:** Deutschland gilt als Logistikkreuzung Europas – gleichzeitig sind marode Infrastruktur und Engpässe allgegenwärtig.

Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Stellschrauben für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur?

**Al-Wazir:** Ich glaube, dass wir Dinge deutlich beschleunigen können. Etwa indem Planungsverfahren digitalisiert werden – statt unzählige Papieraufwertungen zu erstellen, könnten Unterlagen online zugänglich sein. Das spart Zeit, Geld und Aufwand. Gleichzeitig muss klar bleiben, dass beispielsweise Eigentumsschutz und Bürgerbeteiligung sinnvoll sind, auch wenn das Planungen verlangsamen kann und dann manches länger dauert als in anderen Ländern. Aber es gibt Grenzen, die wir in einer Demokratie nicht überschreiten können und wollen.

**Meyer:** Wir hatten mal eine Arbeitsgruppe zu urbaner Logistik mit einem Forschungsprojekt zu leiser Nachtlogistik. Bei einem Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium war beeindruckend, wer da alles mitredet: Auf Bundesebene Personen aus dem Umwelt- und dem Innenministerium, dann kommt noch die Landesebene dazu. Wenn wir über Regelungen sprechen: Wer entscheidet da alles mit?

Tarek Al-Wazir ist seit vielen Jahren Fan der Kickers Offenbach. Er sagt: „Egal in welcher Liga – man fängt einmal an und kommt dann nicht mehr weg. Und wenn ich da auf meinem Dauerkartenplatz zwischen Seniorensitze, ist das auch eine ganz andere Welt als die in Berlin-Mitte.“



Fotos: Martin Leissl



Nach dem Spaziergang führten Tarek Al-Wazir und Christoph Meyer das Gespräch im Wahlkreisbüro von Bündnis 90/Die Grünen fort. Außerdem im Bild: die Journalistin Juliane Gringer und der BVL-Kommunikationschef Christian Stamerjohanns.

**Al-Wazir:** Alle – wie Sie sagen, da müssen alle diese Personen mit an den Tisch. Das gelingt über ein klares gemeinsames Ziel und indem alle flexibel bleiben: Teilweise muss man Einfluss „aufgeben“. Ich habe den Vorteil, dass ich über Jahrzehnte hinweg im Stadtparlament war sowie im Landtag, ich war zehn Jahre in der Regierung und im Bundesrat, und jetzt bin ich im Bundestag. Ich kann sagen: Ich kenne wirklich alle Ebenen. Mir ist deshalb wichtig, daran zu erinnern, dass es gemeinsame Lösungen geben muss. Nicht jeder wohnt an einem ICE-Bahnhof, aber alle profitieren von einer ICE-Neubaustrecke, auch weil dadurch anderswo Kapazitäten frei werden und Regionalbahnen häufiger fahren können.

**Meyer:** Wenn man, wie Sie gerade gesagt haben, alle Ebenen kennt, sowohl Exekutive als auch Legislative und von kommunal bis Bund: Welche Rolle würden Sie sich selbst zuschreiben in so einem Prozess – die des Integrators?

**Al-Wazir:** Es ist mein Ansatz, Menschen ernst zu nehmen und zugleich unterschiedliche Interessen sichtbar zu machen. Das habe ich in Hessen so gemacht, und so mache ich es auch im Bund.

**Meyer:** Die eigene Perspektive, der Blick auf die Welt ist oft maßgeblich von der eigenen Herkunft geprägt. Der Sauerländer tickt merklich anders als die Frau aus der Uckermark – wie nimmt man die Welt aus Offenbach wahr? Welche Rolle spielt die Sozialisation bei den damals noch recht chaotischen Grünen, und was hat die Regierungsverantwortung verändert?

**Al-Wazir:** Der Offenbacher lebt in der flächenmäßig kleinsten Gebietskörperschaft Deutschlands: 46 Quadratkilometer, extrem dicht besiedelt. Als Landtagsabgeordneter war ich mal nicht nur für die Stadt Offenbach zuständig, sondern auch für den Werra-Meißner-Kreis – rund 200 Kilometer entfernt, quasi eine andere Welt. Ich war extrem dankbar, darüber auch andere Perspektiven zu sehen. Denn dort geht es nicht um die Frage, ob der Bus alle sieben oder alle zehn Minuten kommt, sondern ob er jede Stunde kommt. Ich denke: Hessen ist eine ganz gute Schule, weil Hessen alles hat. Es ist die internationalste Region Deutschlands mit dem Rhein-Main-Gebiet und gleichzeitig das walddreichste Bundesland. Wenn Sie da 30 Jahre aktiv sind und am Ende wirklich jeden Stein kennen, dann wissen Sie, dass es einfach sehr unterschiedliche Lebenswelten gibt. (jg) ■

#### Zur Person

Tarek Al-Wazir, Jahrgang 1971, ist Diplom-Politologe aus Offenbach. 1989 trat er bei den Grünen ein, übernahm dort schnell Verantwortung, wurde Vorsitzender der Grünen Jugend Hessen, ging in die Stadtverordnetenversammlung Offenbach am Main und wurde 1995 Mitglied des Hessischen Landtags. Von 2014 bis 2024 war er dort Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (später: Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) und stellvertretender Ministerpräsident. Seit 2025 ist Al-Wazir Mitglied des Deutschen Bundestags und steht dem Verkehrsausschuss vor.