

Michael Groß

- (A) – Nein, ich sage nur, was Ihr Minister dazu sagt. – Ihr Minister ist als Infrastrukturminister angetreten. Es fehlen aber nach Aussagen der Experten und Fachverbände mindestens 3 Milliarden Euro im Jahr. Sie haben gerade eine Haushaltsverbesserung von circa 300 Millionen Euro pro Jahr angekündigt. Sie können rechnerisch nachvollziehen, dass das bei weitem nicht ausreichen wird.

Die Staudatenbank des ADAC zeigt den Handlungsbedarf: Von 1 000 als Engpässe definierten Autobahnkilometern sind nur 430 Kilometer im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Auf Anfragen antworten Sie, dass Bauprojekte des Vordringlichen Bedarfs mit abgeschlossener Planung nicht durchgeführt werden könnten, weil kein Geld vorhanden sei. In NRW wird sich die Umsetzung des RRX verzögern, weil Sie zugesagte 15 Millionen Euro dem Land NRW vorenthalten. Damit verhindern Sie, dass circa 31 000 Personenfahrten täglich auf die Schiene verlagert werden können.

Sie setzen auf die Finanzierungskreisläufe. Nach dem Finanzierungskreislauf Straße soll auch die Schiene einen bekommen. Ein Teil der 500 Millionen Euro der von der Deutschen Bahn abzuführenden Dividende soll dem Ministerium verbleiben. Die Dividende soll ab 2015 auf 750 Millionen Euro erhöht werden. Ein großer Teil bleibt im allgemeinen Haushalt und fließt nicht in die wichtigen Schienenprojekte. Eine Frage zu Ihrer Problemlösung stellen Sie sich nicht: Was passiert eigentlich mit den Wasserstraßen?

- (B) 29 aktuell überprüfte und bedarfsgerechte Bahnprojekte, die umgesetzt werden sollen, haben ein Investitionsvolumen von 26 Milliarden Euro. Hinzu kommen noch Kosten für die im Bau befindlichen Projekte. Die Bahn kündigt zusätzlich ein „Wachstumsprogramm Schiene“ an und will Alternativrouten zu den überlasteten Hauptverkehrsachsen für den Güterverkehr durch Deutschland ausbauen. Die zusätzlichen Kosten betragen 2,2 Milliarden Euro. Wie wollen Sie außerdem die Rheintalbahn und die Hafenhinterlandanbindung finanzieren? Die Finanzierungskreisläufe werden den notwendigen Ausbau der Schiene nicht stärken und beschleunigen, sondern schwächen. Sie verhindern einen integrierten Netzansatz.

Ebenso ist für uns nicht erkennbar, wie Sie eigentlich die Vorgaben der Europäischen Union umsetzen wollen. Das neue Weißbuch liegt im Entwurf vor. Dort ist formuliert, dass der großstädtische Verkehr bis 2050 im Wesentlichen CO₂-frei ausgestaltet sein soll. Ein europäisches Kernnetz soll bis 2030 funktionstüchtig umgesetzt sein. 30 Prozent des Straßengüterverkehrs bei Strecken über 300 Kilometern sollen bis 2030 auf Schiff oder Bahn verlagert sein und bis 2050 sogar über die Hälfte. Wie wollen Sie das tun?

(Patrick Döring [FDP]: Da merkt man schon, wie unreal das Weißbuch ist!)

Mobilität ist eine zentrale Frage der Zukunft. Sie muss den wachsenden Anforderungen gerecht werden. Sie muss bezahlbar, umweltverträglich, sicher und zuverlässig sein. Lärmschutz ist dabei eine wichtige Vo-

raussetzung. Wir brauchen schnellstens Schwachstellenanalysen und Engpassreduzierungen, und wir brauchen die geforderte Reformdebatte zur Mobilität. Das könnte eine Zukunftskommission zur Infrastrukturfinanzierung tun, um einen breiten Konsens in der Diskussion herzustellen. Die Lösung kann nicht sein, dass der Masterplan Güterverkehr und Logistik durch den Minister lediglich in einen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik umbenannt wird, der uns inhaltlich auch noch zurückwirft. Klapp-rechner statt Laptops, Aktionsplan statt Masterplan, das kann nicht die Antwort sein.

Danke.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Das Wort hat der Kollege Ulrich Lange für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Ulrich Lange (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Was uns als Bundesbürger, als Verkehrsteilnehmer – mit Ausnahme der Kollegin Leidig, wie ich eben gelernt habe –, eint, ist Ärger über Stau auf Straßen wegen Baustellen

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Ich fahre nicht Auto!)

– nein, Sie treten in die Pedale –, über unpünktliche und volle Züge, über Verspätungen im Flugverkehr.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Miserable Bahnhöfe zum Beispiel!)

All das beklagen wir im Einzelfall. Dieses Phänomen ist auch nicht neu.

Genauso wenig neu ist das Sammelsurium, das Sie, lieber Kollege Beckmeyer, uns heute vorgelegt haben. Keine Ihrer Forderungen ist neu. Allein die Antwort auf die Frage, wie Sie das alles finanzieren wollen, bleiben Sie wieder einmal schuldig. Auch wenn Sie es nicht hören wollen: Elf Jahre Ihrer eigenen Regierungskunst haben uns etwas hinterlassen: eine offene Baustelle; aufgrund des Bundesverkehrswegeplanes von Rot-Grün stehen wir jetzt im Stau. Diesen Stau wird unser Verkehrsminister zusammen mit dieser Koalition auflösen, lieber Kollege Beckmeyer.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lachen bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Uwe Beckmeyer [SPD]: Sie lösen sich eher selbst auf! – Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber Sie wissen auch, dass Sie jetzt auch schon sechs Jahre an der Regierung sind?)

– Ja. Der Verkehrswegeplan stammt trotzdem aus Ihrer Regierungszeit, lieber Kollege Hermann, nicht aus unserer.

Ulrich Lange

- (A) Ich glaube, wir sind uns in diesem Hause darin einig – diejenigen, die ganz links sitzen, lasse ich einmal außen vor –, dass wir eine nachhaltige Finanzierung einer besseren Verkehrsinfrastruktur brauchen. Dafür zu sorgen, ist eine politische Daueraufgabe, die nicht auf einmal zu lösen sein wird. Auch über die Bedeutung der Verkehrsnetze dürfte hier kein Streit bestehen.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Dann tun Sie endlich was!)

Aber im Gegensatz zu Ihnen, lieber Kollege Beckmeyer, wissen wir nicht nur um diese Bedeutung

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sondern Sie tun auch nichts!)

– der Kollege Schnieder hat schon vorhin die Linien ganz deutlich gezeichnet –, sondern wir handeln auch: Wir verstetigen nämlich auf hohem Niveau.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Oh Gott! Den Satz kenne ich schon seit langem!)

– Ja, wir verstetigen auf hohem Niveau.

Lieber Kollege Hermann, bei Ihnen waren die Ansätze niedrigschwelliger: 2001 bis 2008 9,4 Milliarden Euro, jetzt 9,7 Milliarden Euro.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist zehn Jahre her! – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Allein die Inflation!)

- (B) Lieber Kollege Beckmeyer, das Jahr 2009 mit den 12 Milliarden Euro ist nicht der Maßstab. Sie selber wissen ganz genau, dass in diesem Betrag Mittel des Konjunkturpakets II enthalten waren.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Aber das war notwendig, Herr Kollege!)

Genauso wenig redlich ist es, zu sagen: 8 Milliarden Euro sind im Schienenverkehr gebunden. Wodurch sind sie denn gebunden? Wer hat sie denn gebunden? Wer trägt denn die Verantwortung? Schauen Sie in den Spiegel! Dann wissen Sie, wer dafür verantwortlich ist, dass diese Mittel bereits gebunden sind.

Wendet man sich der Gretchenfrage in Ihrem Antrag, des Pudels Kern, zu, nämlich der Finanzierung, dann stellt man fest: Da kommt nichts. Sie haben lediglich eine vage Vorstellung von der Einrichtung einer Kommission.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Ja, immerhin etwas!)

Herr Kollege Beckmeyer, ich mache Ihnen und dem Kollegen Groß folgenden Vorschlag: Wir gehen am Mittwochvormittag vom Raum 600 im Paul-Löbe-Haus quer hinüber in den Raum 200. Dort tagt der Ausschuss für Arbeit und Soziales, dem auch ich angehöre. Dort werden rund 45 Prozent unseres Haushaltsvolumens beraten. Reden Sie dort mit Ihren Kolleginnen und Kollegen darüber, dass wir Geld für die Infrastruktur brauchen; denn auch bei Ihnen gibt es keine wunderbare Geldvermehrung.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Also es passiert wieder nichts, oder was?)

(C)

Sie schreiben in Ihrem Antrag:

Mit jeder in die Verkehrswege investierten Milliarde Euro werden rund 20 000 Arbeitsplätze ... gesichert.

Herr Kollege Beckmeyer, machen Sie mit! Das ist ein Regelsatz, der Arbeit schafft für die Infrastruktur. Dann sind wir sofort dabei. Gehen wir nächsten Mittwoch gemeinsam rüber in den anderen Raum und reden darüber.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Toller Vorschlag! Das ist der Robin Hood des Bundestags! Aber Sie wissen schon, dass Sie an der Regierung sind, oder?)

Auch hier brauchen wir nicht noch einmal anzusetzen; denn ist es alles mehrfach vorgetragen worden.

Natürlich gibt es im Bereich ÖPP noch Potenzial. Wir werden es heben. Da bin ich mir sicher.

Wir sind alle für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und auf die Wasserstraße, weil wir wissen, dass wir den Zuwachs der Verkehre auf der Straße alleine nicht bewältigen können. Ich kann Sie nur auffordern, vor Ort mitzugehen und für den Schienenausbau zu werben und nicht dieses Katz-und-Maus-Spiel zu betreiben nach dem Motto: Wir sind zwar für den Ausbau, aber nicht hier.

Kollege Hofreiter hat gerade von der Macht der Bürgerinitiativen gesprochen. Ich kann das auch anders nennen. Das ist die Macht, all das zu verhindern, was Sie hier plakativ darstellen. Herr Kollege Hofreiter, ehrlich gesagt finde ich das nicht seriös.

(D)

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Davon habe ich gar nicht gesprochen!)

– Sie haben vorhin den Einwurf gebracht: die Macht der Bürgerinitiativen.

Zeigen Sie gemeinsam mit uns den Mut! Gehen Sie gemeinsam mit uns den schwierigen Weg der Finanzierung! Wir alle hätten gerne mehr Geld. Gehen Sie nächsten Mittwoch gemeinsam mit mir zur größten Haushaltsposition. Wir alle wissen um die Notwendigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Wir alle wissen um die Notwendigkeit der Verkehrsnetze. Wir gehen es mutig an. Wir werden uns innerhalb des Finanzierungsrahmens bewegen, den wir gemeinsam mit Ihnen im Zusammenhang mit der Schuldenbremse festgelegt haben. Wir wissen, dass wir dazu den richtigen und mutigen Minister haben.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlage auf Drucksache 17/5022 an die in der Tagesordnung aufge-