

**Dr. Anton Hofreiter**

- (A) wie jetzt vielfach geplant ist, wenn die Anschlüsse nicht funktionieren und ich zwangsweise eine halbe Stunde am Bahnhof verbummele.

Des Weiteren muss dringend für einen **vernünftigen und fairen Wettbewerb** gesorgt werden. Wir verstehen unter einem vernünftigen und fairen Wettbewerb, dass gleiche und gerechte Zugangsbedingungen für jeden geschaffen werden, der Schienenverkehr organisieren möchte. Für uns ist es nicht entscheidend, ob ein roter oder ein gelber Zug fährt. Entscheidend für uns ist, dass für die Kunden pünktliche und saubere Züge fahren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Des Weiteren ist es nötig, die Investitionspolitik so zu verändern, dass, statt Millionen zu versenken, nur noch Maßnahmen ergriffen werden, die Engpässe beseitigen, schnell wirken und sowohl den Kunden im Personenverkehr als auch den Kunden im Güterverkehr helfen.

Deshalb fordere ich Sie auf: Setzen Sie unsere Maßnahmen um! Wir haben sie Ihnen aufgeschrieben, weil Sie selbst nur planlos und orientierungslos in der Gegend herumirren. Wir haben Ihnen einen großen Gefallen getan. Wenn Sie unsere Maßnahmen umsetzen, dann haben Sie die Chance, den Worten Ihres Ministers gerecht zu werden.

Danke.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- (B) **Präsident Dr. Norbert Lammert:**

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

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Ulrich Lange (CDU/CSU):**

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Hofreiter, Sie fordern heute eine neue Investitionspolitik für mehr Verkehr auf der Schiene. Dieser Forderung in der Form, wie Sie sie gerade vorgetragen haben, werden wir uns nicht anschließen.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Schade!)

Nein. – Wir werden uns nicht anschließen, weil sich in der Bahnpolitik seit der Übernahme des Verkehrsministeriums durch die CSU, durch Peter Ramsauer, bereits sehr vieles zum Positiven verändert hat.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Martin Burkert [SPD]: Was denn?)

Wir wollen keine Wende rückwärts. Nein, wir wollen ein Weiter-so, weil es noch viele Baustellen gibt und weil wir davon überzeugt sind, dass wir diese mit unserem Verkehrsminister erfolgreich abarbeiten werden.

(Zuruf des Abg. Florian Pronold [SPD])

- Ich habe es Ihnen schon vorgerechnet, Herr Pronold. Ich muss nicht ständig darauf hinweisen, was Ihre Verkehrsminister uns nach 4 000 Tagen hinterlassen haben. (C)

Es geht natürlich nicht an, nur die kaufmännischen Zielsetzungen der Bahn im Auge zu haben. In diesem Punkt, Herr Kollege Hofreiter, gebe ich Ihnen recht: Verkehrswege und insbesondere die Bahn sind **Lebensadern unserer Volkswirtschaft**. Diese Adern brauchen wir in einem exportorientierten und von Wirtschaftskraft geprägten Land wie Deutschland ganz besonders. Ich gebe Ihnen noch ein zweites Mal recht: Die Bahn ist – ich lasse das Fahrrad außen vor – eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel, die wir haben.

(Zuruf von der SPD)

– Danke. Heute wird es richtig schön. – Weder Pkw noch Lkw noch Flugzeug sind so klimaschonend wie die Bahn; denn sie weist unter dem Gesichtspunkt der Energieeffizienz eindeutige Vorteile auf. Das haben wir auch im Sparpaket zum Ausdruck gebracht.

Lassen Sie mich auf die **Gleichbehandlung des Flugverkehrs** zu sprechen kommen. Im internationalen Flugverkehr war die Besteuerung von Flugbenzin kurzfristig nicht durchsetzbar. Aber bis zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den bereits vereinbarten CO<sub>2</sub>-Emissionshandel werden wir eine nationale ökologische Luftverkehrsabgabe für Passagiere erheben, die im Inland abfliegen. Jetzt erwarte ich von den Grünen und insbesondere vom Kollegen Hofreiter einen besonderen Applaus für uns.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Jürgen Trittin [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auf Bestellung klatschen wir nicht!) (D)

– Schade.

Nun komme ich auf den zweiten Teil Ihres Antrags zu sprechen. Ihre Argumentation ist in dem Bereich, wo Sie über die Fortschreibung der Finanzierung von Schienenprojekten im Verkehrswegeplan bis 2040 reden, schlicht und ergreifend scheinheilig und Ihre Kritik unehrlich; denn die **Neu- und Ausbauprojekte des vordringlichen Bedarfs** hat die rot-grüne Bundesregierung 2004 im Bundesschienenwegeausbaugesetz auf den Weg gebracht und damals mit Finanzmitteln in Höhe von 1,5 Milliarden Euro pro Jahr unterlegt. Ich bin vielleicht kein guter Rechner, aber über den Daumen gerechnet würde man mit der von Ihnen beschlossenen Ausbaupolitik mit diesen Projekten 2035/2036 fertig. Damit wäre man gerade einmal vier Jahre schneller. Ihre Kritik greift hier also deutlich zu kurz. Zu diesem Schluss kommt man insbesondere dann, wenn man die heutige Krise der Finanzmärkte und des Euros mitberücksichtigt. Wir können jeden Euro nur einmal ausgeben. Auch Sie können es nicht anders machen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Renate Künast [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das war früher schon so! – Martin Burkert [SPD]: Deswegen muss man es intelligent machen!)

Ihr Antrag weist weitere Schwachpunkte auf. Sie haben – der Ideologie geschuldet – nur die Bahn im Blick.

Ulrich Lange

- (A) Das ist ein Fehler. **Zukunftsorientierte Verkehrspolitik** bedeutet, alle Verkehrsträger im Blick zu haben und diese optimal miteinander zu verzahnen. Natürlich liegt es in unserem Interesse – das hat unser Verkehrsminister bereits zu Beginn der neuen Koalition zum Ausdruck gebracht –, möglichst viel vom Verkehrszuwachs sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr auf die Bahn zu verlagern. Aber es wird uns definitiv nicht gelingen, alles oder zumindest den größten Teil auf die Schiene zu bringen. Deswegen sollten wir auch hier Realisten bleiben.

Mit unserer Investitionspolitik reagieren wir angemessen und bleiben auf dem Boden der Realität. Wir spielen nicht das Spiel „Wünsch dir was“. Wir betreiben keine Politik, wie Sie selbst sie in den Jahren Ihrer Regierungsverantwortung definitiv nie gemacht hätten. Ich kann also auch Sie nur zu etwas mehr Realismus ermahnen.

Wer die Bedeutung der Schuldenbremse ab 2011 und die Beratungen um den **Bundshaushalt 2011** aufmerksam verfolgt, weiß – das muss heute ebenfalls gesagt werden –, dass auch auf den Verkehrshaushalt schwierigere Zeiten zukommen. Ich möchte unserem Verkehrsminister nochmals ausdrücklich dafür danken, dass die Investitionen auf hohem Niveau verstetigt werden konnten. Das ist und war nicht selbstverständlich. Wir wissen, dass Investitionen ein Teil der Wirtschaftsförderung, ein Beitrag zur Mobilität in unserem Lande sind. Genau in diesem Sinne haben wir bei der Aufstellung des Sparpakets gehandelt.

- (B) Auch uns ist daran gelegen, dass das **Zugleit- und Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS** in Europa so schnell wie möglich weiter ausgebaut wird. Auch wir wollen, dass **Trassenerlöse und Stationsentgelte** in die Infrastruktur investiert werden. Auch wir wollen **mehr Gleisanschlüsse**. Auch wir wollen **mehr Güterverkehr auf der Schiene** und deswegen mehr Gleise.

(Martin Burkert [SPD]: Dann machen Sie es doch!)

Das Ganze muss aber – das festzustellen, gehört zu einer ehrlichen Politik einfach dazu – im Rahmen des zeitlich und finanziell Möglichen umgesetzt werden. Wie ich bereits gesagt habe, kann man den Verkehrshaushalt aufgrund der Verzahnung der verschiedenen Bereiche nicht auf einen einzigen Verkehrsträger ausrichten.

Die Beseitigung von Engpässen, die Setzung von Prioritäten, all das werden wir auch in den nächsten Monaten erfolgreich vornehmen; da bin ich sicher. Es geht darum – das wurde ja gerade gesagt –, eine intelligente Verkehrspolitik unter Einbeziehung der Bahn und der Bahninfrastruktur zu machen. Ich kann Sie nur auffordern, auf dem Boden der Tatsachen daran mitzuarbeiten.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Präsident Dr. Norbert Lammert:**

Der Kollege Beckmeyer ist der nächste Redner für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

(C)

**Uwe Beckmeyer (SPD):**

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Erst einmal möchte ich den Kollegen von den Grünen und der Linksfraktion dafür danken, dass wir heute diese Debatte führen können. Wir müssen zu diesem Zeitpunkt nämlich konstatieren, dass der Verkehrsbereich an den **Sparbemühungen der Bundesregierung** in den nächsten vier Jahren mit gut 9 Milliarden Euro beteiligt wird. Diese Größenordnung verblüfft und weist darüber hinaus darauf hin, dass der Verkehrsbereich in einem unerträglichen Ausmaß, in einer nicht akzeptablen Art und Weise und ohne erkennbaren Nutzen an diesen Sparbemühungen beteiligt wird. Das ist etwas Neues. Im Grunde signalisiert es, dass die Verkehrspolitik für diese Bundesregierung dramatisch an Bedeutung verloren hat.

Nicht umsonst haben vor zwei Tagen ein wichtiger Verband und ein wichtiges Unternehmen, nämlich der VDA und die Deutsche Bahn AG, gemeinsam ein Thesenpapier – es klingt fast wie ein Pflichtenheft – für die deutsche Verkehrspolitik erstellt. In diesem Papier wurde wohl zum ersten Mal in dieser Form ein vermutlich auf uns niederkommendes Übel richtig beschrieben und beklagt. Unter der Überschrift „Gemeinsam die Rolle der Verkehrspolitik stärken“ wird ganz vorsichtig formuliert:

Der Stellenwert der Verkehrspolitik muss gemäß ihrer zentralen Bedeutung für die Mobilität unserer Gesellschaft sowie als zentrale Säule der Wirtschafts- und Standortpolitik weiter entwickelt werden. Die Zusammenarbeit der Verkehrspolitik mit anderen Politikbereichen ... ist gezielt auszubauen.

(D)

Infrastrukturpolitik ist als politische Querschnittsaufgabe zu verstehen. Anknüpfungspunkte zu anderen Politikbereichen müssen verdeutlicht und stärker vernetzt werden.

Eine engagierte Vertretung deutscher Interessen in der EU-Verkehrspolitik ist dringend erforderlich.

Des Weiteren erfolgen Aussagen zur Höhe der Investitionen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das ist ein Appell von einem Verband, der der Bundesregierung, denke ich, gar nicht so fernsteht, und von der Deutschen Bahn AG. Beide fragen sich: Oh Gott, was passiert da eigentlich in Berlin? – Das ist schon dramatisch.

Sie beschließen eine **Luftverkehrsabgabe**, eine Air Traffic Tax, national, nicht europäisch. Dafür gibt es vielleicht gute Gründe. Man könnte ja sagen: Das Geld, das wir dadurch einsammeln, wollen wir dem Umweltschutz zur Verfügung stellen oder dem Bereich Luftverkehr zurückgeben oder, wie heute durchaus üblich, für Entwicklungshilfeprojekte vorsehen. Aber was machen Sie? Sie nehmen 2 Milliarden Euro ein – die Passagiere bezahlen es – und schieben das Geld in den allgemeinen Haushalt, den Sie vorher geschöpft haben, um Herrn