

Patrick Schnieder

- (A) Wegfalls der zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturpaketen und der Erfordernisse der Schuldenbremse eine äußerst große Herausforderung. Unser Ziel muss daher realistischerweise sein, über dieses Jahr hinaus dauerhaft mehr als 10 Milliarden Euro jährlich in Erhalt, Ausbau und Neubau der Verkehrsinfrastruktur zu investieren.

Die Herausforderung der nächsten Jahre besteht in dem Finanzrahmen, der zur Verfügung steht. Herr Kollege Beckmeyer, es passt nicht zusammen, wenn Sie predigen, 10 Milliarden Euro in den nächsten Jahren seien zu wenig, dabei aber die Haushaltslage vollkommen ignorieren.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Ute Kumpf [SPD]: Wenn Sie Geld verschwenden, ist das nicht unser Problem!)

Uns geht es darum, die Ausgaben im Verkehrsbereich auf diesem Niveau zu verstetigen. Wir wollen die Herausforderungen der Finanzlage berücksichtigen. Zugleich gilt aber: Die Schuldenbremse darf nicht zur Konjunkturbremse werden. Deshalb müssen wir in den nächsten Jahren eine klare Prioritätensetzung vornehmen. Was Sie mit Ihrem Antrag vorgelegt haben, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, wird dem in keiner Weise gerecht. Prioritäten zu setzen, heißt, eine Rangfolge festzulegen; es heißt nicht, dass alles gleich wichtig ist.

Wir in der Regierungskoalition nehmen eine konsequente Schwerpunktsetzung vor: Erstens. Wir orientieren uns am Bedarf der einzelnen Verkehrsträger. Wir spielen die Verkehrsträger nicht gegeneinander aus. Wir wollen eine Gleichwertigkeit der Verkehrsträger herstellen.

- (B)

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Haben Sie sich da mit Patrick Döring abgesprochen?)

– Wir sind einer Meinung in dieser Koalition. Das gilt in Ihrer Fraktion ja nun nicht jeden Tag.

(Beifall bei der CDU/CSU – Patrick Döring [FDP], an die SPD gewandt: *Ihr* spielt doch die Verkehrsträger immer gegeneinander aus!)

Zweitens. Für unsere Koalition gilt in erster Linie: Erhalt geht vor Neubau. Vorrangig ist, den Substanzverlust bei der Infrastruktur zu stoppen. Denn wir können es uns nicht leisten, die Verkehrs- und Bausubstanz auf Verschleiß zu fahren.

Drittens. Bei Neu- und Ausbauprojekten müssen diejenigen Projekte Vorrang haben, die gesamtwirtschaftlich gesehen besonders vorteilhaft sind, die Impulse für Beschäftigung und Wachstum geben. Vorrang haben die Projekte, die bestehende Engpässe beseitigen, Unfallschwerpunkte entschärfen und Dauerstaus vermeiden helfen.

Momentan werden die Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege überprüft. Wir werden uns deshalb auch über unsere langfristigen Prioritäten verständigen müssen. Viele Rahmenbedingungen haben sich seit 2003, seit der Vorlage des Bundesverkehrswegeplans, geändert. Es geht bei der Fortschreibung, bei

- (C) der Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans ab 2015, ausdrücklich nicht darum, eine Wunschliste mit neuen Projekten zu erstellen. Vielmehr brauchen wir ein Gesamtkonzept für eine zukünftige Infrastruktur, das finanzierbar und realistisch ist.

Angesichts der Haushaltsentwicklungen brauchen wir Verlässlichkeit bei der Finanzierung unserer Verkehrswege und der Verkehrsinfrastruktur. Dazu müssen wir auch nach neuen Finanzierungsinstrumenten Ausschau halten. In diesem Zusammenhang verstehe ich überhaupt nicht, Herr Kollege Beckmeyer und Herr Kollege Dr. Hofreiter, warum Sie hier so mauffixiert diskutieren. Unser Verkehrsminister hat eine klare und eindeutige Aussage getroffen:

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Welche?)

Für diese Koalition ist die Pkw-Maut in dieser Periode kein Thema. Das ist so, das bleibt so, Punkt.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Ute Kumpf [SPD]: Wie lange gilt diese Aussage?)

Zu den neuen Finanzierungsinstrumenten, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen, gehört erstens die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, der VIFG, einschließlich ihrer begrenzten Kreditfähigkeit. Ziel muss sein – dazu stehen wir –, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut eins zu eins in die Straßeninfrastruktur fließen.

- (D) Zweitens werden wir auch das Instrument der öffentlich-privaten Partnerschaft verstärkt nutzen müssen. Die ersten Projekte, die so finanziert worden sind, haben gute Erfahrungen gezeitigt. Wir sind froh darüber, dass weitere acht Projekte mit einem Volumen von etwa 1,5 Milliarden Euro mittelfristig vorgesehen sind.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Infrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe. Wir werden auch in den kommenden Jahren mit öffentlichen Investitionen dafür sorgen, dass diese Infrastruktur leistungsfähig ist und es bleibt, und zwar so leistungsfähig, wie es für eine gute Entwicklung unseres Landes erforderlich ist.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege, auch für Sie war das die erste Rede heute hier im Hohen Haus. Herzlichen Glückwunsch aller Kolleginnen und Kollegen dazu und alles Gute für Ihre Arbeit als Abgeordneter des Deutschen Bundestages!

(Beifall)

Der Kollege Ulrich Lange ist der nächste Redner, ebenfalls für die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion! Herr Beckmeyer, Ihr Antrag und Ihre Ausführungen waren erstaunlich: Deutschland braucht eine moderne Zukunftsstrategie zur Infrastruktur. – Diese Erkenntnis, Herr Beckmeyer, und auch Ihr Vortrag sind

Ulrich Lange

- (A) eine Kapitulationserklärung nach elf Jahren SPD-geführten Verkehrsministeriums: außer Pressemitteilungen keinerlei Inhalte,

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

nichts zu bieten, aber sich hier mit einem eigenen Antrag groß hinstellen.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Sie waren vier Jahre dabei!)

– Sie haben doch das Ministerium geführt. Es war höchste Zeit, dass nach über 4 000 Tagen wieder ein Unionsmann in das Ministerium eingezogen ist. Das war die richtige Antwort, die wir in der Verkehrspolitik in Deutschland gebraucht haben.

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

Jetzt werden wir die Perspektiven entwickeln, die Deutschland braucht, und ich bin mir sicher, die christlich-liberale Koalition ist dazu in der Lage. Wir werden schaffen, was Sie in über 4 000 Tagen nicht geschafft haben, allerdings nicht in 100 Tagen.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Oh weh, oh weh, oh weh!)

Was bleibt denn in Erinnerung aus Ihren elf Jahren? Eine Zukunftsstrategie kann es ja wohl nicht sein; ansonsten hätten Sie diesen Antrag heute nicht so einbringen müssen. Sie fordern von uns eine Strategie, weil Sie keine haben. Das ist doch die Wahrheit.

- (B) (Ute Kumpf [SPD]: Kann es auch ein bisschen leiser sein, Herr Kollege?)

– Das gilt für Sie genauso.

(Patrick Döring [FDP]: Zwischenrufe sind manchmal auch Lärmbelästigung!)

– Mit denen können wir umgehen.

Es wird die christlich-liberale Koalition sein, die mit einer effizienten Verkehrsinfrastruktur die Mobilität, die eine Schlüsselfunktion in unserer Gesellschaft hat, steigern wird.

(Florian Pronold [SPD]: Wer hat Ihnen denn das aufgeschrieben?)

– Herr Pronold, das kann ich schon selber.

(Zuruf)

– Nein, das erspare ich Ihnen jetzt. Im Gegensatz zu Ihnen habe ich hier keinen Napf stehen.

Wir werden in den nächsten Jahren durch massive öffentliche Investitionen – die beiden Kollegen haben bereits dazu Stellung genommen – die Infrastruktur verbessern. Herr Beckmeyer, lassen Sie mich einige Fragen stellen – auch wenn Sie die nicht hören wollen –: Wer hat denn den Investitionsstau, auch im Bereich Schiene, zu vertreten? Wer hat denn 2004 die Haushaltsmittel gekürzt? Woher kommt denn die investive Bugwelle, die wir jetzt abbauen müssen?

(Ute Kumpf [SPD]: Na, na!)

– Natürlich, so ist es! Dank unseres neuen Verkehrsministers Peter Ramsauer gibt es klare Zielvorgaben. (C)

(Lachen bei der SPD)

Sie haben heute schon etliche zitieren können.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Kollege Hofreiter, seien Sie beruhigt: Wir werden alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um mehr Frachtverkehr auf die Schiene zu bekommen.

(Florian Pronold [SPD]: Anstrengungen allein reichen nicht! – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da müssen Sie sich erst mal mit der FDP einigen!)

Wenn das so einfach wäre, dann frage ich mich, warum Sie das in den sieben Jahren, in denen Sie an der Regierung waren, nicht selbst gemacht haben. Es ist nämlich nicht einfach, weil die Schienenwege nicht immer für alles ertüchtigt sind.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Das stimmt!)

– Das stimmt! Danke für die Zustimmung. Im Laufe der Rede werden die Zurufe besser, Herr Kollege.

Wir müssen also dafür sorgen, dass wir wieder mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene bekommen. Was wollen wir dafür tun? Wir müssen die überörtlichen und regionalen Verkehrsverbindungen besser aufeinander abstimmen.

(Ute Kumpf [SPD]: Das ist nicht schlecht!)

Wir brauchen effektivere Bahnhöfe. Investitionsmittel in Höhe von 300 Millionen Euro stehen zur Verfügung. (D)

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Wer hat es erfunden?)

Sie werden dieser Maßnahme sicher zustimmen. Wir müssen die Bahntrassen nach Priorität ausbauen. Darüber haben wir gestern im Ausschuss lange beraten. Wir müssen den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ gemeinsam mit der Wirtschaft erstellen und dabei den Verkehrsträger Schiene entsprechend berücksichtigen. Wir müssen auch eine Gleisanschlussförderung betreiben. Ich kann ein sehr gutes Beispiel aus meiner Region anführen: Die Firma Henkel hat 1,4 Millionen Euro investiert.

Insgesamt glaube ich, dass es uns trotz schwieriger Haushaltslage gelingen wird, den Wirtschaftsmotor Verkehrsinfrastruktur zu fördern, damit wir eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bekommen. Dem messen wir höchste Bedeutung bei.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Damit ist die Aussprache geschlossen.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlage auf Drucksache 17/782 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Sind Sie damit ein-