

Rede Michael Groß, MdB

Plenum, Donnerstag, 17. März 2011, 14.45 Uhr

BT - Drucksache 17/ 5022

„Stillstand in der Verkehrspolitik überwinden – Zukunftskommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einrichten“ Antrag der SPD-Bundestagsfraktion

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

Was ich heute gehört habe, lässt drauf schließen: Alles im Lot auf dem Boot oder sie verkaufen uns die Erde noch als Scheibe. Fakt ist: die Menschen in NRW stehen nach 5 Jahre schwarz-gelb in NRW und 1 ½ Jahren auf Bundesebene immer noch im Stau, warten auf einen leistungsstarken Schienenverkehr wie den RRX, es gibt keine Antworten auf den vorausgesagten, enormen Zuwachs des Güterverkehrs und die erforderliche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

Minister Ramsauer ist als Infrastrukturminister angetreten. Es fehlen aber jährlich weiterhin nach Schätzungen von Fachverbänden und Experten im Investitionshaushalt für Straße, Schiene und Wasserstraße ca. 2-3 Milliarden Euro. Die in der Presse angekündigten 300 Millionen reichen also bei weitem nicht aus.

In der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und FDP sind Prioritätensetzungen versprochen. Transparente Kriterien sollen dafür die Grundlage sein. Beides ist nicht zu erkennen. Sie haben weder ein Konzept noch setzen sie Prioritäten z.B. bei der Engpassreduzierung.

Die Staudatenbank des ADAC zeigt den Handlungsbedarf: von 1000 als Engpässe definierten Autobahnkilometern sind nur 430 KM im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Bauprojekte des vordringlichen Bedarfs mit abgeschlossenen Planungen und vorliegendem Baurecht werden nicht realisiert, weil kein Geld da ist.

In NRW verzögert sich die Umsetzung des RRX, weil zugesagte 15 Millionen Euro durch den Bund unter den Tisch fallen sollten.

31 000 Personenfahrten täglich könnten durch den RRX am Tag auf die Schiene umgelenkt werden. Damit wird ein wichtiges Schienenprojekt in NRW verzögert.

Die Bundesregierung setzt jetzt die angekündigten Finanzierungskreisläufe um. Nach dem Finanzierungskreislauf Straße soll die Schiene auch einen bekommen. Ein Teil der 500 Millionen Euro der von der Deutschen Bahn abzuführenden Dividende soll dem Ministerium verbleiben. Die Dividende soll ab 2015 erhöht werden. Ein großer Teil fließt aber in den allgemeinen Haushalt und nicht in wichtige Schienenprojekte. Und eine Frage noch zu ihrer Problemlösung Finanzierungskreisläufe: Was passiert künftig mit den Wasserstraßen?

29 aktuell überprüfte und bedarfsgerechte Bahnprojekte, die umgesetzt werden sollen, haben ein Investitionsvolumen von 26 Milliarden Euro. Dazu kommen noch Kosten für die im Bau befindlichen Projekte. Die Bahn kündigt ein "Wachstumsprogramm Schiene" an und will Alternativrouten zu den überlasteten

Hauptverkehrsachsen für den Güterverkehr durch Deutschland ausbauen und anbieten. Kosten 2,2 Milliarden.

Und wie stellen sie sich die Finanzierung unter anderem der notwendigen Hafenhinterlandanbindungen, der Y-Trasse, der Betuwe oder der Rheintalbahn vor? Die Finanzierungskreisläufe werden den notwendigen Ausbau der Schiene nicht stärken und beschleunigen sondern schwächen. Und sie verhindern einen integrierten Netzansatz.

Es ist ebenso nicht erkennbar, wie die Klimaschutzziele und die Maßnahmen des europäischen Weißbuches für Verkehr, wie es uns als Entwurf vorliegt, umgesetzt werden sollen. Der großstädtische Verkehr soll bis 2050 im wesentlichen CO2-frei ausgestaltet sein. Ein europäisches Kernnetz soll bis 2030 funktionstüchtig umgesetzt sein.

30 % des Straßengüterverkehrs bei Strecken über 300 km soll bis 2030 auf Schiff oder Bahn verlagert sein und bis 2050 sogar über die Hälfte von der Straße auf klimafreundlichere Verkehrsträger übertragen werden.

Mobilität ist für uns eine zentrale Frage der Zukunft. Sie muss den wachsenden Anforderungen gerecht werden. Sie muss bezahlbar, umweltverträglich, sicher und zuverlässig sein. Lärmschutz gilt es zu sichern. Wir brauchen deshalb Schwachstellenanalysen, schnellstens Engpassreduzierungen. Wir brauchen eine Reformdebatte zur Mobilität und eine Zukunftskommission zur Infrastrukturfinanzierung, um mit einem breiten Konsens eine zukunftsfähige Infrastruktur sicher zu stellen.

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. Also Klapprechner statt Laptops, Aktionsplan statt Masterplan wird nicht reichen. Das Wort „Aktion“ hat übrigens lateinische Wurzeln.

Glück auf