

Rede Michael Groß, MdB

Plenum, Donnerstag, 29.09. 2011, Antrag SPD „EU-Weißbuch Verkehr - Neuausrichtung der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in der Europäischen Union nutzen“, ZP

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Europa muss zu einem Verkehrsraum zusammenwachsen, um Mobilität klimaschonend, sicher, bezahlbar, mit hoher Qualität und sozialen Standards sicher stellen zu können. Europa muss auf der Straße, Schiene, Wasserstraße und im Luftverkehr zusammenwachsen. Dafür brauchen wir gemeinsame Ziele, ein abgestimmtes Mobilitätsverständnis, kompatible Konzepte und gemeinsame Strategien.

Zehn Ziele und vierzig Initiativen für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum, weg von der Ölabhängigkeit, hin zu 60% Emissionseinsparung und umweltverträglicheren Verkehren bei mindestens gleichbleibender Wirtschaftskraft und wachsenden Verkehren – die kürzeste Umschreibung des Europäischen Weißbuches und dem damit verbundenen umfassenden Prozess im europäischen Verkehr.

Der Grund des umfassenden neuen „Fahrplans zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ liegt auf der Hand. Die Analyse zur Halbzeitbilanz zum Weißbuch Verkehr der EU legt offen, dass die Treibhausgasemissionen im Verkehr, trotz technischer Weiterentwicklungen, erhöhter Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung, verbesserter Kraftstoffe und alternativer Antriebe, stetig steigt. Ein Grund sind die enormen Verkehrszuwächse, die global agierender Wirtschaft und Handel geschuldet sind. Um die ambitionierten Klimaschutzziele der 20-20-20 Strategie der Mitgliedsstaaten zu erreichen, ist ein grundlegender Strukturwandel und ein generelles Umdenken nötig.

Die Idee der verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplanung und die Entwicklung eines hocheffizienten und dabei benutzerfreundlichen Kernnetzes ist sehr zu begrüßen. Die Bundesregierung sollte die Chance mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan nach 2015 nutzen, um sich aktiv in die europäischen Strategien und Mobilitätskonzepte mit ihren Vorstellungen und Anforderungen von einem bundesweiten Verkehrsnetz im europäischen Kontext einzubringen. Mit einer alleinigen Fortschreibung des bestehenden Bundesverkehrswegeplanes wird es nicht getan sein. Hier sind klare Prioritätensetzungen auf Grundlage einer bundesweiten verkehrsträgerübergreifenden Netzstrategie gefordert.

Die Schaffung eines einheitlichen Luft-, Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrsraumes, die Möglichkeit der flexibleren Nutzung, aber auch die Vereinfachung des Informationszugangs und Ticketerwerbs ist überaus positiv und zwar nicht nur für den einzelnen Verbraucher, sondern gerade auch für die Wirtschaftsunternehmen des europäischen und internationalen Marktes.

Mit der Anpassung der Systeme beispielsweise zwischen west-, mittel- und osteuropäischer Verkehrsinfrastruktur liegt noch viel Arbeit vor uns. Ich habe gelernt, dass die Deutsche Bahn im bisherigen System, z.B. nicht mit genügend IC-Zug-Anhängern nach Schiphol fahren kann, da unterschiedliche technische Voraussetzungen, Bahnhofslängen und Ausstiegsmöglichkeiten Hindernisse darstellen. Wir unterliegen in den einzelnen Mitgliedsstaaten unabgestimmten Planungskonzepten und sogar unterschiedlichen Spurbreiten. Der Handlungs- und Abstimmungsbedarf liegt hier klar auf der Hand. Aber auch gerade bei der Einführung neuer und regenerativer Antriebsformen, den damit verbundenen zukünftigen „Tank- und Ladestationen“ wird eine europaweite Harmonisierung und Abstimmung notwendig sein, damit mein alternativ betriebenes Mobil nicht nur in Recklinghausen starten, sondern auch in Brüssel nachladen kann.

Hier kann ich nur an die Bundesregierung appellieren, den Zug – im wahrsten Sinne des Wortes nicht abfahren zu lassen – den die EU-Kommission hier in Gang setzt. Die Personen- und Güterverkehre des europäischen Raumes sollen verstärkt auf die klimafreundlichere Schiene gebracht werden. Strecken ab 300 km sollen zukünftig über die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden. Hierfür müssen wir unsere Schiene ertüchtigen, europäische Verbindungslinien wie bspw. die Betuwe-Linie zügig voranbringen. Die TEN-V - Projekte sind Teil des bestehenden Bundesverkehrswegeplanes. Die Hauptlast der Finanzierung TEN-V 2007 bis 2013 liegt bei den jeweiligen Mitgliedsstaaten – wir haben unsere Projekte noch lange nicht abgearbeitet.

Dies gilt ebenso für die Wasserstraßen und ihre Schleusensysteme. Ob die derzeitigen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen zu einem integrierten europäischen Wasserstraßenkonzept beitragen kann, wage ich zu bezweifeln.

Wir müssen von Haustür zu Haustür denken und Mobilität anbieten. In Ballungsräumen, wie dem Ruhrgebiet fehlen bedarfsgerechte öffentliche Nahverkehrsangebote. Lange Anreisen, häufige Umstiege mit langen Wartezeiten lassen die Bürger den PKW bevorzugen. Hier sind wir meilenweit entfernt von den CO₂-freien innerstädtischen Verkehre in Ballungszentren bis 2050. Projekte wie der RRX in NRW müssen jetzt umgesetzt werden, wenn wir die ambitionierten Ziele erreichen wollen.

Die Straßen füllen sich. Laut Pressemeldungen der letzten Tage stieg allein die Zahl der Neuzulassungen für Nutzfahrzeuge um 15,7 % in der Europäischen Union. Deutschland wird davon als Transitland unmittelbar betroffen sein. Der Verkehrsetat ist gnadenlos unterfinanziert. Bereits aus dem letzten Investitionsrahmenplan wurden 213 Maßnahmen nicht abgearbeitet. Allein für den Bereich der Straße wird der Erhaltungsbedarf nur zu etwa 2 Drittel finanziert, Aus- und Neubau nur zur Hälfte. Mit ca. 130 Euro pro Einwohner Investitionen in das Straßennetz liegt Deutschland auf den hintersten Plätzen im europäischen Vergleich – Tendenz sinkend.

Der Bundesverkehrsminister selbst fordert 14 Milliarden vom Finanzminister, um die nötigen Verkehrsprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan umzusetzen. Bereits jetzt kann sich der Verkehrsminister nach eigenen Aussagen durch die Mittelbindung der laufenden Vorhaben in den nächsten Jahren grundsätzlich keine Neubeginne erlauben. Mit dem Ruf nach mehr Finanzmitteln schiebt der Verkehrsminister die Verantwortung an den Finanzminister ab oder ruft nach der PKW-Maut. Ich

persönlich, aber auch viele Fachleute, halten sie aktuell für den falschen Weg. Die PKW-Maut stellt eine zusätzliche Belastung der Autofahrer dar, ohne dem Einzelnen dabei alternative Verkehrslösungen anzubieten. Gerade in den ländlichen Räumen der europäischen Union sind viele Menschen auf das Auto angewiesen. Außerdem bieten die zur Zeit angedachten und favorisierten Modelle zu einer PKW-Maut keine Steuerungsmöglichkeit. Die Vignette löst weder Probleme der Verkehrslenkung noch trägt sie zur Verbesserung des Klimaschutzes bei.

Der Bundesregierung fehlen bisher klare Mobilitätskonzepte. Das fängt wie von der EU-Kommission gefordert mit der Priorisierung eines Kernnetzes und zwar auch eines bundesweiten Kernnetzes im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes an. Aber auch die EU-Kommission bleibt die Antwort zur Finanzierungsfrage des Strukturwandels in weiten Teilen schuldig. Für den Ausbau der Infrastruktur werden bis 2030 allein 1,5 Billionen Euro veranschlagt. Der Mittelbedarf bei der Umsetzung der Ziele des EU-Weißbuches für Verkehr wird bis auf 90 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. Nach dem Weißbuch soll dies durch den EU-Haushalt, die nationalen Haushalte und den Nutzer finanziert werden. Hier ist die Bundesregierung gefordert, bei der EU-Kommission nachzuhaken. Die Klärung der Finanzierung wird eine der zentralen Fragen für das Gelingen des Strukturwandels sein.

Die von der Kommission angestrebte verpflichtende Prüfung der Finanzierung über sogenannte PublicPrivatePartnerships (PPP) für jedes Vorhaben muss schon im Sinne der Bürokratievermeidung abgelehnt werden. Eine Finanzierung über PPP muss unter den Vorbehalt der Vorteilhaftigkeit für die öffentliche Hand – also den Bürger und die Bürgerinnen - gestellt werden. Notwendig ist eine wissenschaftlich fundierte Auswertung aller bisherigen PPP-Projekte.

Die SPD-Bundestagsfraktion begrüßt ausdrücklich, dass die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen auf den Dreiklang von nachhaltiger, sozialer und wirtschaftlicher Verkehrspolitik in einem grundlegenden Strukturwandel setzt.

Die im Weißbuch vorgeschlagenen Sozialdialoge reichen jedoch nicht aus, um die Fragen und die Durchsetzung der Mitbestimmung, der Mindestlöhne usw. zu lösen. Wir müssen soziale Standards auf hohem Niveau europaweit sichern.

Keine Frage, Europa braucht wirtschaftliches Wachstum, nachhaltiges Wachstum, um Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Nachhaltigkeit bedeutet das Zusammenspiel von Umwelt und Klimaschutz, sozialen Standards, sozialer Absicherung sowie wirtschaftlichem Erfolg und Vernunft. Die zentrale Frage wird zu klären sein, welches Wachstum wollen wir vor diesem Hintergrund akzeptieren. Muss demnächst etwas über den Seeweg nach Wilhelmshafen oder Rotterdam transportiert und gelöscht werden, um in Italien dem Kunden angeboten zu werden. Eine Tütensuppe, so wurde mir erklärt, enthält 70 Inhaltsstoffe, reist mehr als ein Mal um den Globus und kostet den Verbraucher 80 Cent.

Für die Umsetzung eines funktionierenden europäischen Verkehrsnetzes ist eine europaweite Abstimmung mit nationaler und europäischer Prioritätensetzung notwendig. Hierfür sind zielorientierte Qualitätskriterien als Entscheidungskriterien zu definieren, die nicht in erster Linie Reisezeitverkürzungen und Hochgeschwindigkeitskorridore priorisieren, sondern Zuverlässigkeit, Planbarkeit, kurze Fahrplankontakte, Vermeidung von Staus und Überlastung, aber Sicherheit,

Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Mindestservicestandards in den Vordergrund stellen.

Europa wächst zusammen und wir müssen intelligent und finanzierbar mit Hilfe von Infrastruktur eine Mobilität der Zukunft schaffen.
