



Rede Plenum 08. November 2012, Antrag Grüne „Anbindung deutscher Seehäfen verbessern – Alternativen zur Y-Trasse vorantreiben“, TOP 29, zu Protokoll

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Deutschland ist ein Industriestandort. Eine starke Logistik gehört eindeutig zu unseren Zukunftsoptionen, die wir nutzen müssen. Dies gilt umso mehr für die Entwicklung und Sicherung guter Arbeitsplätze mit tarifgebundenen Löhnen und betrieblicher Mitbestimmung.

Um eine zukunftsfähige Mobilität zu gestalten, müssen wir uns den Herausforderungen hinsichtlich der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, des demografischen Wandels, des Umwelt- und Klimaschutzes, stark wachsenden Güterverkehren und dem effizienten Einsatz geringer finanzieller Mittel stellen.

Prognostiziert wird eine Steigerung der Güterverkehrsleistung von 637 Mrd. tkm auf 936 Mrd. tkm bis 2025. Für die Straße wird von einem Zuwachs von mehr als 50 Prozent durch Lkw-Verkehre ausgegangen. Das ist weder durch die vorhandene Straßeninfrastruktur realistisch zu stemmen, noch den Bürgerinnen und Bürgern zuzumuten. Ebenso wenig ist es mit unseren umweltpolitischen Zielen vereinbar. Deshalb muss eine Verlagerung auf die Schiene verfolgt werden. Gleichzeitig sieht die Finanzplanung der schwarz-gelben Bundesregierung keine ausreichende Finanzierung für eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur vor. Eine Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung ist jedoch dringend geboten. Hierzu müssen wir die richtigen Weichen jetzt stellen!

Wir, die SPD-Bundestagsfraktion, wollen verstärkt Verkehre auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern. Dies ist auch Bestandteil unserer Konzepte im Rahmen unseres Infrastrukturkonsens. Natürlich bestehen aus unserer Sicht Kapazitätsengpässe insbesondere im Bereich der Schieneninfrastruktur. Eine Erhöhung des Schienenverkehrsanteils wird daher in den kommenden Jahren nur mit massiven Investitionen in die Infrastruktur umgesetzt werden können. Um quantifizierte Verlagerungsziele zu erreichen, ist es also notwendig, die nötigen Finanzmittel für den Ausbau der Infrastruktur sicherzustellen. Wir fordern daher zusätzlich 2 Mrd. Euro für den Verkehrsetat vorzusehen.

Gleichzeitig ist Verkehrspolitik nicht nur Finanzpolitik. Niemand darf dem Verkehrswachstum einfach hinterherbauen. Wir müssen aus ökonomischen und auch ökologischen Gründen den Anspruch haben, durch effiziente Organisation von Verkehren und durch eine integrierte Verkehrs- und



Michael Groß, MdB
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Siedlungspolitik die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Hier sind Anreize gefragt, damit vermeidbare Verkehre vermieden und verbleibende Verkehre umweltfreundlich abgewickelt werden können.

Für eine verlässliche, ökonomische, ökologisch sinnvolle und stete Güterabwicklung der Häfen kommt dem kombinierten Verkehr in der Hinterlandanbindung eine Schlüsselrolle zu. Neben der Verbesserung des Verkehrsanteils an der Schiene sollte hier unbedingt das Potential der Binnenschifffahrt besser genutzt werden.

Wir schlagen ein Reformkonzept vor, um die Verkehrsnetze von Morgen zu planen. Wir streben eine Bundesverkehrsnetzplanung an, die den Reformstau überwindet und einen neuen Aufbruch in der Verkehrspolitik ermöglicht. Wir brauchen mehr Geld für die Infrastruktur, aber mehr Geld allein wird nicht genügen. Es muss effizient und mit den richtigen Prioritäten eingesetzt werden. Wir müssen aus Engpass- und Schwachstellenanalysen den Neu- und Ausbaubedarf entwickeln. Nur solche Projekte dürfen in das Zielnetz aufgenommen werden, deren Notwendigkeit zur Beseitigung überregional bedeutsamer Engpässe erforderlich sind und einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen haben. Dazu gehören ohne Zweifel Hafenhinterlandanbindungen.

Infrastrukturprojekte müssen allerdings transparent und unter Mitwirkung der Öffentlichkeit ermittelt und politisch festgelegt werden. Eine große Rolle für die Akzeptanz der zunehmenden Güterverkehre wird die Reduzierung des Lärms an den Strecken haben. Hier gilt es in erster Linie aktiven Lärmschutz umzusetzen. Die Umrüstung der Güterwagen muss forciert werden.

Entsprechende andere Maßnahmen, wie Lärmschutzwände gilt es umzusetzen. Eine weitere Voraussetzung für eine notwendige Lärmreduzierung ist die politische Entscheidung den Schienenbonus abzuschaffen.

Die Planungen und die zeitnahe Realisierung der Hafenhinterlandanbindung müssen auf jeden Fall durchgeführt werden. Die Y-Trasse ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Nord- Süd-Güterverkehre. Bahnchef Grube wird im Oktober diesen Jahres zitiert: „Wir müssen grundsätzlich über die Y-Trasse nachdenken. Im ersten Quartal 2013 solle ein in neuer Vorschlag vorgelegt werden.“ Wichtig ist letztendlich eine optimale Lösung.

Die Ausfinanzierung der Projekte durch die Bundesregierung auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes ist aber zur Zeit mehr als kritikwürdig. Es reicht nicht aus, wenn parlamentarische Staatssekretäre in jedem Bundesland alle Projekte für umsetzbar erklären und die Mittel eigentlich nur nach Bayern fließen. Die Bundesregierung muss endlich die richtigen Prioritäten setzen, gemeinsam mit den Ländern und den Bürgerinnen und Bürgern für die Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte.