



Reinhold Sendker
Mitglied des Deutschen Bundestages

Rede im Deutschen Bundestag am 17.03.2011

zu

TOP 8. a. Antrag der Fraktion der SPD

Stillstand in der Verkehrspolitik überwinden - Zukunftskommission zur Reform der Infrastruktur-finanzierung einrichten

- Drs. 17/5022 -

b. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu dem Antrag der Fraktion der SPD

Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichern - Deutschland braucht eine moderne Zukunftsstrategie zur Infrastrukturfinanzierung

- Drs. 17/782, 17/1479 -

c. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu dem Antrag der Fraktion der SPD

Mobilität nachhaltig gestalten - Erfolgreichen Ansatz der integrierten Verkehrspolitik fortentwickeln

- Drs. 17/1060, 17/2226 -

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Büro: Unter den Linden 71, Zi 239

☎ (030) 227 – 75 423

📠 (030) 227 – 76 523

✉ reinhold.sendker@bundestag.de



Sehr geehrter Herr / Frau Präsident(in),

Meine Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen,
erlauben sie mir zu Beginn die Feststellung,

sich wie die SPD hier hin zu stellen und den angeblichen Stillstand in der Verkehrspolitik der christlich-liberalen Koalition zu proklamieren, wo sie ihn doch für Ihre lange Regierungszeit selbst zu vertreten haben, ist in meinen Augen alles andere als glaubwürdig.

Im Übrigen kann auch von mangelnder Initiative und fehlender Zukunftsstrategie in den letzten 17 Monaten keine Rede sein.

Ich möchte das gerne mit einigen Argumenten begründen:

1. Es kann ja nicht geleugnet werden, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einen sehr positiven Beitrag zur Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise geleistet haben, und es der Koalition gelungen ist, die Investitionslinie auf hohem Niveau zu halten, und sie in 2012 sogar auf über 10 Mrd. Euro erhöhen zu können.



Wenn Sie nun einwenden,
das sind aber keine 12 Mrd. Euro mehr, dann hat das mit
dem Fortfall der Konjunkturprogramme zu tun.

Sie sollten dabei aber nicht vergessen, dass es in 2011
mehr investive Mittel für die Verkehrsinfrastruktur gibt als
in den Jahren vor der Krise
und das ist und bleibt ein Erfolg und den lassen wir uns
auch hier und heute in dieser Debatte nicht zerreden.

Natürlich hätten wir gern noch mehr Geld zur Verfügung,
insofern ist es für uns von hoher Bedeutung,
mit den vorhandenen Investitionsmitteln vor allem die
Qualität der Bestandsnetze von Schiene, Straße und
Wasserwege zu sichern und Engpässe zu beseitigen.

Ich stimme Ihnen ferner auch ausdrücklich zu,
wenn Sie in Ihrem Antrag formulieren:
„dass auch der gestiegene Bedarf nach einem
nachhaltigen Schutz der Anwohner an Verkehrswegen
angemessen zu berücksichtigen ist“,
nicht zuletzt durch den „Bau von Umgehungsstraßen“.

Was aber sind solche plakativen Forderungen wert, frage
ich Sie, wenn dort, wo Sie regieren, so z. B. in Nordrhein-
Westfalen, demnächst bedeutende
Umgehungsstraßenprojekte auf Eis gelegt werden sollen.

Tut nach meinen Worten, nicht nach meinen Werken,
auch das ist alles andere als glaubwürdig!



Mit Blick auf die Substanzerhaltung unserer Verkehrswege stehen wir natürlich auch neueren Ansätzen der Optimierung von Bestand und Ausbau mit großem Interesse gegenüber, vor allem, wenn sie Einsparpotential und mehr Transparenz bieten.

Ein weiterer Punkt ist 2. das Thema Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP):

Sie sprechen sich für eine Beteiligung von privatem Kapital im Rahmen von ÖPP aus, soweit die Lösung effizienter und kostengünstiger ist. Das sehen wir genauso.

Und Sie wissen, dass nach den ersten vier erfolgreichen Projekten bereits die 2. Staffel mit weiteren acht teilweise modifizierten Projekten am Start ist. ÖPP ist schon deshalb eine wirtschaftliche Alternative zum konventionellen Bau, weil allein die Bündelung der baubedingten Staus auf einen kürzeren Zeitraum volkswirtschaftlichen Nutzen stiftet.

Weniger erfreulich ist es aber, wenn wir wieder mal in Nordrhein-Westfalen Zurückweisung erfahren, Verkehrsstaatssekretär Horst Becker wurde jüngst zitiert: „wir sind keine Freunde dieses Modells“.

Im Ergebnis aber bleibt festzuhalten: von Stillstand kann in der von uns verantworteten Verkehrspolitik mit Blick auf die Abteilung ÖPP schon gar keine Rede sein!



Nächster Punkt, 3.

Die Koalition hat den Finanzierungskreislauf Straße und damit mehr Transparenz hergestellt und das ist gut so!

Auch Sie fordern mehr Transparenz“.

Im gleichen Antrag aber kritisieren Sie den jetzt

realisierten Finanzkreislauf Straße,

der gerade mehr Transparenz herstellt,

ich finde, das passt nun wirklich nicht zusammen!

Wer Transparenz will, der muss dafür eintreten, dass die LKW-Maut, die für die Straßenbenutzung gezahlt wird, auch der Straße wieder zufließt. Alles andere können die Menschen nicht nachvollziehen und bleibt im Ergebnis intransparent.

Erlauben Sie mir abschließend unter Punkt 4 noch einen weiteren Ansatz moderner Verkehrspolitik zu nennen, Stichwort VIFG:

Die Koalitionsvereinbarung der christlich - liberalen Regierung sieht einen Prüfauftrag zur Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der LKW-Maut an die VIFG vor.

Dabei geht es um die Frage, inwieweit kann durch die Weiterentwicklung dieser Gesellschaft mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit erreicht werden.

Daher, meine Damen und Herren, lautet mein Fazit: genau das sind zukunftsweisende Ansätze, das ist moderne Verkehrsinfrastrukturpolitik und alles andere als Stillstand.



So werden wir auch zukünftig für eine hohe Investitionslinie kämpfen und neue zielführende Ansätze der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung verfolgen.

Das hat auch unser Minister in dieser Debatte deutlich gemacht, wir unterstützen ihn dabei gerne.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!