



Reinhold Sendker

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Rede im Deutschen Bundestag zum Haushalt 2014 am 11.04.2014

Es gilt das gesprochene Wort!

Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) - Drucksache 18/700

Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Reinhold Sendker (CDU/CSU):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! „Erhalt vor
Neubau“ hat für uns ganz klar Priorität, das will ich noch einmal betonen.

(Sven-Christian Kindler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Aber nicht im Haushalt!)

Um weitere Verschlechterungen des Zustands unserer Verkehrsanlagen zu vermeiden, bedarf es zusätzlicher Finanzmittel. Vor diesem Hintergrund sind

die 5 Milliarden Euro, die mehr in den Bereich Verkehr investiert werden, eine sehr positive Botschaft der Großen Koalition an unser Land.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Die abzusenkende Lkw-Maut, von der gesprochen wurde, vor allem begründet durch das derzeit geringe Zinsniveau, führt zu einer Finanzierungslücke, die durch Maßnahmen wie beispielsweise einer weiteren Bemautung nur zum Teil kompensiert werden kann. Dass es im Ergebnis bei den zusätzlichen 5 Milliarden Euro bleibt, ist der Verständigung zwischen Finanzminister und Verkehrsminister zu verdanken. Der Verkehrsminister hat eben dem Finanzminister gedankt. Lieber Alexander Dobrindt, ich möchte ergänzen: Auch Sie haben sehr schnell und erfolgreich agiert. Herzlichen Dank dafür.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Martin Burkert
(SPD))

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Einbeziehung der externen Kosten für die durch den Lkw-Verkehr verursachten Lärm- und Luftverschmutzungsfolgekosten, ist ein Beitrag zur Kostenwahrheit im Bereich Verkehr und somit ein Schritt in die absolut richtige Richtung. Der Etatentwurf für 2014 sieht rund 10,5 Milliarden Euro vor. Ein weiterer Aufwuchs auf 11 Milliarden Euro, dann auf 11,6 Milliarden Euro und schließlich auf 12,1 Milliarden Euro ist geplant.

Lassen Sie mich darauf hinweisen, dass in den Jahren vor der Finanz- und Wirtschaftskrise Investitionsmittel in Höhe von rund 9 Milliarden Euro vorgesehen waren. Der Aufwuchs der Investitionslinie ist nun unter der Condition der Haushaltskonsolidierung der letzten Jahre ausdrücklicher Beweis dafür,

dass uns durch stete und beharrliche Bemühungen eine Verbesserung der Investitionslinie gelungen ist. Das ist ein Erfolg unserer Politik.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Wahr ist aber auch, dass die Investitionsmittel nicht ausreichen. Das gilt für alle Verkehrsträger. Ein Beispiel sind die zahlreichen notwendigen Brückenbausanierungen. Die Verkehrsprognosen weisen auf stark steigende Schwerlastverkehre und damit auf die Notwendigkeit, zu handeln, hin. Lieber Herr Minister, wir begrüßen die in dieser Woche im Sinne der Anlagenverantwortung im Bundesverkehrswegeplan vorgenommene Prioritätensetzung: 70 : 30, Erhalt vor Neubau.

In dieser Diskussion sind für uns fünf Punkte von besonderer Bedeutung:

Erstens. Ja, wir brauchen einen weiteren Aufwuchs im Bereich der Verkehrsinvestitionen. Dafür werben wir. Dass im Bundesverkehrswegeplan 2015 die Klassifizierung „Vordringlicher Bedarf Plus“ für hochbelastete Knotenpunkte, für Netzlücken und für die Einbindung transeuropäischer Verkehrsachsen vorgesehen ist, unterstreicht diese Forderung ausdrücklich.

Zweitens. Der Bund hat seine Investitionslinie erhöht. Er leistet aber auch in anderen Bereichen, wie bei den Entflechtungsmitteln im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung, deutlich mehr, als ursprünglich gesetzlich bestimmt wurde. Die Verkehrskommission von Dr. Daehre und Professor Bodewig hat den zusätzlichen Investitionsbedarf bezogen auf alle staatlichen Ebenen mit über 7 Milliarden Euro beziffert. Dazu ist zunächst zu sagen: Das ist völlig richtig dargestellt. Es muss an dieser Stelle aber auch klar gesagt werden, dass der Bund die Investitionsanforderungen an alle staatlichen Ebenen im Bereich Verkehr beim besten Willen nicht alleine schultern kann.

Drittens. Mit der Erstellung des Finanzkreislaufs Straße seit dem Jahr 2011 wird mehr Transparenz erreicht. Diesen Weg gilt es fortzusetzen. Dabei kann uns die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, unsere VIFG, bestens unterstützen. Durch sie können wir schon heute titel- und maßnahmenbezogen tagesaktuelle Daten beziehen. Das ist im Sinne einer optimalen Transparenz und unterstützt uns ganz besonders in unserem Anliegen, regelmäßige Infrastrukturberichte zu erstellen, wie es im Koalitionsvertrag vorgesehen ist. Das stärkt vor allen Dingen auch die Kontrollfunktion des Parlaments. Genau das, mehr Transparenz und mehr Akzeptanz, ist das beste Fundament für unsere Investitionspolitik in der Zukunft.

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

Viertens. Die Unionsfraktion unterstützt ausdrücklich die Forderung nach mehr Transparenz bei der ÖPP-Beschaffungsvariante, also bei öffentlich-privater Partnerschaft. Wir plädieren noch einmal dafür, sie nachhaltig zu nutzen, wenn sie im Einzelfall vorteilhafter ist. Die gleiche Forderung stellt im Übrigen auch das Deutsche Verkehrsforum. Wer in dieser Wahlperiode angesichts des engen Finanzrahmens, über den wir hier sprechen, zusätzliche Verkehrsinvestitionen will, der kann vorteilhafte ÖPP-Projekte beim besten Willen nicht zurückweisen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU - Sabine Leidig
(DIE LINKE): Es gibt keine vorteilhaften ÖPP-Projekte!)

Fünftens. Schließlich ist die Koalition mit der Herstellung der Überjährigkeit auf einem richtigen Weg, vor allem im Sinne der Herstellung von mehr Flexibilität bei der Mittelverwendung.

Die Anpassung des Mittelbedarfs beim Bau der fünften Schleusenkammer am Nord-Ostsee-Kanal, beim Erhalt des westdeutschen Kanalnetzes, bei Maßnahmen an Main, Mosel und Neckar sowie weitere 125 Millionen Euro Bedarfsmittel für die Schiene in 2016 sind weitere Botschaften des Einzelplans 12.

Ich spreche die Lärmsanierungsaufgaben an Straße und Schiene und die Ansätze für die kombinierten Verkehre und die NE-Bahnen, nicht bundeseigene Eisenbahnen, an. Das ist angesichts einer umweltgerechten Bewältigung anwachsender Güterverkehre eine besondere Aufgabe. Was die Investitionen im Bereich Schiene insgesamt anbelangt, möchte ich sagen, dass Bahnchef Dr. Grube am vergangenen Mittwoch vor Ausschussmitgliedern Kritik geübt hat. Er hat aber auch unseren Koalitionsvertrag gelobt. Er hat - das sei ausdrücklich festgestellt - gesagt, es habe noch nie einen für die Schiene so positiven gegeben. Das haben wir sehr gerne gehört. Wir werden diese Punkte entsprechend umsetzen.

Ich nenne nicht zuletzt das Thema Verkehrssicherheit. Die Zahl der täglich zu beklagenden Verkehrstoten im Straßenverkehr ist über die Jahre erfreulicherweise rückläufig gewesen. 1970 waren es noch 58, im letzten Jahr 9 Tote täglich. Auch hier sind wir erkennbar auf einem guten Weg, sodass diese Zahl weiter sinken wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das sind gute Botschaften aus dem Einzelplan 12. Die positiven Optionen aus dem Koalitionsvertrag werden umgesetzt. Unser Minister ist erfolgreich unterwegs. Wir werden in unserer Koalition weiter daran arbeiten, unsere Verkehrsanlagen im Interesse der Sicherheit der Menschen und der Prosperität der Volkswirtschaft, also im Sinne von Wachstum, Fortschritt und Wohlstand für die Menschen in unserem Lande, weiter zu ertüchtigen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)