

34. Sitzung vom 25.03.2010 TOP 11 Verkehrspolitik

Erste Rede von Kirsten Lühmann

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kollegen! Liebe Kolleginnen! Sehr geehrte Herren und Damen! Bald ist es so weit: Die Osterferien kommen auch für uns näher und mit ihnen zahlreiche Staus auf unseren Straßen. Kilometerlang rollen gewaltige Blechlawinen - meist gen Süden -, und so mancher Urlaub beginnt mit Stress. Von der erhofften Erholung sind die, die im Stau stehen, im wahrsten Sinne des Wortes kilometerweit entfernt.

Was wir wollen, ist, schnell, bequem und sicher sowie preisgünstig von A nach B zu kommen. Unsere Wirtschaft braucht für eine immer spezialisiertere, hocharbeitsteilige Produktion Rohstoffe und Fertigteile just in time in ganz Europa. Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Die Globalisierung hat die Fahrstrecken verlängert. Diese von uns allen gewollte Mobilität aber hat ihren Preis, nicht nur in Form von Tarifen und Treibstoffkosten, sondern auch in Form von Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Städten und Landschaften. Der Energieverbrauch, der mit der Verkehrsleistung verbunden ist, verursacht erhebliche Umweltbelastungen. So geht ein Fünftel aller CO₂-Emissionen auf das Konto des Verkehrs.

Wir stehen vor der Herausforderung, Mobilität zu ermöglichen, gleichzeitig aber die Belastung für Menschen und Umwelt zu senken. Die Bewältigung der künftig noch wachsenden Verkehrsprobleme setzt eine integrierte Verkehrspolitik voraus.

Teillösungen und das Fokussieren auf einzelne Verkehrsträger sind der falsche Weg. Nötig ist eine zukunftsfähige Verkehrspolitik aus einem Guss.

Wir Sozialdemokraten und Sozialdemokratinnen haben dies bereits früh erkannt und haben schon im Jahr 1999 im SPD-geführten Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen eine Arbeitsgruppe "Integrierte Verkehrspolitik" einberufen, die das damals noch neuartige Konzept in einem breiten Dialog weiterentwickeln sollte. Im Verkehrsbericht 2000 und im Rahmen der Mobilitätsoffensive des damaligen Bundeskanzlers Gerhard Schröder im Jahr 2002 wurde diese Integrationsidee aufgegriffen und zur Grundlage unseres Regierungsarbeitens in den vergangenen Jahren gemacht.

Die zentrale Aufgabe einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik ist es, die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten. Dieser

Ansatz hat nicht nur eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger zum Ziel, sondern muss auch die städtebauliche Entwicklung berücksichtigen.

Meine Herren und Damen von der Regierungskoalition, Sie können froh sein, dass Sie mit der nationalen Stadtentwicklungspolitik, dem Programm der Städtebauförderung, dem Investitionspaket und dem Programm zur energetischen Gebäudesanierung wirkungsvolle Instrumentarien zur Gestaltung der Zukunftsaufgaben in unseren Städten und Gemeinden von Ihrem Vorgänger übernehmen konnten.

Ich hoffe, Sie wissen dies auch zu schätzen. Zumindest haben Sie den Haushaltsentwurf von Herrn Tiefensee bei der Städtebauförderung fast - aber leider eben nur fast - unverändert übernommen.

Dennoch frage ich mich: Wo sind Ihre neuen Impulse? Sie schreiben in Ihrem Koalitionsvertrag, dass die Hinterlassenschaften von Rot-Grün in der Verkehrspolitik endgültig der Vergangenheit angehören.

Wie sieht Ihre neue Verkehrspolitik aus? Das würde ich gerne wissen. Ein planvolles Handeln kann ich nicht erkennen.

Wir fordern Sie auf, endlich ein Gesamtkonzept vorzulegen. Wie zum Beispiel wollen Sie die Herausforderungen eines wachsenden Güterverkehrs bewältigen? Wir hören immer, dass Sie die Verlagerung auf die Schiene wollen. Aber wie? Indem Sie die Bahn aushungern? Um die Maßnahmen umzusetzen, die bereits im vordringlichen Bedarf stehen, werden jährlich 1,8 Milliarden Euro benötigt. Tatsächlich stehen der Bahn nach den Planungen des Bundesverkehrsministers in den kommenden Jahren jährlich 600 Millionen Euro weniger zur Verfügung.

Der Bahnchef persönlich ist mit Mitgliedern des Verkehrsausschusses die sogenannte Streichliste durchgegangen und hat erklärt, was kommt, was vielleicht kommt und was mit der Politik der schwarz-gelben Bundesregierung gar nicht kommen kann. Dabei konnte man feststellen, dass zum Beispiel die Y-Trasse nicht finanziert ist und bei den geplanten Transaktionsvolumina auch nicht finanzierbar ist. Wie soll da der Güterverkehr auf die Schiene gebracht werden? Das müssen Sie mir bitte erklären.

Gleichzeitig kürzen Sie die Mittel für den kombinierten Verkehr um 64 Millionen Euro. Das bedeutet, dass in diesem Bereich mehr als die Hälfte der Zuschüsse für Investitionen privater Unternehmen gestrichen wird, und dies in einem Jahr, in dem die Branche nach der Wirtschaftskrise wieder Fuß fassen will. Damit lassen Sie Unternehmen mit ihren Logistikproblemen im Stich. Sie enthalten der Bahn wichtige Neukunden für den Güterverkehr vor.

Ihr Vorhaben, verkehrsträgerbezogene Finanzkreisläufe zu stärken, bedeutet konkret, dass die Lkw-Maut nur noch in den Erhalt und den Ausbau der Straße fließen soll und dass damit die Weiterentwicklung der Schienen- und Wasserwege geschwächt wird. Das heißt doch, dass Sie vorne Löcher stopfen, indem Sie hinten neue, größere Löcher aufreißen. Meine Frage ist: Wo bleibt der Blick auf das Ganze?

Wir möchten, dass der unter der rot-grünen Bundesregierung angestoßene Prozess zur Entwicklung eines Gesamtkonzepts für eine integrierte Verkehrspolitik konsequent fortgeführt und weiterentwickelt wird.

Nur damit werden wir einem zukunftsfähigen Verkehrssystem gerecht. Damit befasst sich unser Antrag, in dem wir unsere Forderungen an die Bundesregierung in elf Punkten zusammengefasst haben.

Wir fordern Sie auf, der zentralen Rolle des Ausbaus und der Optimierung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene gerecht zu werden. Dazu bedarf es eines umfassenden, transparenten und langfristig stabilen Finanzierungskonzeptes. Außerdem beantragen wir, dass Sie für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung ein Konzept für die Förderung des ÖPNV vorlegen.

In Ihrer Koalitionsvereinbarung bekennen Sie sich zum öffentlichen Personennahverkehr als unverzichtbarem Bestandteil der Daseinsvorsorge auch in der Fläche. Dann sagen Sie aber bitte auch, was Sie dafür tun wollen. Ihr Bekenntnis wird zur leeren Sprechblase, wenn Sie zugleich ankündigen, dass Sie den kommerziellen Verkehr vorrangig bedienen wollen. Sorgen Sie dafür, dass die Wettbewerbsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr und vor allem die Gestaltungsspielräume der Kommunen so ausgestaltet werden, dass sich Mobilität nicht zu einem Exklusivprodukt entwickelt.

Mobilität muss bezahlbar bleiben, auch im ländlichen Raum. Nur auf diese Weise können sich Menschen wirklich an der Arbeitswelt, an Bildung und Kultur sowie am Gesellschaftsleben insgesamt beteiligen. Wir fordern dazu auch barrierefreie Mobilität. Bedürfnisse von behinderten Menschen, von Familien und von älteren Bürgern und Bürgerinnen müssen Bestandteil der Stadtentwicklung und der Verkehrspolitik sein.

Wir wollen ein Konzept für die aussterbenden Städte im Osten wie im Westen. Der demografische Wandel sitzt uns im Nacken, und alles, was Sie machen, ist abwarten und an den falschen Stellen sparen.

Sie machen Klientelpolitik zulasten der Menschen, zulasten einer zukunftsorientierten Mobilität, zulasten von Umwelt und Natur und zulasten von Arbeitnehmenden in wichtigen Bereichen von Transport und Logistik. Das lehnen wir ab. Ich hoffe, dass Sie in den Beratungen des Antrages den nötigen Mut aufbringen und sich unseren Vorschlägen

anschließen, damit Mobilität in Deutschland nachhaltig gestaltet wird und der erforderliche Ansatz der integrierten Verkehrspolitik weiterentwickelt werden kann.

Herzlichen Dank.