

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms

(A) führten Ausschüsse vorgeschlagen. Sind Sie damit ein- (C)
verstanden? – Das ist der Fall. Dann ist das so beschlossen.

(B) (D)

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 12 auf:¹⁾

Beratung des Antrags der Abgeordneten Michael Groß, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

EU-Weißbuch Verkehr – Neuausrichtung der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in der Europäischen Union nutzen

– Drucksache 17/7177 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Innenausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Verbraucherschutz

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Bildung, Forschung und

Technikfolgenabschätzung

Ausschuss für Tourismus

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Haushaltsausschuss

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlage auf Drucksache 17/7177 an die in der Tagesordnung aufge-

¹⁾ Anlage 10

- (A) **Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Am 28. März dieses Jahres hat die Europäische Kommission ihr Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgelegt. Hintergrund dieses Weißbuches ist, die verschiedenen Herausforderungen der Zukunft, wie zum Beispiel die Nachhaltigkeit und Sicherheit im Verkehr, aber auch die Weiterentwicklung des Binnenmarktes strategisch zusammenzufassen und einen Ausblick bis 2050 zu geben. (C)
- Dabei legt die Europäische Kommission den Schwerpunkt eindeutig auf die Nachhaltigkeit im Verkehr und den Abbau der Abhängigkeit vom Rohstoff Öl. Das Weißbuch ergänzt damit die zur Umsetzung der europäischen Leitinitiative „Europa 2020“ notwendigen Initiativen im Energie- und Klimabereich.
- Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, das Weißbuch ist notwendig. Europa braucht eine einheitliche und umfassende Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Auch hier gilt wieder eine Verknüpfung von Ökologie und Ökonomie mit Augenmaß.
- Die individuellen und wirtschaftlichen Anforderungen an Mobilität bezüglich Wirtschaftswachstum und nachhaltigen Strukturen abzubilden ist eine Herausforderung für uns alle; denn Europa braucht gerade für einen so herausragenden Bereich wie die Verkehrspolitik ein strategisches Konzept. Für uns alle persönlich stellt die Mobilität ein großes Stück Lebensqualität dar. Aber die Mobilitätsbranche, gerade im Industrieland Deutschland, ist auch eine innovative und leistungsstarke ökonomische Größe, die einen hohen Anteil am wirtschaftlichen Wachstum und an der Schaffung von Arbeitsplätzen in unserem Land hat. (D)
- (B) Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, das die zukünftige Verkehrsstrategie der Europäischen Union drei wesentliche Dinge vereint: Wir müssen unsere Mobilität erstens umwelt- und klimagerecht ausgestalten. Wir müssen zweitens darauf achten, dass die Mobilität der Zukunft den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entspricht. Wir müssen drittens darauf achten, dass die Mobilität der Zukunft den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen in Europa sinnvoll und nachhaltig gerecht wird.
- Nur wenn wir diese drei Grundelemente im Weißbuch vereinen, erreichen wir den Schutz unserer Natur, die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger sowie eine innovations- und wachstumsstarke Mobilitätsbranche.
- Vor diesem Hintergrund darf ich Ihren Blick auf die Liste der 40 Initiativen, die dem Weißbuch anhängen, richten. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang auf einige Punkte eingehen.
- Als wichtigste Forderung, auch im Sinne der europäischen Integration, ist die Vollendung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums. Mit der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes, dem Transeuropäischen Kernnetz oder dem Single European Sky liegen gute Vorschläge auf dem Tisch, die die fairen Wettbewerbsbedingungen und die Marktöffnungspro-

Anlage 10

Zu Protokoll gegebene Reden

zur Beratung des Antrags: **EU-Weißbuch Verkehr – Neuausrichtung der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in der Europäischen Union nutzen (Tagesordnungspunkt 12)**

- (A) zesse vorantreiben sowie die Zulassungsverfahren harmonisieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Förderung von Innovation und Nachhaltigkeit. Die Entwicklung und Einführung alternativer Antriebe mindert die Abhängigkeit vom Rohstoff Öl und trägt zur Minderung des CO₂-Ausstoßes maßgeblich bei. Auch die Entwicklung und der verkehrsträgerübergreifende Einsatz von Informations- und Kommunikationsmitteln mit dem Ziel einer verbesserten Verkehrssteuerung und -optimierung wird dazu beitragen.

Lassen Sie mich als dritten und letzten Punkt die Finanzierbarkeit einer modernen Infrastruktur anführen. Wir müssen das Transeuropäische Kernnetz als ein europäisches Mobilitätsnetz ausbauen. Hierbei ist eine Schwerpunktsetzung nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip notwendig, die einen europäischen Mehrwert bringt. Aufgrund der knappen finanziellen Möglichkeiten infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise und der daraus resultierenden Konsolidierung in vielen europäischen Ländern muss das Augenmerk auf der Auflösung von Engpässen sowie dem Ausbau vorhandener Kapazitäten gerichtet sein. Hierbei gilt es aber, das Subsidiaritätsprinzip zu wahren. Auch in Zukunft muss die Infrastrukturplanung in der Hoheit der Mitgliedstaaten bleiben.

Nur durch die weitere Förderung der Komodalität ist es möglich, die Verkehrsträger in sogenannten multimodalen Personen- und Güterverkehrskorridoren so zu verbinden, dass die angepeilten Klimaschutzziele erreicht werden und auch eine Akzeptanz bei der Bevölkerung erreicht wird.

(B)

Zudem muss die Infrastruktur bezahlbar sein, auch für die Nutzer. Vor diesem Hintergrund erscheint es mir sinnvoll zu prüfen, wie neue Finanzierungsmodelle die bestehenden sinnvoll ergänzen. So muss die Internalisierung der externen Kosten alle Verkehrsträger gleichermaßen betreffen. Auch der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Einführung sogenannter Projektanleihen oder ÖPP-Modelle ist zu prüfen. Wichtig erscheint es mir allerdings, dass durch solche Modelle keine Schattenhaushalte aufgebaut werden. Insofern erscheint mir bei den Projektanleihen eine Absicherung über die Europäische Investitionsbank als sinnvoll.

Leider finden sich die von mir angesprochenen Punkte – es gibt noch eine ganze Reihe weiterer Ansätze – nur unzureichend in der Programmatik des Weißbuchs. Aus diesem Grund werden wir demnächst einen Koalitionsantrag vorlegen, mit dem wir aufzeigen werden, mit welchen Justierungen das Weißbuch zu einem Erfolgsbuch in Europa wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren der SPD. Ihren heutigen Antrag werden wir ablehnen. Wir lehnen ihn aus zwei Gründen ab. Erstens wollen Sie, dass der Bundestag beschließt, dass die unstrittigen Ziele des Weißbuchs durch noch mehr Regulierung erreicht werden. Zweitens fehlt nach unserer Auffassung in Ihrem Antrag das klare Bekenntnis zu einem detaillierten Gesamtfahrplan, den der derzeitige Entwurf des Weißbuchs nicht hergibt. Einzig die Erreichung der Klimaschutz-

- ziele ist hier berücksichtigt und auf die verschiedenen Verkehrsträger umgelegt. (C)

Alles in allem ist Ihr Antrag eine Aufzählung von Allgemeinplätzen, eine Art Wunsch-dir-was-Katalog. Da, wo Sie ins Detail gehen, muss man sich schon fragen, ob das denn tatsächlich europäisch geregelt werden muss, so zum Beispiel die Behandlung von Kundenbeschwerden im ÖPNV oder die Verpflichtung der Fahrradmitnahme im Schienenverkehr. Dies wird meiner Ansicht nach dem Ziel einer nachhaltigen, dem Bedürfnis der Bürger angemessenen und ökonomisch sinnvollen Mobilität und der nachhaltigen Entwicklung der europäischen Verkehrswirtschaft nicht gerecht.

Deshalb wäre es falsch, würde ich Sie für Ihren Antrag loben. Daran dürfte Ihnen auch gar nicht gelegen sein; denn wer mit falschem Lob motiviert, wird die falschen Motive wecken.

Karl Holmeier (CDU/CSU): Das Weißbuch Verkehr, das die EU-Kommission den Mitgliedstaaten vorgestellt hat, kann in seiner Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Es soll uns eine strategische Richtung für die europäische Verkehrspolitik bis zum Jahr 2050 vorgeben. Es ist daher außerordentlich wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag intensiv mit diesem sowohl zeitlich als auch inhaltlich weitreichenden Thema befasst.

Ich freue mich daher auch, dass die Kollegen von der SPD dieses wichtige Thema aufgegriffen haben. Allerdings hätten sie sich vielleicht besser etwas mehr Zeit mit ihrem Antrag lassen sollen. Schnelligkeit ist bei diesem Thema keineswegs der richtige Weg. Der Antrag der SPD enthält durchaus wichtige und aus meiner Sicht auch richtige Aspekte. Er lässt mich aber an einigen Stellen auch einfach nur den Kopf schütteln. So gibt es nicht nur Widersprüche, sondern es fehlen auch wichtige Aspekte, die letztlich für uns alle weitreichende Konsequenzen haben.

(D)

Der Vorschlag der EU-Kommission, die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich bis 2050 um 60 Prozent zu reduzieren, ist meiner Ansicht nach schon mehr als nur ambitioniert. Man sollte diesen Wert daher allenfalls als Orientierungsrahmen sehen und die Realität nicht aus den Augen verlieren. Hier noch draufzusatteln und eine noch ambitioniertere Ausgestaltung der CO₂-Reduzierung zu fordern, ist schlichtweg unseriös. Offenbar hat die SPD-Fraktion nichts aus der gescheiterten Lissabon-Strategie gelernt.

Auf der anderen Seite fordern die Oppositionskollegen – übrigens sehr richtig –, dass Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger auch bezahlbar bleibt. Diese Aussage teile ich uneingeschränkt. Ich frage mich nur, wie Sie das mit Ihren utopischen Klimaforderungen in Einklang bringen wollen. Wie wollen Sie diesen Zielkonflikt auflösen? Vielleicht muss man in der Opposition keine Antwort darauf haben, verantwortungsvolle Politik sieht allerdings meiner Ansicht nach anders aus.

Den Vorschlag der Kommission, bis 2050 im Stadtverkehr auf solche Pkw zu verzichten, die mit konven-

(A) tionellem Kraftstoff betrieben werden, nimmt der SPD-Antrag nur zur Kenntnis, ohne inhaltlich dazu Stellung zu beziehen. Hier muss man doch ganz klar sagen: Eine vollständige und undifferenzierte Verbannung von Verbrennungsmotoren darf es nicht geben! Es kann doch nicht zielführend sein, bestimmte Technologien von vornherein auszuschließen, ohne zu wissen, welche technologischen Möglichkeiten es dazu in 40 Jahren gibt. Die CSU/CSU-Fraktion bekennt sich hier eindeutig zur Technologieoffenheit und wird das auch ausdrücklich gegenüber der EU-Kommission klarmachen.

Unsere Position ist es, zu sagen, wir wollen Mobilität ermöglichen und sie nicht einschränken. Dieser Ansatz findet sich genauso im Vorschlag der EU-Kommission wieder und auch der SPD-Antrag begrüßt diesen Ansatz. Wer allerdings ernsthaft gewillt ist, Mobilität nicht einzuschränken, sondern zu ermöglichen, darf auch nicht von vornherein einen bestimmten Verkehrsträger ausschließen. Er darf auch nicht einen bestimmten Verkehrsträger bevorzugen. Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken und Vorteile. Daher muss auch jeder Verkehrsträger entsprechend dieser Stärken eingesetzt werden, um das Verkehrsaufkommen optimal bewältigen und bestmögliche Mobilität gewährleisten zu können. Eine dirigistische und pauschale Verlagerungspolitik wird dem nicht gerecht.

Unser Ziel ist es daher, die einzelnen Verkehrsträger richtig und intelligent miteinander zu verknüpfen. Verlagerung sollte es nur dort geben, wo es auch sinnvoll ist. Alles andere ist kontraproduktiv, schränkt Mobilität ein und verringert die Akzeptanz der Nutzer.

(B) Meine Ausführungen zeigen, welche Dimension das Weißbuch Verkehr hat und wie wichtig eine ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Thema ist. Die SPD-Fraktion lässt diese Ernsthaftigkeit leider vermissen. Ich kann daher nur dringend dazu raten, den hier zur Debatte stehenden Antrag abzulehnen.

Michael Groß (SPD): Europa muss zu einem Verkehrsraum zusammenwachsen, um Mobilität klimaschonend, sicher, bezahlbar, mit hoher Qualität und sozialen Standards sicherstellen 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 40 Initiativen für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum, weg von der Ölabhängigkeit, hin zu 60 Prozent Emissionseinsparung und umweltverträglicheren Verkehren bei mindestens gleichbleibender Wirtschaftskraft und wachsenden Verkehren – die kürzeste Umschreibung des Europäischen Weißbuches und des damit verbundenen umfassenden Prozesses 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

(C) 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 global agierendem Handel geschuldet sind. Um die ambitionierten Klimaschutzziele der 20-20-20-Strategie der Mitgliedstaaten zu erreichen, sind 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 erforderlich.

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.

(D) 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 zum Beispiel nicht mit genügend IC-Zug-Anhängern nach Schiphol fahren kann, da unterschiedliche technische Voraussetzungen, Bahnhofslängen und Ausstiegsmöglichkeiten Hindernisse darstellen. Wir unterliegen in den einzelnen Mitgliedstaaten unabhingenen Planungskonzepten und sogar unterschiedlichen Spurbreiten. Der Handlungs- und Abstimmungsbedarf liegt hier klar auf der Hand. Aber gerade auch 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 Kilometer sollen zukünftig über die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden. Hierfür müssen wir unsere Schiene ertüchtigen, und europäische Verbindungslinien wie beispielsweise die Betuwe-Linie zügig voranbringen. Die TEN-V-Projekte sind Teil des bestehenden Bundesverkehrswegeplanes. Die Hauptlast der Finanzie-

- (A) rung von TEN-V 2007 bis 2013 liegt bei den jeweiligen Mitgliedstaaten. Wir haben unsere Projekte noch lange nicht abgearbeitet.

Dies gilt ebenso für die Wasserstraßen und ihre Schleusensysteme. Ob die derzeitige 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 Verkehren in Ballungszentren bis 2050. Projekte wie der RRR 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 Prozent 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 zwei Drittel finanziert, Aus- und Neubau nur zur Hälfte. Mit circa 130 Euro pro Einwohner Investitionen in das Straßennetz liegt Deutschland auf den hintersten Plätzen im europäischen Vergleich – Tendenz sinkend.

- (B) 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 halte sie, 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 zurzeit 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-Weiß-

buches 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 aufgefordert, 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 Public-Private-Partnerships, 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 die Bürger und 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 Wilhelmshaven oder Rotterdam transportiert und dort gelöscht werden, um in Italien dem Kunden angeboten zu werden? Eine Tütensuppe, so wurde mir erklärt, enthält 70 Inhaltsstoffe, reist mehr als einmal 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, und dabei Sicherheit, Bezahlbarkeit, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Mindestservicestandards in den Vordergrund stellen.

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

Oliver Luksic (FDP): Wenn wir heute über das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission diskutieren, dann diskutieren wir meiner Ansicht nach über einen der fast wichtigsten Bereiche des vereinten Europas. Denn Mobilität macht im Alltag für den Bürger die Vor-

- (A) teile eines freien Europas deutlich und ganz praktisch – und regelrecht im Wortsinne – erfahrbar.

Wir begrüßen es daher, dass die Kommission im März nach langen Debatten im Vorfeld endlich ihr Weißbuch zu ihren Vorstellungen zur Zukunft der Mobilität in Europa veröffentlicht hat. Ebenso empfinde ich es also sehr positiv, dass gleich vier Bundestagsfraktionen Anträge zum Weißbuch vorgelegt haben bzw. bald vorlegen werden.

Deutschland hat gerade als Transitland eine wichtige Funktion innerhalb des europäischen Verkehrssystems; daher sollten wir uns auch intensiv an den Debatten in Brüssel beteiligen – und das so frühzeitig wie möglich.

Daher freue ich mich auch besonders über positive Aspekte, die sich im Weißbuch finden: etwa den Aspekt, dass Verkehrskommissar Kallas betont hat, dass die Aussage „Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option.“ für ihn den Kernsatz im Weißbuch darstellt. Das unterstützen wir ausdrücklich. Ebenso zu begrüßen ist das klare Bekenntnis, dass sich neue Verkehrskonzepte dem Bürger nicht aufzwingen lassen. Ganz richtig! Nur die Akzeptanz durch den Bürger und die Wirtschaft kann gewährleisten, dass Mobilitätskonzepte in der Praxis wirken.

Wir müssen wegkommen von ideologisch motivierter Verkehrspolitik, die die Bürgerinnen und Bürger umerziehen will. Lassen Sie uns die ewigen Eingriffe der Politik in Richtung dieses oder jenen Verkehrsträgers beenden und die Bürger und die Wirtschaft entscheiden, wie sie sich bewegen und wie sie ihre Waren von A nach B transportieren möchten!

- (B)

Auch dass das Weißbuch sich über alternative Finanzierungskonzepte wie ÖPP und Projektanleihen Gedanken macht, halte ich angesichts der Finanzierungsschwierigkeiten der öffentlichen Hand für dringend geboten. Denn ohne eine verlässliche Finanzierungsgrundlage können wir uns hier die schönsten Wunschzettelpunkte ausdenken – aber auf die Umsetzung in die Praxis kommt es an.

Aber ich will auch nicht verhehlen, dass wir bei vielen Punkten des Weißbuches Bauchschmerzen haben. Denn der zentrale Satz, dass die Einschränkung von Mobilität keine Option ist, zieht sich nicht so als roter Faden durch das Weißbuch, wie wir uns das wünschen würden. Dafür finden wir zu viel Dirigismus im Weißbuch, etwa das vielzitierte Ziel, dass bis 2050 konventionell betriebene Fahrzeuge aus den Innenstädten verschwinden sollen.

Ganz grundsätzlich wird Verkehr zu negativ und vor allem als CO₂-Emittent betrachtet. Dabei hatte Kommissar Kallas in seiner Anhörung noch betont, dass Verkehr nicht nur CO₂-Reduzierung ist.

Dafür widmet sich das Weißbuch zu wenig den zahlreichen anderen Herausforderungen des Verkehrssektors wie dem massiven Anstieg der Verkehrsströme in den kommenden Jahren und seiner Bewältigung und den Schwierigkeiten der Speditions- und Logistikbranche

(C) Auch fällt das Bekenntnis zur Komodalität unserer Ansicht nach nicht klar genug aus. Der Begriff wird zwar verwendet, allerdings lassen doch einige Vorschläge der Kommission, etwa die quantitativen Verlagerungsziele, eher an Modalshift als an eine faire Komodalität denken.

Für uns ist klar: Wir werden in allen verkehrspolitischen Diskussionen der nächsten Jahre streng auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips achten. Das gilt etwa ganz konkret für das Thema Verkehrsrecht. Ob in Städten Tempo 30 herrschen sollte oder nicht, wird am besten vor Ort und nicht in Brüssel entschieden.

Einige Sätze zum SPD-Antrag: Der Antrag hat unserer Ansicht nach richtige Ansätze, er versucht allerdings einen Spagat, der nicht gelingt.

Positiv zu erwähnen sind die Bekenntnisse zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrswirtschaft und zur Achtung des Subsidiaritätsprinzips. Bei dem Ziel einer bezahlbaren Mobilität für alle sind wir uns ebenfalls selbstverständlich einig.

Dass Sie sich allerdings gegen innovative Finanzierungsinstrumente wie ÖPP und Projektbonds aussprechen, halte ich angesichts der Finanzierungsschwierigkeiten im Infrastrukturbereich für völlig unangebracht. Wieso Mindestlöhne die Lösung für die Probleme im Verkehrssektor sein sollen, erschließt sich mir auch nicht.

(D) Für fatal halte ich, dass Sie sich in Ihrem Antrag weiterhin gegen Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr aussprechen, ausgerechnet in einem Antrag zur europäischen Verkehrspolitik, wo doch auch im Weißbuch die strukturelle Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Dienstleister empfohlen wird und derzeit schon ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik läuft.

Lassen Sie uns also in der Debatte über den Antrag der Koalitionsfraktionen zum Weißbuch Verkehr noch einmal intensiv über die zustimmungs-, aber auch über die kritikwürdigen Punkte sprechen! Ihr Antrag enthält einige richtige Ansätze, aber auch vieles, dem wir nicht zustimmen können.

Sabine Leidig (DIE LINKE): Verkürzte Analyse, ambitionierte Ziele, unzureichende Maßnahmen und im grundlegenden Widerspruch zur Fixierung auf Wachstum und Wettbewerb in Europa – so könnte man das Weißbuch Verkehr der EU-Kommission zusammenfassen.

Zur Analyse: Die weltweite Ölförderung geht zurück. Die Konflikte darum nehmen zu. Der Ölpreis wird steigen. Die Treibhausgasemissionen müssen drastisch reduziert werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Beides weiß mittlerweile jedes Kind; in Sonntagsreden ist es immer wieder Thema. Aber im Verkehrssektor hat es seit 1990 einen erheblichen Anstieg der CO₂-Emissionen gegeben, und zwar um über 30 Prozent. Schaut man sich aber die Verkehrsplanung der Bundesregierung an,

- (A) dann sieht es so aus, als wäre ein Weiter-so möglich. Die EU-Kommission dagegen formuliert hehre Ziele.

Bis 2050 soll der der CO₂-Ausstoß im Verkehr um rund 70 Prozent reduziert werden. Selbst dieses Ziel ist nicht ausreichend, weil dann allein der Verkehrssektor noch mehr CO₂ emittieren würde als die angestrebte Gesamtemission. Dass die SPD eine Überprüfung und gegebenenfalls Absenkung dieses Ziels fordert, ist ein schwaches Bild. Aber richtig ist: Selbst dieses Ziel ist ambitioniert und erfordert – wie es die Kommission schreibt – einen grundlegenden Strukturwandel im Verkehrssektor. Die Analyse des Weißbuchs geht jedoch nicht in die Tiefe: Während Zahlen das angeblich weiterhin notwendige Wachstum belegen sollen, fehlen wichtige Fakten zu den Umwelt- und Sozialauswirkungen. Ohne eingehende Analyse der bestehenden Infrastruktur, der Auswirkungen des gegenwärtigen Verkehrs und der herrschenden verkehrspolitischen Ansätze kann aber keine Zukunftsstrategie erarbeitet werden.

So sind dann auch die vorgeschlagenen Maßnahmen unzureichend. Dies kommt schon im Zwischenziel zum Ausdruck: Reduktion bis 2030 – also etwa zur Halbzeit bis 2050 – um lediglich 20 Prozent gegenüber 2008. Damit lägen die Emissionen dann immer noch über dem Niveau von 1990. Natürlich, ein grundlegender Strukturwandel braucht Zeit, gerade wenn man die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen will. Aber dieses Zwischenziel ist vor allem der Strategie geschuldet, auf noch zu entwickelnde Technologien zu setzen. Das ist aber sehr gefährlich. Gefährlich ist zudem, die Notwendigkeit einer Verkehrsreduktion auszublenden. Bei gleichzeitiger Fixierung auf Wachstum und Wettbewerb als Ziele an sich lassen sich die Probleme nicht lösen. Leider bleibt auch der Antrag der SPD dieser Ideologie verhaftet.

Verkehrsvermeidung muss nicht weniger Mobilität für die Menschen bedeuten. Im Gegenteil: Es kann mit mehr Lebensqualität verbunden sein. Dieses setzt aber eine andere Intelligenz voraus, als sie im Weißbuch, bezogen auf intelligente Verkehrsmanagementtechnologien, anvisiert ist. Wir müssen die Gesamtwirtschaft, Stadtplanung und die Bedürfnisse der Menschen zusammendenken. Welche Transporte sind notwendig? Welche Orte wollen die Menschen erreichen? Wie können die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen verbessert werden? Das sind die ersten Fragen, die zu stellen sind. Wenn Verkehrspolitik sich nur der Aufgabe stellt, Verkehrsströme besser zu lenken und Fahrzeuge effizienter zu machen, wird ein grundlegender Strukturwandel nicht gelingen.

Trotz dieser strukturellen Unzulänglichkeit enthält das Weißbuch positive Ansätze. Einige sind längst überfällig, die unabhängig vom europäischen Harmonisierungsprozess von der Bundesregierung schnellstens umgesetzt werden sollten. Dazu zählt: Lückenschluss und Ausbau vor Neubau. In diese Richtung hat sich ja nun auch Herr Ramsauer geäußert – es müssen aber noch Taten folgen. Internalisierung der externen Kosten: Hier geht es um die Berücksichtigung der gesellschaftlichen Kosten von Investitionen, von Lärm und Abgasen sowie von Stau und Unfällen bei der Ausgestaltung der Steuern

und Abgaben. Die Sonderstellung von Firmenwagen sowie die Freistellung des See- und Luftverkehrs von Mehrwert- und Energiesteuern ist hier eine der eklatantesten Schief lagen. Bei der Verkehrssicherheit die Orientierung an der „Vision Zero“ – keine Todesfälle im Verkehr. Die soziale Dimension des Verkehrssektors stärken und die Arbeitsbedingungen attraktiver gestalten.

Wenn dann aber die verpflichtende Ausschreibung für alle öffentlichen Dienstleistungen und die Abschaffung der Lotsenpflicht gefordert wird, kommt wieder die neoliberale Ideologie zum Ausdruck. Mehr Sicherheit, bessere Arbeitsbedingungen und ein höherer ökologischer Standard sind damit nicht zu erreichen.

Zu Recht mahnt die SPD die stiefmütterliche Behandlung des nicht motorisierten Verkehrs an. Fuß- und Radverkehr müssen zusammen mit dem ÖPNV in Zukunft den Hauptteil des städtischen Verkehrs ausmachen.

Fazit: Wir müssen so schnell wie möglich weg vom Öl und runter mit den Treibhausgasemissionen. Dafür brauchen wir eine andere Infrastruktur, für die wir heute den Grundstein legen müssen. Den notwendigen grundlegenden Strukturwandel können wir daher nicht weiter in die Zukunft verschieben. Und: Wir müssen das reine Verkehrsmanagement verlassen und zuerst die grundlegenden Fragen stellen: Welche Transporte sind notwendig? Welche Mobilitätsbedürfnisse haben die Menschen? In diesem Sinne ist das Weißbuch völlig unzureichend – und leider auch der Antrag der SPD.

Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): (D)

Das im März dieses Jahres von der EU-Kommission vorgelegte Weißbuch Verkehr ist grundsätzlich zu begrüßen. Es wurde Zeit, dass öffentlich anerkannt wird, wie nötig wir eine Trendwende in der Verkehrspolitik brauchen, um insbesondere die enorme Ölabhängigkeit dieses Sektors zu verringern und natürlich unsere Klimaschutzziele zu realisieren. Dafür braucht es klare CO₂-Minderungsziele, ein Bündel an konkreten Maßnahmen und natürlich einen realistischen festgeschriebenen Zeitplan.

Was die Ziele betrifft, hat die Kommission mit dem Weißbuch bewiesen, dass sie grundsätzlich weiter denkt, als es hier die Bundesregierung tut. So wird im Weißbuch – anders als in der Koalitionsvereinbarung von Schwarz-Gelb – ein konkretes CO₂-Reduktionsziel für den Verkehrssektor genannt. Bis 2050 soll eine Minderung um 60 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden. Das Streben nach einem umweltfreundlicheren EU-Verkehrssektor wird damit festgeschrieben.

Nun sollte sich endlich auch die Bundesregierung öffentlich zu dieser Notwendigkeit einer neuen Verkehrspolitik bekennen und den Worten dann auch Taten folgen lassen. Bisher haben wir hiervon leider nichts gesehen. Oder möchte uns hier jemand weismachen, dass das Werben für eine drastische Mittelerhöhung zum Straßenneubau – womöglich finanziert über eine Pkw-Maut – und weiterhin eine Priorisierung des Autoverkehrs nach innovativen, nachhaltigen, umweltschonenden Mobilitätskonzepten klingt? Wohl kaum!

(A) Auch was die Maßnahmen betrifft, wird in dem Weißbuch zumindest ein künftiger Rahmen abgesteckt, hinter dem die Bundesregierung derzeit deutlich hinterhinhinkt. Wir freuen uns deshalb umso mehr, dass auf europäischer Ebene deutlich gemacht wird, wie zentral die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene ist, dass alle externen Kosten im Verkehrsbereich internalisiert werden müssen und dass dazu beispielsweise die Lkw-Maut sukzessive auf alle Straßen und alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden muss. Auch das Ziel von emissionsfreien Städten sowie der Aufhebung von Wettbewerbsverzerrungen durch die ungleiche Besteuerung von Verkehrsmitteln wird in dem Weißbuch genannt und ist selbstverständlich als Aufforderung an die nationalen Regierungen zu verstehen. Ich fordere die Bundesregierung daher auf, diesen europäischen Vorgaben zu folgen und die nötigen Weichen für eine Trendwende in der Verkehrspolitik zu stellen.

Jetzt wäre die Zeit, endlich das seit Januar letzten Jahres angekündigte Energie- und Klimakonzept für den Bereich Verkehr vorzulegen. Jetzt sollte eine Strategie vorgelegt werden, mit der die Ölabhängigkeit entschieden reduziert werden kann, und jetzt sollte ein Aktionsplan erarbeitet werden, der die langfristige Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sichert. Auch sollte man nicht nur auf Effizienzsteigerungen durch technische Innovationen hoffen, sondern sich auch trauen, über sinnvolle Verkehrsvermeidung nachzudenken. All das lässt schon viel zu lange auf sich warten.

(B) Was den Zeitplan des EU-Weißbuchs Verkehr betrifft, muss allerdings festgestellt werden, dass man sich trotz aller großen Worte und ambitionierteren Ziele noch einmal zurücklehnt und die Herausforderung auf morgen und übermorgen verschiebt. So begnügt sich die Kommission bis 2030 mit klitzekleinen Schritten von jährlich 1 Prozent, um bis dahin gegenüber 2008 lediglich 20 Prozent Treibhausgasemissionen einzusparen. Nach diesem Plan lägen wir in gut 18 Jahren immer noch 8 Prozent über dem Niveau von 1990. Es kann aber doch nicht sein, dass wir uns jetzt noch Bequemlichkeit erlauben, während dann künftige Generationen Wunder zu vollbringen haben. Denn ab 2030 sollen plötzlich Riesenschritte folgen, um bis 2050 eine Minderung um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen. Selbst wenn dies gelänge, wären die Anstrengungen nicht mit dem selbstgesteckten EU-Ziel einer gesamtwirtschaftlichen Minderung um 80 bis 95 Prozent bis 2050 vereinbar.

Angesichts dieses Missverhältnisses fordere ich die Bundesregierung auf, sich für schrittweise Minderungsziele von 25 Prozent bis 2020, 40 Prozent bis 2030, 55 Prozent bis 2040 und letztlich 70 Prozent bis 2050 einzusetzen. Nur mit solchen festen überprüfbaren Wegmarken kann der langfristige Kurs hin zu einer nachhaltigen, ressourcenschonenden und effizienten Verkehrspolitik auch gehalten und verwirklicht werden. Wer an der Machbarkeit dieser Ziele zweifelt und lieber ein Weiter-so propagiert, um das Problem in die Zukunft zu verschieben, der sollte sich überlegen, ob er diese Herausforderung nicht besser anderen überlässt.

(C)

(D)