

(A)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich rufe den Tagesordnungspunkt 5 auf:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- zu dem Antrag der Abgeordneten Veronika Bellmann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver

Vizepräsident Eduard Oswald

- (A) Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

**Weißbuch Verkehr – Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität**

- zu dem Antrag 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**

- zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Weißbuch Verkehr für Trendwende der Verkehrspolitik in Deutschland und Europa nutzen**

- Drucksachen 17/7464, 17/7177, 17/5906, 17/7679 –

Berichterstattung:  
Abgeordnete Veronika Bellmann  
Michael Groß

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine Stunde vorgesehen. – Sie sind damit einverstanden. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat als Erste unsere Kollegin Veronika Bellmann für die Fraktion der CDU/CSU. Bitte schön, Frau Kollegin Veronika Bellmann.

- (B)

(Beifall bei der CDU/CSU)

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):**

Sehr verehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Seit den Römischen Verträgen 1958 ist die Verkehrspolitik klassisches Handlungsfeld europäischer Politik. Seit 2001 wird die Konkretisierung der europäischen Verkehrspolitik in Weißbüchern vorgenommen. 2001 gab es das erste, 2006 das zweite, und nunmehr, seit dem 28. März dieses Jahres, gibt es das dritte. Es trägt den Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“.

Mit der Vorlage dieses Weißbuches formuliert die Europäische Kommission die Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik bis zum Jahr 2020. Darüber hinaus entwirft sie zugleich eine Vision bis 2050. Damit die Ziele der Nachhaltigkeit – das dritte Weißbuch verschreibt sich vor allen Dingen dem Ziel der Nachhaltigkeit –, der Sicherheit, der Weiterentwicklung des Verkehrsbinnenmarktes und des Abbaus der Abhängigkeit vom Rohstoff Öl erreicht werden, hat die Europäische Kommission dem Papier 40 Maßnahmen in einem Paket bzw. einer Anlage angehängt. Sie sind ohne Zweifel sehr ambitioniert, manchmal auch sehr visionär, aber durchaus umsetzbar.

(C) Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, wir begrüßen die Vorlage des Weißbuches. Das Weißbuch ist notwendig. Europa braucht eine einheitliche und umfassende Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Denn Mobilität stellt einerseits für uns persönlich ein großes Stück Freiheit und Lebensqualität dar. Andererseits ist die Mobilitäts- und Verkehrsbranche auch eine innovative und leistungsstarke Branche, die einen hohen Anteil am wirtschaftlichen Wachstum und an der Schaffung von Arbeitsplätzen hat.

Gleichzeitig werden im Verkehrssektor aber eben 25 Prozent der Treibhausgasemissionen produziert. Aus diesem Grunde bestehen auch hier die Notwendigkeit und zugleich die Verantwortung, Ökologie und Ökonomie mit Augenmaß zu verknüpfen. Das heißt insbesondere, dass die Mobilität der Zukunft umwelt- und klimagerecht ausgestaltet sein, den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger entsprechen, aber bezahlbar sein muss und auch den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen Europas gerecht werden muss.

Genau diesen Gleichklang sehe ich im vorgelegten Weißbuch nicht an jeder Stelle. Zwar enthält das Weißbuch Initiativen, die durchaus positiv zu bewerten sind, so zum Beispiel der einheitliche Verkehrsbinnenmarkt, die transeuropäischen Verkehrsnetze, die Einführung alternativer Kraftstoffe und Verkehrsmanagementsysteme, der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder die Einführung von alternativen Finanzierungsmodellen. Hinsichtlich der weiteren von mir bereits genannten Herausforderungen gibt es aber kaum bzw. nur ziemlich vage Ansagen. Oder man muss schon sehr in die Verzweigungen einsteigen, wie in die kürzlich von der EU-Kommission vorgelegten Verordnungsentwürfe zu den transeuropäischen Netzen und den damit in Verbindung stehenden neuen Finanzierungsmodellen, Connecting Europe Facility genannt.

(D) Selbst wenn wir auch da grundsätzlich Zustimmung signalisieren können, so verkennen wir doch nicht, dass nicht nur finanztechnisch „gehebelt“ werden soll – das ist ja in den jüngsten Tagen ein Modewort geworden –, sondern auch hinsichtlich der Kompetenzen der Europäischen Union und der Personalausstattung. So soll zum Beispiel mit den transeuropäischen Netzen wieder eine Korridorbildung einhergehen. Für die Korridore soll es Koordinatoren geben. Früher gab es dafür Exekutivagenturen, Sekretariate oder Beobachtungsstellen. Weil das alles politisch nicht mehr ganz korrekt ist, nennen sich die Agenturen heute Komitees. Hier müssen wir also schon ganz genau hinschauen, ob das hinsichtlich der Subsidiarität nicht ausufert.

Subsidiarität im Zusammenhang mit dem Weißbuch mahne ich auch an, bezogen auf die Infrastrukturplanungshoheit, die nationalen Anteile der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, die Komodalität oder auch die Organisation städtischer Verkehre. So greift die Europäische Kommission mit ihrer Kraftstoffstrategie für Städte in die Souveränität der Kommunen ein, da ohne Kenntnis der lokalen Rahmenbedingungen pauschale Vorgaben für Bürger, kommunale Dienste, Wirtschafts-

**Veronika Bellmann**

- (A) verkehre und den ÖPNV gemacht werden. Hier muss in jedem Falle nachjustiert werden.

(Beifall des Abg. Oliver Luksic [FDP])

Aus diesem Grund haben wir als Koalitionsfraktionen unseren Antrag mit dem Titel „Weißbuch Verkehr – Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität“ eingebracht. Mit ihm geben wir unserer Bundesregierung einige Forderungen mit auf den Weg, um auf europäischer Ebene entsprechend zu verhandeln, damit wir im Mobilitäts- und Verkehrssektor der Zukunft Ökologie und Ökonomie ordentlich miteinander verzahnen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es liegen noch zwei andere Anträge bezogen auf das Weißbuch Verkehr vor, nämlich einer der Grünen und einer der SPD. Ich habe gestern in den Ausschussberatungen einmal den Versuch gemacht, die Gemeinsamkeiten in den Anträgen hervorzuheben. Ich glaube, das ist mir an vielen Stellen gelungen. Man kann sie zumindest den schriftlichen Anträgen deutlich entnehmen. In der Diskussion wurde es dann aber doch – insbesondere seitens der Grünen – etwas ideologisch, als es um die Verlagerung des Luft- und Straßenverkehrs auf die Schiene und auf Wasserstraßen ging.

- (B) Wir sind auch für Verkehrsverlagerungen, aber immer nur dort, wo es sinnvoll ist, also nicht auf Gedeih und Verderb. Wir sehen die im Weißbuch dargelegten Ziele sehr kritisch: Bis 2050 sollen der Straßengüterverkehr und auch große Teile des Personenverkehrs ab 300 Kilometer Streckenlänge auf die Schiene verlagert werden. Gleiches gilt für den Luftverkehr unter einer Streckenlänge von 1 000 Kilometern. Das muss man sich einmal vorstellen: Das sind alle innerdeutschen Verbindungen. Auch das Ziel, bis 2020 einen annähernd CO<sub>2</sub>-freien Stadtverkehr zu erreichen, muss man sehr kritisch betrachten; denn die Reduktion der Anzahl konventioneller Fahrzeuge um 50 Prozent bis 2030 und um 100 Prozent bis 2050 ist nicht nur ambitioniert, sondern dahinter steckt auch ein hoher Kostenfaktor.

Darum sagen wir: Pauschale dirigistische Vorgaben sind nicht zielführend, vor allen Dingen dann nicht, wenn sie in Bezug auf Mengen, Zieldaten und Entfernungen gemacht werden. Solche Vorgaben müssen technologieneutral und verkehrsträgerneutral sein; denn ansonsten verhindern sie Innovationen für effizientere Antriebe, neue Kraftstoffe, intelligente Verkehrsleitsysteme und auch Elektromobilität. Dafür bieten Sie nichts weiter als massive Staatseingriffe und Verteuerung für Staat und Bürger.

Ich komme jetzt auf den Antrag der SPD zu sprechen. Dort finden sich einige Gemeinsamkeiten mit unseren Positionen. Das liegt aber auch daran, dass die 47 Punkte, die Sie in Ihrem Forderungskatalog darlegen, überwiegend Allgemeinplätze beinhalten. Sie fordern die Bundesregierung auf, dafür zu sorgen, dass die Wertschöpfung und die Arbeitsplätze auch bei einem umfassenden Strukturwandel in Deutschland und Europa bleiben sollen. Das versteht sich für meine Begriffe von selbst.

- (C) Dort, wo Sie konkreter werden, zum Beispiel bei der Forderung, die Einnahmen aus Investitionen in Verkehrsinfrastruktur europaweit an den Einsatz in Verkehrsinfrastruktur zu binden, verstoßen Sie gegen das Subsidiaritätsprinzip. Auch wir sind für diese Zweckbindung. Wir haben in diesem Jahr damit angefangen, die Mauteinnahmen komplett für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsinfrastruktur einzusetzen. Aber wir wollen diese Zweckbindung nicht auf europäischer, sondern auf nationaler Ebene.

Ich komme noch zu einem letzten Punkt, bei dem ich durchaus Gemeinsamkeiten sehe. Unser Antrag enthält den Passus, in dem wir uns unter anderem für die Berücksichtigung nationaler Arbeitsschutz- und Sozialstandards bei allen zur Liberalisierung anstehenden Bereichen aussprechen. Sie als SPD formulieren das in Form von „Sozialdialogen“ und fordern einen Ausgleich im Zusammenhang mit ökologischen, ökonomischen und sozialen Standards. Schaut man sich das Weißbuch einmal genauer an, so stellt man fest, dass dort eine Überarbeitung der Bodenabfertigungsrichtlinie gefordert wird. Dabei ist zu erwarten, dass mit Dumpinglöhnen gearbeitet wird, um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Das akzeptieren wir nicht.

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Das wollen Sie doch!)

– Nein.

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

- Frau Kollegin Bellmann, Sie wissen schon, was die (D) Lichter vor Ihnen auf dem Pult bedeuten?

(Heiterkeit)

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):**

Jawohl, das weiß ich.

Der ökologische, ökonomische und – das ist der letzte Punkt, den ich genannt habe – soziale Ausgleich ist im Antrag der Koalitionsfraktionen enthalten. Daher ist dieser Antrag der weitgehendste von allen drei vorliegenden Anträgen. Ich bitte Sie deshalb um Ihre Unterstützung für diesen Antrag hinsichtlich des Weißbuches Verkehr der Europäischen Union.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Frau Kollegin Bellmann. – Jetzt für die Fraktion der Sozialdemokraten unser Kollege Martin Burkert. Bitte schön, Kollege Martin Burkert.

(Beifall bei der SPD)

**Martin Burkert (SPD):**

Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Sehr verehrte Damen und Herren auf den Tribünen! Täglich sind Menschen in Deutschland unterwegs: beruflich, privat, in der Stadt, auf dem Land, regional und

**Martin Burkert**

- (A) über Landesgrenzen hinaus, gemäß dem Motto: heute hier, morgen dort, zu Land, zu Wasser und in der Luft.

Eine gut ausgebaute Infrastruktur betrifft jeden Einzelnen. Sie ist aber auch wesentlicher Bestandteil unserer Wirtschaft. Doch weder der Individual- noch der Handelsverkehr enden an den nationalen Grenzen. Deshalb ist es richtig, dass das Weißbuch Verkehr, über das wir heute sprechen, den Verkehr in Europa als Ganzes betrachtet, dass es uns einen Fahrplan, eine Richtschnur, gibt, wie der europäische Verkehrsraum in rund 40 Jahren aussehen soll.

Die bis 2050 gesteckten Ziele für mehr Umwelt- und mehr Klimaschutz im Verkehr sind dringend notwendig und werden von uns begrüßt. Wie in allen anderen Bereichen muss auch der Verkehr seinen Beitrag leisten, um energieeffizienter zu werden, damit Europa möglichst unabhängig vom Öl wird. Das begrüßt die SPD-Bundestagsfraktion selbstredend.

Wir brauchen aber kein Weißbuch, mit dem wir nur von einem zukunftsfähigen Verkehr im Jahr 2050 träumen. Wir brauchen ein Schwarz-auf-weiß-Buch, in dem wir festlegen, was wir ganz konkret machen, um den Fahrplan im Weißbuch einzuhalten. Dafür bräuchte es in Deutschland aber eine wirkliche Taktserhöhung. Wir bräuchten eine grundlegende Fahrplananpassung. Hier haben die schwarz-gelbe Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen die Weichen in der Verkehrspolitik falsch gestellt.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Die europäische Leitlinie ist laut Weißbuch völlig klar: Mehr Verkehr auf die Schiene und mehr Verkehr auf die Wasserstraße! Wie soll es aber zu einem starken europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt kommen, wenn die Bundesregierung nach wie vor ausschließlich auf Asphalt setzt?

(Volker Beck [Köln] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: A 100! – Zuruf von der FDP: Steht das denn im Weißbuch drin?)

Wie soll man die Wasserstraße sinnvoll nutzen, wenn diese jetzt auch noch bemaute werden soll? Herr Minister, heute wäre ein guter Zeitpunkt, um deutlich zu machen, ob die Kanäle zukünftig bemaute oder besteuert werden sollen.

Mehr Verkehr auf der Schiene erreicht man auch nicht einfach durch die Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn, indem also die Infrastruktur, das Streckennetz, in Staatshand verbleibt, die Beförderungs- und Transportparte aber privatisiert wird. Das kann sicherlich nicht die ultimative Lösung sein.

(Patrick Döring [FDP]: Das fordert niemand in Deutschland!)

Andere Länder haben vorgemacht, wohin das führt.

Aber Privatisierung und Liberalisierung sollen das Allheilmittel sein: die gute Fee, durch die jeder Wunsch erfüllt und alles gut wird.

- (Zuruf von der FDP: War das jetzt die Rede vom Gewerkschaftstag?) (C)

Fragen Sie doch einmal die Bürgerinnen und Bürger, ob sie an die gute Fee aus dem Märchen glauben.

Die Struktur der Bahn sollte nicht ständig infrage gestellt werden. Ich bin der Meinung, nein. Ich zitiere mit Ihrer Erlaubnis, Herr Präsident, unseren Bundesminister Ramsauer, der am 6. Oktober 2011 zur Entscheidung über die Neufassung des dritten Eisenbahnpaketes der EU verlauten ließ, es sei falsch – Zitat – „aus ideologischen Gründen ein erfolgreiches Modell aufzugeben und damit einem Mitgliedstaat unwägbar Risiken zuzumuten“. Dies könne auch „nicht im europäischen Interesse liegen“.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Große Koalition beginnt schon!)

Herr Minister Ramsauer, wir nehmen Sie hier beim Wort. Ob das Ihre Koalitionsfraktionen machen, lassen wir offen.

Die Frage ist nämlich, welche Konsequenzen sich aus einer Trennung der Struktur der Deutschen Bahn AG ergeben würden.

(Patrick Döring [FDP]: Das ist alles nicht Thema des Weißbuchs!)

Für die DB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter würde es jedenfalls bedeuten, dass der konzernübergreifende, integrierte Arbeitsmarkt und damit auch die dort festgelegten sozialen Standards, die Mitbestimmungsrechte, die Arbeitsbedingungen usw., passé wären. (D)

(Patrick Döring [FDP]: Quatsch! Das steht alles nicht im Weißbuch! Thema verfehlt!)

Alleine bei DB Dienstleistungen arbeiten zurzeit über 26 000 Menschen. Der Bereich trägt 4 Milliarden Euro zum Gesamtumsatz der DB AG bei. 4 000 Kolleginnen und Kollegen sind aus dem Bereich JobService, dem bahneigenen Arbeitsamt, gekommen. Sie mussten sich nicht bei der Agentur für Arbeit arbeitslos melden. Ihre Koalition, Herr Minister, stellt das allerdings immer wieder infrage.

Herr Ramsauer, die grenzüberschreitende Beschäftigung im Verkehrssektor ist so auszugestalten, dass Sozialdumping ausgeschlossen ist. Das ist eine der Kernaussagen im Weißbuch. Wenn es um die Tariftreue bei öffentlichen Ausschreibungen geht, lässt sich bei einem Blick auf unser Bundesland Bayern leider nur Negatives berichten: Es gibt kein Tariftreuegesetz. Ein Schienenbranchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr wird nicht vorgeschrieben.

Ein Lokführer verdient nach Abschluss des Tarifvertrags der sieben großen Eisenbahnen 2 200 Euro, eine Reinigungskraft 1 700 Euro, bei 26 Tagen Urlaubsanspruch und 4 Euro Sonntagszulage. Aber nicht einmal diese Mindestanforderungen will man in Bayern für Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr zum Standard machen. Das ist ein Skandal.

**Martin Burkert**

- (A) (Beifall bei der SPD und der LINKEN – Patrick Döring [FDP]: Das entscheidet das Land ganz frei!)

– Sie haben völlig recht, Herr Döring: Das entscheidet das Land. Das ist in Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz wesentlich besser geregelt.

(Patrick Döring [FDP]: Deshalb gibt es da auch keinen Wettbewerb!)

Ich bin froh, dass ab 2013 nicht nur in der Bundesregierung wieder ein SPD-geführter Wind weht, sondern dass wir uns auch in der bayerischen Landesregierung ab 2013 darum kümmern können.

Ich sage ganz eindeutig: Einen Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten darf es nicht geben. Sie dürfen nicht die Leidtragenden einer weiteren Europäisierung sein. Nein, ihnen muss gezeigt werden, dass dieses Europa eine Chance für uns ist. Das bringt dieses Weißbuch zum Ausdruck.

Herr Ramsauer, ich fordere Sie im Namen der Fraktion auf: Führen Sie die europäischen Sozialstandards nicht nur ein, sondern setzen Sie sie auch so schnell wie möglich durch. Das ist eines der Kernelemente. Das ist Ihre Aufgabe. Dabei wünschen wir Ihnen sogar viel Erfolg.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

- (B) **Vizepräsident Eduard Oswald:**  
Vielen Dank, Kollege Burkert. – Als nächster Redner für die Fraktion der FDP unser Kollege Oliver Luksic. Bitte schön, Kollege Luksic.

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

**Oliver Luksic (FDP):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir widmen uns heute einem der wichtigsten Bereiche Europas: der freien und grenzüberschreitenden Mobilität. Durch sie werden die Vorteile eines vereinten Europas im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar. Ich halte es für besonders wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag ausführlich mit diesem Thema befasst; denn Deutschland ist als Transitland im Herzen Europas von verkehrspolitischen Entscheidungen besonders betroffen.

Das gilt auch für das Weißbuch Verkehr der Kommission. Wir als FDP-Fraktion begrüßen ausdrücklich, dass sich neue Verkehrskonzepte – das ist in diesem Weißbuch klar formuliert – dem Bürger nicht aufzwingen lassen. Wir brauchen hier eine Akzeptanz der Bürger und der Wirtschaft. Wir müssen wegkommen von ideologisch motivierter Umerziehungspolitik, wie sie leider auch im Antrag der Grünen ein Stück weit gefordert wird. Wir als FDP unterstützen ausdrücklich den zentralen Satz im Weißbuch Verkehr, dass die Einschränkung von Mobilität keine Option ist. Das ist auch Leitlinie liberaler Verkehrspolitik und entspricht der Haltung dieser Koalition.

- (Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das stimmt! Es gibt einen Unterschied zwischen Mobilität und Verkehr!)
- (C)

Der Verkehrssektor darf auch nicht ausschließlich als Kohlendioxidverursacher betrachtet werden. Wir müssen uns vielmehr darum kümmern, die Herausforderungen zu bewältigen, die die Zunahme des Verkehrsaufkommens in ganz Europa und natürlich besonders in Deutschland mit sich bringt. Wir glauben, wir brauchen hier ein Miteinander der Verkehrsträger, Ko-Modalität, statt erzwungener Verlagerung. Unsere Regierung steht für Pragmatismus statt Ideologie. Deswegen begrüßen wir, dass das im Weißbuch klar zum Ausdruck kommt.

Wir haben uns gewünscht, dass es einen roten Faden beim Thema Ko-Modalität gibt. Stattdessen finden wir immer wieder – Kollegin Bellmann hat es angesprochen – einige dirigistische Maßnahmen, die wir kritisch bewerten, beispielsweise den Gedanken einer Citymaut, dem wir wirklich eine Absage erteilen wollen, wie auch der Idee, dass in einer Innenstadt kein Auto mit konventionellem Antrieb mehr fahren darf. Für uns ist das Subsidiaritätsprinzip kein Selbstzweck, sondern es garantiert die besten Lösungen auf der richtigen Ebene. Wir meinen: Brüssel muss sich – vielleicht noch mehr als bisher – um grenzüberschreitende Verkehre bemühen, sich aber aus regionalen und lokalen Verkehren heraushalten. Das geht Brüssel nichts an.

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

(D)

Wir wollen stärker als bisher einen Austausch von Best-Practice-Lösungen der Mitgliedstaaten, wo es möglich ist, statt europaweit vorgeschriebener Regeln. Wir brauchen beispielsweise im Bereich der Bodenabfertigungsdienste – es wurde zu Recht angesprochen – keine weitere Regulierung durch eine Verordnung. Die bestehende Richtlinie ist ausreichend. Wir sollten dort, wo wir ein hohes Qualitätsniveau haben, Premiümlösungen, beispielsweise im Bereich der Fahrzeugüberwachung, herausstellen und auch in Brüssel offensiv vertreten. Es geht hier wirklich um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssektors und der Mobilität in Europa. Dafür brauchen wir neue Modelle und Ideen, beispielsweise im Bereich der Infrastrukturfinanzierung.

Ohne eine verlässliche Finanzierungsgrundlage sind auch die schönsten Projekte leider nur etwas für den Wunschzettel. Es kommt auf die Umsetzung in der Praxis an. Hier brauchen wir in Zeiten knapper Kassen Innovationen. Deswegen ist es gut und richtig, dass wir als Koalition trotz der schwierigen Haushaltslage auf dem Koalitionsgipfel beschlossen haben, dass wir 1 Milliarde Euro zusätzlich für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ausgeben. Das ist gut, und das ist richtig.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Einfach mal Schulden machen!)

Wichtig ist auch, dass wir auf europäischer Ebene eine Anrechnung der Umweltkosten erreichen. Dazu

**Oliver Luksic**

- (A) muss die Kommission ein Gesamtkonzept für alle Verkehrsträger vorlegen. Ein Punkt, der unserer Fraktion besonders wichtig ist: Wir müssen Verkehrsprojekte zügiger und effizienter als bisher realisieren, beispielsweise mit öffentlich-privaten Partnerschaften oder auch mit Projektanleihen, die die Europäische Kommission zu Recht vorgeschlagen hat, um mehr privates Kapital für große Infrastrukturprojekte zu bewegen. Das sollte meines Erachtens auch die SPD anerkennen, statt dies rundweg abzulehnen.

Wichtig ist für uns: Wir erhalten auch bei der Entwicklung neuer Technologien Deutschland als führenden Standort, beispielsweise in der Elektromobilität, aber auch bei anderen Zukunftstechnologien, und wir müssen auch unseren Spitzenplatz als Logistikweltmeister behaupten.

Im Bereich des Schienenverkehrs, der eben ausführlich angesprochen wurde, ist für uns klar: Alle Länder müssen Hürden abbauen. Wir wollen einen fairen Wettbewerb. Welche Probleme wir in Europa immer noch haben, zeigen die Schwierigkeiten der Deutschen Bahn, wenn sie mit ihren Zügen durch den Eurotunnel fahren will. Wir brauchen also weitere Liberalisierungsschritte beim Netzzugang und bei der Trennung von Netz und Betrieb. Da ist gerade Deutschland gefordert. Herr Burkert, Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass es ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland gibt. Wir erwarten mit Spannung das Urteil des Europäischen Gerichtshofs und die weiteren Vorschläge von Kommissar Kallas zur Öffnung der Eisenbahnmärkte. Dank Brüssel muss sich bei der Bahnpolitik auch hierzulande etwas bewegen.

(B)

Herr Burkert, Sie haben eben die Gewerkschaftsstandpunkte vorgetragen. Man weiß manchmal nicht, für wen Sie reden, ob für die Gewerkschaften oder für die SPD. Auf jeden Fall ist das, was Sie von der SPD hier vorschlagen, nicht nur rückwärtsgerichtet, sondern auch europarechtlich unzulässig. Das müssen Sie einfach zur Kenntnis nehmen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Dass Sie Probleme mit den Arbeitnehmerinteressen haben, ist schon klar!)

Lassen Sie mich zum Ende sagen, dass die Koalition für ein vernünftiges Neben- und Miteinander der Verkehrsträger steht statt erzwungener Verlagerungen, wie sie die Grünen wollen. Wir wollen eine Politik, die sich um konkrete Verkehrsprobleme kümmert. Wir brauchen innovative Konzepte wie Projektanleihen. Das ist unsere Auffassung von vernünftiger Verkehrspolitik. Ich glaube, wir müssen – das ist der Auftrag an die Bundesregierung – in Brüssel so früh wie möglich proaktiv alles begleiten und gestalten. Unser Antrag bietet dazu eine sehr gute Grundlage. Wir haben gute Arbeit geleistet.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

(C)

Vielen Dank, Kollege Luksic. – Nächster Redner für die Fraktion Die Linke ist unser Kollege Herbert Behrens. Bitte schön, Kollege Herbert Behrens.

(Beifall bei der LINKEN)

**Herbert Behrens (DIE LINKE):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir werden keinen Fortschritt haben, wenn die Durchschnittstemperatur auf der Erde weiter steigt. Mehr Wohlstand werden wir nicht erreichen, wenn der Energiebedarf im Verkehrssektor weiterhin zu 96 Prozent durch Öl gedeckt wird. Das sind Erkenntnisse aus dem Weißbuch Verkehr der EU. Auspuffrohre von Lastwagen und Pkw sollen weniger von dem Klimakiller CO<sub>2</sub> herauspusten, Flugverkehr und Schifffahrt sollen genauso einsparen wie die Kraftwerke, die für E-Mobilität auf Schiene und Straße gebraucht werden. Insgesamt 60 Prozent weniger CO<sub>2</sub> sollen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2050 verbraucht werden.

Der Klimawandel ist dramatisch. Trotz der schon lange diskutierten Klimaschutzziele stellen wir fest: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Industrieländer wächst stärker als deren Wirtschaftsleistung; es ist übrigens das erste Mal seit zehn Jahren, dass wir das feststellen müssen. Das ist ein gravierender Rückschritt. Das sogenannte 2-Grad-Ziel, wonach die globale Durchschnittstemperatur gegenüber vorindustriellen Zeiten nicht um mehr als 2 Grad steigen soll, ist nicht mehr zu erreichen, so die Nachrichten der vergangenen Tage. Wir müssen schon heute handeln, und zwar entschiedener, als im Weißbuch Verkehr empfohlen wird. Schon heute müssen wir den Güter- und Personenverkehr umbauen, wir müssen ihn vermeiden, verlagern und verbessern, damit unsere Kinder und Enkel noch die Luft zum Atmen und die Chance auf die Gestaltung ihrer eigenen Zukunft haben.

(D)

(Beifall bei der LINKEN)

Wir brauchen in Europa und global eine Wirtschaftspolitik, die Verkehr vermeidet.

(Beifall bei der LINKEN)

Jeder nicht gefahrene Kilometer bedeutet weniger Ölverbrauch und weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß, jeder nicht auf der Straße gefahrene Kilometer entlastet unsere Städte und Dörfer. Unser Leben wird sicherer, Lärm und Gestank werden dadurch vermieden. Verkehrsvermeidung ist der effektivste, der ökonomisch und ökologisch sinnvollste Weg, um den Klimawandel zu stoppen.

(Beifall bei der LINKEN)

Davon ist im Weißbuch Verkehr der EU nichts zu finden, übrigens auch nicht in den Anträgen der Koalition,

(Oliver Luksic [FDP]: Das können Sie von uns nicht erwarten!)

und auch nur wenig in den Anträgen der SPD und der Grünen.

Diesen schweren Mangel im Weißbuch wollen auch Sie nicht ausgleichen. Im Antrag der CDU/CSU und der

**Herbert Behrens**

- (A) FDP heißt es dagegen – es wurde eben ansatzweise erwähnt –, die Bereitstellung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Infrastruktur müsse im Fokus stehen.

(Oliver Luksic [FDP]: Ganz genau! – Patrick Döring [FDP]: Dagegen sind Sie auch? Gegen Infrastruktur?)

Hemmnisse des Wettbewerbs im Verkehrssektor sollten abgebaut werden. Vollständige Liberalisierung des EU-Eisenbahnverkehrs wird gefordert. Ihr Antrag, meine Damen und Herren von den Koalitionsfraktionen, ist von einem bekannten Marktradikalismus durchdrungen,

(Zurufe von der FDP: Oh!)

wenn er auch in Teilen gute Ideen enthält. Aber diese Ideen werden durch Ihren Ansatz plattgemacht. Diesen Radikalismus lehnen wir ab.

(Beifall bei der LINKEN)

Stattdessen brauchen wir ein radikales Denken,

(Oliver Luksic [FDP]: Ach ja?)

wenn wir Verkehrspolitik nachhaltig gestalten wollen. Das ist mit dem Programm von heute nicht mehr zu machen. Diese Politik muss ein gutes Leben und Arbeiten als Maßstab haben und die ökologischen Herausforderungen wirklich ernst nehmen.

Die Linke will deshalb eine sozial und ökologisch orientierte Verkehrspolitik, die Gesamtwirtschaft, die Bedürfnisse der Menschen und die klimapolitischen Ziele zusammen denkt. Diese Debatte müssen wir nicht neu erfinden.

(B)

(Oliver Luksic [FDP]: Das haben wir alles schon gehabt: in der DDR!)

Sie findet schließlich schon statt. Die Menschen machen sich Gedanken darüber, wie beispielsweise der Güterverkehr aus Wilhelmshaven abtransportiert werden kann. Sie machen sich Gedanken über unsinnige, teure Großprojekte im Verkehrswesen. Stuttgart 21 und die Küstenautobahn A 22 sind nur Synonyme dafür.

Unser Verkehrskonzept stellt zuerst die Fragen: Welche Transporte sind notwendig? Welche Orte wollen die Menschen erreichen? Wie können wir die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen verbessern? – Die Antworten auf diese Fragen

(Oliver Luksic [FDP]: Das muss die Politik entscheiden und nicht die Bürger selber!)

geben die Richtung für eine nachhaltige Mobilitätspolitik vor. Die vorliegenden Anträge werden diesen Ansprüchen jedoch nicht gerecht.

(Oliver Luksic [FDP]: Sozialismus aber auch nicht!)

Marktradikalismus ist keine Antwort auf den Klimawandel.

(Patrick Döring [FDP]: Planungsradikalismus schon gar nicht!)

Wir brauchen auch in der Verkehrspolitik einen sozial-ökologischen Umbau, und das geht nur mit uns, der Linksfraktion. (C)

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Herbert Behrens. – Jetzt spricht für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unser Kollege Dr. Anton Hofreiter. Bitte schön, Kollege Dr. Anton Hofreiter.

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

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir wissen, dass unsere Mobilität aktuell zu 96 Prozent am Rohstoff Rohöl hängt, und wir wissen, dass 70 Prozent des Rohöls, das wir Tag für Tag nach Europa importieren, nur für Mobilität verbrannt werden. Wenn wir auf eine Änderung dieser Abhängigkeit setzen, dann tun wir das nicht aus ideologischen Gründen, sondern weil es schlichtweg umweltpolitisch geboten und einfach nur klug ist, die Verkehrsinfrastruktur, die Mobilitätsinfrastruktur bereits jetzt auf die Herausforderungen der Zukunft auszurichten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir wissen, dass die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich leicht auf diese Herausforderungen auszurichten sind. Wir wissen, dass die Eisenbahn leichter auf CO<sub>2</sub>-frei oder CO<sub>2</sub>-arm umzustellen ist als der Personen- oder Gütertransport auf der Straße. Das sind die Hintergründe, warum wir auf eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene setzen. (D)

(Zuruf des Abg. Patrick Döring [FDP])

Wir alle hier im Raum wissen doch, dass es von der Planung bis zur Realisierung von großen und aufwendigen Verkehrsinfrastrukturprojekten zum Teil Jahrzehnte dauert.

(Oliver Luksic [FDP]: Vor allem da, wo die Grünen regieren! Da dauert es noch länger!)

Das wissen wir alle, und wir kennen auch den Hintergrund. Der Hintergrund ist ein eklatanter Mangel an Geld bzw. eine gigantische Anzahl von Projekten, die unserem Ziel letztendlich nicht dienen. Sie alle kennen die Zahlen: 47 Milliarden Euro macht der Vordringliche Bedarf allein im Bereich der Straße aus. Wie viel Geld steht zur Verfügung? – 1,2 Milliarden, 1,5 Milliarden oder vielleicht 2 Milliarden Euro. Wenn einem Vordringlichen Bedarf von 47 Milliarden Euro gerade einmal 2 Milliarden Euro gegenübergestellt werden, dann – das wissen wir alle – wird ein Großteil der Projekte nicht rechtzeitig realisiert werden können. Bei der Schiene schaut es mindestens genauso dramatisch aus.

(Patrick Döring [FDP]: Ihr seid doch gegen alle Projekte!)

Was ist deshalb nötig? Es ist nicht nötig, auf einzelne Projekte zu setzen, die nur wenige Effekte für die Mobi-

**Dr. Anton Hofreiter**

- (A) lität mit sich bringen. Vielmehr ist es notwendig, endlich dafür zu sorgen, dass wir die Verkehrsinfrastruktur, die zum einen Engpässe tatsächlich beseitigt und uns zum anderen fit für die Zukunft macht, ausbauen. Denn die Herausforderungen der Zukunft sind teureres Rohöl und der Klimawandel.

Genau das ist im Moment dringend notwendig, aber die Verkehrspolitik dieser Koalition verhindert es. Denn Sie setzen auf isolierte Großprojekte, wo es keinen einzigen Engpass gibt,

(Oliver Luksic [FDP]: Das ist doch Quatsch!)

und Sie setzen bei der Bahn darauf, dass Ihnen die EU-Kommission hilft. Denn Sie sind zu schwach, Ihren eigenen Koalitionsvertrag gegenüber dem Minister und dem Bahn-Chef durchzusetzen. Sie hoffen darauf, dass endlich die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge aufgehoben werden, damit wir bei der Bahnpolitik zu etwas Vernünftigen kommen.

Angesichts all dessen ist es eigentlich nur tragisch zu nennen, wie die Verkehrspolitik von dieser Koalition gehandhabt wird. Einerseits sprechen Sie davon, dass es ideologisch sei, wenn man fordere, die Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen der Zukunft anzupassen. Andererseits passiert aber nichts. Die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge werden nicht aufgehoben; es findet keine vernünftige Verkehrsinfrastrukturpolitik statt, indem das Geld zur Beseitigung von Engpässen verwendet wird; aus der Logistikabgabe haben Sie eine reine Straßenfinanzierungsabgabe gemacht;

- (B) (Patrick Döring [FDP]: Dann müssen Sie das Geld auch der Straße geben!)

bei den Wasserstraßen wurden kleine Fortschritte erzielt, aber es wurde nicht wirklich etwas erreicht. Das heißt, in allen drei Sektoren der Verkehrsinfrastruktur herrscht Stillstand. Zugleich halten Sie aber große Reden und sprechen von dem Unterschied zwischen ideologischer und nichtideologischer Verkehrspolitik. Hier muss es dringend zu Änderungen kommen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wenn hier nichts passiert, haben wir keine Chance, unsere Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen der Zukunft anzupassen.

Die Herausforderungen der Zukunft bestehen darin, Mobilität für Menschen und Güter zu gewährleisten, den Klimawandel zu verhindern und das Ganze ökologisch und sozial gerecht zu gestalten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Patrick Döring [FDP]: Den Klimawandel wird niemand von uns verhindern!)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Dr. Anton Hofreiter. – Jetzt für die Fraktion der CDU/CSU unser Kollege Karl Holmeier. Bitte schön, Kollege Holmeier.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Karl Holmeier (CDU/CSU):**

(C)

Sehr verehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Politiker neigen gewöhnlich schnell dazu, von Meilensteinen zu sprechen. Das Weißbuch Verkehr, das die Europäische Kommission im Frühjahr vorgestellt hat, kann jedoch mit Recht als Meilenstein für die europäische Verkehrspolitik bezeichnet werden.

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Na ja!)

– Ja. Es hat eine wegweisende Bedeutung für die Verkehrspolitik der kommenden Jahrzehnte und kann in seiner Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Es ist daher außerordentlich wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag heute intensiv mit diesem Thema befasst.

Ich freue mich, dass das Weißbuch Verkehr von allen maßgebenden Fraktionen behandelt wird. Nachdem man die Aussagen der Vorredner gehört hat, insbesondere was die Verkehrspolitik der Linken anbetrifft,

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Die ist gut!)

könnte man sich allerdings fragen, ob wir im 21. Jahrhundert oder vielleicht noch im Mittelalter leben. Ich will aber auch nicht verhehlen, dass ich bei der Durchsicht der Anträge von SPD und Grünen an einigen Stellen wirklich den Kopf schütteln musste.

So wird zum Beispiel trotz des ohnehin schon überambitionierten Vorschlags der EU-Kommission, die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich bis 2050 um 60 Prozent zu reduzieren, gefordert, hier noch etwas draufzusatteln. Das ist aus meiner Sicht nicht seriös. Wer das tut, hat immer noch nichts aus dem Scheitern der Lissabon-Strategie gelernt. Man darf doch die Realität der Gegenwart nicht aus den Augen verlieren. Der von der Kommission vorgeschlagene Wert kann allenfalls als Orientierungsrahmen angesehen werden.

(D)

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Fachlich ist sogar noch mehr notwendig, um unsere Lebensgrundlagen zu erhalten! Unterhalten Sie sich einmal mit der Wissenschaft!)

Das machen wir im Antrag von CDU/CSU und FDP auch ganz klar und verweisen darin auf die realistischen Zielmarken in unserem Energiepaket.

In unserem Antrag sagen wir auf Basis dieser realistischen Zielvorgaben darüber hinaus auch ganz klar, mit welchen Maßnahmen wir diese Ziele erreichen wollen. Die Antworten, die in den Oppositionsanträgen auf diese Frage gegeben werden, sind, vorsichtig formuliert, nur unzureichend. Sie schlagen doch allen Ernstes vor, weniger Geld in den Aus- und Neubau von Straßen zu investieren. Da kann ich zu den Wählern der Grünen nur sagen: Willkommen bei der Dagegen-Partei!

Wie, bitte schön, wollen Sie angesichts verstopfter Straßen und langer Staus eigentlich den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren? Wie wollen Sie die Ortschaften entlasten, wenn Sie keine Umgehungsstraßen mehr bauen wollen?

**Karl Holmeier**

- (A) (Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Keine Straßen dort bauen, wo überhaupt keine Autos sind! Die Straßen, die gebaut werden, werden dort gebaut, wo überhaupt keine Autos sind!)

Und wie, bitte schön, wollen Sie Mobilität gewährleisten, wenn Sie dem angestauten Nachholbedarf beim Ausbau unserer Straßen nicht endlich gerecht werden? Viele Bürgerinnen und Bürger in unserem Land warten dringend – jawohl, Herr Hofreiter, dringend – auf den notwendigen Bau von Ortsumgehungen und auf den Ausbau von Straßen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da, wo die Leute wirklich Probleme haben, wird ja nicht gebaut!)

Vor allem aufgrund der zahlreichen Verpflichtungen, die unter SPD-Führung bei der Bahn eingegangen wurden und nun abfinanziert werden müssen, fehlt unserem Verkehrsminister Peter Ramsauer heute Geld für solche wichtigen Ausbaumaßnahmen im Straßenbereich.

(Gustav Herzog [SPD]: Das Geld habt ihr doch zum Fenster herausgeworfen! Wer hat denn die Mehrwertsteuer für Hotels reduziert?)

Deshalb danke ich – und das tun viele in unserem Land – der Spitze der christlich-liberalen Koalition für die Beschlüsse, die sie letztes Wochenende gefasst hat. Die zusätzliche Milliarde für Investitionen in die Infrastruktur löst zwar nicht alle Probleme. Es können aber einige wichtige neue Maßnahmen auf den Weg gebracht werden. Für uns wäre es wichtig, diese Milliarde in den nächsten Jahren dauerhaft einplanen zu können.

- (B)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich möchte an dieser Stelle auch einmal unserem Verkehrsminister Peter Ramsauer ein großes Lob aussprechen.

(Zurufe von der SPD: Oh!)

Er ist um seinen Job keineswegs zu beneiden. Er muss heute ausbügeln, was Rot und Grün in den vergangenen Jahren angerichtet haben, und er macht das wirklich hervorragend.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Martin Burkert [SPD]: Weiße Salbe!)

Peter Ramsauer war es auch, der von Anfang an klarmacht hat, dass es sein Ziel ist, Mobilität zu ermöglichen und nicht einzuschränken.

Dieser Ansatz findet sich nun auch im Vorschlag der Europäischen Kommission wieder.

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Herr Kollege Holmeier, gestatten Sie eine Zwischenfrage unseres Kollegen Florian Pronold?

**Karl Holmeier (CDU/CSU):**  
Gerne.

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Bitte schön, Kollege Florian Pronold.

(Oliver Luksic [FDP]: Der durfte gar nicht reden heute!)

**Florian Pronold (SPD):**

Herr Kollege Holmeier, Ihr gerade gelobter Minister spricht zu Recht an, dass, wie wir alle wissen, der Verkehrsetat unterfinanziert ist, und zwar um bis zu 4 Milliarden Euro pro Jahr.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mit blödsinnigen Projekten verstopft!)

Jetzt stelle ich Ihnen die Frage, wieso Sie als Koalition angesichts dieser Erkenntnis erstens nur einmalig 1 Milliarde Euro bekommen, wie Sie es zweitens geschafft haben, vorher den Hoteliers große Steuergeschenke zu machen,

(Zurufe von der CDU/CSU: Oh!)

und wie Sie drittens am vergangenen Sonntag auch noch 6 Milliarden Euro an Steuergeldern verschenken konnten. Wie ist das angesichts des unterfinanzierten Verkehrsetats möglich?

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

**Karl Holmeier (CDU/CSU):**

Wir schaffen nur eine gewisse steuerliche Gerechtigkeit, die schon lange notwendig ist.

(Gustav Herzog [SPD]: Das glauben Sie doch selbst nicht, was Sie da sagen!)

Ich habe es gesagt: Wir sind froh, dass wir diese Milliarde haben, und wir arbeiten daran, sie zu verstetigen, um die notwendigen Projekte auf den Weg zu bringen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Meine Damen und Herren, wir brauchen in Zukunft nicht weniger, sondern mehr Mobilität. Wir müssen darauf achten, dass Mobilität auch in Zukunft leistbar und bezahlbar ist, auch für den kleinen Mann. Der Antrag der christlich-liberalen Koalition macht das ganz klar. Die SPD-Fraktion hat dies im Grundsatz auch erkannt. Die Grünen haben es bis jetzt noch nicht erkannt; aber was nicht ist, kann ja vielleicht noch werden.

Wer allerdings ernsthaft gewillt ist, Mobilität nicht einzuschränken, sondern zu ermöglichen und gleichzeitig bezahlbar zu halten, darf nicht von vornherein einen bestimmten Verkehrsträger ausschließen. Ebenso darf er nicht einen bestimmten Verkehrsträger bevorzugen. Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken und Vorteile. Daher muss jeder Verkehrsträger entsprechend seinen Stärken eingesetzt werden, um das Verkehrsaufkommen optimal bewältigen und bestmögliche Mobilität gewährleisten zu können. Eine dirigistische und pauschale Verlagerungspolitik, wie manche sie fordern, wird dem nicht gerecht.

Wir setzen uns in unserem Antrag klar für ein ausgeglichenes Verhältnis aller Verkehrsträger ein. Wir sind

(C)

(D)

**Karl Holmeier**

- (A) auch für Verlagerung; aber die sollte es nur dort geben, wo es wirklich sinnvoll ist. Alles andere ist kontraproduktiv, schränkt Mobilität ein und verringert die Akzeptanz der Nutzer.

Abschließend möchte ich noch auf den Vorschlag der Kommission eingehen, bis 2050 im Stadtverkehr auf solche Pkw zu verzichten, die mit konventionellem Kraftstoff betrieben werden. Die Oppositionsanträge nehmen diesen Vorschlag nur zur Kenntnis, ohne inhaltlich dazu Stellung zu beziehen. Wir sagen ganz klar: 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 in 40 Jahren geben wird. Die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes muss durch einen technologieneutralen Ansatz verfolgt werden, also durch verschiedene alternative Antriebs- und Kraftstoffarten, nicht jedoch durch den Ausschluss einzelner Technologien.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Ausführungen zeigen, welche Dimension das Weißbuch Verkehr hat. Es ist tatsächlich ein echter Meilenstein. Ein solch wegweisendes Weißbuch erfordert aber auch eine sehr ernsthafte Auseinandersetzung, und diese liefert allein der Antrag von CDU/CSU und FDP.

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Na ja!)

Ich bitte Sie daher, unserem Antrag zuzustimmen.

- (B) Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Karl Holmeier. – Nächster Redner für die Fraktion der Sozialdemokraten ist unser Kollege Michael Groß. Bitte schön, Kollege Michael Groß.

(Beifall bei der SPD)

**Michael Groß (SPD):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich wundere mich schon darüber, dass die Koalition immer wieder darauf abhebt, wie lange die rot-grüne Regierung im Amt war. Sie sind jetzt zwei Jahre – Herr Ramsauer, Sie haben gestern von zwei Jahren und 13 Tagen gesprochen – im Amt. Da muss ich schon fragen: Wann übernehmen Sie endlich Verantwortung und treffen Entscheidungen über Dinge, die für unser Land wichtig sind? Dazu gehört die Gestaltung der Verkehrspolitik.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)

Ich bin der festen Überzeugung, dass Europa für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land immer wichtiger wird. Das wird besonders dann der Fall sein, wenn es uns gelingt, in Europa einen einheitlichen Verkehrsraum zu schaffen, von dem die Bürger profitieren. Die Herausforderungen liegen klar auf dem Tisch. Heutige Genera-

- tionen reisen wesentlich mehr als frühere. Der Güterverkehr in Europa nimmt zu. Ungeachtet dessen haben wir die Aufgabe, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Das ist der entscheidende Punkt für den Klimaschutz. (C)

Die EU legt mit dem Weißbuch ein Konzept vor, um die bisherige Politik zu verändern, den Stillstand zu überwinden und eine nachhaltige Verkehrspolitik zu sichern. Das vorliegende Konzept zielt auf einen grundlegenden Wandel im Verkehrssektor; dieser Wandel ist notwendig. Auch wenn die mittelfristigen Zielsetzungen noch konkreter formuliert und Finanzierungsfragen grundlegend geklärt werden müssen, sieht die SPD-Fraktion im Weißbuch Verkehr eine große Chance. Mobilität muss auch in Zukunft bezahlbar, sicher und umweltfreundlich sein. Sie muss die Teilhabe am Leben sichern, Arbeitsplätze schaffen und wirtschaftliches Wachstum fördern.

Hinzu kommen Anforderungen wie: die Mobilität für Menschen barrierefrei und verbraucherfreundlich zu gestalten und die Menschen in Europa vor steigendem Verkehrslärm zu schützen. Wichtig ist die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten wie dem Ausbau und Neubau von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr. Diese Akzeptanz muss durch Formen der Bürgerbeteiligung – nicht nur bei länderübergreifenden Projekten – frühzeitig gefördert werden. Dadurch kann eine abgestimmte Verwirklichung von Projekten, die bisher noch auf Eis liegen, sichergestellt werden. Es ist ein gezieltes und schnelles Handeln erforderlich, um nachhaltige Entwicklungen sowohl beim Umwelt- und Klimaschutz wie auch im wirtschaftlichen und sozialen Bereich zu sichern. Dieser Dreiklang ist für die SPD besonders wichtig. (D)

Ich appelliere insbesondere an Sie, Herr Ramsauer, dass Sie endlich aus Ihrem Dornröschenschlaf erwachen und Verkehrskonzepte auf den Tisch legen;

(Florian Pronold [SPD]: Den will niemand wachküssen!)

denn der Zeithorizont wird, je später wir mit der eigentlichen Umsetzung beginnen, immer enger. Wir warten schon viel zu lange auf das von Ihnen angekündigte Konzept. Für Klimaschutz und Stauprävention ist es nicht mehr fünf vor zwölf, sondern schon nach zwölf.

Sie sperren sich zum Beispiel gegen ambitionierte Zielsetzungen der EU, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Prognosen gehen aufgrund der Zuwächse im Güterverkehr davon aus, dass in absehbarer Zeit zwei Fahrspuren auf Hauptverkehrsachsen von Lastkraftwagen besetzt sein werden. Die Folgen für Pkw-Reisende oder Pendler kann sich jeder ausmalen: Dauerstau mit hohen Umweltschäden und hohen wirtschaftlichen Kosten.

Die EU schlägt Maßnahmen vor, die geeignet sind, ein effizientes Verkehrssystem, das uns unabhängiger vom Öl macht und die Umwelt schützt, aufzubauen. Es sollen aber auch der europäische Wirtschaftsraum gestärkt und Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden. Kostenschätzungen für die erforderlichen Investitionen liegen bei 550 Milliarden Euro für den Zeitraum bis 2020. Allerdings werden die Hauptlast der Finanzie-

**Michael Groß**

- (A) rung einer integrierten und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur die Mitgliedstaaten tragen müssen. Doch bereits jetzt ist der Verkehrssektor in Deutschland unterfinanziert. Die von der Koalition geplante weitere Milliarde für den Verkehrshaushalt ist mehr als begrüßenswert. Doch wird sie buchstäblich im Sande versickern, wenn nicht klare Prioritäten gesetzt werden und entsprechende Gelder in den nächsten Jahren verlässlich zur Verfügung stehen.

Dass eine zusätzliche Milliarde nicht ausreichen wird, um Engpässe zu reduzieren, Knotenpunkte auszubauen sowie Straßen und Brücken zu erhalten und zu sanieren, hat Herr Ramsauer gestern auf einer Veranstaltung angedeutet. Allein für die notwendigen Schleusenarbeiten im Nord-Ostsee-Kanal werden mehr als 500 Millionen Euro benötigt. Die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals muss deutlich erhöht werden, sonst droht ein Verkehrsinfarkt mit massiven Auswirkungen auf die Entwicklung des Güterverkehrs.

(Oliver Luksic [FDP]: Sie haben doch jahrelang nichts gemacht!)

Festzuhalten ist: In Europa wird für Infrastruktur wesentlich mehr Geld ausgegeben als bei uns. In der Schweiz wird für die Schieneninfrastruktur bis zu sechsmal mehr pro Einwohner ausgegeben.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- (B) In der *Süddeutschen Zeitung* vom 8. November 2011 ist zu lesen, dass die Landkarte fürs Geldausgeben bereits in der Schublade des Verkehrsministeriums liegt. Aber diesen Plan gibt es ja eigentlich nicht – zumindest wird uns das ständig erzählt.

Wegen knapper Haushaltsmittel wurden Projekte wie die regionale Schnellbahn in NRW – der RRX – ersatzlos gestrichen. Ebenso sollte es der Südbahn in Baden-Württemberg ergehen.

(Patrick Döring [FDP]: Märchenstunde, oder was?)

Doch hier vermelden die CDU-Kollegen – man höre – in der Presse, dass das Projekt dank ihres Einsatzes wieder aufgenommen wurde. Kein Verkehrskonzept, sondern allein politische Einflussnahme spielt hier eine Rolle.

Die Menschen unserer Zeit wollen und müssen mobil sein. Das bedeutet nicht unbedingt Mobilität mit dem eigenen Auto, wie die Entwicklungen in den Großstädten zeigen. Viele junge Leute haben gar kein eigenes Auto mehr. Dieser Entwicklung müssen wir gerecht werden.

(Patrick Döring [FDP]: Durch Steuererhöhungen der SPD!)

Heutzutage ist es immer wichtiger, planbar und verlässlich von Haustür zu Haustür reisen zu können. Der europäische Verkehrssektor ist für die Wirtschaft und für die Bürger von enormer Bedeutung. Dabei geht es um inner-europäische Integration und Harmonisierung.

Darüber hinaus müssen die Arbeitsplätze im Verkehrssektor auf hohem sozialen Standard gesichert wer-

- den und Mobilität für den Einzelnen bezahlbar bleiben. (C) Verkehrspolitik erfordert langfristige Planung, klar definierte nachvollziehbare Kriterien und zeitnahe Umsetzung und Finanzierung. Am allerwichtigsten ist: Sie muss den Menschen dienen und die Umwelt schützen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Michael Groß. – Jetzt spricht für die Fraktion der FDP unser Kollege Patrick Döring. Bitte schön, Kollege Patrick Döring.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Patrick Döring (FDP):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man der Debatte aufmerksam gefolgt ist, stellt man fest, dass manches zur allgemeinen nationalen Verkehrspolitik gesagt worden ist, aber nicht sehr viel zum Weißbuch. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der Opposition, das, was hier gesagt worden ist, darf nicht unkommentiert bleiben.

Ganz offensichtlich ist zumindest in Ihren Arbeitsgruppen noch nicht angekommen, dass es in Deutschland eine grundgesetzlich festgelegte Schuldenbremse gibt. Deshalb können die Fachpolitiker aus dem Bereich Infrastruktur nicht aus dem Vollen schöpfen, wie Sie das selbst gerne machen würden.

(Gustav Herzog [SPD]: Deswegen haben Sie auch Steueränderungen beschlossen!)

Das geht schlicht nicht. Deshalb ist die 1 Milliarde Euro, die diese Koalition am Sonntagabend an zusätzlichen Investitionsmitteln für das kommende Jahr geplant hat, ein großer Erfolg von Peter Ramsauer und allen Beteiligten. Das darf man nicht kleinreden.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Ich will deutlich sagen, dass mich die Rede des Kollegen Burkert – der offenbar schon gehen musste – ausgesprochen fasziniert hat, denn sie hat in weiten Teilen nichts mit der europapolitischen Realität zu tun – übrigens auch nichts mit der eisenbahnpolitischen Diskussion, die wir in der Koalition führen.

Eines aber dürfte doch auch Sozialdemokraten vermittelbar sein: Es macht keinen Sinn, dass das von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellte Eigenkapital von Infrastrukturunternehmen, das ausschließlich deshalb entsteht, weil dieses Parlament Infrastrukturprojekte finanziert, mit einer angenommenen Mindestverzinsung von 8 Prozent bewertet wird. Das müsste sogar Sozialdemokraten vermittelbar sein.

Das ist der aktuelle Streit bei der Frage des Recast. In diesem Punkt bin ich ganz an der Seite der Sozialistin, die hier Hauptberichterstatteerin ist und die es jedenfalls verstanden hat, dass es nicht vernünftig ist, das Eigenkapital von Unternehmen, die von der Finanzierung von Infrastrukturprojekten durch die öffentliche Hand leben,

(D)

**Patrick Döring**

- (A) mit einer Verzinsung von 8 Prozent zu bewerten. Das sollte die Haltung des ganzen Hauses sein.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

In dieser Frage lässt sich kein Keil zwischen die Koalitionsfraktionen treiben. Deshalb haben wir in diesem Zusammenhang vereinbart, dass wir die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs im Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland abwarten. Wenn diese Entscheidung vorliegt, dann ist der Bund als Eigentümer gerüstet. Dessen können Sie sicher sein.

Ich will einen weiteren wichtigen Punkt ansprechen, weil wir uns dazu alsbald in einem Gesetzgebungsverfahren befinden werden. Es geht um die Frage, wie wir in Deutschland mit dem Fernbusverkehr umgehen wollen. Ab dem 1. Januar kommenden Jahres sind Fernbusse innerhalb der Europäischen Union voll liberalisiert. Das heißt, ein Bus im Fernverkehr kann in Amsterdam starten und bis Warschau durch die Bundesrepublik Deutschland hindurchfahren. Währenddessen kann er Fahrgäste aufnehmen oder absetzen.

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Tolle Errungenschaft!)

Das ist Ergebnis des Handelns der Europäischen Union. Hiermit hat die Bundesrepublik Deutschland zunächst nichts zu tun. Ich halte es allerdings für eine Aufgabe des nationalen Parlaments, dass wir den Busunternehmen in Deutschland zumindest die gleiche Möglichkeit bieten, im eigenen Land diese Verkehre zu realisieren. Wir arbeiten im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes daran, hier gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen dem niederländischen Busunternehmer und dem niedersächsischen Busunternehmer zu schaffen, um das einmal so klar zu sagen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das stimmt nicht! Ihr bekämpft und verhindert es! Mit eurer wettbewerbsfeindlichen Politik verhindert ihr das!)

Ein Letztes – es wurde vorhin in einer Randbemerkung angesprochen –: Im Antrag steht das Nötige zu den Bodenverkehrsdiensten an Flughäfen. Solange wir Wettbewerb haben und die Eigenabfertigungsmöglichkeiten von den Airlines nicht genutzt werden, ist eine durch Europa verordnete Ausweitung der Regulierung nicht erforderlich. Das ist die Haltung der Koalition und der Bundesregierung; dazu stehen wir.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Patrick Döring. – Jetzt spricht für die Fraktion Die Linke unser Kollege Alexander Ulrich.

(Beifall bei der LINKEN)

**Alexander Ulrich (DIE LINKE):**

(C)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Kritik am Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission ist in jüngster Zeit immer lauter geworden. Die Kritik bezieht sich auf verschiedene Aspekte. So haben die Mitglieder des Verkehrsausschusses in Brüssel zu Recht gesagt, dass der Zeithorizont – 2030 bis 2050 – viel zu weit gefasst ist. Wenn wir die dringend notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben, werden wir hier nie vorankommen.

Fatal ist auch, dass das Weißbuch weiterhin rücksichtslos auf Liberalisierung, Privatisierung und Deregulierung setzt. Die Kommission muss endlich einsehen, dass diese Strategie gescheitert ist. Die Liberalisierung hat nicht zu niedrigeren Preisen geführt; die Preise sind gestiegen. Die Liberalisierung hat auch nicht die Servicequalität verbessert; sie ist schlechter geworden.

(Oliver Luksic [FDP]: Quatsch!)

Der dritte Kritikpunkt ist, dass die Pläne der EU-Kommission wieder einmal auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden.

Schauen wir uns die Bahn an. Auch hier setzt die Kommission auf eine gescheiterte Strategie. Die Grünen fordern auch noch die Trennung von Netz und Schiene bei der Bahn.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Netz und Transport! Nicht „Netz und Schiene“! Netz und Schiene sind das Gleiche!)

(D)

Da kann man Ihnen nur zurufen: Wer bei der Bahn auf britische Verhältnisse setzt, der hat wirklich gar nichts verstanden. Dieses Modell wäre verheerend, nicht nur für die Beschäftigten, sondern auch für die Sicherheit der Reisenden.

Lassen Sie mich ein Thema ansprechen, das sehr eng mit der Frage der künftigen Mobilität in Europa verknüpft ist. Am 30. November 2011 soll das sogenannte Flughafenpaket von der EU-Kommission vorgelegt werden. Die bisher bekannt gewordenen Überlegungen werden sowohl von Flughafenbetreibern als auch von den Gewerkschaften scharf kritisiert. Diese Kritik ist absolut gerechtfertigt: Wieder einmal will die Kommission Maßnahmen durchbringen, die gleichbedeutend sind mit weniger Sicherheit und weniger Lohn, mit mehr Lärmbelästigung für die Anwohner und weniger sozialer Sicherheit für die Beschäftigten.

Die europäische Verkehrspolitik muss grundlegend verändert werden:

(Beifall bei der LINKEN)

Die Rechte von Beschäftigten dürfen ebenso wie die Sicherheit der Kunden nicht auf dem Altar einer neoliberalen, ökologisch fragwürdigen Mobilitätspolitik geopfert werden. Die Linke spricht sich klar gegen weitere Liberalisierungen in der Verkehrspolitik aus. Im Verkehrsbe-  
reich zählen drei Dinge: Klimaschutz, bezahlbare Mobilität für alle und gute Arbeitsbedingungen für die

**Alexander Ulrich**

- (A) Beschäftigten der Branche. Für eine solche ökologisch-soziale Mobilität wird die Linke auch in Zukunft eintreten und streiten.

Hier ist auch darüber gesprochen worden, was der Bundesverkehrsminister macht. Er ist im Prinzip ein Ankündigungsminister. Er hat Erfolge auf CSU-Parteitag; aber wenn er hier in Berlin ankommt, wird er von der Bundeskanzlerin ausgebremst. Das, was hier angekündigt wurde, ist in der Realität noch nicht angekommen. Aus linker Sicht muss man aber auch sagen: Zum Glück kommt das nicht in der Realität an.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Alexander Ulrich. – Jetzt spricht für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unser Kollege Stephan Kühn. Bitte schön, Kollege Stephan Kühn.

**Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben darüber gesprochen: Die EU-Kommission hat ambitionierte Ziele für den Verkehrssektor formuliert. Wir begrüßen diese Ziele, auch wenn es leider Langfristziele sind. So sollen die Emissionen im Verkehrssektor bis 2050 um 60 Prozent reduziert werden. Es fehlen Zwischenschritte, sodass man Gefahr läuft, diese Sachen auf die lange Bank zu schieben, weil 2050 noch weit weg ist.

(B)

Ein wichtiges Ziel, das formuliert wird, ist die Minderung der Abhängigkeit vom Öl. Es ist angesprochen worden: Der Bedarf an Öl macht 96 Prozent des gesamten Energiebedarfs des Verkehrssektors aus. Es ist nicht nur eine umweltpolitische, sondern auch eine klar wirtschaftspolitische Herausforderung, diese Abhängigkeit zu reduzieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Bezahlbarkeit von Mobilität ist eng mit der Frage verbunden, wie wir die Abhängigkeit vom Öl reduzieren, weil wir nicht mehr die Zeit bekommen werden wie in den 70er-Jahren, als das Barrel Öl 3 US-Dollar gekostet hat. Es ist auch eine volkswirtschaftliche Frage, weil viele Unternehmen aufgrund der steigenden Kosten durch die Energieimporte ganz große Probleme haben. Deshalb ist es nicht nur umweltpolitisch, sondern auch volkswirtschaftlich richtig, diese Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deutschland hat sich ähnliche Ziele wie die, die im Weißbuch Verkehr formuliert sind, gesetzt. Der Trend geht jedoch in eine völlig andere Richtung: Während der Energieverbrauch von Industrie und Haushalten sinkt, stagniert er in diesem Bereich in Deutschland seit Jahren. 80 Prozent des Energieverbrauchs für den Verkehr gehen auf das Konto des Straßenverkehrs.

Nun könnte man nach dem Energiekonzept der Bundesregierung erwarten, dass diese sich mit Blick auf das Weißbuch Verkehr an die Spitze der Bewegung stellt und mit gutem Beispiel vorangeht. Stattdessen formuliert sie Vorbehalte zum Weißbuch und stellt Ziele und Maßnahmen des Weißbuchs infrage, beispielsweise dass bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral in unseren Städten gefahren werden soll. Das sei dirigistisch.

(Zuruf von der FDP: Ganz genau!)

Ich frage mich, welche Umsetzungschancen dieses Weißbuch Verkehr haben soll, wenn das größte und wirtschaftlich potenteste Land in Europa, nämlich Deutschland, beispielsweise über Staatssekretär Jan Mücke ausrichten lässt, das Weißbuch sei nicht unmittelbarer Handlungsleitfaden der Bundesregierung.

Wie sieht es konkret mit der nationalen Ausformung aus? Was wurde schon zugesagt? Von Ankündigungsminister Ramsauer hat man Anfang 2010 gehört: Wir legen ein umfassendes Energie- und Klimaschutzkonzept für den Verkehrssektor vor.

Fragt man nach, wann das vorliegen wird, heißt es lapidar in der Antwort, dass im Laufe des Jahres 2012, zwei Jahre nach der Ankündigung, etwas vorgelegt wird.

Ich erinnere daran: 2013 sind Neuwahlen. Bis dahin wollen Sie etwas geschafft haben, Herr Minister.

Ich möchte auf einen weiteren Punkt eingehen. Denn gerade gestern haben wir im Ausschuss eine Debatte zur Verkehrssicherheit geführt. Man kann dazu im Weißbuch Interessantes lesen. Darin heißt es, man wolle die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 „auf nahe Null“ senken.

(D)

Das ist eine Vision Zero und damit etwas völlig anderes als das, was uns gerade mit dem Entwurf eines nationalen Verkehrssicherheitskonzeptes vorgelegt wurde. Unter diesem Minister bleibt die Bundesrepublik hinter den im Weißbuch Verkehr formulierten Zielen zur Verkehrssicherheit zurück.

Die zwei häufigsten Unfallursachen sind das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Was wird dagegen unternommen? – Nichts. Es gibt weder ein einheitliches Tempolimit noch die Null-Promille-Grenze für das Fahren. Im Weißbuch Verkehr ist formuliert, wohin es gehen könnte und müsste.

Herr Minister, Sie sollten nicht nur etwas ankündigen, sondern das Weißbuch als Handlungsleitfaden für Ihre Politik nutzen. Schauen Sie regelmäßig hinein, und legen Sie entsprechende Anträge und Gesetzesvorhaben auf, um die Vorgaben dieses Weißbuchs umzusetzen.

Herzlichen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Herr Kollege Kühn. – Jetzt spricht für die Fraktion der CDU/CSU unser Kollege Dirk Fischer. Bitte schön, Kollege Dirk Fischer.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**(A) Dirk Fischer (Hamburg) (CDU/CSU):**

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die gemeinschaftliche Verkehrspolitik der Europäischen Union hat dazu beigetragen, dass in den letzten 20 Jahren nach Öffnung des Binnenmarktes für Warentransporte und Bürger vieles einfacher geworden ist. Wir sollten unseren Bürgern immer, auch bei solchen Debatten, den positiven Nutzen der Europäischen Union vor Augen führen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die heutige Debatte zeigt aber auch, dass es notwendig ist, bereits erreichte Ziele dieser gemeinschaftlichen Verkehrspolitik weiterzuentwickeln. Das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission gibt hierfür wesentliche Impulse, um das künftige Verkehrswachstum zu bewältigen, ohne dabei Klima- und Umweltschutzziele zu vernachlässigen.

Ohne Abstriche unterstütze ich folgende Aussage der Europäischen Kommission: Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option. – Das sollte immer wieder deutlich unterstrichen werden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Diese Aussage muss Grundlage jeder Verkehrspolitik sein – national wie europäisch.

Für Europa, speziell für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft, müssen technische und rechtliche Hindernisse immer weiter abgebaut werden. Um dies zu verdeutlichen, benutze ich ein ganz triviales Beispiel: Welchen Ladestecker braucht man in der Zukunft, wenn man mit dem Elektroauto von Deutschland nach Frankreich fahren will? Entscheidend ist, dass diese Dinge harmonisch europäisch geregelt werden.

**(B)**

Die Wettbewerbsfähigkeit der wachsenden Mobilitäts- und Logistikbranche muss gestärkt werden. Das sorgt für wirtschaftlichen Erfolg und zukunftssichere Arbeitsplätze gleichermaßen. Wichtig ist: Bei allen Maßnahmen, die die europäische Politik ergreift, muss das Subsidiaritätsprinzip eingehalten werden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Das gilt vor allem auch für den städtischen Verkehr, Stichwort „Citymaut“. Darüber sollten getrost die Bürgerinnen und Bürger vor Ort und ihre Kommunalparlamente entscheiden und nicht Brüssel.

(Arnold Vaatz [CDU/CSU]: Richtig!)

Da treffen wir eine ganz klare Aussage.

Der Ausbau der transeuropäischen Netze ist für das Zusammenwachsen Europas wichtig. Allerdings dürfen Investitionsmittel nicht allein auf grenzüberschreitende Korridore eines Kernnetzes konzentriert werden. Das Ziel der Europäischen Kommission, möglichst viel Verkehr auf Schiene oder Wasserstraßen zu verlagern, wird von uns unterstützt.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Allerdings bringen dirigistische und pauschale Vorgaben über Entfernungen, Mengen und Zieldaten überhaupt nichts. **(C)**

(Zuruf von der FDP: Genau!)

Die Kommission beantwortet nämlich nicht die zentrale Frage, wie der notwendige Schienenausbau finanziert werden soll, wenn Güterverkehr ab 300 Kilometern Entfernung auf die Schiene verlagert werden soll. Im Übrigen gilt doch auch hier das Wirtschaftlichkeitsgebot. Solche Verkehre müssen wirtschaftlich sein, und der Markt muss sie akzeptieren.

(Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Unternehmen wollen das doch machen!)

Ich will bei dieser Gelegenheit in Erinnerung rufen, dass Herr Mehdorn als Bahnchef früher dazu gesagt hat: Das rechnet sich erst ab 400 Kilometer. Der frühere SPD-Verkehrsminister Klimmt hat noch einen draufgesetzt und gesagt: In Wahrheit rechnet es sich erst ab 500 Kilometer. Also lasst bitte die Kirche im Dorf, und vergesst in diesem Zusammenhang nicht die Aspekte der Wirtschaftlichkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Alle Verkehrsträger sind gleichwertig zu behandeln. Eine einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung von Verkehrsträgern lehnen wir ab. Das heißt auch: Es darf keine Diskriminierung des Lkw zugunsten der Schiene geben.

Zum Thema Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr will ich Folgendes sagen: Hätte ich ein weißes Blatt Papier vor mir liegen, würde ich darauf die eigentumsrechtliche Trennung von staatlicher Infrastruktur und Verkehrsbetrieben im Wettbewerb schreiben. Das entspricht meiner ordnungspolitischen Grundüberzeugung. **(D)**

(Torsten Staffeldt [FDP]: Sehr gut!)

Aber ich habe dieses weiße Blatt Papier nicht vor mir liegen.

(Oliver Luksic [FDP]: Wir hätten hier noch eines!)

Wir müssen uns daher mit den vorhandenen Strukturen auseinandersetzen.

Derzeit kann ich mit dem Holdingmodell der DB AG leben, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens. Die Bundesnetzagentur muss in ihren Rechten weiter gestärkt werden. Sie muss auch das Recht haben, Bescheide zu erlassen. Zweitens. Mit dem geplanten Eisenbahnregulierungsgesetz müssen weitere Grundlagen für die Stärkung des Wettbewerbs gelegt werden. Drittens. Wir müssen das Urteil des Europäischen Gerichtshofes im Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland abwarten und gegebenenfalls darauf reagieren.

Wettbewerb muss es auch – das wurde von einigen Rednern angesprochen – bei den Bodenabfertigungsdiensten auf den Flughäfen geben. Dafür hat die Richt-

**Dirk Fischer (Hamburg)**

- (A) linie der EU gesorgt. Was in Brüssel jetzt geplant wird, lehnen wir ab. Wir wollen keinen Wettbewerb zugunsten von Dumpinglöhnen und zulasten von Sicherheit und Qualität.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Manche Entwicklungen – wir alle in den Fraktionen haben mit den Betriebsräten der Flughäfen gesprochen – sind schon heute als eher unerfreulich zu bezeichnen. Wir wollen keine Verschlechterung und auch keine Verteuerung von Leistungen für unsere Passagiere. Das Signal nach Brüssel lautet: Keine Überarbeitung der Bodenabfertigungsrichtlinie mit dem Ziel einer noch weiter gehenden Marktöffnung, schon gar nicht in Form einer Verordnung. Wir fordern, die bestehenden Regelungen erst einmal europaweit umzusetzen, was in etlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union noch nicht geschehen ist.

Eine Zweckbindung verkehrsspezifischer Einnahmen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, wie es die SPD in ihrem Antrag fordert, ist im Prinzip richtig, aber nur auf nationaler Ebene. Eine Regelung auf EU-Ebene würde die nationalen Befugnisse erheblich einschränken und den Bundestag und die anderen nationalen Parlamente in ihrer Budgethoheit aushebeln.

- (B) Alles in allem weist das Weißbuch der EU-Kommission, wie ich denke, in die richtige Richtung. Darüber sind sich die Fraktionen wohl weitgehend einig. Es ist keine Frage, dass sich auch der Verkehrssektor den aktuellen Herausforderungen der Politik stellen muss – zur Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems und der von diesem System angebotenen Dienstleistungen, zum Schutz von Klima und Umwelt, für praxisnahe Innovationen und natürlich auch für die Sicherheit im Verkehr.

Einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zum Wohle unserer Bürger können und wollen wir weiterhin gemeinsam mit unseren Nachbarn verwirklichen. Deswegen bitte ich um Zustimmung zum Antrag der Koalitionsfraktionen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Eduard Oswald:**

Vielen Dank, Kollege Dirk Fischer. – Wir sind damit am Ende dieser Debatte. Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Drucksache 17/7679. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP auf Drucksache 17/7464 mit dem Titel „Weißbuch Verkehr – Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Das sind die Fraktionen CDU/CSU und FDP. Gegenprobe! – Das sind die Oppositionsfraktionen. Enthaltungen? – Keine. Somit ist die Beschlussempfehlung angenommen.

(C) Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/7177 mit dem Titel „EU-Weißbuch Verkehr – Neuausrichtung der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in der Europäischen Union nutzen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Das sind die Koalitionsfraktionen. Gegenprobe! – Das sind die Sozialdemokraten. Enthaltungen? – Bündnis 90/Die Grünen und Linksfraktion. Die Beschlussempfehlung ist angenommen.

Schließlich empfiehlt der Ausschuss unter Buchstabe c seiner Beschlussempfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/5906 mit dem Titel „Weißbuch Verkehr für Trendwende der Verkehrspolitik in Deutschland und Europa nutzen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Das sind die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der Sozialdemokraten. Gegenprobe! – Das ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen? – Das ist die Linksfraktion. Die Beschlussempfehlung ist angenommen.

(D)