B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 21 | Zeitung der "Initiative B 30" | Januar - April 2017

Beilage Bedarfsplan 2016 Beratung und Debatte im Bundestag

Der Bundesverkehrswegeplan ist die Grundlage für die Bedarfspläne. Er wird von der Bundesverwaltung gemeinsam mit Gutachtern, Verkehrswissenschaftlern und weiteren Beteiligten aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen.

In der anschließenden politischen Diskussion im Bundestag und Bundesrat geht es um die Bedarfspläne und Ausbaugesetze. Die Bedarfspläne werden als Anlage zu den Ausbaugesetzen bzw. Ausbauänderungsgesetzen beschlossen.

Im Bundestag findet eine Debatte über die Bedarfspläne und die Ausführungsgesetze zum Bundesverkehrswegeplan statt.

Bericht zur 1. Lesung

Bundesverkehrswegeplan 2030 bei der Opposition umstritten

(Berlin) - Der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) am 22. September 2016 vorgelegte Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) (Bundstagsdrucksache 18/9350) und die dazu gehörenden drei Ausführungsgesetze (18/9523, 18/9524, 18/9527) stoßen auf Kritik der Oppositionsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke. Das wurde während der ersten Lesung am Donnerstag, 22. September 2016, deutlich. Laut des BVWP will der Bund bis 2030 270 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur investieren.

© Deutscher Bundestag / Thomas Trutschel/photothek.net

"Mit Abstand größten Investitionsinitiative"

Verkehrsminister Alexander Dobrindt sprach zu Beginn der Debatte von der "mit Abstand größten Investitionsinitiative dieser Bundesregierung", die eine klare Finanzierungsperspektive biete und zugleich Ökologie und Ökonomie vereine. Sabine Leidig (Die Linke) nannte den Plan "umwelt- und gesundheitsschädlich, undemokratisch und außerdem eine große Verschwendung". Folge des Plans sei, dass in 15 Jahren noch mehr Autos und viel mehr Lkws durch das Land fahren würden.

Kritik äußerte auch Dr. Anton Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen). Mit Zukunftsfähigkeit habe der BVWP nichts zu tun, befand er. Unterstützung fand Dobrindts Vorhaben bei der Unions- und SPD-Fraktion. Der Plan sei „ehrlich, realistisch und gut“, sagte Sören Bartol (SPD). Patrick Schnieder (CDU/CSU) sprach von einem „großen Wurf“, der für weniger Staus und mehr Verkehrssicherheit sorgen werde.

Dobrindt fordert Beschleunigung bei der Planung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan solle das Gesamtnetz gestärkt und Deutschland fit gemacht werden für das global-digitale Zeitalter, sagte der Bundesverkehrsminister. Der BVWP biete eine klare Finanzierungsperspektive, so dass die Vorhaben nicht nur geplant, sondern auch finanziert und gebaut werden könnten. Zugleich folge er der Leitlinie „Erhalt vor Aus- und Neubau“. 142 Millionen Euro und

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Bundesminister Alexander Dobrindt (CSU)

damit etwa 70 Prozent der Investitionen seien für Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Außerdem lege er den Schwerpunkt auf starke Hauptachsen und Knoten.

„Wir investieren 87 Prozent in großräumig bedeutsame Projekte“, sagte Dobrindt. Des Weiteren ziele der Plan darauf ab, Engpässe zu beseitigen, um den Verkehrsfluss insgesamt im Netz stärken zu können. Der Minister fordert zugleich Beschleunigungen bei der Planung. Nicht die Finanzen, sondern die Planung der Projekte sei derzeit das Nadelöhr. „Es kann nicht sein, dass wichtige Infrastrukturmaßnahmen im Paragrafendschungel hängen bleiben“, sagte Dobrindt.

Linke: Güterverkehr muss von der Straße auf die Schiene

Eine vernünftige Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, forderte Sabine Leidig Unsinnige Transporte müssten zudem vermieden werden. „In einem durchschnittlichen Joghurt stecken etwa 9.000 Transportkilometer, obwohl er genauso gut vor Ort hergestellt und verkauft werden könnte“, sagte die Linke-Abgeordnete. Dieser „Unsinn“ lohne sich, weil Lkws überall fahren dürften, die Maut zu niedrig sei und die Lkw-Fahrer so schlecht bezahlt würden.

Leidig plädierte für eine „ordentlichen Anhebung der Lkw-Maut“ und mehr temporäre Fahrverbote für Lkw. „Wenn es nach Ihrem Plan geht, stößt der Verkehrssektor in 15 Jahren noch...

...mehr schädliche Abgase aus und werden noch mehr Landschaften zerstört“, sagte Leidig. Dem könne ihre Fraktion nicht zustimmen.

Kritisch bewertete die Verkehrsexpertin der Linksfraktion auch die Fokussierung auf Autobahnprojekte, „anstatt den Ausbau von Bus und Bahn zu finanzieren“. Auch die vom Minister zuvor noch gelobte Bürgerbeteiligung an der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans stieß bei Leidig auf Kritik. Viele engagierte Bürger hätten versucht, mit Anregungen und Einwänden Einfluss auf den Plan zu nehmen - allerdings ohne jedes erkennbare Ergebnis. Zu Recht könne man daher von einer Pseudobeteiligung sprechen.

SPD: Lobt Bürgerbeteiligung

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Sören Bartol (SPD)

„Der Bundesverkehrswegeplan ist ehrlich, realistisch und klug“, urteilte hingegen Sören Bartol. Er sage klar, welche Projekte in den nächsten Jahren wirklich eine Chance auf Umsetzung hätten und sorge dafür, dass nicht nach Proporz, sondern nach Bedürftigkeit gebaut werde. Er sei zudem realistisch, weil er von einem ehrlich gerechneten Finanzrahmen für die nächsten 15 Jahre ausgehe. „Das Wünsch-Wir-Was gehört endgültig der Vergangenheit an“, sagte der SPD-Abgeordnete. Klug sei der Plan, weil er die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspiele. „Die Koalition hat zusammen mit dem Verkehrsminister etwas verdammt Gutes erreicht“, so das Fazit des SPD-Verkehrspolitikers.

Bartol lobte zugleich die „größte Bürgerbeteiligung, die es je bei einem Bundesverkehrswegeplan gegeben hat“. Die Bürger hätten Stellung nehmen und bei den Schienenwegen eigenständige Vorschläge einreichen können. An seine Abgeordnetenkollegen richtet Bartol abschließend die Bitte, den Plan nicht zu einer Ansammlung von Wahlkreisprojekten zu machen. „Er darf am Ende der Beratungen nicht überfrachtet werden“, forderte der SPD-Politiker.

Grüne: Verkehrsträger integriert betrachten

Zwar sehe der Plan vor, mehr Geld in den Erhalt von Infrastruktur zu geben, sagte Anton Hofreiter. Bei der Umsetzung hapere es aber. „Und zwar schon in den letzten drei Jahren“, wie der Vorsitzende der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen anmerkte. Das Problem sei, dass die Unterhaltsmittel und die Neubaumittel gegenseitig deckungsfähig seien.

„Weil die Abgeordneten der großen Koalition lieber Bändchen durchschneiden als für den Unterhalt des bestehenden Netzes zu sorgen, werden fröhlich große Summen aus dem Unterhaltstopf in den Neubautopf umgewidmet“, kritisierte Hofreiter. Um glaubwürdiger zu sein, müsse diese gegenseitige Deckungsfähigkeit aufgehoben werden, verlangte er.

Realistisch ist der vorgelegte Plan aus seiner Sicht nicht. Mehr als die Hälfte des Projektvolumens solle der Vorlage nach erst nach 2030 ausgegeben werden. Zudem bilde der Plan die grundlegenden Revolutionen, die es derzeit in der Mobilitätspolitik gebe, nicht ab. Statt einer modernen Mobilitätspolitik werde auf Autobahnen und Umgehungsstraßen gesetzt. „Nötig wäre ein Bundesnetzplan, der die Verkehrsträger integriert betrachtet“, sagte Hofreiter. Vorgelegt worden sei jedoch ein zusammengeschusterter Plan aus Einzelprojekten.

CDU/CSU: Priorität liegt bei Erhalt vor Neubau

Patrick Schnieder zeigte wenig Verständnis für die Kritik der Grünen. Nicht zuletzt angesichts der Priorität Erhalt vor Neubau müsse die Fraktion doch eigentlich jubilieren, sagte der Unionsabgeordnete, der die Vorlage einen großen Wurf nannte. Es gelinge damit Ökonomie und Ökologie zu verbinden. „Wir fahren die schädlichen Emissionen zurück – das ist Fakt“, sagte Schnieder.

Auch der Kritik an der Bürgerbeteiligung vermochte er sich nicht anzuschließen. Es sei „beispielhaft und noch nie dagewesen was da passiert ist“. Die Bürger hätten die Chance zur Einrede gehabt und seien gehört worden. „Es gibt aber keinen Anspruch darauf, dass man mit jedem Vorschlag auch in die Umsetzung geht“, fügte Schnieder hinzu. (Grundlage: Pressebericht Deutscher Bundestag) [Q1]

1. Lesung

AUS DEM STENOGRAFISCHEN BERICHT DER 190. SITZUNG DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES BERLIN, DONNERSTAG, DEN 22. SEPTEMBER 2016

Tagesordnungspunkt 4

a) Unterrichtung durch die Bundesregierung: Bundesverkehrswegeplan 2030
Drucksache 18/9350. 18745 C

b) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksache 18/9523. 18745 C

c) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
Drucksache 18/9524. 18745 D

d) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksache 18/9527. 18745 D

"Größte Investitionsoffensive dieser Bundesregierung"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Bundesminister Alexander Dobrindt (CSU)

Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir starten heute mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 die mit Abstand größte Investitionsoffensive dieser Bundesregierung. 270 Milliarden Euro, über 1.000 Projekte, 70 Prozent für den Erhalt und erstmals eine klare Finanzierungsperspektive: Das sind die Eckdaten unseres Bundesverkehrswegeplans.

(Zuruf des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das ist eine Infrastrukturoffensive. Das hält Deutschland an der Spitze bei Wachstum, Arbeit und Wohlstand, meine Damen und Herren.

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

Deswegen sage ich auch sehr klar, dass die Investitionen in die Infrastruktur der Nukleus aller Investitionen sind. Wer diese Investitionen verschleppt, der fährt ein Land auf Verschleiß und fällt logischerweise früher oder später auch zurück. Dieses Grundprinzip wurde übrigens in der Vergangenheit, besonders in den Millenniumsjahren, immer wieder ignoriert. Das war damals dem Irrglauben geschuldet, dass man den Zusammenhang von Wohlstand und Infrastruktur auflösen und den Erhalt und den Ausbau unserer Infrastruktur vom Wirtschaftswachstum entkoppeln könnte – ein fataler Fehler übrigens. Infrastrukturpolitik wurde zurückgestellt, Investitionen wurden heruntergefahren, eine Investitionslücke in Milliardenhöhe ist entstanden und hat sich vergrößert.

Das war die Ausgangslage, als wir begonnen haben, die Politik der Investitionen in die Infrastruktur grundlegend zu ändern. Wir haben die Investitionslücke geschlossen; wir haben die Investitionswende geschafft. Dafür haben wir zu Beginn dieser Wahlperiode den Investitionshochlauf gestartet, der dazu führt, dass wir bis zum Jahr 2018 40 Prozent mehr an Infrastrukturinvestitionen schaffen. Wir haben mit circa 10 Milliarden im Jahr begonnen und steigern uns jetzt auf 14,4 Milliarden Euro jährlich. So viel wurde noch nie investiert.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So viel wurde noch nie falsch investiert!)

Das ist ein Riesenerfolg. Ich möchte dem Bundesfinanzminister ganz herzlich danken, dass er dies so aktiv begleitet hat und die finanziellen Mittel zur Verfügung stellt.

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

Jetzt geht es darum, dass wir diese Mittel effizient einsetzen. Das machen wir mit dem...

...Bundesverkehrswegeplan und der Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Hier hat es in der Vergangenheit immer sehr unterschiedliche Schwerpunktsetzungen gegeben. In den 80er-Jahren ging es darum, den Ausbau des Schienennetzes voranzutreiben. In den 90er-Jahren ging es darum, die Wiedervereinigung umzusetzen. In den 2000er-Jahren ging es darum, die Metropolen anzubinden. Heute geht es uns darum, das Gesamtnetz zu stärken und Deutschland fit zu machen für das global-digitale Zeitalter. Das gelingt mit dem Bundesverkehrswegeplan.

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

Verkehrswege modernisieren, Infrastruktur vernetzen, Mobilität beschleunigen: Das ist der Dreiklang, dem dieser Bundesverkehrswegeplan folgt. Mit 270 Milliarden Euro, mit den über 1 000 Projekten, die sich darin finden, ist es das stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das nicht zu Ende finanziert ist!)

das es in Deutschland jemals gegeben hat.

Wir haben fünf Schwerpunkte gesetzt.

Erstens. Wir geben eine klare Finanzierungsperspektive. Mit den Rekordmitteln aus dem Investitionshochlauf wird erstmals eine realistische, finanzierbare Gesamtstrategie vorgelegt. Das heißt, dass wir nicht nur planen, sondern wir finanzieren und bauen es auch. Das ist ein erheblicher Unterschied zu früheren Bundesverkehrswegeplänen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zweitens. Es geht um die Umsetzung des klaren Prinzips „Erhalt geht vor Aus- und Neubau“. Mit 142 Milliarden Euro geben wir eine Rekordsumme in den Erhalt. Das entspricht einem Anteil für den Erhalt von circa 70 Prozent. Bisher wurde das so nie erreicht. Das zeigt sehr klar, dass wir damit die Schwächen der Vergangenheit, zu wenig in das bestehende Netz zu investieren, ausgleichen.

Drittens. Wir setzen klare Prioritäten und investieren dort, wo für die Menschen und die Wirtschaft der größte Nutzen entsteht. Das heißt, wir stärken die Hauptachsen und die Knoten, steigern die Leistungsfähigkeit im gesamten Netz und investieren deswegen 87 Prozent in großräumig bedeutsame Projekte.

Viertens. Wir beseitigen die Engpässe. Wir konzentrieren uns darauf, den Verkehrsfluss im Netz insgesamt zu verbessern. Deswegen werden über 2 000 Kilometer Engpässe auf den Autobahnen sowie über 800 Kilometer Engpässe auf der Schiene beseitigt.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Schiene ist noch gar nicht zu Ende beraten!)

Fünftens. Um auch die Einzelprojekte bei all diesen durchaus komplizierten und aufwendigen Maßnahmen zu erklären, haben wir bei der Aufstellung zum ersten Mal die Öffentlichkeit intensiv beteiligt. Die Menschen konnten die Möglichkeit nutzen, zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans Stellung zu beziehen. Über 40 000 Stellungnahmen sind bei uns eingegangen.

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was hat das für Konsequenzen?)

Das zeigt klar, welchen Stellenwert die Infrastruktur in der Bevölkerung inzwischen einnimmt. Die Bewertung dieser Stellungnahmen hat übrigens dazu geführt, dass wir Maßnahmen mit einem Volumen von 5,1 Milliarden Euro zusätzlich in den Plan aufgenommen haben – Maßnahmen, mit denen wir insbesondere die Schiene noch einmal deutlich stärken.

Es war ein großer Erfolg, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Das haben auch andere gemacht. So hat Spiegel Online beispielsweise eine Umfrage zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes gestartet. 50 000 Leser haben sich daran beteiligt. Die Vorhaben wurden von den Bürgern eindeutig befürwortet.

Ich weiß, dass es den einen oder anderen stört, dass viele Infrastrukturprojekte von der Bevölkerung eindeutig und mehrheitlich befürwortet werden. Die grünen Verkehrspessimisten haben damit natürlich enorme Probleme.

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Ah! – Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Stimmt doch gar nicht! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da gibt es jede Menge Gegenbeispiele!)

– Ja, ich kann verstehen, dass Sie es nicht akzeptieren können, dass die Bevölkerung Ihre kategorische Investitionsverweigerung nicht mitträgt.

(Katrin Göring-Eckardt [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sehr, sehr lustig!)

Aber Sie waren, um das ehrlich zu sagen, schon einmal deutlich weiter. Ich kann dazu Ihren ehemaligen verkehrspolitischen Sprecher Albert Schmidt zitieren,

(Zuruf von der SPD: Den haben Sie schon das letzte Mal zitiert!)

der es sehr klar auf den Punkt gebracht hat: Die Menschen verstehen Mobilität zu Recht als eine Art soziales Grundrecht.

Unsere eigenen Mitglieder ...
– so hat er gesagt –
reisen besonders gerne und viel ... ... Verkehrsvermeidung als politisches Programm ... – das ist die Lebenslüge ...

1. Lesung

...Der Mann hat recht, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Harald Ebner [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mottenkiste!)

– Nein, da hatte ein Grüner einmal einen lichten Moment; so müssen Sie das sehen. Das habe ich hier bisher nicht erleben dürfen.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Die heutige Grünengeneration ist offensichtlich weit von den Erkenntnissen ihrer Vorgänger entfernt. Sie wenden sich lieber mit einer pubertären Aktion an die Öffentlichkeit und fordern: Bundesverkehrswegeplan stoppen! Sie können es einfach nicht ertragen, dass der Bundesverkehrswegeplan der Großen Koalition der ökologischste und nachhaltigste ist, den es je gab.

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was ist denn mit dem Klimaschutz beim Bundesverkehrswegeplan?)

Wir vereinen zum ersten Mal Ökonomie und Ökologie; das ist doch die Wahrheit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Bevor Sie dazwischenschreien, schauen Sie doch einfach einmal Ihren grünen Bundesverkehrswegeplan von 2003 an. Er fällt doch im Öko-Check gnadenlos durch. In Ihrem Plan von 2003 entfiel mehr als die Hälfte der Projekte auf die Straße. Wir investieren mehr als die Hälfte in Schiene und Wasserwege. Sie haben für die Schiene lediglich Mittel in Höhe von 64 Milliarden Euro eingestellt. Wir investieren jetzt das Doppelte in die Schiene. Ihr Erhaltungsanteil betrug 56 Prozent. Wir investieren etwa 70 Prozent der Mittel in den Erhalt.

Jetzt kommt der Gipfel der Heuchelei. Ihr Plan enthielt gerade einmal sechs Seiten zur umweltfachlichen Beurteilung. Wir haben eine umfassende strategische Umweltprüfung durchgeführt, alle Projekte entsprechend bewertet und alles in einem Bericht extra veröffentlicht. Das ist der Unterschied zwischen unserem und Ihrem Bundesverkehrswegeplan.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Thomas Oppermann [SPD]: Das hat die SPD gemacht!)

Übrigens haben Sie – das sei der Vollständigkeit halber erwähnt – den Radverkehr in Ihrem Bundesverkehrswegeplan mit keinem Wort erwähnt. Wir haben klar formuliert, dass wir uns in Zukunft stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Wir investieren schon heute mehr als 100 Millionen Euro jedes Jahr in die Radwege.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Welcher Radschnellweg ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten?)

Sie haben nichts gemacht und nur geredet. Sie liegen jetzt falsch mit all Ihren Beurteilungen des Bundesverkehrswegeplans.

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

In Anlehnung an Albert Schmidt könnte ich sagen, dass Ihre Kritik am Bundesverkehrswegeplan die nächste grüne Lebenslüge ist. Aber Sie werden sich in den nächsten Wochen hier im Plenum ohnehin den Diskussionen stellen müssen.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ihre Rede ist nicht in der Zukunft, sondern in der Vergangenheit! Wie wäre es, wenn Sie sich um die Zukunft kümmern würden und nicht um Dinge, die vor 15 Jahren waren?)

Wir sorgen mit unseren Investitionspaketen für neue Baufreigaben. Wir haben gestern ein Investitionspaket mit 24 Baufreigaben im Umfang von über 2 Milliarden Euro vorgestellt. Ich sage klar: Ich hätte mir mehr gewünscht. Aber das Nadelöhr sind inzwischen nicht mehr die Finanzen, sondern die Planungen. Daran fehlt es zurzeit. Wir müssen uns anstrengen, das zu verändern. Da hat der Bund genauso Verantwortung wie die Länder. Wir brauchen mehr Planungskapazität. Wir brauchen vor allem mehr Planungsbeschleunigung. Es kann und darf nicht sein, dass wir nun Rekordmittel bereitstellen, dass wir eine Infrastrukturoffensive beschließen, dass wir wichtige Vorhaben auf den Weg bringen, dass diese dann aber später im Paragrafendschungel hängen bleiben. Das muss abgestellt werden.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])

Einen Bundesverkehrswegeplan gibt es übrigens – das sei der Öffentlichkeit gesagt – nicht in jeder Legislaturperiode. Ein Bundesverkehrswegeplan eröffnet einen Ausblick auf 15 Jahre. Das heißt, dass man nur alle 15 Jahre an einem solch großen Investitionsprojekt arbeiten darf. Das erfordert von allen Kolleginnen und Kollegen, die damit befasst sind, Geduld, Ausdauer und Verantwortung. Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich bedanken bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meines Hauses, den Staatssekretären sowie den Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrsausschuss, die in den vergangenen Monaten an jedem einzelnen Projekt intensiv mitgewirkt haben. Ich kann nur zum Ausdruck bringen, dass alle diejenigen, die sich der Verantwortung gestellt haben, ein solch großes Projekt auf den Weg zu bringen, ihrer Verantwortung vollumfänglich nachgekommen sind und einen Bundesverkehrswegeplan erarbeitet haben, der Ökonomie und Ökologie vereint wie niemals zuvor...

...Herzlichen Dank dafür und gute Beratungen in den Ausschüssen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD – Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

"Umwelt- und gesundheitsschädlich, undemokratisch und eine große Verschwendung"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Sabine Leidig (Die Linke)

Danke, Herr Präsident. – Werte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuhörerinnen und Zuhörer! Herr Minister, Ihr Straßenbauinvestitionsprogramm ist im Ergebnis umwelt- und gesundheitsschädlich. Es ist undemokratisch und stellt außerdem eine große Verschwendung dar. Deshalb lehnen wir Linken diesen Plan ab.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Wenn es nach Ihrem Plan geht, fahren in 15 Jahren noch mehr Autos und noch viel mehr Lkws durch das Land und die Städte. Damit muss endlich Schluss sein.

(Max Straubinger [CDU/CSU]: Wir bauen doch Umgehungsstraßen!)

Wir wollen endlich eine vernünftige Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, und wir wollen unsinnige Transporte vermeiden.

(Beifall bei der LINKEN – Volker Kauder [CDU/CSU]: Wir gehen in Zukunft mit einem Fußmarsch zur Demo!)

In einem durchschnittlichen Joghurt stecken rund 9 000 Transportkilometer, obwohl er genauso gut vor Ort hergestellt und verkauft werden kann. Aber dieser Unsinn lohnt sich zum Beispiel für Müllermilch, weil Lastwagen überall durchfahren können, weil die Maut zu niedrig ist und weil die Lkw-Fahrer so schlecht bezahlt werden. Darunter leidet übrigens auch die regionale Wirtschaft, und das wollen wir ändern.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Lkw-Maut muss endlich ordentlich angehoben werden. Man kann Fahrverbote verhängen, zum Beispiel ab Freitagnachmittag und in der Nacht. Sie können dafür sorgen, dass Lkws nicht auf Bundesstraßen und Landstraßen durch Ortschaften fahren dürfen, wenn es parallel dazu eine Autobahn gibt. Damit würden die Anwohner an den belasteten Ortsdurchfahrten sofort entlastet, und Sie könnten sich viele von diesen teuren und unsinnigen Ortsumfahrungen sparen.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn es nach Ihrem Plan geht, stößt der Verkehrssektor in 15 Jahren noch mehr klimaschädliche und gesundheitsschädliche Abgase aus, werden noch mehr Flächen versiegelt und noch mehr Grünanlagen und Landschaften zerstört. Dem können wir nicht zustimmen.

Für mehr Lebensqualität und Wohlbefinden brauchen wir nicht immer weitere Wege und immer schnellere Fahrzeuge, sondern eine erholsame und lebenswerte Umwelt. Dafür setzt sich die Linke ein.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn es nach Ihrem Plan geht, wird der öffentliche Nahverkehr in den nächsten Jahren noch teurer, weil der Bund Milliarden in Autobahnprojekte versenkt, statt den Ausbau von Bus und Bahn zu finanzieren. Ein Paradebeispiel dafür ist der Weiterbau der A 100 in Berlin, den Sie geplant haben. Mindestens 550 Millionen Euro sollen für wenige Kilometer ausgegeben werden, obwohl es überhaupt keinen Bedarf dafür gibt. Im Gegenteil: Dieses Autobahnstück würde einen wertvollen Park zerstören und sanierte Wohngebiete kaputtmachen, und der Verkehr ergießt sich dann in den nächsten Stadtteil.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da bin ich gespannt, was Ihre Regierungsbeteiligung in Berlin dazu sagt!)

Kein Problem werden Sie damit lösen. Sie erreichen damit nur, dass die Aktionäre der Baukonzerne einen Gewinn einstreichen. Mit solcher Politik muss endlich Schluss sein.

(Beifall bei der LINKEN)

Streichen Sie dieses und ein weiteres Dutzend ähnlich teurer und unnützer Großprojekte aus Ihrem Straßenbauplan! Damit hätten Sie locker 10 Milliarden Euro übrig, und mit diesem Geld sollten Sie einen Verkehrswendefonds finanzieren, damit die Kommunen den ÖPNV ausbauen, Fahrradwege entwickeln und etwas für die Fußgängerfreundlichkeit tun können.

Wenn es nach Ihrem Plan geht, werden der Frust über die sogenannten etablierten Parteien und der zunehmende Zweifel an unseren...

...demokratischen Institutionen noch weiter genährt. Zigtausende Bürgerinnen und Bürger haben mit Anregungen und Einwänden versucht, Einfluss auf diesen Bundesverkehrswegeplan zu nehmen – ohne erkennbares Ergebnis. Viele der engagierten Bürgerinnen und Bürger in Umweltverbänden, Bürgerinitiativen und Rathäusern sprechen von Pseudobeteiligung, und leider haben sie recht.

Von den 50 ausgearbeiteten Alternativen der Verkehrsverbände zum Beispiel ist keine einzige in Ihren Bewertungsverfahren geprüft worden. Das ist völlig inakzeptabel.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir verlangen eine echte Bürgerbeteiligung, und zumindest für die größten und teuersten Projekte muss es eine unabhängige Prüfung von Kosten und Nutzen geben.

Wir haben zum Glück noch eine parlamentarische Beratung. Ich hoffe, Kolleginnen und Kollegen, dass Sie auf solche Prüfungen bestehen werden. Denn nur dort, wo Alternativen zur Auswahl stehen, gibt es Demokratie, und die müssen wir stärken.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

"Etwas verdammt Gutes erreicht"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Sören Bartol (SPD)

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben im Koalitionsvertrag eine Reformagenda für die Verkehrspolitik vereinbart, die auf drei Säulen beruht.

Erstens wollen wir zusätzliche Mittel für die Investitionen in den Erhalt und den Aus- und Neubau der Verkehrswege mobilisieren,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nicht zu erkennen!)

und zwar durch die zusätzlichen Steuer- und Mauteinnahmen. Die Ausdehnung der Lkw-Maut ist dabei der wichtigste Schritt. Den Entwurf des dafür notwendigen Gesetzes werden wir heute ebenfalls in den Deutschen Bundestag einbringen. Hier geht es um die Frage: Wie finanzieren wir unsere Investitionen?

Zweitens wird künftig nach klaren und ehrlichen Kriterien entschieden, in welche Verkehrsprojekte investiert wird. Dazu ist ein neuer Bundesverkehrswegeplan 2030 erarbeitet worden, mit dem ein neues Priorisierungskonzept umgesetzt wird. Dazu liegen uns die Entwürfe der Ausbaugesetze vor, deren Beratung wir heute im Bundestag beginnen. Hier geht es um die Frage: Wo investieren wir in die Bundesverkehrswege?

Drittens wollen wir die Art, wie der Bund investiert, reformieren. Das haben wir bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Erhalt der Schiene mit der Deutschen Bahn bereits umgesetzt. Darüber hinaus haben wir die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformiert und neu justiert. Bei der Reform der Auftragsverwaltung bei der Straße sind wir mitten in der Diskussion. Hier geht es um die Frage: Wie organisieren wir unsere Investitionen?

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die SPD hat bereits in der letzten Legislaturperiode mit dem Projekt Infrastrukturkonsens 2020 Eckpunkte für eine neue Priorisierungsstrategie für die Bundesverkehrswege vorgelegt. Für uns ist klar: Ohne eine klare, transparente Festlegung, wo wir aus welchen Gründen investieren wollen, werden wir die Akzeptanz der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler für die hohen Investitionssummen nicht erhalten.

Nach der Bundestagswahl haben wir uns mit der CDU/CSU im Koalitionsvertrag auf eine neue Strategie geeinigt. Mit unserem Entschließungsantrag zur Pkw-Maut im Deutschen Bundestag haben die Koalitionsfraktionen ihren festen Willen bekräftigt, dieses auch umzusetzen.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: „Ihren festen Willen bekräftigt“! Das ist schön!)

Außerdem waren wir uns einig, dass ein moderner Plan eine neue Form der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger braucht. Daher hat das Bundesverkehrsministerium die größte Bürgerbeteiligung durchgeführt, die es je bei einem Bundesverkehrswegeplan gegeben hat. In einem umfassenden Prozess konnten die Bürgerinnen...

...und Bürger zur ersten Grundkonzeption Stellung nehmen. Bei den Schienenwegen konnten sie eigenständige Vorschläge einreichen. Zu guter Letzt lag der erste Entwurf des Planes sechs Wochen in ganz Deutschland aus und konnte kommentiert werden.

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

Wir haben Kurs gehalten, obwohl viele vermutet haben, dass wir das als SPD mit einem bayerischen Bundesverkehrsminister niemals hinbekommen werden. Heute ist klar: Die Koalition hat zusammen mit dem Bundesverkehrsminister etwas verdammt Gutes erreicht.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Michael Grosse-Brömer [CDU/CSU]: Wenn ihr euch etwas Mühe gebt, geht das schon!)

Selbst der grüne Landesverkehrsminister Winfried Hermann aus Baden-Württemberg schreibt in seiner Stellungnahme an den Bundesverkehrsminister – ich zitiere jetzt –:

Das Land Baden-Württemberg begrüßt die Erstellung des BVWP-Entwurfs 2030.

(Gustav Herzog [SPD]: Hört! Hört!)

… Ich freue mich, dass ein Großteil der angemeldeten Projekte, insbesondere im Straßen- und Wasserstraßenbereich, mit hoher Dringlichkeit eingestuft wurde.

(Gustav Herzog [SPD]: So was schreibt der grüne Verkehrsminister!)

Ebenso bewerte ich den gesetzten Schwerpunkt auf die Erhaltung positiv. … Diese Erhöhung ist die notwendige Antwort auf die Herausforderungen in Deutschland …

Recht hat er.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Der neue Bundesverkehrswegeplan ist ehrlich, realistisch und klug. Er zeigt, wie moderne Planung von Infrastrukturprojekten im Herzen Europas funktioniert. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, Sie sollten sich dem Urteil Ihres grünen Kollegen einfach anschließen und anerkennen, dass uns an dieser Stelle wirklich etwas gelungen ist.

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 zeigt den großen Investitionsbedarf beim Erhalt und Ausbau der Verkehrswege in den nächsten 15 Jahren. Dabei legt der Bund fest, was wichtig ist und was nicht. Eine vom Bundesverkehrsminister in Auftrag gegebene Verkehrsprognose geht davon aus, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 um über 12 Prozent gegenüber 2010 ansteigen wird, im Güterverkehr sogar um fast 40 Prozent.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Das ist keine Leistung!)

Dabei werden wir nicht einfach dem Verkehrswachstum hinterherbauen. Der neue Plan ist ehrlich, weil er klar sagt, welche Projekte in den kommenden Jahren eine Chance auf Realisierung haben. Dafür sind alle Projekte, bei denen der Bagger noch nicht gerollt war, neu bewertet worden. Dabei sind auch Projekte von der Prioritätenliste genommen worden, deren Planung schon weit fortgeschritten war, wenn ihr Nutzen nicht mehr gegeben war.

Wir planen und bauen nicht mehr nach Himmelsrichtungen, sondern nach dem realen Bedarf. Es wird kein Bauen nach Proporz mehr geben. Die Länderquote ist abgeschafft. Davon profitieren insbesondere die Länder, in denen der Verkehr wirklich stattfindet und die Leute tagtäglich im Stau stehen.

Der Plan ist realistisch, weil er von einem ehrlich gerechneten Finanzrahmen für die kommenden 15 Jahre ausgeht. Das „Wünsch' dir was", das auch gleich wieder in Ihren Reden kommt, gehört endgültig der Vergangenheit an.

(Gustav Herzog [SPD]: Sehr richtig!)

Der neue Plan ist klug, weil er die Verkehrsträger eben nicht gegeneinander ausspielt, er dem Prinzip „Erhalt vor Neubau" folgt und überregionale, großräumig bedeutsame Projekte und Lückenschlüsse Vorfahrt haben.

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

Wir werden den Rekordanteil von 69 Prozent aller Investitionsmittel in den Erhalt der bestehenden Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen investieren. Damit fließen mehr als 140 Milliarden Euro bis 2030 in die Beseitigung von Schlaglöchern, bröckelnden Brücken sowie die Sanierung kaputter Schleusen und Langsamfahrstellen bei der Eisenbahn. Das sind Investitionen, die dringend benötigt werden. Es ist auch – da muss ich dem Bundesverkehrsminister recht geben – mehr als jemals zuvor und mehr als in dem letzten Plan, der übrigens auch von den Grünen mitbeschlossen wurde.

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Wer war damals Verkehrsminister?)

– Ja, wir auch. Ist okay. Er ist halt besser.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Bei der Schiene werden wir neue Wege gehen. Die Zeit, in der einzelne Rennstrecken singulär ausgebaut wurden, ist vorbei. Wir denken im Gesamtnetz. Bis 2030 wollen wir im Schienenpersonenfernverkehr den Deutschlandtakt einführen. Das lange Warten an den Bahnsteigen muss der...

...Vergangenheit angehören. Die Kundinnen und Kunden sollen optimale Möglichkeiten zum Umsteigen erhalten. So entstehen am Ende verlässliche Reiseketten.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Ich finde, wir wagen damit auch im Schienenverkehr eine Mobilitätsrevolution. Den weiteren Ausbau der Schienenwege werden wir an dem gewünschten Fahrplan ausrichten. Für den Deutschlandtakt werden wir in den kommenden Jahren die entscheidenden Infrastrukturmaßnahmen planen und auch bauen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich halte die Kritik insbesondere der Umweltverbände in vielen Punkten für unberechtigt. In einem Punkt teile ich jedoch die Unzufriedenheit. Es ist leider sehr ärgerlich, dass viele Schienenprojekte noch nicht berechnet sind. Bei aller Kritik gehört aber auch hier zur Wahrheit dazu, dass auch das in dem letzten, 2003 beschlossenen Plan nicht anders war. Ich bin auch froh, dass nach der Veröffentlichung des ersten Entwurfs jetzt noch einige Projekte nachträglich berechnet worden sind. Damit hat die Schiene gegenüber der Straße weiter gewonnen. Das hat am Ende auch zur Klarheit geführt.

Ich hoffe, dass wir bis zum Ende der parlamentarischen Beratung noch weitere Schienenprojekte berechnen können. Damit werden wir dann am Ende logischerweise auch klar priorisieren können.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jetzt beginnen die Beratungen in den Ausschüssen. Ich sage das – weil ich das schon einmal mitgemacht habe – hier einmal in aller Deutlichkeit: Ich hoffe auch auf die Vernunft und Weitsicht aller Abgeordneten in diesem Hause.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ach! Da bin ich gespannt!)

Der vorliegende Plan ist keine Ansammlung von Wahlkreisprojekten, und er darf das auch nicht werden. Ich respektiere natürlich, weil auch ich direkt gewählter Abgeordneter eines Wahlkreises bin, dass sich jeder Abgeordneter immer für die Projekte in seiner Region einsetzt.

Das ist klar. Deswegen sind wir – wir sind da ja auch verwurzelt – dort gewählt worden. Klar muss aber auch sein, liebe Kolleginnen und Kollegen: Als Bundespolitikerin bzw. Bundespolitiker sollten wir am Ende immer das große Ganze im Blick behalten.

(Britta Haßelmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das wäre schön!)

Dazu gehört dann am Ende auch, dass wir diesen wirklich sehr guten Plan mit den klaren verkehrspolitischen Linien nach den parlamentarischen Beratungen nicht überfrachten, damit wir am Ende sagen können: Er ist genauso gut, wie er anfänglich ins Parlament hineingegangen ist.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

"Mit Zukunftsfähigkeit nichts zu tun"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Dr. Anton Hofreiter
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! An der Rede des Bundesministers war eines auffallend: Er hat sich vor allem mit der Vergangenheit, mit Zeiten beschäftigt, die 10 oder 15 Jahre her sind, und er hat schöne Zitate gebracht. Das war auch in gewisser Weise konsequent; denn wenn man sich den Plan, den er heute vorlegt, anschaut, glaubt man nicht, dass das der aktuelle Bundesverkehrswegeplan ist. Man glaubt, dass das ein Plan aus dem letzten oder vorletzten Jahrhundert ist; denn mit Zukunftsfähigkeit hat dieses ganze Werk nichts zu tun.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Gustav Herzog [SPD]: Herr Hofreiter, Sie haben das Werk gar nicht gelesen!)

Man muss ehrlicherweise sagen, dass man verblüfft ist, dass überhaupt ein Plan vorgelegt wird. Nach dem BER-Chaos, um das sich der Minister überhaupt nicht gekümmert hat – der Anteil des Bundes beträgt schließlich 26 Prozent –, nachdem der Bundesrechnungshof dem Minister deutlich gemacht hat, dass er mit seinen...

...PPP-Projekten auf Autobahnen öffentliches Geld verschwendet und nachdem er sich monatelang mit nichts anderem als diesem Mautdesaster aufgehalten hat, könnte man sich denken: Immerhin, ein Plan ist vorgelegt worden.

Wenn man sich dann diesen Plan durchliest, wundert man sich – wenn man die lange Zeit der Erarbeitung berücksichtigt –, wie schlampig er erstellt worden ist. Ich nehme einmal ein einfaches Beispiel, die Umgehungsstraße Duderstadt in Niedersachsen. Wenn man sich die offiziellen PRINS-Daten anschaut, stellt man fest, dass dort von einem Nutzen in Höhe von 58,3 Millionen Euro die Rede ist. Die Investitionskosten betragen danach 67 Millionen Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist 2. Zur Erklärung: Man teilt den Nutzen durch die Kosten, und dann kommt das Ergebnis heraus. Jetzt erklären Sie mir bitte einmal, wie 58 geteilt durch 67 2 ergibt. Also wenn ich das ganz grob im Kopf ausrechne, komme ich auf etwa 0,8.

(Beifall und Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist auffallend, wie schlampig erstellt Ihre Daten sind, die man dem Internet entnehmen kann.

Das Gleiche zeigt sich, wenn man sich anschaut, wie es mit den Mitteln für den Unterhalt ist. Eigentlich sollte es doch eine Selbstverständlichkeit sein – unabhängig davon, dass wir uns darüber streiten, welche Neubaumaßnahmen sinnvoll sind –, dass man das vorhandene Infrastrukturnetz erhält, wenn man nicht vorhat, es stillzulegen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist wunderbar, davon zu reden, dass man in das Infrastrukturnetz mehr Geld stecken will, und es wird so getan, als wenn das auch wirklich getan würde. Sie haben hier einen Plan vorgelegt; aber bei der Umsetzung hapert es, und zwar schon die letzten drei Jahre.

Das lässt sich an etwas ganz Einfachem erkennen: an den Unterhaltsmitteln und an den Neubaumitteln. Die Unterhaltsmittel und die Neubaumittel sind gegenseitig deckungsfähig. Was heißt das? Weil die Abgeordneten der Großen Koalition lieber Bändchen durchschneiden, als für den Unterhalt des bestehenden Netzes zu sorgen, heißt das, dass im Vollzug des Haushalts fröhlich große Summen aus dem Unterhaltstopf in den Neubautopf umgewidmet werden. Ich wiederhole: Natürlich ist es viel schöner, in der Lokalpresse zu stehen, Bändchen durchzuschneiden, zu sagen: „Ich habe jetzt eine Umgehungsstraße eröffnet“, als das bestehende Netz zu unterhalten.

Um Ihre Reden hier glaubwürdig zu machen, können Sie etwas ganz Einfaches tun: Sie könnten die gegenseitige Deckungsfähigkeit zwischen Unterhaltsmitteln und Neubaumitteln aufheben.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das könnte man haushaltstechnisch einfach machen. Dann wäre Ihr Vorgehen zumindest in den Ansätzen glaubwürdig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das wäre ehrliche Politik!)

Wenn man sich den Bundesverkehrswegeplan weiter anschaut, fällt noch etwas auf. Es heißt hier: Das ist realistisch. – Schaut man sich einfach einmal die Zahlen an, stellt man fest, dass über die Hälfte der Projekte laut Ihrem eigenen Plan nach 2030 gebaut werden soll. Also ist über die Hälfte des Projektvolumens überhaupt nicht im Plan. Und das nennen Sie dann realistisch!

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dem Ganzen zugrunde liegen Ihre eigenen Zahlen. Dabei sind noch nicht einmal die Baukostensteigerungen berücksichtigt. Was ist daran ehrlich? Was ist daran realistisch? Was ist daran klug?

Wenn man sich die Projekte anschaut, denkt man sich: Moment einmal, ändert sich in der Mobilitätspolitik nicht gerade grundlegend etwas? Diskutieren die Fachleute nicht darüber, dass durch Elektrifizierung und Digitalisierung tiefgreifende Revolutionen in der Mobilitätspolitik anstehen? Merken Sie nicht, wie nervös die Autoindustrie wird, weil sie nicht weiß, wie ihr Geschäftsmodell in der Zukunft ausschaut? Alle Fachleute sprechen davon, dass sich in der Mobilitätspolitik in den nächsten 10, 15 Jahren mehr ändern wird als in den letzten 30, 40 Jahren. Was stellt man fest, wenn man in den Bundesverkehrswegeplan hineinschaut? Geplant ist eine Orgie von Umgehungsstraßen.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Das Elektroauto muss auch auf der Straße fahren! Das Elektroauto fliegt noch nicht!)

Geplant ist, ganz stumpf Autobahnen auszubauen.

Das geschieht, anstatt eine moderne Mobilitätspolitik aus vernetzter Mobilität, aus Infrastruktur und Vernetzung zwischen Straße und Schiene zu betreiben. Davon findet man in diesem Plan überhaupt nichts. Dergleichen ist noch nicht einmal in der Konzeption des Ganzen angelegt: Straße wird nur als Straße beurteilt, Schiene wird nur als Schiene beurteilt, Wasserstraße wird nur als Wasserstraße beurteilt.

Der Gedanke, dass man zum Beispiel durch den Ausbau eines guten Schienennahverkehrssystems Pendler von der Straße auf die Schiene locken könnte, dass das für die Wirtschaft besser wäre, dass das für die...

...Menschen in der Region besser wäre, kommt überhaupt nicht vor. Sie können in Ihrem System sozusagen nur eine Straße durch eine Straße ersetzen.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: U-Bahn auf die Schwäbische Alb!)

Das heißt, das ist gar kein Bundesverkehrswegeplan, sondern es sind drei Einzelpläne, und diese drei Einzelpläne sind eine Ansammlung von einzelnen Projekten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deshalb frage ich: Was wäre stattdessen nötig? Nötig wäre ein Bundesnetzplan, der die Verkehrsträger integriert betrachtet. Es ist doch eine Vorstellung aus dem letzten Jahrhundert, dass Menschen entweder nur Auto fahren oder nur mit der Eisenbahn unterwegs sind oder nur Fahrrad fahren.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Nur wandern!)

Das ist doch längst nicht mehr die Realität der Menschen.

Deshalb fordere ich: Legen Sie endlich einen vernünftigen integrierten Bundesnetzplan vor, der den Realitäten des 21. Jahrhunderts gerecht wird und der den großen Umbrüchen, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren, die wir in der Mobilität bereits jetzt erkennen können, gerecht wird. Das hier ist ein zusammengestümperter Plan aus Einzelprojekten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

"Ein Programm für die Modernisierung unserer Verkehrsnetze"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Patrick Schnieder (CDU/CSU)

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In der Tat: Das, was uns hier als Bundesverkehrswegeplan vorliegt und was wir jetzt mit den Ausbaugesetzen beraten, kann man wirklich als das größte Investitionsprogramm des Bundes überhaupt bezeichnen. Es ist ein Programm für die Modernisierung unserer Verkehrsnetze. Es ist ein Programm, mit dem wir die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf Vordermann bringen und Zukunft gestalten. Deshalb ist es auch nicht vermessen, zu sagen: Ja, das ist ein großer Wurf.

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

Wenn wir das umsetzen, was wir dort niedergeschrieben haben, dann werden wir weniger Staus haben, dann werden wir ein Mehr an Verkehrssicherheit zu verzeichnen haben,

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Das haben Sie letztes Mal auch gedacht!)

und dann werden wir sehr viel Geld in Verkehrswege hier in Deutschland investieren. Das ist von einer großen Bedeutung für unser Land; denn Deutschland ist eine Mobilitätsnation. Wir sind darauf angewiesen, dass Verkehre fließen können, dass Arbeitnehmer zu ihrem Arbeitsplatz kommen und nicht im Stau stehen, dass wir Waren und Güter transportieren können. Das ist die Voraussetzung dafür, dass wir weiterhin wirtschaftliche Prosperität in Deutschland haben. Insofern ist es wichtig, dass wir die Verkehrswege so stark in den Fokus nehmen. So gewährleisten wir Wohlstand und Wachstum in Deutschland.

Das Verkehrsaufkommen – das besagen alle Verkehrsprognosen – wird in den nächsten Jahren deutlich ansteigen. Wir haben nicht nur Nachholbedarf bei der Infrastruktur, sondern müssen auch eine Antwort auf das wachsende Verkehrsaufkommen finden. Das betrifft alle Verkehrsträger: Das betrifft den Individualverkehr, das betrifft den Güterverkehr, das betrifft den Personenverkehr. Wem es etwas bedeutet, dass es in Deutschland wirtschaftlich weiter aufwärts gehen kann, der muss handeln, der muss Geld in die Hand nehmen, der muss in die Verkehrswege investieren. Wir handeln, und wir handeln kraftvoll. Dieser Bundesverkehrswegeplan ist beredtes Zeugnis dafür.

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

Wir haben uns, als wir die Konzeption erstellt haben, klare Kriterien gegeben; darüber waren wir uns in diesem Hause eigentlich weitgehend einig. Wenn wir uns diese Kriterien anschauen, dann kann man sagen: Sie sind in diesem Bundesverkehrswegeplan abgebildet, sie sind eingehalten worden. Ja, es waren ehrgeizige Ziele, die wir uns gesetzt haben, und wir...

...haben diese Ziele auch alle erreicht. Ich will das im Einzelnen betrachten.

Erster Punkt. Wir haben gesagt: Wir wollen eine realistische Planung machen. Wir wollen keinen Wunsch-und-Wolke-Plan machen, sondern etwas, was wir in den nächsten 15 Jahren auch wirklich umsetzen können. Genau das ist gelungen. Eine klare Finanzierungsperspektive ist hier aufgezeichnet, lieber Kollege Hofreiter – jedenfalls dann, wenn wir die Politik weiter so gestalten können. Wir haben in den letzten Jahren gezeigt: Wir wollen einen Investitionshochlauf. Die größte Gefahr, dass wir das nicht umsetzen können, ist, wenn Sie, wenn andere darüber zu entscheiden haben. Ansonsten werden wir das, was hier als Plan vorliegt, auch bis 2030 umsetzen können.

Präsident Dr. Norbert Lammert:
Herr Kollege Schnieder, darf die Kollegin Wilms eine Zwischenfrage stellen?

Patrick Schnieder (CDU/CSU):
Gerne.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Kollege. – Sie haben ja gerade eben so schön getönt, dass alles, was im Bundesverkehrswegeplan drinsteht, finanzierbar und realistisch ist und auch tatsächlich kommen soll. Im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan wird immer von einer sogenannten Schleppe ab 2031 geredet. Der Bundesverkehrswegeplan geht aber nur bis 2030. Bis 2030 wollen Sie 38,5 Milliarden Euro investieren und danach noch einmal 42,8 Milliarden Euro. Sie haben damit eigentlich schon den Bundesverkehrswegeplan 2045 vorgelegt. Aber in dem Gesetzentwurf, der uns vorliegt, verschweigen Sie ja, welche Projekte dieser übernächste Bundesverkehrswegeplan beinhaltet. Können Sie uns einmal sagen, welche das sein werden? Darauf bin ich gespannt.

Patrick Schnieder (CDU/CSU): Frau Kollegin Wilms, der Unterschied ist, dass wir eine realistische Planung vorlegen und Sie über bestimmte Dinge spekulieren, die überhaupt keinen Anker in der Realität haben. Wir haben bisher bei allen Bundesverkehrswegeplänen eine sogenannte Schleppe gehabt. Diese wird auch in Zukunft erforderlich sein. Das hat einen ganz einfachen Grund: Die Frage ist in aller Regel nicht, ob der Bund ein Projekt will und ob er es finanziert, sondern die Frage ist – dieses Problem wird sich in den nächsten Jahren noch verschärfen –, ob die Länder, die für das Baurecht zuständig sind, die entsprechenden Grundlagen schaffen. Weil wir dort Planungskapazitäten flächendeckend gesenkt haben, schaffen wir es nicht mehr, in allen Fällen zeitnah die Planung zu beenden und Baurecht zu schaffen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Also doch nicht realistisch!)

Deshalb müssen wir Planungskapazitäten ausbauen. Das ist nicht ein Problem des Bundes.

Frau Kollegin Wilms, wir haben dazu Vorschläge gemacht – die müssen Sie sich auch anhören, Sie müssen dann dabei sein –, zum Beispiel zur Bundesverkehrsinfrastrukturgesellschaft.
Damit hätten wir es in der Hand, vor Ort Baurecht und Planung zu schaffen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])

Hier müssen Sie mitmachen. Dann haben wir überhaupt kein Problem bei der Umsetzung.

Zweiter Punkt. Wir haben das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Es wird eingehalten. 70 Prozent der Mittel gehen in den Erhalt. Im Plan von 2003 lagen wir bei 56 Prozent. Herr Kollege Hofreiter, ich darf die Grünen zitieren. Ein Kollege von Ihnen hat zu dem Plan, den er damals mit erarbeitet hat, gesagt, 56 Prozent Erhalt sei ein ausgewogenes Verhältnis. Sie müssten heute über das jubilieren, was wir vorlegen, weil es genau dem entspricht, was Sie eigentlich auch wollen.

(Beifall des Abg. Sören Bartol [SPD])

Dritter Punkt. Wir haben gesagt: Wir setzen klare Prioritäten im Verkehrswegeplan, ausgerichtet auf die größte verkehrliche Gesamtwirkung. Auch das halten wir ein. Bei der Straße stärken wir die Hauptachsen und Knotenpunkte in besonderer Weise. Großräumig bedeutsame Vorhaben werden dort mit 75 Prozent der Investitionsmittel bedacht. Aber wir vergessen auch nicht die regionale Erschließung, die zur Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum führt.

Engpassbeseitigung ist ein großes Thema. Hier komme ich dann zu der Frage: Wird der Klimaschutz, wird die Ökologie hier genug berücksichtigt? Ja, ich kann dem Bundesverkehrsminister nur recht geben. Das ist in der Tat die Verbindung von Ökonomie und Ökologie. Wir führen Emissionen zurück, eindeutig. Man kann immer sagen, dass man dort mehr machen kann, aber das ist Fakt.

(Zuruf des Abg. Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ich bin manchmal seltsam von dem berührt, was Sie unter Umweltschutz verstehen und was Sie bei den Verkehrswegen fordern. Ich nenne einmal das Beispiel Lückenschluss A 1 zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Er steht seit Jahrzehnten auf der Agenda. Es gibt Hunderte von Gutachten dazu. Alle sagen: Ja, die Umwelt ist hier und da betroffen. Es ist alles lösbar. – Sie verzögern das Projekt seit Jahren. Jetzt findet man genetisches Material vom Haselhuhn. Gesehen worden ist dort noch kein Haselhuhn, es werden aber wieder neue Gutachten gemacht. Es wird die Umwelt geschützt. Ich frage mich manchmal: Wo kommt denn bei der Frage des Umweltschutzes der Mensch bei Ihnen vor?
...

...

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

Wo ist der Gewinn für die Umwelt, wenn wir die Lkws durch die Städte jagen, durch die engen Ortsdurchfahrten? Wo kommt der Mensch vor, wenn wir über Verkehrssicherheit reden? Wo kommt die Umwelt vor, wenn die Autos im Stau stehen? Deshalb ist ganz klar, dass wir eine klare Prioritätensetzung brauchen: Engpassbeseitigung, Lückenschlüsse. Das sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 vor. Ein großes Kompliment an den Bundesverkehrsminister.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Sehr gut!)

Das ist genau die richtige Entscheidung, die wir dort getroffen haben.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Lassen Sie mich noch ein Wort zur Öffentlichkeitsbeteiligung sagen. Es ist beispielhaft, was dort passiert ist; sie ist in diesem Umfang noch nie dagewesen. Auch da kann man natürlich fragen: Wie weit wird berücksichtigt, was Bürgerinnen und Bürger eingewendet haben? Sie haben zumindest die Chance gehabt, und sie sind gehört worden. Aber es gibt auch keinen Anspruch darauf, dass jeder Vorschlag umgesetzt wird. Ich wünsche mir manchmal, Sie wären bei den Projekten, die Sie immer bekämpft haben, so konsequent. Zu Stuttgart 21 hat es eine Volksabstimmung gegeben. Bis heute haben Sie noch nicht das Ergebnis akzeptiert, und dann wollen Sie uns erzählen, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung beim Bundesverkehrswegeplan nicht ausreichend gewesen sei.

(Beifall bei der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sagen Sie einmal, wie es finanziert werden soll?)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben einen in die Zukunft gerichteten Plan vorgelegt. Er wird allen Kriterien, allen Eckpunkten, die wir gesetzt haben, gerecht. Es ist ein vernünftiger Plan, ein guter Plan, ein vernünftiges und gutes Zukunftsprogramm für Deutschland.

Vielen Dank.

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

"Fehler des vergangenen Jahrhunderts nicht wiederholen"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Herbert Behrens (DIE LINKE)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In der Zusammenfassung des Bundesverkehrswegeplans 2030 heißt es:

Aber auch Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden in den Bewertungen des BVWP abgebildet.

Na, da hat der Verkehrsminister ja gerade noch die Kurve gekriegt, könnte man meinen. Aber die Bundesregierung denkt ja bei der Verkehrspolitik offenbar doch nicht an die Menschen und an die natürliche Umwelt. Spätestens bei der Auflistung der 1 261 Straßenprojekte wird deutlich – ich zitiere –:

Dobrindt hat wie ein Gutsherr aus dem vorigen Jahrhundert geplant, der seinen politischen Günstlingen Gefälligkeiten erweisen will.

Diesen Worten des Vorsitzenden des BUND, Hubert Weiger, schließe ich mich ausdrücklich an.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Gustav Herzog [SPD]: Peinlich, was er da sagt! Peinlich! Es wird seiner Position nicht gerecht, einen solchen Unsinn zu sagen!)

Dabei wäre es wichtig gewesen, die Fehler des vergangenen Jahrhunderts zu korrigieren, anstatt sie zu wiederholen.

Einige Beispiele aus dem Bereich des Bundeswasserstraßengesetzes: 85 Prozent der 314 untersuchten Schleusenanlagen sind in einem erbärmlichen Zustand. In den nächsten zehn Jahren sind große Grundinstandhaltungen und Ersatzneubauten erforderlich. Da muss es eigentlich keine Prioritätensetzung geben; es muss schlicht und einfach gebaut werden.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Doch statt hier ordentlich reinzubuttern, Personal und Geld zu investieren, wird viel Geld in sündhaft teuren, verkehrspolitisch zweifelhaften und ökologisch hochbrisanten Flussvertiefungen versenkt. Die Weser, die Elbe und auch die Ems sollen auf Tiefen gebracht werden, die zu unkalkulierbaren Risiken führen.

Bei der Weser ist der Tidenhub zum Beispiel extrem angestiegen, in Bremen an der Großen Weserbrücke von ehemals 50 Zentimeter auf heute 4,20 Meter. Die Elbe ist in nur 100 Jahren...

...von 3 bis 4 Meter Tiefe damals auf 15 Meter Fahrrinnentiefe ausgebaggert worden. In der heute vorgelegten Novelle des Bundeswasserstraßengesetzes ist eine weitere Vertiefung auf 15,9 bis 17,1 Meter vorgesehen. Mit 400 Millionen Euro ist der Bund dabei. Einschließlich des Hamburger Anteils wird allein der Ausbau nach Angaben der Bürgerinitiative zum Schutz der Elbe 618 Millionen Euro kosten.

Die Ems erstickt. 630 000 Kubikmeter Schlick sind nach Aussagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus dem Flussbett in die anliegenden Deponien gepumpt worden. Kosten: 9 Millionen Euro. – Das sind Zahlen aus dem Jahr 2010. Der einzige Nutznießer: die Meyer-Werft, deren Besitzer nicht bereit sind, ihre Werft für den Kreuzfahrtschiffbau an die Küste zu verlegen. „Macht ja nichts – der Steuerzahler zahlt, insofern können wir weitermachen wie bisher“, meint offenbar der Verkehrsminister. Das ist nicht weiter hinnehmbar.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn heute über den Plan für die Bundeswasserstraßen bis zum Jahr 2030 debattiert wird, dann geht es um eine wirkliche Zukunftsplanung, und die ist dringend erforderlich. Sie besteht nicht darin, nach der nächsten Flussvertiefung an die übernächste Flussvertiefung zu denken. Zukunftsplanung für die norddeutschen Seehäfen heißt: Hafenkooperationen statt Flussvertiefungen.

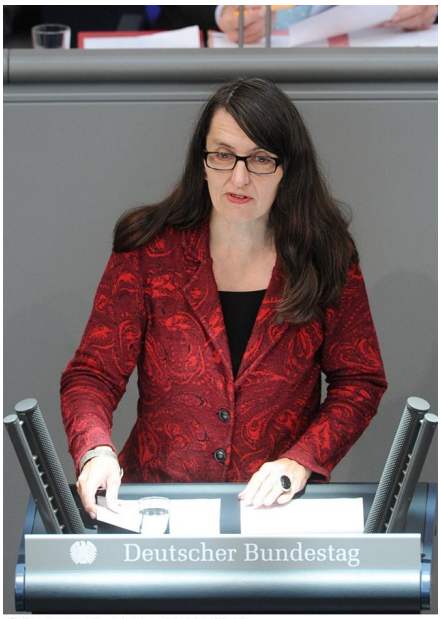
(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Nur so hat auch der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven eine Chance, sich zu entwickeln. Schluss mit der hafenpolitischen Kleinstaaterei der Landesregierungen in Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein! Wir brauchen eine Verkehrswende, und der Zeitpunkt dafür ist doch jetzt, wo die Verkehrsprojekte für die nächsten anderthalb Jahrzehnte vorbereitet werden. Statt einer grundlegenden kritischen Bewertung der bisherigen Politik kommt nur ein phantasieloses Weiter-so.

Interessant ist ein Blick in die Debatten von vor über zehn Jahren, als es um den Bundesverkehrswegeplan 2003 ging. Darin lesen wir Überschriften wie „Vernetzung von Verkehrsträgern zu einem integrierten Verkehrssystem“, „Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem“ usw. Die Bilanz – wir haben es schon gehört –: Auf den Bundeswasserstraßen wurden nach Zahlen des Bundesverkehrsministers im Jahr 2010 10 Prozent der Güter bewegt; es sollten 14,1 Prozent werden. Auf der Schiene waren es 17,4 Prozent; geplant waren 24 Prozent und mehr. Allein der Straßengüterverkehr hat sich dramatisch zum Negativen verändert: Sein Anteil lag 2010 bei 72 Prozent; laut Bundesverkehrswegeplan sollte er nur 61,5 Prozent betragen. – Diese Zahlen zeigen doch, dass man die Verkehrsentwicklung einfach hat laufen lassen; teilweise hat man diese Entwicklung sogar befördert. Das ist das sogenannte Laisser-faire-Szenario, das damals ausdrücklich nicht gewollt gewesen ist. Aber genau das wird mit diesem Bundesverkehrswegeplan fortgesetzt – null Aussage zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltpolitisch sinnvollere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße.
Ich komme zum Schluss. Herr Minister, wenn es jemals in Ihrem Interesse gewesen sein sollte, Verkehrspolitik im Interesse der Menschen umzusetzen, die von Lärm und Dreck befreit werden wollen, im Interesse des Klimaschutzes, im Interesse einer sozialen und ökologischen Transportpolitik, dann wären Sie an diesen Anforderungen grandios gescheitert. Aber wie eingangs zitiert: Sie planen wie ein Gutsherr aus dem vorigen Jahrhundert, und Sie planen eine Verkehrspolitik für ein vergangenes Jahrhundert. Das muss beendet werden.

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

"Über 50 Prozent in Schiene und Wasserstraße"



© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Kirsten Lühmann (SPD)

Herr Präsident! Verehrte Anwesende! Der Spiegel hat den Bundesverkehrswegeplan kürzlich zum Hochamt der Verkehrspolitik erklärt. Das ist natürlich übertrieben, zumal die Erarbeitung und insbesondere die Verhandlungen eines solchen Planes nicht zwangsläufig in religiöser Atmosphäre stattfinden.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Daher gilt das, was in den Verhandlungen zum letzten Bundesverkehrswegeplan der damalige Redner der Grünen, der Kollege Albert Schmidt, so trefflich ausführte: Dieser Bundesverkehrswegeplan ist kein Evangelium, er ist ein Plan.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Der letzte Bundesverkehrswegeplan war unter der rot-grünen Bundesregierung zustande gekommen. Er hat erstmals ein stärkeres Augenmerk auf den Erhalt gelegt und auch ökologische Gesichtspunkte stärker...

...berücksichtigt. Das war neu, und das war gut so.

(Beifall bei der SPD)

Er hat damit die Grundlage gelegt für den Bundesverkehrswegeplan 2030, und der ist noch besser geworden.

(Zurufe von der LINKEN)

Dass das so ist, das liegt unter anderem auch an der Arbeit, die im Bundesverkehrsministerium gemacht wurde. Insbesondere die Transparenz, die es vorher so noch nie gegeben hat, und auch die Abarbeitung der vielen Anmerkungen der Bürger und Bürgerinnen unseres Landes waren eine Herausforderung. Darum danke ich allen Beteiligten, die daran mitgearbeitet haben, herzlich.

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

Wichtig für diese Arbeit sind jedoch auch die politischen Vorgaben, die die Ausrichtung dieses Planes ausmachen. Sören Bartol hat es angesprochen: Die Ergebnisse des Infrastrukturkonsenses der SPD-Bundestagsfraktion sind in der Grundkonzeption in weiten Teilen umgesetzt worden; man merkt jetzt am Ergebnis, dass das eine sinnvolle Sache war. Einen dieser Grundsätze möchte ich herausgreifen: die klare Mittelaufteilung, die die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärkt.

Vom Gesamtvolumen des neuen Bundesverkehrswegeplans werden über 50 Prozent in die Schiene und in die Wasserstraßen investiert, und wir werden darauf achten, liebe Kollegen und Kolleginnen, dass sich dieses Verhältnis im Rahmen der parlamentarischen Beratungen auch nicht ändern wird. Dass diese Entscheidung keine ist, die direkt mit der Verkehrsleistung dieser beiden Verkehrsträger zu rechtfertigen ist, das ist uns allen klar. Genauso klar ist aber auch, dass, wenn wir die Mobilität in Deutschland langfristig stärken und ökologisch ausrichten wollen, Schiene und Wasserstraße diese zusätzlichen Mittel dringend benötigen.

Wir bedauern die Tatsache, dass die vielen Schienenprojekte noch nicht alle auf ihre Wirtschaftlichkeit hin berechnet werden konnten. Wir drängen darauf, dass dies möglichst schnell passiert; denn nur dann kann man den verkehrspolitischen Wert dieses Bundesverkehrswegeplanes auch umfassend erkennen. Daher bitten wir darum, dass das möglichst schnell passiert.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] meldet sich zu einer Zwischenfrage)

Denn unter anderem noch nicht bewertet und noch im potenziellen Bedarf befinden sich Maßnahmen zur Realisierung der umfassenden Befahrbarkeit des Schienennetzes für 750-Meter-Güterzüge, was im Übrigen der europäischen Standardlänge entspricht. Wir plädieren hier für eine schnelle Planung, damit auch kleinteilige und relativ preisgünstige Maßnahmen die Kapazitäten im Schienenverkehr nach vorne bringen können.

Präsident Dr. Norbert Lammert: Frau Kollegin Lühmann, lassen Sie eine Zwischenfrage zu?

Kirsten Lühmann (SPD): Ja.

Präsident Dr. Norbert Lammert: Bitte schön.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Kollegin Lühmann, vielen Dank, dass ich Ihnen diese Zwischenfrage stellen darf. Ich bin an der richtigen Stelle aufgerufen worden, nämlich als Sie gerade begonnen haben, über das 740-Meter-Netz zu sprechen.

Sie hatten vorhin schon gelobt, dass so viel Schiene im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Da fehlt noch die Gäubahn!)

Aber ich glaube, dass das im Widerspruch zu den Realitäten steht. Ich möchte Ihnen eine Frage stellen, die sich auf den Schienengüterverkehr bezieht, der in Deutschland nur einen Anteil von 17 Prozent hat; in Österreich sind es 30 Prozent und in der Schweiz 40 Prozent. Die 740-Meter-Netze gibt es zum Beispiel in der Schweiz, sogar in Italien, nur bei uns in Deutschland gibt es Engpässe.

Meine Frage lautet: Wie erklären Sie sich, dass, obwohl die Deutsche Bahn bereits im Jahr 2013 beantragt hat, den Einsatz des 740-Meter-Netzes zu untersuchen und es in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, das entsprechende Gutachten erst vor einigen Wochen seitens des Bundesverkehrsministeriums in Auftrag gegeben wurde, sprich: das Gutachten über das 740-Meter-Netz zu einem Zeitpunkt in Auftrag gegeben wurde, als der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans schon seit Monaten vorlag? Das ist doch eine ziemliche Diskrepanz. Das spricht nicht unbedingt dafür, dass die Bundesregierung das Thema Schienenwege und konkret das Thema „740-Meter-Netz/Verlagerung von Verkehr auf die Schiene“ ernst nimmt.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Kollege Gastel, die Tatsache, dass die Bundesregierung zusammen mit den Koalitionsfraktionen die Mittel so verteilt hat, dass für den Bereich Schiene über 41 Prozent der Mittel zur Verfügung stehen, zeigt eindeutig, welche Prioritäten diese Bundesregierung setzt. Wann ein Gutachten von wem in Auftrag gegeben wurde, dürfen Sie nicht mich fragen, sondern das müssen Sie das Ministerium fragen; denn ich gehöre dem Parlament an, und das Ministerium ist Teil der Regierung. Diese Frage können Sie im Rahmen...

...einer Kleinen Anfrage stellen. An der Antwort wäre auch ich interessiert; aber die wird dann ja öffentlich sein.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Norbert Brackmann [CDU/CSU])

Zu den Maßnahmen, die wir dringend untersuchen müssen, gehört auch die Beseitigung der Knotenproblematik. Die Knotenpunkte in mehreren großen Städten bedeuten insbesondere für den Schienengüterverkehr Engpässe. Dort konkurrieren Güterzüge mit Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen. Diese Konkurrenzen wollen wir aufheben. Dafür gibt es einen eigenen Titel in diesem Bundesverkehrswegeplan. Ich spreche hier nur einen Knoten an, der noch nicht aufgenommen wurde, den Knoten Hannover. Ich denke, dass wir dazu zeitnah Antworten erhalten werden.

Kritisiert wurde von einigen, dass in diesen Bundesverkehrswegeplan keine Schienennahverkehrsmaßnahmen aufgenommen wurden. Das ist aber nicht nur bei diesem Plan so, sondern das war auch bei den Vorgängern so. Das liegt daran, dass wir uns einmal entschieden haben, dass der Schienenpersonennahverkehr in die Zuständigkeit der Länder übergeben wird. Dafür stellen wir den Ländern ausreichend Geld zur Verfügung. Gerade erst haben wir die Regionalisierungsmittel deutlich aufgestockt und die Zusage gegeben, dass die GVFG-Mittel, die der Gemeindeverkehrsfinanzierung dienen, verstetigt werden. Ich glaube, das war eine richtige und gute Maßnahme; denn die Länder wissen am besten, wo die Bedarfe im Bereich Schienenpersonennahverkehr sind. Das müssen wir nicht seitens des Bundes regeln; das sollen die Länder machen. Das ist gut so, und das behalten wir bei.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Volker Kauder [CDU/CSU])

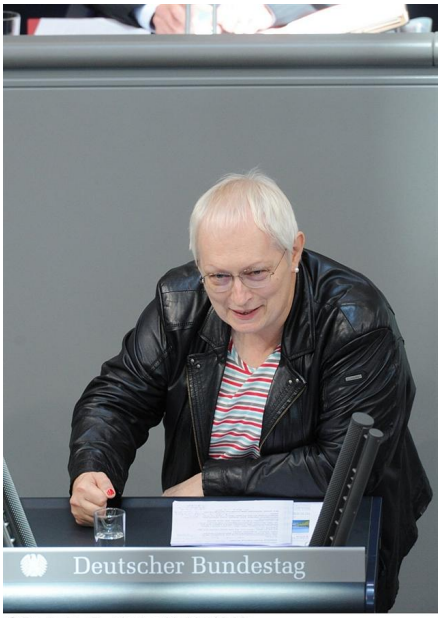
Dass wir unsere Schwerpunkte richtig gesetzt haben, zeigt auch eine Umfrage, die das Netzwerk Europäische Eisenbahnen mit dem Verband der Güterwagenhalter in Deutschland durchgeführt hat. Danach wollen neun von zehn Befragten, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert werden und der Staat dafür mehr Geld ausgibt. Dass auch hier der Teufel im Detail steckt, habe ich in meinem Heimatland Niedersachsen erlebt: Im Dialogforum waren sich alle einig, dass mehr Güter auf die Schiene sollen und wir dafür mehr Kapazitäten benötigen. Jetzt gibt es aber viele, die von der gefundenen Lösung betroffen sind und dagegen protestieren. Die im Dialogforum von den Beteiligten gefundenen Ansätze, insbesondere zum Lärmschutz, helfen, Vertrauen zu gewinnen.

Unsere Arbeit wird mit der Verabschiedung dieses Bundesverkehrswegeplans nicht zu Ende sein. Wir beschließen Projekte, liebe Kollegen und Kolleginnen, keine Linienführungen. Um für diese Projekte Akzeptanz zu erlangen, müssen wir die Betroffenen in die weitere Planung früher und intensiver als bisher einbinden. Es muss möglich sein, dass wir gute Anregungen aufnehmen, auch wenn die Projekte dadurch etwas teurer werden, als wir ursprünglich beabsichtigt haben. Die Verkehrswende ist auch für Deutschland zwingend; aber sie wird nicht allein durch einen Beschluss hier im Bundestag verwirklicht. Sie muss ein Projekt der Menschen in diesem Land werden. Dazu werden wir alle hier Überzeugungsarbeit zu leisten haben und gemeinsam mit den Betroffenen an den besten Lösungen arbeiten müssen. Dieser vorliegende Bundesverkehrswegeplan ist ein Baustein dazu.

Herzlichen Dank.

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

"Es wird höchste Zeit, dass endlich Realität und Vernunft einziehen"



© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Dobrindt, –

Präsident Dr. Norbert Lammert: Er darf aber sitzen bleiben, ja?

(Heiterkeit – Katrin Göring-Eckardt [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Er hat jetzt Angst!)

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): – es ist ja ganz interessant, wie Sie hier immer auf den Grünen herumdreschen. Wenn ich mich richtig entsinne – ich bin ja schon ein paar Jährchen älter –, dann hat es im Bund noch keinen einzigen grünen Verkehrsminister gegeben.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Katrin Göring-Eckardt [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Leider! – Volker Kauder [CDU/CSU]: Gott sei Dank!)

Es wird höchste Zeit, dass endlich einmal Realität und Vernunft in...

...diese Hütte an der Invalidenstraße einziehen.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Ich hoffe, dass das nächstes Jahr gelingen wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Lachen bei Abgeordneten der CDU/CSU und der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Selbstbeweihräucherung, die wir hier eben erlebt haben, lässt sich mit einem altbekannten Sprichwort zusammenfassen: Eigenlob stinkt, und zwar stinkt es gewaltig zum Himmel – auch in Bayern. Es stinkt nicht nur, sondern das, was Sie hier machen, hat auch gar nichts mehr mit der Realität zu tun.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deswegen wird es Zeit, den Leuten reinen Wein einzuschenken.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Jetzt mal los!)

Wir müssen es so sagen, wie es ist. Im Wort „Bundesverkehrswegeplan“ ist der Begriff „Plan“ enthalten. Daher müssten Sie eigentlich auch einen Plan haben. Sie haben aber keinen. Es gibt keinen. Der Bundesverkehrswegeplan ist im besten Fall so etwas wie eine grobe Empfehlung, was man vielleicht einmal machen könnte.

Demnächst werden sich wieder viele Wahlkreisabgeordnete für ein Projekt feiern, das im Plan steht. Ich gucke einmal zu meinem lieben Kollegen aus Schleswig-Holstein, aus der beschaulichen Stadt Lauenburg an der Elbe und am Elbe-Lübeck-Kanal.

(Gustav Herzog [SPD]: Schöne Stadt!)

In den Bundesverkehrswegeplan, sogar in den Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung, ist auf einmal ein Projekt namens Elbe-Lübeck-Kanal gekommen. Es handelt sich um eine beschauliche Wasserstraße für den touristischen Verkehr.

(Michael Grosse-Brömer [CDU/CSU]: Klingt gut!)

Jetzt wird irgendwo behauptet und davon geträumt, man könne dort wieder Güterverkehr stattfinden lassen. Dafür verplanen Sie 838 Millionen Euro. Das sind mehr als 10 Prozent dessen, was insgesamt für die Wasserstraße vorgesehen ist. Dieses Geld würde ich lieber in die Sanierung maroder Schleusen stecken als in so ein System, eine Wette auf die Zukunft.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

Daran zeigt sich deutlich, was das Ganze ist: nichts weiter als Wahlkreisbeglückung.

(Sören Bartol [SPD]: Quatsch!)

Denn solch ein Eintrag in die Listen bedeutet erst einmal gar nichts. Die meisten Kolleginnen und Kollegen wissen es entweder nicht so genau oder wollen es nicht wissen. Wir müssen es deswegen einmal erklären: Herr Dobrindt spricht gerne vom großartigen Investitionsprogramm. Er behauptet, alles sei durchfinanziert. Wie er darauf kommt, ist und bleibt schleierhaft. So unterschlägt er den sogenannten Weiteren Bedarf. Dieser umfasst Projekte für über 40 Milliarden Euro. Bei der Finanzplanung fehlen sie aber.

(Gustav Herzog [SPD]: Da gehören sie auch nicht rein, Frau Wilms! – Ulrich Lange [CDU/CSU]: Wider besseres Wissen wird Unfug behauptet!)

Hierfür wird nie Geld da sein. Der Weitere Bedarf – Herr Herzog, Sie können nachher noch erzählen – steht nur aus einem einzigen Grund im Plan: aus purer Feigheit. Sie trauen sich nicht, den Menschen draußen zu sagen, dass das, was dort steht, sowieso nicht zu erreichen ist.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Aber auch im Vordringlichen Bedarf wird es nicht besser. Weil Sie viel zu viel versprechen, haben Sie die sogenannte Schleppe erfunden; das ist eigentlich eine infektiöse Kinderkrankheit.

(Sören Bartol [SPD]: So ein Quatsch! Die „Schleppe“ gibt es immer! Das hat mit Bauen zu tun!)

Die „Schleppe“ ist nichts weiter als ein plumper Taschenspielertrick.

(Sören Bartol [SPD]: Nein!)

Sie versprechen einen Gewinn, sagen aber nicht, dass er erst in der übernächsten Runde ausgezahlt wird.

Neben diesen Taschenspielertricks, liebe Kolleginnen und Kollegen, gibt es eine weitere riesige Lücke zwischen Plan und Realität. Zunächst einmal wird die Mehrheit in diesem Haus einen völlig illusorischen Plan durchdrücken. Spannend wird aber erst, was davon tatsächlich im Haushalt landet. Denn der Plan hat noch gar keine Auswirkungen. Finanziert wird das nachher erst über den Haushalt, und der von uns beschlossene Haushalt ist in der Realität leider nur eine grobe Empfehlung. In den vergangenen Jahren wurden die Mittel für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel regelmäßig nicht so ausgegeben, wie wir als Haushaltsgesetzgeber es beschlossen haben.

Präsident Dr. Norbert Lammert: Frau Kollegin.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wo ist das Geld gelandet? – Damit komme ich zum Schluss, Herr Präsident.

...

...

(Heiterkeit bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und der SPD)

Wo ist das Geld gelandet? Das haben wir auch gestern wieder gesehen. Zum größten Teil ist das Geld irgendwo in Bayern, in irgendwelchen bayerischen Umgehungsstraßen versackt.

(Widerspruch bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Sören Bartol [SPD]: 700 Millionen in NRW!)

Ich fordere Sie deswegen zu einer ehrlichen Prüfung der Gesetzentwürfe auf. Haben Sie endlich Mut! Streichen Sie das, was nicht bezahlt werden kann! Machen Sie Schluss mit diesem unglaubwürdigen Verhalten!

Danke.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

"Herausforderung der Zukunft annehmen"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Norbert Brackmann (CDU/CSU)

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist schon spannend, was uns heute Morgen von den Grünen geboten worden ist. Der Kollege Hofreiter stellte den Zusammenhang zwischen dem Bundesverkehrswegeplan und dem Haushalt her, und er machte dabei eine Unterstellung: dass wir den Plan nur machen und die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Neubau und Erhalt nur herstellen würden, damit wir hinterher die Bänder durchschneiden können.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Tja! So ist es halt! So war es in den letzten zehn Jahren!)

Dies ist nur bei zwei Voraussetzungen möglich; die müssen erfüllt sein. Die erste ist, dass wir noch bis 2030 in der Regierung sind.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Damit können wir gut leben. Die zweite ist, dass die Projekte, die wir in den Plan geschrieben haben, bis dahin fertig werden. Damit können wir ebenfalls gut leben; das wollen wir. Dass Ihre Kollegin Wilms damit ein Problem hat, ist ihr Problem, aber nicht unseres.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wir müssen natürlich schon Zusammenhänge zwischen Verkehrswegeplan und Haushalt sehen.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, was jetzt? Gerade haben Sie den Zusammenhang noch geleugnet!)

– Nein, ich denke nur längerfristig als Sie.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das kann ich aber nicht erkennen!)

Sie haben den Haushalt in diesem Jahr im Auge, und wir haben ihn bis 2030 im Auge.

Der Verkehrsminister hat vorhin darauf hingewiesen, dass wir großräumig denken müssen,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber das großräumige Denken geht über Bayern hinaus, nicht?)

und in der Tat ist das die Herausforderung, die dieser Bundesverkehrswegeplan annimmt.

(Ulrich Lange [CDU/CSU]: Man sollte bei der Wahrheit bleiben!)

– Man sollte bei der Wahrheit bleiben. – Die Kollegin Wilms kommt aus Schleswig-Holstein. Wir können uns aber keine regionalspezifische Betrachtungsweise leisten. Wenn wir uns einmal anschauen, dass in der Exportnation Deutschland das Land, das den größten Anteil am Containerumschlag im größten deutschen Seehafen Hamburg hat, Bayern ist, der Wohlstand also zu einem großen Teil in Bayern produziert wird und Rest-Deutschland davon profitiert, und wenn wir uns weiter anschauen, was Bayern für den Finanzausgleich tut und wovon andere Städte – unter anderem diese schöne Bundeshauptstadt – leben, dann wird deutlich, dass wir großräumig und flächendeckend denken müssen und nicht in Kleinstaaterei verfallen dürfen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Das ist etwas, das diesen Plan auszeichnet: dass er in diesen großen Linien denkt, nicht nur bezogen auf die einzelnen Trassen. Er hat auch – das müssen wir vernetzt sehen – etwas mit dem Haushalt zu tun. Wir müssen sehen, dass wir das, was wir in den Plan hineinschreiben, auch umsetzen. Im Haushalt werden wir deswegen – denn das Allererste ist die Planungskapazität – wie auch in den letzten Jahren für den Bereich Wasserstraßen zusätzliche Planungskapazität schaffen.

...

...
Wir haben in den letzten Jahren – und wir werden dies auch weiterhin tun – die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass bei der Schiene geplant werden kann. Bei der Straße haben wir leider keine eigene Zuständigkeit, sondern sie liegt bei den Ländern.

Wir haben jetzt eine Zeitenwende; denn seit gestern haben wir keine baureifen Projekte mehr in Deutschland, die nicht über eine Finanzierungszusage des Bundes erfolgen. Das ist eine neue Zeit. Deswegen ist es so eminent wichtig, dass auch die Länder, die Länderverkehrsminister ihre Planungskapazitäten hochschrauben und diese Herausforderung der Zukunft annehmen; denn wer Gegner von Planung ist, ist Freund von Verzicht auf Teilhabe, auf Fortschritt, auf Infrastruktur – und damit auf die Sicherung des Wohlstands für die Bevölkerung im eigenen Land.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Das gilt für viele Projekte. Wenn wir einmal nach vorn schauen, dann müssen wir auch sehen, dass wir nicht immer nur neue Straßen und Schienen in die Landschaft bauen können. Wir müssen uns auch Gedanken darüber machen, wie wir Verkehrsträger, die noch Chancen haben, an der Zukunftsentwicklung teilzuhaben, die ökologisch unbedenklicher als andere sind, nach vorne treiben.

Ich habe vorhin darauf hingewiesen, dass wir in vernetzten Regionen denken müssen. Der Kollege Bartol hat die Prognosen zur Verkehrsentwicklung und zum Gütertransport angesprochen. Wenn wir wissen, dass der Hamburger Hafen Ende der 2020er-Jahre nicht mehr in der Lage sein wird, Güter auf den konventionellen Wegen, wie er es heute macht, abzutransportieren, dann müssen wir vernetzt vorgehen und auch die Wasserstraße wieder ein Stück weit nach vorne bringen.

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

Da müssen wir heute anfangen, zu planen. Dazu gehören verschiedene Aktivitäten. Dazu gehört, dass wir das Nadelöhr Elbe-Seitenkanal ertüchtigen; deswegen haben wir dort im letzten Jahr den Neubau der Schleuse auf den Weg gebracht.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Gustav Herzog [SPD]: Sehr gut!)

Dazu gehört, weil wir vernetzt denken müssen, dafür zu sorgen, dass Güter auch auf dem Schiff von Süden nach Norden transportiert werden können, eben in dieses Netz. Das ist nicht einmal eine deutsche, sondern eine europäische Entscheidung; denn der Elbe-Lübeck-Kanal ist im TEN-T. Wir müssen auch dafür sorgen, dass die Wasserstraße attraktiver wird. Denn die Container aus Bayern, von denen ich vorhin gesprochen habe, werden zu 60 Prozent über die Schiene, zu 40 Prozent über die Straße und überhaupt nicht auf dem Wasser transportiert. Ziel dieses Bundesverkehrswegeplanes ist es, dies zusammenzuführen.

Es wird dann noch ein Stück weiter vernetzt, und zwar durch die Haushaltsgesetze, die wir in den nächsten Jahren beschließen werden. Wir müssen die Verkehre auf den einzelnen Verkehrsträgern – Wasser, Straße, Schiene – durch den Einsatz digitaler Technik, neuer Programme, autonomen Fahrens und anderer Systeme effizienter machen. Besser ist es natürlich, die vorhandenen Verkehrsträger so weit wie möglich auszunutzen, damit wir nicht mehr in großem Umfang neue Verkehrsträger brauchen. Wenn wir aber neue brauchen, dann müssen wir auf ökologische Art und Weise vorgehen. Genau dafür legt dieser Bundesverkehrswegeplan und legen die Ausbaugesetze den Grundstein. Dafür, dass das so gelungen ist, ein herzliches Dankeschön an den Bundesverkehrsminister!

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

"Wir brauchen die Akzeptanz der Bevölkerung"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Gustav Herzog (SPD)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Als Verkehrspolitiker stellt man sich immer die Frage – man bekommt sie auch gestellt –: Wie soll die Verkehrspolitik aussehen, welche Projekte sind die richtigen, und wie wollen wir sie realisieren?

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, das ist richtig!)

Wir brauchen die Akzeptanz der Bevölkerung, sowohl für die politische Entscheidung als auch für die Umsetzung. Wie erreichen wir diese Akzeptanz? Indem wir offenlegen, was wir wollen, und indem wir Transparenz praktizieren. Ich glaube, es hat bei einem solchen Projekt in der Verkehrspolitik noch nie so viel Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz gegeben wie dieses Mal. Frau Kollegin Leidig, wenn Ihnen das Ergebnis nicht gefällt,
...

...
(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Welches Ergebnis?)

dann bedeutet das nicht, dass das Vorgehen undemokratisch war. Vielmehr erfahren wir sehr viel Zustimmung zu dem Weg, den wir eingeschlagen haben.

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

Man darf bei aller kritischen Diskussion nicht darüber hinwegsehen, dass es in diesem Hause einen Konsens gibt. Deswegen will ich mit Ihrer Erlaubnis, Herr Präsident, aus einem Antrag der Grünen zitieren:

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe und die Wettbewerbsfähigkeit des Landes. Mit einem der feinmaschigsten Verkehrsnetze der Welt ist Deutschland gut aufgestellt.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, das haben wir nämlich schon!)

Jetzt schaue ich zu Ihnen, Herr Hofreiter und Frau Wilms: Warum sind Sie bei Ihren Beiträgen nicht auf diesem Niveau geblieben?

(Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Herr Hofreiter, Sie haben einen redaktionellen Fehler im Bundesverkehrswegeplan angesprochen. Sie hätten besser in die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von Ihnen hineingeschaut. Sie haben hier behauptet, wir würden bei den Straßen „Erhalt vor Neubau“ gar nicht praktizieren. Ich habe mir einmal die Arbeit gemacht, die Antwort auf Ihre Anfrage in einer kleinen Grafik darzustellen.

(Der Redner hält ein Schaubild hoch)

Das Blaue sind die Investitionen, das Rote ist der Erhalt bei den Straßen. Dieser Peak, das sind die Programme, die wir aufgelegt haben. Das heißt, schon seit Jahren sind wir dabei, mehr in den Erhalt als in den Neubau zu investieren. Schauen Sie erst einmal in Ihre Papiere, bevor Sie hier Unsinn erzählen!

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Haben Sie sich das Straßennetz in der Realität angeschaut?)

Frau Kollegin Wilms, ich war gestern bei den Baufreigaben. Vielen Dank, Herr Bundesminister – auch für die Ortsumgehung Imsweiler in meinem Wahlkreis. Das ist angemessen und richtig,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Jetzt kommt die Nummer wieder!)

und ich stehe dazu. Wenn Sie die grüne Kreisvorsitzende fragen, dann erfahren Sie, dass sie das auch für richtig hält.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der SPD und der CDU/CSU)

Frau Kollegin Wilms, Sie behaupten hier, der Großteil des Geldes sei nach Bayern gegangen. Sie müssen noch einmal nachschauen. Ich glaube, Sie haben „Bayer Leverkusen“ im Ohr.
(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Der Großteil des Geldes – über ein Drittel – ist nämlich für ein Brückenprojekt auf der A 1 bei Leverkusen, das dringend notwendig ist, zur Verfügung gestellt worden. Erzählen Sie hier also nicht Dinge, die einfach nicht stimmen!

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Präsident Dr. Norbert Lammert: Darf die Kollegin Wilms darauf mit einer Zwischenfrage reagieren?

Gustav Herzog (SPD): Aber gerne doch.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Kollege Herzog, Sie haben eben wirklich super dargestellt, worauf es Ihnen ankam, nämlich darauf, dass Sie sich dafür abfeiern lassen konnten,

(Zurufe von der SPD: Oh!)

dass ein Projekt in Ihrem Wahlkreis in diesem Plan steht.

(Sören Bartol [SPD]: Immer noch nicht verstanden! – Christine Lambrecht [SPD]: Wie billig!)

Ich rate Ihnen dringend, einmal einen Blick in Artikel 38 des von uns so geliebten Grundgesetzes zu werfen.

(Christine Lambrecht [SPD]: Wie peinlich!)

Darin steht – ich zitiere –: „Sie sind Vertreter des ganzen Volkes ... “. – Sie sind also nicht nur Vertreter Ihres Wahlkreises,

(Ulli Nissen [SPD]: Trotzdem freuen wir uns über das Projekt!)

und es wäre deshalb sehr hilfreich, wenn Sie Ihre Äußerungen und Ihr ganzes Handeln auf eine Gesamtstruktur, die wir für den Verkehr brauchen, ausrichten würden.

Sie haben ja super zitiert, wie wir das haben wollen. Wir wollen nämlich einen Netzplan und nicht ein Sammelsurium an einzelnen Wünschen haben, die von den Wahlkreisabgeordneten, von den Ministerpräsidenten oder von Sonstigen geäußert werden.

(Sören Bartol [SPD]: Ich lese gleich die ganze Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg vor!)

Wie wollen Sie das in diesen Plan eigentlich noch hineinbringen? Wie haben Sie das vor? Oder wollen Sie...

...sich schlicht und ergreifend einfach nicht ans Grundgesetz halten?

Gustav Herzog (SPD): Frau Kollegin Wilms, auch die Ortsgemeinde Imsweiler gehört zur Bundesrepublik Deutschland, und auch die Menschen dort haben einen Anspruch darauf, dass ihre Lebensverhältnisse gleichwertig sind.

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

Dort gibt es eine enge Ortsdurchfahrung über mehrere Kilometer, die täglich von über 10 000 Fahrzeugen – ein hoher Anteil davon ist Schwerlastverkehr – genutzt wird. Ein Bahnübergang dort hat zum Beispiel schon verhindert, dass Rettungswagen fahren konnten. Sie können den Menschen dort nicht ihren Anspruch darauf absprechen, eine vergleichbare Umwelt zu haben. Deswegen ist diese Ortsumfahrung gerechtfertigt, und sie ist auch zum Wohle der Allgemeinheit.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Damit hier aber nicht der Eindruck entsteht, bei der Bundesverkehrspolitik ginge es nur um eine rein parteipolitische Auseinandersetzung mit den Grünen: Herr Minister Dobrindt, an eines darf ich doch noch erinnern, nämlich an den Bundesverkehrswegeplan 2003, den Sie angesprochen haben. Die damalige Opposition, die CDU/CSU, hat damals seitenweise Anträge gestellt, Straßenbauprojekte in den Vordringlichen Bedarf zu heben. Hätten wir als Rot-Grün das damals gemacht, dann sähe der Plan heute ganz anders aus. Seien wir hier also etwas zurückhaltender, und gehen wir einfach einmal davon aus, dass wir hier gemeinsam gute Arbeit machen werden!

Ich will noch ein paar Kritikpunkte aus der Öffentlichkeit aufgreifen, die geäußert worden sind, und insgesamt rate ich hier zu verbaler Abrüstung. Einige Umweltverbände sagen nämlich zum Beispiel, dieser Bundesverkehrswegeplan sei eine Katastrophe für Deutschland. Diese Beschreibung halte ich für maßlos.

(Michael Grosse-Brömer [CDU/CSU]: Maßlos falsch!)

Wir investieren zum Beispiel mehr in die Schiene, als sie an Verkehrsleistung bringt. Beim Güterverkehr hat sie einen Anteil von 20 Prozent, beim Personenverkehr sind es nur 10 Prozent. Fast die Hälfte unserer Mittel geht aber in die Schiene. Das ist also eine klare Bevorteilung durch uns.

Auch beim Flächenverbrauch sind wir sehr moderat. Wer sich an den letzten Bundesverkehrswegeplan erinnert, der weiß: Dort war der Flächenverbrauch doppelt so hoch wie bei diesem neuen. Wir sind hier also auf einem guten Weg.

Lassen Sie mich noch eines zu den Alternativenprüfungen sagen: Es gab ja die Klage, die 50 Alternativen seien einfach so unter den Tisch gekehrt worden. Ich habe dort einmal hineingeschaut, und weil ich eine ganz besonders gut kenne, nämlich die B 10 in der Südpfalz, habe ich mir einmal angeguckt, wie die Alternative begründet wird:

Sie wollen Verkehrsbeeinflussungsanlagen, sie wollen Geschwindigkeitskontrollen, sie wollen Maut-Ausweichverkehre verhindern – das spielt aber keine Rolle mehr, wenn alle Bundesstraßen bemautet werden –, sie wollen die Bahn für den Nahverkehr ausbauen – das nützt bei 15 Prozent Schwerlastverkehr, der durch diese Region fährt, aber nichts –, und sie wollen eine weiträumige Umleitung, die entweder 45 Prozent oder 56 Prozent mehr Strecke bedeutet. Das ist doch keine umweltorientierte Alternative. Es kann doch nicht sein, dass man die Lkws durch die Gegend fahren lässt, um eine solche wichtige Infrastruktur einfach mal auf die Seite zu schieben. Da hat die Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz richtig agiert, die Prüfung entsprechend vorgenommen und gesagt: Wir bleiben bei der vorgeschlagenen Trasse. – Das war ein kleines Beispiel.

Lassen Sie mich ein Letztes zum Klimaschutz noch sagen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Es ist eine Infrastruktur, die für alle Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Da wird es wichtig sein, dass wir bei der Begleitung dieses Bundesverkehrswegeplans darauf achten, dass in Binnenschiffen nicht mehr Diesel verbrannt wird, sondern E-Strom zum Einsatz kommt. Ebenso verhält es sich bei den Fahrzeugen, die auf der Straße fahren. Wir müssen auch noch mehr für die Elektrifizierung machen. Und auch der Elektrobus, Frau Leidig, braucht eine Straße, eine Brücke, und ab und zu fährt er auch auf der Autobahn.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Ich freue mich auf die Ausschussberatung und hoffe, dass wir dort auf entsprechendem Niveau diskutieren.
Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Sören Bartol [SPD]: Super Rede!)

...

...

"Modern, nachhaltig, geprägt von intelligenter Mobilität"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Ulrich Lange (CDU/CSU)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, wir diskutieren heute in erster Lesung über das zentrale Element unserer Infrastrukturplanung: über den Bundesverkehrswegeplan, über die Ausbaugesetze. Uns liegt ein Konzept vor: modern, nachhaltig, geprägt von intelligenter Mobilität. Ohne gute Infrastruktur, liebe Kolleginnen und Kollegen der Grünen und der Linken, lassen sich eine erfolgreiche Volkswirtschaft und der Wohlstand der Menschen nicht weiter entwickeln. Und genau das machen wir.

(Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da müssen Sie in den Bestand gucken!)

Ich bin mir sicher: Die Bevölkerung wird Ihrem Wunsch nach einem grünen Verkehrsminister

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Erhören! Ja klar!)

im nächsten Jahr eine ganz klare Absage erteilen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Denn die Menschen wissen, wer für Infrastruktur steht und wer die Mobilitätsverweigerer dieser Republik sind.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die CSU!)

Schon der Entwurf vom März, liebe Kolleginnen und Kollegen, hat interessanterweise viel Lob erfahren. – Die linke Seite lasse ich mal einfach außen vor; denn in Thüringen will man bei diesem Thema auch etwas haben, aber hier vertritt man irgendwie eine eigene Lehre. – Für den Plan möchte ich mich ganz herzlich beim Ministerium und insbesondere bei unserem Bundesminister Alexander Dobrindt bedanken. Das ist eine sehr gute, ausgezeichnete Vorarbeit, und darauf können wir heute aufbauen.

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

Dann kam die Öffentlichkeitsbeteiligung, die auch schon mehrfach angesprochen worden ist. Dieses Instrument hat sich bewährt. Es hat sich auch bewährt, einen Gesamtbericht über mehrere Seiten darüber zu machen und nicht auf jedes Einzelschreiben einzugehen; denn es geht hier um Gesamtbewertungen und nicht um persönliche Stellungnahmen.

Und, liebe Kolleginnen und Kollegen der Grünen, ich bin jetzt sehr gespannt darauf, wenn es darum geht, das bei den Schienenprojekten umzusetzen. Denn auch da ist viel Neubau dabei; viele weitere Gleise werden gelegt – Hafenhinterland –; da ist viel Geld für die Knoten enthalten. Und wir wissen alle ganz genau, wie sich Ihre Kolleginnen und Kollegen dann bei diesen Projekten vor Ort verhalten: anders als bei Ihren Reden hier in Berlin!

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Widerspruch beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Treten Sie doch endlich mal den Beweis an, dass Sie überhaupt bei einem einzigen Verkehrsträger in der Lage sind, etwas durchzusetzen! Diesen Beweis sind Sie bisher schuldig geblieben.

(Beifall bei der CDU/CSU – Zuruf der Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das wollen wir ja nächstes Jahr machen!)

Wir haben, wie gesagt, viel Zustimmung für dieses Mammutprojekt bekommen. Es wird jetzt natürlich im Detail Diskussionsbedarf an der einen oder anderen Stelle geben. Aber ich will auch da noch mal ganz deutlich sagen: Die Systematik steht, und die Systematik steht für die gesamte Koalition. Wir werden diese Systematik in den Beratungen auch nicht durchbrechen. Warum? Weil es eine seriöse Finanzgrundlage gibt. Natürlich ist ein Bundesverkehrswegeplan einschließlich der Ausbaugesetze – das sagt ja schon das Wort, liebe Kollegin Wilms – ein Plan. Darauf folgt ein Investitionsrahmenplan, und darauf folgen Baufreigaben. Es ist ein stringentes System, das wir in Deutschland haben. Dieses wollen wir weiter stringent halten. Genau in dieser Stringenz erfolgten gestern auch die Baufreigaben. Liebe Kollegin Wilms, ich sage es ganz offen: Sie haben normalerweise ein gewisses Niveau und einen gewissen Anspruch an sich selber. Aber das, was Sie hier vorhin geboten haben, war unterirdisch.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Mit dem, was Sie zur Liste der Baufreigaben gesagt haben, täuschen Sie die Öffentlichkeit. Von über 2 Milliarden Euro gingen circa 310 Millionen...

...Euro nach Bayern, 280 Millionen Euro nach Baden-Württemberg und circa 260 Millionen Euro nach Hessen. Über 25 Prozent der Baufreigaben für Straßen gingen an grüne Landesverkehrsminister; die wollten diese Mittel haben. Also, bitte ehrlich bleiben!

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Gustav Herzog [SPD]: Das war aber kein Hinweis auf eine Koalition!)

– Das war kein Hinweis auf eine Koalition, sondern eine rein sachliche Feststellung.

Damit bin ich auch schon bei den Ländern. Ja, damit dieser Bundesverkehrswegeplan ein Erfolg werden kann, sind auch die Länder gefordert, und zwar mehr gefordert, als sie derzeit an Anstrengungen unternehmen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Bayern!)

Die Möglichkeiten für Baufreigaben sind ausgeschöpft; Kollege Brackmann hat es schon angesprochen. Ich kann nur sagen: Wer am System der Auftragsverwaltung in der Weise festhalten will, wie es die Länder wollen, der muss jetzt in den Ländern auf der Basis der Ausbaugesetze ganz schnell seine Hausaufgaben machen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ansonsten wird es heißen: Der Bund hat die Möglichkeit gegeben und Mittel bereitgestellt; aber es hakt in den Ländern, und in einigen Ländern hakt es ganz gewaltig.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ich kann nur noch einmal in aller Deutlichkeit sagen, was unser Bundesverkehrsminister in seiner Haushaltsrede angesprochen hat: Wir stehen zur Idee einer Bundesautobahngesellschaft, und zwar mit einem Kernnetz des Bundes.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da bin ich mit dabei!)

Wir haben – auch das ist mehrfach gesagt worden – auf das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ geachtet und hier klare Prioritäten gesetzt. Wir haben die Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ für die Autobahnen eingeführt, weil genau dort unsere größten Probleme liegen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was ist mit den Wasserstraßen?)

Wir machen, liebe Kollegin Wilms und lieber Kollege Toni Hofreiter – ihm ist das alles wohl nur zum Teil wichtig; er hat sich ja nach ganz hinten gesetzt –, bei der Finanzierung von Autobahnen keine Wahlkreisgeschenke.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Doch!)

Wir verteidigen auch keine unsinnigen Projekte, sondern nehmen Engpassbeseitigungen vor. Mit der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ wird den Ländern die Chance gegeben, selber dafür zu sorgen, dass geplant und Baurecht erteilt wird. Im „Weiteren Bedarf“, liebe Kollegin Wilms, erfolgt die Anerkennung des Bedarfes durch den Bund, verbunden mit der ehrlichen Aussage, dass wir das derzeit finanziell nicht hinterlegen können.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist auch nicht erforderlich!)

Damit komme ich zu meinem und Ihrem Lieblingsthema, den Ortsumfahrungen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, ja!)

Ja, auch Ortsumfahrungen gehören in den Bundesverkehrswegeplan.

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

Es geht um Verkehrssicherheit. Es geht um den Netzzusammenhang. Es gibt in den Flächenländern Regionen, die keinen Autobahnanschluss haben. Da sind für die regionale und überregionale Wirtschaft funktionierende Bundesstraßen extrem wichtig, insbesondere dort, wo die Länder mit ihren Staatsstraßen Probleme haben. Wir wissen, wo das der Fall ist.

(Beifall bei der CDU/CSU – Gustav Herzog [SPD]: Bayern! – Sören Bartol [SPD]: Staatsstraßen gibt es auch in Bayern!)

Ich fasse zusammen. Es ist ein gelungener Entwurf, mit dem wir uns nun im Rahmen der Systematik zügig, intensiv und effizient befassen werden. Er stellt die Grundlage für eine moderne und nachhaltige Verkehrspolitik in den nächsten 15 Jahren dar. Das ist unsere Agenda 2030. Ich bin sicher, dass sie Erfolg haben wird.

Danke schön.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Präsident Dr. Norbert Lammert:
Ich schließe die Aussprache.

Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass es interfraktionell die Empfehlung gibt, die Vorlagen auf den Drucksachen 18/9350, 18/9523, 18/9524 und 18/9527 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse zu verweisen. – Außer dem zielführenden Hinweis „Sehr gut!“ höre ich keinen Widerspruch. Dann sind die Überweisungen so beschlossen. [Q2]

Ausschuss beendet Beratungen

(Berlin) - Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat am 30. November 2016 die drei Ausführungsgesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) (Bundestagsdrucksache 18/9350) verabschiedet.

In der Sitzung stimmten die Fraktionen von CDU/CSU und SPD für das von der Bundesregierung vorgelegte Fernstraßenausbaugesetz (18/9523), das Bundesschienenwegeausbaugesetz (18/9524) sowie das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen (18/9527), in denen die geplanten Projekte und deren Priorisierung aufgeführt sind, jeweils in der durch den Ausschuss geänderten Fassung. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen lehnte die drei Vorlagen ab. Das Fernstraßenausbaugesetz wurde auch von der Linksfraktion abgelehnt, während die Fraktion bei den beiden anderen Entwürfen mit Enthaltung votierte.

Linke forderten BVWP zurückziehen, Grüne wollten Moratorium

Keine Mehrheit fanden Anträge der Oppositionsfraktionen. Die Fraktion Die Linke (18/8075) hatte gefordert, den BVWP zurückzuziehen, weil er nicht darauf ausgelegt sei, die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Grünen hatten ein Moratorium gefordert, bis der BVWP zu einem Bundesnetzplan weiterentwickelt sei.

Beratungen im Ausschuss beendet

Der Ausschuss hat damit die Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 abgeschlossen. Am 2. Dezember entscheidet der Bundestag in zweiter und dritter Beratung über die Vorlagen.

Über 550 Änderungsanträge

Der Verkehrsausschuss hatte sich in den vergangenen Wochen intensiv mit dem BVWP sowie den dazu gehörenden Ausführungsgesetzen in mehreren nicht-öffentlichen Sitzungen befasst und insgesamt vier Expertenanhörungen stattfinden lassen. Der Ausschuss stimmte über mehr als 550 Änderungsanträge ab. Allein im Bereich des Fernstraßenausbaugesetzes gab in der abschließenden Sitzung weitere 25 Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen, die alle angenommen wurden.

Union: Realistische Zusammenstellung notwendiger Maßnahmen

Vor der Abstimmung im Ausschuss nannte der Vertreter der Unionsfraktion den BVWP eine hervorragende Grundlage, um die Infrastruktur nachhaltig weiterzuentwickeln. Er enthalte eine realistische Zusammenstellung der notwendigen Maßnahmen für die kommenden 15 Jahre. Dabei seien die Prioritäten richtig gesetzt worden - auch bei der Gewichtung der Verkehrsträger, hieß es von Seiten der Unionsfraktion.

Linke: Benachteiligung der Schiene

Aus Sicht der Linksfraktion hat es hingegen eine deutliche Benachteiligung der Schiene gegeben. So hätten beispielsweise Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele bei der Bewertung der einzelnen Projekte keine Rolle gespielt, da sie nicht in den Kosten-Nutzen Faktor einberechnet worden seien, kritisierte die Fraktionsvertreterin.

SPD begrüßt Erhalt vor Neubau

Die Zweifel an der Plausibilität des Kosten-Nutzen Faktors teilt die SPD-Fraktion nicht, wie deren Vertreter deutlich machte. Mit Blick auf die tatsächliche Verkehrsleistung der drei Verkehrsträger sei in die Schiene sogar überinvestiert worden. Sehr positiv zu bewerten ist aus Sicht des Fraktionsvertreters, dass die in der Grundkonzeption enthaltenen Richtlinien, wie etwa die Festlegung "Erhalt vor Neubau", bis zum Schluss durchgehalten worden seien.

Grüne wollen Bundesnetzplan

Benötigt werde eine Infrastrukturpolitik aus einem Guss, hieß es von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Der BVWP und seine Ausführungsgesetze seien jedoch ein Sammelsurium von Einzelprojekten, die nicht durchfinanziert seien und so für Frust sorgen würden, sagte die Grünen-Vertreterin. Aus ihrer Sicht kann der BVWP lediglich die Grundlage für den benötigten Bundesnetzplan sein. [Q3]

Beratungen im Verkehrsausschuss

BUNDESFERNSTRASSEN
AUS DEM BERICHT DER ABGEORDNETEN
- PATRICK SCHNIEDER
- GUSTAV HERZOG
- SABINE LEIDIG UND
- DR. VALERIE WILMS

ÜBER DIE BERATUNGEN DES ENTWURFS EINES SECHSTEN GESETZES ZUR ÄNDERUNG DES FERNSTRASSENAUSBAUGESETZES IM FEDERFÜHRENDEN BUNDESAUSSCHUSS FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9523 in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9853 (Stellungnahme des Bundesrates) wurde gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung am 21. Oktober 2016 an die gleichen Ausschüsse überwiesen (Drucksache 18/10102, Nr. 3). Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9523 gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen einen überarbeiteten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz). Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen jeweils nach Ablauf von fünf Jahren unter besonderer Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu überprüfen. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 geschehen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9523, 18/9853 in seiner 98. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Die Änderungsanträge der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)429, 430, 435 bis 445 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)405 bis 419, 423, 426, 431, 433, 434, 448 und 449 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Der Ausschuss für Tourismus hat den Gesetzentwurf in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu.

Der Haushaltsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(8)4107neu.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zudem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt: „Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (BT-Drs. 18/9523) befasst. Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen: „Der BVWP 2030 und die...

... daraus resultierenden Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen stehen im Einklang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Vorrang bei den Investitionen wird der Erhaltung und dem Ersatz vor dem Aus- und Neubau von Verkehrswegen gegeben. Die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz steht gleichermaßen im Fokus. Die geplanten Autobahnausbauprojekte dienen diesem Ziel. Als VB-E gekennzeichnet sollen sie vorrangig geplant und realisiert werden. Neben der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Stauminderung bewirken sie eine Entlastung der Umwelt durch Reduzierung der Schadstoffemissionen. Durch mit dem Ausbau verbundene Maßnahmen der Lärmvorsorge werden zudem an der Autobahn gelegene Siedlungsbereiche von Lärm (und Abgasen) entlastet und damit das Wohnumfeld vielerorts verbessert. Gleiches gilt auch für die im Bedarfsplan enthaltenen Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen, die dazu beitragen, die Mobilität zu sichern und die Lebensverhältnisse zu verbessern."

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung: Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgender Indikatoren: Managementregel 4 (Gefahren und unvertretbare Risiken für die menschliche Gesundheit vermeiden) Indikator 4 (Flächeninanspruchnahme - Nachhaltige Flächennutzung) Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) Indikator 13 (Luftbelastung - Gesunde Umwelt erhalten)

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht vollständig plausibel, da konkrete Bezüge insbesondere zur Managementregel 4 (Gefahren und unvertretbare Risiken für die menschliche Gesundheit vermeiden) und Indikatoren 4 (Flächeninanspruchnahme - Nachhaltige Flächennutzung), 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) und 13 (Luftbelastung - Gesunde Umwelt erhalten) fehlen.

Eine Prüfbitte ist jedoch nicht erforderlich."

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratung des Gesetzentwurfes auf Drucksache 18/9523 hat sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) befasst und in seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat er sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am 16. März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, im Ausschuss den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 einstimmig einen Zeitplan für die Beratungen zur Bundesverkehrswegeplanung beschlossen (s. Ausschussdrucksache 18(15)358). In diesem Rahmen hat er zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9523, 18/9853 die Durchführung von drei Sondersitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 sowie einer öffentlichen Anhörung am 9. November 2016 beschlossen. Zudem hat er in dieser Sitzung beschlossen, unter anderem zu den drei Sondersitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 Wortprotokolle zu führen. Die Sondersitzungen hat er am 24. und 25. Oktober 2017 mit Genehmigung des Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung durchgeführt.

In seiner 78. Sitzung am 24. Oktober 2016 hat er sich zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit Projekten in den Bundesländern Hamburg, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern befasst. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BREMEN

487	A 001	AK Bremen - Lgr. HB/NI
489	A 281	Weserquerung

HAMBURG

499	A 026	AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn
500	A 026	AK HH-Süderelbe (Moorburg) - Rübke (Lgr. NI/HH)

MECKLENBURG-VORPOMMERN

645	B 096	Weisdin - Warlin
656	B 189n	Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19)
665	B 321	BAB-Zubringer - Schwerin

NIEDERSACHSEN

671	A 001	AK Bremen Lgr. HB/NI
685	A 020	AD A28/A20 (Westerstede) Hohenfelde (A 23) mit A 26
691	A 033	Osnabrück/N (A 1) Osnabrück/Belm
693	A 039	AS Lüneburg-N (B 216) – AS Weyhausen (B 188)
708	B 006n	Lgr. HB/NI Bremen/Brinkum
739	B 074	OU Ritterhude
753	B 188	OU Vorsfelde
761	B 210	AS Riepe (A 31) n Aurich u.a...

Beratungen im Verkehrsausschuss

...

767	B 212n	Harmenhausen (L 875) Lgr. NI/HB
768	B 213	AS Meppen (A 31) AS Cloppenburg (A 1) u.a.
807	B 247	N-OU Duderstadt
808	B 247	S-OU Duderstadt
815	B 248	OU Brome

NORDRHEIN-WESTFALEN

835	A 001	AS Adenau (L10) AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)
836	A 001	AS Lommersdorf (L 115z) AS Blankenheim (B 51)
875	A 040	AS Essen-Frohnhausen AD Essen-O
915	A 052	AK Breitscheid (A 3) AS Essen-Rüttenscheid (B 224)
917	A 052	AK Essen-N s AD Essen/Gladbeck
918	A 052	AK Essen/Gladbeck AD Essen/Gladbeck
937	A 061a	AK Wanlo (A 46) AK Mönchengladbach (A 52)
938	A 445	AS Werl-N AS Hamm/Rhynern
947	B 001	Erwitte Paderborn (B 55 - A 33)
952	B 008	Dinslaken (A 59) Wesel (B 58)
953	B 008	OU Hennef/Uckerath
954	B 009	Westtangente Krefeld (B 57 - B 9)
956	B 051	OU Bergisch-Born (B 51)
973	B 056	Jülich AS Düren (A 4)
977	B 056	Bonn/Hardtberg Birlinghoven/Dambroich
991	B 062n	OU Erndtebrück
992	B 063	OU Hamm
993	B 064	Münster Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)
994	B 064	Brakel Holzminden
995	B 065	Stirpe-Ölingen (B 51) Bad Nenndorf (A 2)
997	B 066	Bielefeld
1003	B 083	Würgassen Beverungen
1004	B 083	OU Stahle
1010	B 225	OU Alt-Marl
1016	B 238	Lemgo Bad Eilsen (B 66 - A 2)
1045	B 508n	OU Kreuztal-Ferndorf
1046	B 508n	OU Hilchenbach

SACHSEN-ANHALT

1188	A 014	AS Dahlenwarsleben Wittenberge (Lgr. ST/BB)
1190	A 143	AS Halle/Neustadt AD Halle-N
1201	B 027	TOU Hüttenrode
1203	B 071	OU Kakerbeck
1210	B 081	OU Blankenburg
1217	B 087	Naumburg Lgr. ST/TH
1221	B 107	OU Oranienbaum
1225	B 180	OU Farnstädt
1226	B 180	OU Aschersleben/Süd Quenstedt
1241	B 188	OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz und OU Hottendorf
1244	B 190n	LGr. ST/NI A 14

SCHLESWIG-HOLSTEIN

1250	A 020	Glückstadt (B431) Hohenfelde (A23)
1251	A 020	Drochtersen (Trog Süd) Glückstadt (B 431)
1252	A 020	NW-Umfahrung Hamburg
1254	A 021	AK Bargteheide AK Schwarzenbek (A 21/A 24)
1258	A 023	AS Tornesch AS Eidelstedt
1260	A 025n	B 005 OU Geesthacht

In seiner 79. Sitzung am 25. Oktober 2016 ging es um Projekte in den Bundesländern Bayern, Thüringen, Berlin, Brandenburg und Sachsen. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BAYERN

150	A 003	AK Deggendorf AS Hengersberg
151	A 003	AS Hengersberg (B 533) AS Aicha vorm Wald
155	A 006	Lgr. BW/BY AS Roth
160	A 007	AD Hittistetten AS Illertissen
164	A 008	AD Inntal AS Traunstein/Siegsdorf
165	A 008	AS Traunstein/Siegsdorf Bgr. D/A
191	B 002	Fürstenfeldbruck Mering
192	B 002	AS Friedberg B 300
193	B 002	w Friedberg (s B 300)
194	B 002	OU Kissing
196	B 002	Augsburg - Donauwörth Nürnberg
200	B 004	Flughafen Nürnberg A 3
213	B 012	Kempten (A 7) Marktoberdorf (B 472)
241	B 015	O-OU Landshut (A92 - B299)
269	B 020	Grenzbrücke s Laufen
276	B 021	OU Bad Reichenhall
297	B 026n	AK Schweinfurt/Werneck (A 7) Karlstadt
298	B 026n	Karlstadt A 3
313	B 131n	A 009 A 9 Gunzenhausen
317	B 173	OU Unterrodach
334	B 289	OU Münchberg
335	B 289	OU Weissdorf
343	B 299	OU Ursensollen
371	B 303	OU Schirnding
375	B 304	OU Eglharting/Kirchseeon
388	B 388	N-OU Passau
402	B 470	OU Forchheim
403	B 471	Buchenau Fürstenfeldbruck-Ost
404	B 471	Fürstenfeldbruck-Ost Esting
405	B 471	Esting Geiselbullach
406	B 471	Dachau A 92
407	B 471	B 13 Garching-Hochbrück
408	B 471	B 11 Ismaning

...

...

BERLIN

418	A 100	AD Neukölln Storkower Str.
419	A 115	AK Zehlendorf (Lgr BB/BE) AS Hüttenweg

BRANDENBURG

426	A 013	AK Schönefelder Kreuz AD Spreewald
434	B 087	B 101 OU Herzberg
439	B 087	OU Lübben
444	B 096	Kreuz Oranienburg (A 10) Lgr. BB/MV
447	B 097	OU Cottbus (3. BA)
457	B 112	Güldendorf A 12
460	B 158	OU Ahrensfelde
469	B 167	OU Finowfurt und OU Eberswalde
476	B 167	OU Liebenwalde

SACHSEN

1145	B 095	OU Wiesa/Schönfeld
1146	B 095	OU Thum/Ehrenfriedersdorf
1147	B 095	OU Burkhardtsdorf Chemnitz-Harthau
1150	B 098	Riesa A 13
1153	B 101	Scheibenberg Annaberg-Buchholz
1154	B 101	OU Wolkenstein
1159	B 101	Grossvoigtsberg AS Siebenlehn
1164	B 156	OU Malschwitz/Niederguri g (B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing
1165	B 156	OU Bluno
1174	B 173	OU Oederan
1178	B 175	AS Glauchau Ost (B 93) w Glauchau (B 175)
1184	B 182	OU Strehla

THÜRINGEN

1281	B 004	Sundhäuser Berge
1285	B 007	B 180 Frohburg (A 72) Zeitz (A 9)
1286	B 007	OU Meuselwitz
1289	B 007	OU Weimar-Ost
1290	B 007	Nohra Weimar
1291	B 007	Mönchenholzhausen Nohra
1294	B 019	OU Stockhausen
1295	B 019	Wilhelmsthal Eisenach
1296	B 019	OU Etterwinden
1306	B 085	OU Buttelstedt
1311	B 086	OU Bad Frankenhausen
1312	B 086	OU Oldisleben
1313	B 087n	Meiningen Lgr. TH/HE (bzw. B 278)
1325	B 092	OU Wolfsgefährt
1326	B 094	OU Zeulenroda
1342	B 247	Ferna Teistungen

In seiner 80. Sitzung am 25. Oktober 2016 hat er Projekte in den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland beraten. Dabei wurden vor allem folgende Projekte erörtert:

BADEN-WÜRTTEMBERG

2	A 005	AS Hemsbach AK Weinheim
3	A 005	AK Weinheim AK Heidelberg
7	A 005	AS Offenburg AS Freiburg-M
11	A 006	A 081 AK Weinsberg Lgr. BY/BW
16	A 008	AS Stuttgart-Degerloch AS Wendlingen
31	B 031	OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel)
33	B 003	Lückenschluss bei Kuppenheim
40	B 010	Dreieck Stuttgart-Neckarpark Plochinger Dreieck
42	B 010	Geislingen-M Geislingen-O
57	B 027	OU Hardheim
75	B 029	NO-Ring Stuttgart (B 27 - B14)
79	B 029n	Röttingen Nördlingen
82	B 030	Biberach (Jordanbad) Hochdorf
84	B 031	Friedrichshafen/Waggershausen Friedrichshafen (B 30 alt)
86	B 031	Breisach Freiburg
102	B 035	U Bruchsal-Ost
103	B 036	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe
104	B 039	OU Willsbach OU Ellhofen
105	B 290	OU Königshofen
106	B 292	OU Östringen
107	B 292	OU Adelsheim
108	B 293	Berghausen Bretten
109	B 293	Lgr. RP/BW B 10 (2. Rheinbrücke)
110	B 294	OU Bauschlott
111	B 294	SW-OU Bretten
112	B 294	OU Loßburg
115	B 311	OU Obermarchtal
116	B 311	OU Deppenhausen
121	B 311n	B 313 Mengen Engelswies
128	B 415	OU Lahr
129	B 462	Freudenstadt (Tunnel)
141	B 465	OU Ingerkingen
142	B 465	OU Warthausen
147	B 500	A 5 L 75

HESSEN

506	A 003	AK Offenbach AK Frankfurter Kreuz
508	A 003	AS Hanau AK Offenbach
509	A 004	AD Kirchheim AD A 4/A 44
513	A 005	AS Seeheim-Jugenheim AK Darmstadt
533	A 045	AS Haiger/Burbach AK Gambach
535	A 045	AS Haiger/Burbach AS Wilnsdorf
536	A 049	AS Kassel-Waldau AS Baunatal-S
545	A 067	AD Mönchhof AS Lorsch
550	A 661	AK Bad Homburger Kreuz AS Offenbach-Kaiserlei
566	B 027	OU Neu Eichenberg/Hebenshausen
603	B 253	OU Frohnhausen/ Wissenbach...

...

637	B 489	Hungen AS Wölfersheim
638	B 508n	Schameder Frankenberg
639	B 519	OU Flörsheim-Weilbach und OU Hofheim/Kriftel
640	B 521	Schöneck Büdesheim
641	B 521	OU Altenstadt

RHEINLAND-PFALZ

1052	A 001	AS Kelberg (B 410) AS Adenau (L10)
1053	A 001	AS Adenau (L10) AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)
1073	B 010	Hinterweidenthal Hauenstein
1074	B 010	Hauenstein Wellbachtal (B 48)
1084	B 041n	OU Martinstein
1093	B 51n	Westumfahrung Trier
1101	B 255n	OU Rothenbach und OU Langenhahn
1114	B 414n	OU Nister-Möhrendorf

SAARLAND

1122	A 001	A 1 A 623
1123	A 008	AS Merzig/Wellingen AS Merzig/ Schwemlingen
1124	A 623	A 623 A 620
1130	B 423	OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker

Im Nachgang zu der 78. Sitzung am 24. Oktober 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Antwort auf übergreifende bzw. projektbezogene Fragen von Dr. Valerie Wilms, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Stephan Kühn, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) übermittelt, die in der Sitzung offen geblieben waren. Die Antworten wurden als Ausschussdrucksachen 18(15)383, 18(15)385 und 18(15)387 neu verteilt. Weiterhin hat das BMVI auf Fragen von Martin Burkert, MdB, (SPD-Fraktion) in der 79. Sitzung schriftlich geantwortet. Diese Antworten wurden als Ausschussdrucksache 18(15)420 verteilt. Schriftliche Antworten auf Fragen von Matthias Gastel, MdB, (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) in der 78. – 80. Sitzung wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ebenfalls übermittelt; sie wurden als Ausschussdrucksache 18(15)450 verteilt.

Im Vorfeld der Anhörung am 9. November 2016 haben die Koalitionsfraktionen eine Liste der redaktionellen Änderungen, die zu einzelnen Projekten in der Prüfung waren, übermittelt. Diese wurde als Ausschussdrucksache 18(15)298 verteilt.

In seiner 87. Sitzung am 9. November 2016 hat der Ausschuss eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf durchgeführt. An der Anhörung nahmen teil Henryk Bolik, Ingenieurgruppe IVV; Stefan Gerwens, Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur; Wulf Hahn, RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement und Tobias Schönefeld, SVU Dresden. Eingeladen wurden auch die drei kommunalen Spitzenverbände. Für den Deutschen Städtetag und die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände nahm Hilmar von Lojewski an der Anhörung teil. Den Sachverständigen waren – wie vom Ausschuss beschlossen – die Wortprotokolle der nicht öffentlichen Sitzungen am 24. und 25. Oktober 2016 vor der Anhörung übermittelt worden.

Gegenstand der öffentlichen Anhörung war unter anderem die Validierung der Methodik für die Bewertung von Straßenbauprojekten. Dabei ging es auch um die Fragen der verkehrlichen Wirkungen eines Projektes und des Nutzens, den es generiert, die Frage der differenzierten Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs und um die neue Komponente Zuverlässigkeit. Zudem ging es um die Qualitätssicherung bei der Bundesverkehrswegeplanung.

Erörtert wurden auch die Fragen nach der Multimodalität, der Bewertung von Alternativen, insbesondere von verkehrsträgerübergreifenden Alternativen, sowie die Frage, an welcher Stelle des Prozesses Alternativen zu prüfen und bewerten sind (bereits im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung oder erst in der Planfeststellung vor Ort). Zudem wurde angesprochen, wie sich die Entscheidungen zur Bundesverkehrswegeplanung auf die Verteilung bzw. auf eine Zunahme des Straßenverkehrs auswirken können und welche Auswirkungen sich auf Klima und Umweltschutz ergeben können. Ein zentrales Thema der Anhörung betraf die Methodik zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) und die Rolle des NKV bei der Einstufung der Verkehrsprojekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Dabei ging es unter anderem auch um die Bewertung des Nutzens von Zeitgewinn und Verlässlichkeit im Rahmen des NKV, auch im Verhältnis zu anderen Faktoren, wie etwa Umweltnutzen, Reduzierung von Lärm oder von Luftschadstoffen oder Verkehrssicherheit. Auch die Aussagekraft des NKV, dessen Datenbasis sowie Sensitivitätsbetrachtungen im Rahmen der Verkehrsprognosen zu Projekten, die nur knapp ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von „eins“ erreichen, wurden angesprochen. Ein weiterer Gegenstand der Anhörung war die künftige Verkehrsentwicklung, vor allem im Straßengüterverkehr, die diesbezüglichen Prognosemethoden, das Stauaufkommen sowie dessen Auswirkungen, die Rolle der Engpassbeseitigung sowie die Rolle des Vergleichs prognostizierter und eingetretener Verkehrsentwicklungen in der Bundesverkehrswegeplanung Auch die Berücksichtigung und der Anteil großräumig wirksamer Vorhaben in der Bundesverkehrswegeplanung wurde thematisiert, namentlich im Hinblick auf Ortsdurchfahrten....

...Weiterhin wurden die Gründe erörtert, aus denen es zum Teil erhebliche Diskrepanzen des NKV für Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Bundesverkehrswegeplan 2030 gibt. Angesprochen wurde zudem die Frage, in welchem Umfang die Zielsetzungen „Erhalt vor Neubau“ und Vorhaltung eines leistungsfähigen Netzes unter Beachtung der Mobilitätserfordernisse der Zukunft in der vorliegenden Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt sind. Weiterhin wurden die Auswirkungen der Freigabe von Standstreifen in Spitzenzeiten auf die Bewertung der Projekte in der Bundesverkehrswegeplanung und die Auswirkungen dieser Praxis auf einen Anspruch auf Einhaltung neuer Lärmschutzgrenzwerte beraten. Auch die Beschleunigung von Planungsprozessen und eine Vorverlagerung der Bürgerbeteiligung zum Zweck der Planungsbeschleunigung waren ein Thema der Anhörung.

Die Frage eines verpflichtenden Dialogprozesses zur Einbindung von Kommunen und Bürgerinitiativen wurde ebenfalls aufgeworfen. Zudem wurde die Frage einer ausreichenden Berücksichtigung von Umweltzielen bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans angesprochen, insbesondere im Hinblick auf den Flächenverbrauch bei der Auswahl und Einstufung der einzelnen Projekte, sowie im Hinblick auf das Zusammentreffen von hoher Umweltbetroffenheit und hoher städtebaulicher Bedeutung bei einem Projekt.

Kontrovers wurde die Frage diskutiert, ob es im laufenden Verfahren, nach der Öffentlichkeitsbeteiligung, noch eine Veränderung der Bewertungsgrundlage für die Raumwirksamkeit gegeben habe. Zur Bewertungs- und Beurteilungsmethodik wurde die Frage aufgeworfen, ob der Vergleich aller erwogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf einer bundesweit einheitlichen und vergleichbaren Basis realistisch und wissenschaftlich zulässig ist. Ein anderes Thema war die Fragestellung, inwieweit mit großen Verkehrsprojekten ein regionaler Aufschwung verbunden ist.

Über die Frage, ob es sinnvoll sein könnte, auf einen neuen Bundesverkehrswegeplan 2045 zu verzichten und neue Erkenntnisse rollierend einzuarbeiten bzw. die Überprüfung im Fünfjahresrhythmus stärker zu nutzen, wurde ebenso gesprochen, wie über die Möglichkeit, in einen neuen Bundesverkehrswegeplan Projekte mit geringer Verbindungsfunktionsstufe, namentlich Ortsumgehungen, herauszunehmen und diese mit entsprechender finanzieller Unterlegung an die Länder zu übertragen.

Thematisiert wurde auch der Umgang mit Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung beim Bundesverkehrswegeplan 2030.

Es wurde zudem die Frage aufgeworfen, ob die städtebaulichen Potenziale in der Bundesverkehrswegeplanung ausreichend gehoben wurden, eine ausreichende Zahl städtisch relevanter Vorhaben gefördert worden ist und ob die Ebene der Kommunen mit ihrer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse bei Investitionsentscheidungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ausreichend berücksichtigt wurde.

Der Deutsche Städtetag hat zu der Anhörung folgende Stellungnahme eingereicht (Ausschussdrucksache 18(15)391 A)

„Bundesverkehrswegeplan 2030 (Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 21. September 2016 – 410. Sitzung in Bremen)

1. Das Präsidium nimmt den am 03.08.2016 vom Bundeskabinett gebilligten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zur Kenntnis und begrüßt grundsätzlich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verfolgte neue Grundkonzeption, die darauf aufbauenden Ziele und das Aufstellungsverfahren mit der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

2. Das Präsidium hebt positiv hervor, dass durch Ortsumgehungen bebaute Bereiche entlastet werden und damit die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden kann. Aus- und Neubauvorhaben können außerdem städtebauliche Potenziale erschließen. Die „Engpassbeseitigung“ als neue Kategorie des vordringlichen Bedarfs wird unterstützt. Die Orientierung auf mehr Erhalt als Ausbau wird grundsätzlich als richtiges Signal gewertet. Dass sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen will, wertet das Präsidium als Erfolg.

3. Der BVWP bleibt nach Auffassung des Präsidiums jedoch hinter den Erwartungen zurück, da die städtebaulichen Potentiale nur ungenügend gehoben und eine zu geringe Zahl städtisch relevanter Vorhaben befördert werden. Das Bewertungsverfahren beschränkt sich auf die Bewertung von Einzelprojekten und knüpft nicht den Zusammenhang mit raumordnerischen und städtebaulichen Zielen und Bezügen. Wesentliche politische Bewertungen sind nicht eingeflossen. Das Präsidium kritisiert insbesondere, dass die Anbindung der Städte an die Infrastruktur des Bundes kein Ziel des BVWP ist. Der Plan verzichtet ferner auf Elektromobilitätsziele für die Entwicklung der Schiene, berücksichtigt Änderungen der Mobilität durch elektrischen Antrieb und autonomes und vernetztes Fahren nur ungenügend und leistet auch aus kommunaler Sicht keinen hinreichenden Beitrag für das Klimaschutzkonzept der Bundesregierung. Die für die Engpassbeseitigung auf der Schiene unverzichtbaren Bahnknoten wurden im BVWP nicht abschließend bewertet und mit einer Kostenschätzung hinterlegt

4. Das Präsidium vollzieht einerseits...

...die Priorisierung auf Investitionen in den Bestand durchaus nach, sieht aber andererseits Mehrbelastungen auf die Bestandsnetze der anderen Baulastträger zukommen und erinnert daher an die Verantwortung von Bund und Ländern für die verkehrswichtige Infrastruktur aller Baulastträger.

5. Das Präsidium weist darauf hin, dass die Grobkostenkalkulation von Infrastrukturprojekten nicht allein vom gesetzlichen Mindestmaß für Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ausgehen sollte. Vielmehr sind auch unvorhergesehene Risiken und zusätzliche Kosten für Kompensationsmaßnahmen mit dem Ziel eines optimalen Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu berücksichtigen. Dies ist ein wesentlicher Faktor, um Infrastrukturprojekten wieder zu weiter reichender gesellschaftlicher Akzeptanz zu verhelfen.

6. Das Präsidium appelliert an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, bei der anstehenden Umsetzung im Bundesfernstraßenausbau-, Bundesschienenwege- und Bundeswasserstraßenausbaugesetz die kommunalen Verkehrsbelange stärker zu berücksichtigen und die fehlenden Zielbestimmungen zu ergänzen."

Der Deutsche Landkreistag hat folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)391 B)

„Stellungnahme des Deutschen Landkreistages zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen und Gütern und eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum in den Regionen. Insoweit begrüßen wir als Deutscher Landkreistag, dass der BVWP 2030 gerade im Bereich der Straßeninfrastruktur auch zahlreiche Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse im kreisangehörigen Raum in den vordringlichen Bedarf aufgenommen hat und dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB) und des vordinglichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VB-E) ausfinanziert werden sollen. Dass dem Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur mit dem BVWP 2030 ein größeres Gewicht gegeben werden soll, halten wir im Grundsatz für richtig. Gleichzeitig sehen wir allerdings kritisch, dass die eingeplanten Mittel für den Neu- und Ausbau in erster Linie auf Räume mit besonders hohem Verkehrsaufkommen – und damit vor allem in wirtschaftlich dynamischen Regionen – konzentriert werden. Es muss unverändert ein Hauptanliegen des Bundesverkehrswegeplans bleiben, vor allem auch Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizite abzubauen und für eine gleichmäßige Erschließung der Fläche zu sorgen, um die wirtschaftlichen Potentiale aller Regionen aktivieren zu können. Der Aus- und Neubau darf sich insofern nicht nur auf die sich schon dynamisch entwickelnden Räume beschränken. Bedarf besteht auch für die Anbindung von Gewerbegebieten in der Fläche und z.B. für Umgehungsstraßen zur Entlastung der Wohnbevölkerung. Darüber hinaus sind auch für die Menschen in dünner besiedelten und peripher gelegenen Räumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu sichern und sie nicht von vornherein von den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschneiden. Bei der Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die deutsche Wirtschaft insgesamt dezentral strukturiert ist und die Fläche einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität Deutschlands leistet. Ein Großteil der mittelständischen Unternehmen und des verarbeitenden Gewerbes ist in der Fläche angesiedelt, darunter viele Weltmarktführer („hidden champions"). Für die damit einhergehende wirtschaftliche Stärke in der Fläche wird Deutschland im europäischen und internationalen Kontext beneidet: Drei Fünftel des deutschen Bruttosozialprodukts werden in der Fläche erwirtschaftet, davon die Hälfte im ländlichen Raum. Gleiches gilt für die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort. Blickt man nur auf das verarbeitende Gewerbe, so findet allein ein Drittel der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im ländlichen Raum seinen Arbeitsplatz. Die Fläche verfügt damit über erhebliche wirtschaftliche Entwicklungspotenziale namentlich im Bereich des Handwerks, der Industrie, der Energiewirtschaft sowie des Tourismus, die es durch eine gute verkehrliche Erschließung auch für die Zukunft zu sichern gilt. Insoweit sehen wir es weiterhin kritisch, dass die Investitionsmittel für das Bundesstraßennetz mit 75% überaus stark zugunsten der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 priorisiert werden und nur noch 25% der Mittel im Sinne einer regionalen Erschließung für die übrigen Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen sollen: Neben der Anbindung an das Netz der Bundesautobahnen (BAB) kommt für die Erschließung ländlicher Räume dem Netz der Bundesstraßen in seiner Gesamtheit wesentliche Bedeutung zu, um Wohn- und Wirtschaftsstandorte für Handwerk, Industrie und Energiewirtschaft in der Fläche attraktiv zu halten und einer weiteren Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften im Zuge des demografischen Wandels entgegenwirken zu können. Deshalb sind wir zudem auch weiterhin der Auffassung, dass sich die Engpassanalyse nicht nur auf das Netz der Bundesautobahnen beschränken, sondern alle Bundesstraßen einbeziehen muss, damit Engpässe aufgrund eines lückenhaften Bundesautobahnnetzes nicht weitgehend ausgeblendet bleiben. Zur Methodik der Engpassanalyse im Bereich der Schieneninfrastruktur wird aus unserer Mitgliedschaft ferner kritisch angemerkt, dass bei der Eingruppierung von Streckenabschnitten in die Kategorien Überlastung, Vollauslastung, bestehende...

...Kapazitätsreserven offensichtlich nur der Status quo der tatsächlichen Auslastung berücksichtigt zu werden scheint und nicht auch weitergehende Nachfrage- und Mobilitätsbedürfnisse in die Engpassanalyse einfließen. Dabei entsteht beim Verkehrsträger Schiene – im Unterschied zur Straße – selten eine „stauähnliche“ Überlastungssituation, weil bei fehlenden Streckenkapazitäten auf der betreffenden Strecke von vornherein weniger Zugverbindungen bestellt werden, obwohl an sich ein höherer Bedarf bestünde. Die Methodik erscheint daher noch nicht hinreichend, um Engpässe zutreffend zu identifizieren. Insgesamt darf die stärkere Einbeziehung von Prognosen zur künftigen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung einzelner Teilräume im Rahmen der Vorhabenpriorisierung – angesichts der naturgemäß erheblichen Prognoseunsicherheiten – nicht dazu führen, dass die Auswirkungen des demografischen Wandels nicht nur nach-, sondern geradezu vorgezeichnet und weiter verschärft werden. Mit freundlichen Grüßen In Vertretung Dr. Kay Ruge Beigeordneter des Deutschen Landkreistages“.

Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung im Übrigen wird auf das Wortprotokoll der 87. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksachen 18(15)391 A - E) verwiesen.

In seiner 88. Sitzung am 23. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Änderungsanträge der Fraktionen zu dem Gesetzentwurf abgestimmt.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dieser Sitzung einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)401) eingebracht.

Die Fraktion DIE LINKE. hat die folgenden Änderungsanträge eingebracht: Ausschussdrucksache 18(15)429, 18(15)435, 18(15)436, 18(15)437, 18(15)438, 18(15)439, 18(15)440, 18(15)441, 18(15)442, 18(15)443, 18(15)444 und 18(15)445. Zudem hat die Fraktion DIE LINKE. einen weiteren Antrag in Tabellenform eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)430).

In Bezug auf das Projekt B030 Friedrichshafen (B31) - Ravensburg/Eschach bringt die Fraktion DIE LINKE mit Änderungsantrag Ausschussdrucksache 18(15)430 vor: Das Land Baden-Württemberg habe die vorgeschlagene Alternative nicht ausreichend/angemessen geprüft. Dies sei vorzuziehen. Das Land werde aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden. Das Projekt entfalle, es bestehe kein Bedarf.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die folgenden Änderungsanträge eingebracht: Ausschussdrucksache 18(15)405, 18(15)406, 18(15)407, 18(15)408, 18(15)409, 18(15)410, 18(15)411, 18(15)412, 18(15)413, 18(15)414, 18(15)415, 18(15)416, 18(15)417, 18(15)418, 18(15)419, 18(15)423, 18(15)426, 18(15)431, 18(15)433, 18(15)434, 18(15)448 und 18(15)449.

Zum Ablauf der Sitzung hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Eingangsrunde zu Beginn der Sitzung vereinbart, bei der jede Fraktion bis zu 10 Minuten reden konnte. Zudem wurde vereinbart, dass es während der anschließenden Abstimmungen möglich sein soll, jeweils Fragen zu einzelnen Änderungsanträgen zu stellen, bei denen aus Sicht einer Fraktion Unklarheiten bestehen und dass die Sitzung spätestens um Mitternacht enden soll.

Die Fraktion der CDU/CSU stellte fest, hier werde ein hervorragender Gesetzentwurf durch die von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD beantragten Änderungen abgerundet.

Die Fraktion der SPD betonte, die Jahre andauernde Phase der Diskussion, des Dialogs und der konzeptionellen Überlegung werde nun durch die Abstimmungen abgeschlossen. Was man in der Grundkonzeption sehr früh vereinbart habe – Erhalt vor Neubau, Engpassbeseitigung, Lückenschlüsse und eine Verteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger mit 50% auf Straße und 50% auf die übrigen Verkehrsträger – setze man nun um. Man habe auch das Prinzip einer klaren Priorisierung durchgehalten, um den finanziellen Rahmen nicht zu sprengen. Vor dem Hintergrund des Auftrags zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse habe man auch Ortsumgehungen im ländlichen Raum angemessen berücksichtigt. Gerade im Bereich Straße seien die Koalitionsfraktionen sehr sorgfältig vorgegangen. Mutmaßungen der Opposition, man werde mit der Bundesverkehrswegeplanung Wahlkreisinteressen bedienen und unrealistische Wünsche erfüllen, habe man mit der vorgelegten Bundesverkehrswegeplanung eindeutig widerlegt. Ein Dutzend Projekte werde in den Vordinglichen Bedarf hochgestuft, 24 Projekte würden wegen ihres sinnvollen Zusammenhangs mit anderen Projekten in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgestuft, aber es gebe auch Abstufungen von Projekten mit einem Gesamtvolumen von 600 Millionen Euro. Die Koalitionsfraktionen seien hier sehr verantwortungsvoll vorgegangen. Die Fraktion der SPD kritisierte, die zahlreichen Anträge der Oppositionsfraktionen, Projekte zu streichen, beruhten offenbar nicht auf einer ähnlich sorgfältigen Herangehensweise. Sie lehne diese Anträge ab, denn ihr Ziel sei es, die Zukunft notwendige Infrastruktur zu schaffen. Sie bemerkte, in Bezug auf das von der Fraktion DIE LINKE. vorgeschlagene Dialogverfahren habe diese einfach nur die Vorschläge des BUND übernommen.

....

....
Die Fraktion DIE LINKE. kritisierte, dass aufgrund der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen nach Presseberichten noch zusätzlich 1,4 Milliarden Euro für den Straßenausbau vorgesehen seien. Diese Mittel seien nach ihrer Auffassung an anderer Stelle notwendiger. Eine erwartete Zunahme des konventionell motorisierten Straßengüterverkehrs um 40% und des PKW-Verkehrs um 18% in den nächsten 15 Jahren sei mit den Klimazielen unvereinbar. Es sei unverantwortlich, für einen solchen nicht zukunftsfähigen Verkehr Infrastruktur weiter auszubauen, wie dies die Koalitionsfraktionen planten. Bei der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung hätten zahlreiche qualifizierte Einwände von Bürgerinnen und Bürgern zu dieser Planung überhaupt keinen sichtbaren Niederschlag gefunden, was auch unter dem Gesichtspunkt des demokratischen Willensbildungsprozesses relevant sei. Es gebe vor diesem Hintergrund daher jetzt eine Initiative, die fordere, dass zumindest die am meisten umstrittenen teuren Bauprojekte mit einem Dialogforum begleitet und echte verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft werden sollten. Der Bundestag solle dann aufgrund des Dialogverfahrens entscheiden, welche Alternativen im Gesetz festgeschrieben werden sollten. Für eine ganze Reihe von Straßenverkehrsprojekten beantrage sie mit ihren Änderungsanträgen deren Streichung, weil sie umweltpolitisch nicht vertretbar seien, weil sie unnötig seien oder weil es günstigere Alternativen gebe. Die sich daraus ergebenden Einsparungen beliefen sich auf etwa 20 Milliarden Euro. Dieses Geld werde dringend gebraucht, um Bahnausbauprojekte in verschiedenen Regionen voranzutreiben.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte, die Bundesverkehrswegeplanung beinhalte wieder, genauso wie schon in der Vergangenheit, eine „Wahlkreisbeglückung“. Die Grundkonzeption des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Bundesverkehrswegeplanung aus der letzten Wahlperiode sei an sich nicht schlecht gewesen. Leider sei man aber bei der Umsetzung jetzt wieder zu dem alten Verfahren zurückgekehrt, über die Wahlkreisabgeordneten Einfluss auf den Inhalt der Planung zu nehmen. Es sei auch zu bedauern, dass die Koalitionsfraktionen die am vorgelegten Bundesverkehrswegeplan vielfach geäußerte Kritik nicht berücksichtigt habe. Sie stellte fest, die strategische Umweltprüfung erfordere – worauf auch der BUND hingewiesen habe – eine Alternativenprüfung. Diese Voraussetzung habe die Koalition nicht erfüllt. Man habe, wie die Beratungen und die Anhörungen gezeigt hätten, bestenfalls alternative Streckenführungen geprüft, nicht aber Alternativen im Hinblick auf andere Verkehrsträger. Zudem reichten die eingeplanten Finanzmittel bei weitem nicht aus, um die vorgesehenen Maßnahmen in dem Planzeitraum zu finanzieren. Man habe es jetzt noch in der Hand, die Fehler zu korrigieren, zumindest die gröbsten Fehler. Deshalb habe sie so viele Änderungsanträge eingebracht, die sehr gut überlegt seien. Man habe sich dabei sehr intensiv mit der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung und mit den einzelnen Projekten auseinandergesetzt. Leitbild der Anträge sei dabei das Ziel, Verkehrsverlagerungen zu bewirken und Klimaschutzziele zu erreichen. Sie spreche sich für ein Moratorium in Bezug auf Neubauprojekte und für die gemeinsame Entwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu einem Bundesnetzplan aus.

Die Abstimmung über die Änderungsanträge erfolgte in der Reihenfolge der Projekte im Gesetzentwurf mit einer Abstimmungshilfe (das war die Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 18/10524 ohne die Abstimmungsergebnisse und die Ergänzungen aufgrund der 90. Sitzung). Soweit zu einem Projekt ein Änderungsantrag vorlag, wurde über diesen Änderungsantrag bzw. über den entsprechenden Teil dieses Änderungsantrags abgestimmt. Lagen mehrere Änderungsanträge vor, wurde zunächst der Änderungsantrag der kleinsten Fraktion, die dazu einen Änderungsantrag eingebracht hatte, abgestimmt, dann jeweils über den Antrag der nächstgrößeren Fraktion. Die Ergebnisse der gesonderten Abstimmungen zu den einzelnen Teilen des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)401, zu den einzelnen Teilen des Änderungsantrags der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)430 und zu den einzelnen Änderungsanträgen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind der Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/10524 zu entnehmen. Dort ist zu jedem Projekt, zu dem abgestimmt wurde, der entsprechende Änderungsantrag, das Abstimmungsverhalten der Fraktionen und das Abstimmungsergebnis in Bezug auf das Projekt vermerkt (dortige Abkürzungen: „Zust.“ = Zustimmung, „Ablehn.“ = Ablehnung, „Enth.“ = Enthaltung). Die dortigen (z. T. zusammenfassenden) Angaben zum Antragsinhalt dienen für den Koalitionsantrag und die in Anlagen 2 und 3 wiedergegebenen Anträge nur der Orientierung; maßgeblich ist insoweit der Inhalt des jeweiligen Antrags selbst. Lediglich für den Inhalt des Antrags der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)430 ist die Tabelle in Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/10524 maßgeblich.

In seiner 90. Sitzung am 30. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten. In dieser Sitzung hat der Ausschuss unter weiteren Tagesordnungspunkten auch die anderen Vorlagen zur Bundesverkehrswegeplanung beraten, nämlich den „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“, Drucksachen 18/9524, 18/9953 den „Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau...

...der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes“, Drucksachen 18/9527, 18/9952, die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Bundesverkehrswegeplan 2030“, Drucksache 18/9350, den Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen - Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen“, Drucksache 18/8075, und den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln“, Drucksache 18/8083.

Zu der 90. Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD eine Neufassung ihres Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401 eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)401neu). Dessen Inhalt ergibt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil zu diesem Bericht in Bundestagsdrucksache 18/10524, sowie für die Änderungen gegen und der Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/10524. Die Abweichungen zwischen der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401 und der Fassung des Änderungsantrags Ausschussdrucksache 18(15)401neu in Bezug auf die einzelnen Projekte ergeben sich aus der Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/10524. Hier sind zu den Projekten, auf die sich die Änderungen beziehen, für den Koalitionsantrag jeweils eine Tabellenzeile mit dem früheren und eine Tabellenzeile mit dem endgültigen Antragsinhalt abgedruckt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben außerdem eine Darstellung der Änderungen übermittelt, die an die Ausschussmitglieder verteilt wurde. Darin werden folgende Änderungen gegenüber der ersten Antragsfassung erwähnt: Ergänzung einer Vorbemerkung; Ergänzung Abkürzungsverzeichnis; Klarstellung zur Dringlichkeitseinstufung von Teilprojekten; Hinweis, dass die Projekte zum 1. Januar 2016 noch nicht fertig gestellt waren; Erläuterung, dass durch die Bezeichnung der Projekte keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante erfolgt und die Bestimmung der Linienführung gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften erfolgt (Ziel: Vermeidung von Präjudizwirkungen, die über die Planrechtfertigung hinausgehen). Zudem wird mitgeteilt, dass Erläuterungen zu den Bauzielen vor die Vorhabenliste gezogen worden und inhaltlich präzisiert worden sind. Zu der Vorhabenliste wird auf Änderungen zu den Projekten Lfd. Nr. 57, 359, 407, 540, 1046, 1090, 1215 und 1281 (nach der Nummerierung im Gesetzentwurf Drucksachen 18/9523, 18/9853) hingewiesen.

Das Ergebnis der weiteren Abstimmungen zu den neuen Änderungen bei den entsprechenden einzelnen Projekten ist ebenfalls der Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/20524 zu entnehmen.

Die Fraktion der CDU/CSU stellte fest, der Gesetzentwurf mit den vorgesehenen Änderungen biete eine gute und realistische Perspektive für die Fortentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur in den nächsten 15 Jahren. Man habe die Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung mit „Erhalt vor Neubau“, Lückenschlüssen und mit großräumig bedeutsamen Projekten hier konsequent umgesetzt. Auch Ortsumgehungen habe man in angemessenem Umfang eingeplant. Den Vorwurf der Opposition, dass hier Wunschdenken zugrunde liege, weise sie entschieden zurück. Die vorgesehenen Projekte seien in den kommenden 15 Jahren auch tatsächlich umsetzbar. Insgesamt handele es sich um eine rundum gelungenes Gesetzesvorhaben.

Die Fraktion der SPD hob hervor, dass dem Gesetzentwurf realistische Prognosen zugrunde lägen. Bei der Bewertung der Projekte habe man strenge Maßstäbe angelegt. Die Umsetzung der Projekte im Planungszeitraum sei realistisch. Sie betonte, man lege mit dem Gesetzentwurf Ausbauziele fest, aber keine Trassierungen. Letztere seien Gegenstände der Planfeststellungen, bei denen weitere Bürgerbeteiligungen erfolgen würden. Mit den Änderungsanträgen habe man das Volumen beim Straßenbau nur geringfügig erhöht, so dass sich auch mit den Änderungsanträgen nichts daran ändere, dass Schiene und Wasserstraße im Verhältnis zu ihrer Verkehrsleistung weit überproportional berücksichtigt würden.

Die Fraktion DIE LINKE. kritisierte, dass mit den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen Straßenprojekte mit einem Volumen von weiteren 866 Millionen Euro in höhere Kategorien gehoben würden, während im Bereich der Schiene nur ein Projekt angehoben werde. Es seien nun deutlich mehr als 50 Milliarden Euro für den Ausbau der Straße vorgesehen. Hier liege ein erhebliches Missverhältnis vor und man konterkariere damit die Zielsetzungen der Umweltorientierung und der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger. Die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen führten hier zu einer weiteren Verschlimmerung.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bemängelte, allein die Projekte im Vordringlichen Bedarf führten zu einem enormen Flächenverbrauch. Dies widerspreche den Zielen, zu denen sich die Bundesregierung in Bezug auf die Vermeidung weiteren Flächenverbrauchs auch international bekannt habe. Insgesamt löse der Gesetzentwurf keine Probleme, sondern schaffe nur neue Probleme. Mit ihren Änderungsanträgen habe sie versucht, die schlimmsten Auswirkungen des Gesetzentwurfs zu vermeiden. Sie stellte insgesamt fest, die Bundesverkehrswegeplanung in der herkömmlichen Form sei ein Auslaufmodell aus den sechziger Jahren, die keine Antworten für die Mobilität von morgen biete.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache...

...18(15)401neu insgesamt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)401neu.

Im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Petitionsausschuss eine größere Zahl von Petitionen nach § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelt. Der Ausschuss hat diese in die Beratungen zu dem Gesetzentwurf einbezogen und dazu Stellungnahmen an den Petitionsausschuss beschlossen. [Q4]

Beratungen im Verkehrsausschuss

BUNDESSCHIENENWEGE
AUS DEM BERICHT DER ABGEORDNETEN
- ALEXANDER FUNK
- GUSTAV HERZOG
- SABINE LEIDIG UND
- DR. VALERIE WILMS

ÜBER DIE BERATUNGEN DES ENTWURF EINES DRITTEN GESETZES ZUR ÄNDERUNG DES BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZES IM FEDERFÜHRENDEN BUNDESAUSSCHUSS FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen. Außerdem hat er ihn zur Mitberatung an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie an den Ausschuss für Tourismus überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat eine gutachtliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf abgegeben.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gemäß § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege spätestens nach Ablauf von fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dies ist im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschehen. Die diesem zugrundeliegende Verkehrsprognose 2030 sagt eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs voraus. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll daher an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Haushaltsausschuss hat in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 anzunehmen.

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat in seiner 98. Sitzung am30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402 des federführenden Ausschusses anzunehmen.

Der Ausschuss für Tourismus hat in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 in der Fassung des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402 des federführenden Ausschusses anzunehmen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BT-Drs. 18/9524) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetz entfaltet keine Wirkungen, die im Widerspruch zu einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung stehen. Mit dem Gesetz werden die Investitionen des Bundes in die Bundesschienenwege mit dem Ziel des Erhalts einer nachhaltig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur vorangetrieben.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgenden Indikators: Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht vollständig plausibel. Es fehlen Aussagen zu...

...Indikator 11 - Verkehrsverlagerung. Eine Prüfbitte ist jedoch nicht erforderlich.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratungen über die Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan hat sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) auseinandergesetzt. In seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat der Ausschuss sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am16.März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Ausschuss vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 die Beratungen über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 aufgenommen. Er hat im Rahmen dieser Sitzung einen Beschluss über den Zeitplan der Beratungen, über die Durchführung einer öffentlichen Anhörung, über die Durchführung von Sondersitzungen und über die Erstellung von Wortprotokollen über nichtöffentliche Sitzungen gefasst.

In seiner 81. Sitzung am 26. Oktober 2016 hat der Ausschuss seine Beratungen über den Gesetzentwurf im Rahmen einer Sondersitzung, die vom Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung genehmigt wurde, fortgesetzt. Dabei wurde über die konkreten Vorhaben, die in der Anlage zu § 1 des Gesetzentwurfs, dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, aufgeführt sind, im Einzelnen beraten.

Die öffentliche Anhörung über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 fand in der 84. Sitzung des Ausschusses am 7. November 2016 statt. Als Sachverständige waren geladen: Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.), Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)), Thomas Kiel (Deutscher Städtetag), Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer (Technische Universität Braunschweig), Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.). Zum Ergebnis der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Der Ausschuss hat die Beratungen über den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 in seiner 88. Sitzung am 23. November 2016 fortgesetzt. Dem Ausschuss lagen zu dieser Sitzung Änderungsanträge zum Bundesschienenwegeausbaugesetz der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)402, der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)427 und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf den Ausschussdrucksachen 18(15)432 und 18(15)446 vor. Die Änderungsanträge sind in der Anlage 1 in Bundestagsdrucksache 18/10513 aufgeführt. Die in der Anlage enthaltene Übersicht enthält in fortlaufender Nummerierung zu jedem Änderungsantrag je nach Art der Bezugnahme auf den Gesetzentwurf folgende Angaben: lfd. Nummer im Gesetzentwurf, lfd. Nummer in der Beschlussempfehlung, Vorhaben im Gesetzentwurf, auf den sich die Änderung gegebenenfalls bezieht, Antragsteller, Inhalt der Änderung, Begründung der Änderung sowie das Ergebnis der Abstimmung im Ausschuss.

Ferner lag dem Ausschuss folgender Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)427 (Umdruck 3) zu Artikel 1 des Gesetzentwurfs vor: ‚In Artikel 1 wird eine neue Nr. 1. eingefügt: „1.In § 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt: (3) Vor der der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für in der Anlage zu § 1 aufgeführte Maßnahmen ist ein Dialogverfahren durchzuführen, in dem die von Verwaltungen oder Dritten vorgeschlagenen vernünftigen Alternativen zu prüfen sind. Deren Ergebnis ist dem Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag würdigt diese Alternativen und wählt eine Vorzugslösung aus, für die sodann der vordringlichen Bedarf gilt.“ Die bisherigen Nr. 1 bis 3 werden zu den Nr. 2-4.‘ Begründung Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 muss erstmals die EU-rechtlich und bundesgesetzlich vorgeschriebene Strategische Umweltprüfung (SUP) angewendet werden. Demnach müssen „vernünftige Alternativen“ „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden. Geeignete Verfahren für die Erarbeitung von Alternativen sind erweiterte oder informelle Beteiligungsverfahren wie Dialogforen, Runde Tische oder Mediationsverfahren. Bei umstrittenen Schienenprojekten ermöglichten diese den Konsens über wichtige Infrastrukturmaßnahmen. Sie könnten so deren öffentliche Legitimation verstärken, die Planungen verbessern und die Umsetzung der Lösung beschleunigen. Es kam in den letzten Jahren immer wieder zu erheblichen Widerständen gegen Schienenprojekte, weil die Bevölkerung nicht in die Entscheidungen mit einbezogen wurde und sich übergangen gefühlt hat. Damit wurden häufig auch Chancen vertan, bessere Varianten für Aus- oder Neubaumaßnahmen zu finden. Dialogforen, wie sie hier vorgeschlagen werden, haben sich z.B. beim Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Hannover („Alpha-EVariante“) oder beim Ausbau des Kinzigtals bewährt. Mit der hier beantragten Änderung würden solche Dialogforen schon in einem früheren Stadium durchgeführt, bevor die Art des Aus- oder...

...Neubaus schon allzu stark festgelegt ist und bevor große Planungskapazitäten in eine später abgelehnte Ausbauvariante fließen. Damit könnten Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz letztlich auch deutlich beschleunigt werden.

Der Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)427 (Umdruck 3) wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Beratungen über den Gesetzentwurf in seiner 90. Sitzung am 30. November 2016 fortgesetzt und abgeschlossen. Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9524, 18/9953 in geänderter Fassung anzunehmen.

Im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9524 wurden dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Petitionsausschuss Petitionen nach § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelt. Der Ausschuss hat diese in die Beratungen zu dem Gesetzentwurf einbezogen und dazu Stellungnahmen an den Petitionsausschuss beschlossen.

Die Fraktion der CDU/CSU erklärte, dass der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan eine hervorragende Grundlage für eine nachhaltige und zukunftssichere Weiterentwicklung der Infrastruktur in Deutschland bilde. Der Bundesverkehrswegeplan nehme auch die richtige Gewichtung bei der Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger vor. So werde die Straße im Vergleich zu Schiene und Wasserstraße, anders als von den Oppositionsparteien behauptet, nicht bevorzugt. Während im Jahre 2015 16 Prozent des Verkehrs – 7,6 Prozent des Personenverkehrs und 8,5 Prozent des Güterverkehrs – auf der Schiene abgewickelt worden seien, weise der Bundesverkehrswegeplan diesem Verkehrsträger 42 Prozent der Mittel zu. Da man mittlerweile seit zwei Jahren über den Bundesverkehrswegeplan und seit einigen Wochen und Monaten auch über die entsprechenden Ausbaugesetze diskutiert habe, sei es nun an der Zeit, die Projekte umzusetzen. Wenn die Schieneninfrastruktur wie geplant ausgebaut werde, dann werde dies den Bahnkunden sehr zum Vorteil gereichen. Durch Beseitigung von Engpässen werde sich die Pünktlichkeit der Bahn erhöhen. Außerdem würden durch Maßnahmen wie die Einrichtung des 740-Meter-Netzes die Voraussetzungen für die Einführung des Deutschland-Taktes geschaffen. Die Grundbedingung für all dies sei jedoch, dass der Ausschuss dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimme.

Die Fraktion der SPD wies darauf hin, dass mit dem vorliegenden Ausbaubaugesetz zum Bundesverkehrswegeplan das größte Ausbauprojekt im Bereich Schiene in Gang gesetzt werde, das es in Deutschland jemals gegeben habe. Ausgangspunkt für die Ausbaupläne sei die Frage gewesen, wo das Netz zurzeit überlastet sei und wie man am besten Abhilfe schaffen könnte. Das Gesetz orientiere sich dementsprechend an dem Ziel, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen und lange Wartezeiten, wie sie im Bereich des Schienengüterverkehrs an der Tagesordnung seien, aufzulösen. Bedauerlicherweise hätten zahlreiche Projekte, denen eine große verkehrliche Bedeutung komme, bis jetzt noch nicht berechnet werden können; es sei jedoch zu hoffen, dass sie sich am Ende als volkswirtschaftlich sinnvoll erweisen und daraufhin in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen würden. Dies gelte insbesondere für Projekte in den Bereichen Elektrifizierung, Deutschland-Takt und 740-Meter-Netze. Im Übrigen gebe es im Bereich Schiene spezifische Umsetzungsprobleme. So hätten Umleitungen für Bauprojekte im Bereich Schiene ungleich schwerwiegendere Auswirkungen auf den Verkehr als Umleitungen auf der Straße.

Die Fraktion DIE LINKE. legte dar, dass der Gesetzentwurf eine Reihe sinnvoller Projekte enthalte und sich an wichtigen Zielen wie dem Deutschland-Takt und der Engpassbeseitigung orientiere. Gleichwohl habe man zwei zentrale Kritikpunkte vorzubringen. So sei generell zu bemängeln, dass viele Schienenprojekte nicht abschließend bewertet worden seien. Man halte es für verfehlt, Bewertungskriterien, die für die Straße entwickelt worden seien, unverändert auf die Schiene zu übertragen. Ferner seien viele Projekte nur deshalb nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden, weil ihnen angeblich eine ausschließlich regionale Bedeutung zukomme. Demgegenüber würden zahlreiche Straßenprojekte gefördert, obwohl sie keinerlei überregionale Relevanz hätten. Die Regionalisierungsmittel seien aber dafür bestimmt, ein Angebot für die Bahnkunden sicherzustellen, während für den Ausbau der Infrastruktur allein der Bund zuständig sei. Vor diesem Hintergrund erhebe DIE LINKE. die Forderung, gesellschaftlich nützliche Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als 1 in den Vordringlichen Bedarf einzustufen und ein Sonderprogramm für die weitere Elektrifizierung der Schienenwege aufzulegen. Ferner sei es dringend geboten, ähnlich wie für die großen Straßenprojekte auch für alle Großprojekte im Bereich Schiene Dialogforen einzurichten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vertrat die Ansicht, dass der Bundesverkehrswegeplan eine grundlegend verkehrte Schwerpunktsetzung aufweise. Es wäre nicht zuletzt im Interesse des Klimaschutzes angemessen gewesen, die Attraktivität...

...des Schienenverkehrs zu erhöhen. Stattdessen habe die Koalition darauf verzichtet, das Ziel der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene auch nur ernsthaft ins Auge zu fassen und bestehende Engpässe zu beseitigen. Zudem wirke sich die Methode, die bei der Bewertung der Verkehrsprojekte anwendet worden sei, prinzipiell nachteilig auf den Schienenverkehr aus. Bedingt durch die Bewertungsmethode würden im Straßenverkehr selbst kleine Umgehungsstraßen als förderungswürdig eingestuft, während die Bundesregierung im Bereich Schiene vielfach zu dem Ergebnis gelange, dass kein Bedarf bestehe. Statt verkehrsträgerübergreifende Alternativen zum Aus- oder Neubau von Straßen zu prüfen, habe man lediglich Variantenprüfungen vorgenommen. Aus all dem sei der Schluss zu ziehen, dass die Koalition die Chance verpasst habe, eine Verkehrswende einzuläuten und ein verkehrspolitisches Zeichen für den Klimaschutz zu setzen. Da in der Gesamtbetrachtung die Nachteile des Gesetzentwurfs überwiegen würden, lehne man ihn ab. [Q5]

Beratungen im Verkehrsausschuss

BUNDESWASSERSTRASSEN
AUS DEM BERICHT DER ABGEORDNETEN
- MATHIAS LIETZ
- GUSTAV HERZOG
- HERBERT BEHRENS UND
- DR. VALERIE WILMS

ÜBER DIE BERATUNGEN DES ENTWURFS EINES GESETZES ÜBER DEN AUSBAU DER BUNDESWASSERSTRASSEN UND ZUR ÄNDERUNG DES BUNDESWASSERSTRASSENGESETZES IM FEDERFÜHRENDEN BUNDESAUSSCHUSS FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt. Die Unterrichtung mit der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesregierung auf Drucksache 18/9952 wurde am 21. Oktober 2016 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung federführend an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Wesentlicher Inhalt des Gesetzes ist es, dass künftig, wie bei den Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen, der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßengesetzes durch Gesetz beschlossen wird. Durch die Bestätigung des Parlamentes soll den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen werden. Der Ausbau der Bundeswasserstraßen soll zu einer verstärkten Nutzung des umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Verkehrsträgers führen und damit zur Lösung des Konflikts zwischen steigendem Verkehrswachstum und steigenden Anforderungen an den Umweltschutz im Verkehrsbereich einen Beitrag leisten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 98. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE dessen Annahme.

Der Ausschuss für Tourismus hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der Haushaltsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE dessen Annahme.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(23)86-8):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (BT-Drs. 18/9527) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Nachhaltigkeit ergibt sich bezüglich der Managementregel 6 („Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von...

...Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“) sowie des Indikators II („Lebensqualität“) Nr. 11 d) („Mobilität sichern, Umwelt schonen“). Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, den Anteil Stunden versuchen zu denken dass er in der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bis 2015 auf 14 % zu steigern. Dieses Ziel wurde noch nicht erreicht. Derzeit liegt der Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bei rd. 10 %. Voraussetzung für eine spürbare Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt ist die Instandhaltung und der bedarfsgerechte Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen. Die Bedarfsplanung ist der erste und wesentliche Schritt für die Modernisierung des Bundeswasserstraßennetzes. Die gesetzgeberische Festlegung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist, erleichtert dessen planerische und genehmigungsrechtliche Umsetzung wesentlich.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgenden Indikators: Managementregel 6 (Energie-, Ressourcenverbrauch, Verkehr: Entkoppelung und Effizienz steigern - mithilfe von Forschung und Entwicklung). Für den Fall jetzt schon mal gern immer einmal Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen) Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel. Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratung der Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan hat sich der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) befasst und in seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat er sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am 16. März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, im Ausschuss den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 einstimmig einen Zeitplan für die Beratungen zur Bundesverkehrswegeplanung beschlossen (s. Ausschussdrucksache 18(15)358). In diesem Rahmen hat er zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9527, 18/9952 die Durchführung einer Sondersitzung am 26. Oktober 2016 sowie einer öffentlichen Anhörung am 7. November 2016 beschlossen.

Die Sondersitzung hat er am 26. Oktober 2016 mit Genehmigung des Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung durchgeführt. Dabei wurde über die konkreten Vorhaben, die in der Anlage zu § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs aufgeführt sind, beraten. Thematisiert wurden insbesondere folgende Vorhaben:

ABSCHNITT 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben

1 VDE 17 (Hannover-Magdeburg-Berlin)
3 Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante).
11 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

ABSCHNITT 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)

1 Abladeoptimierung der Fahrrinnen an Mittelrhein
3 Fahrrinnenanpassung der Außenweser
4 Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals
5 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)
6 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)
7 Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“
8 Vertiefung der Außenems
9 Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)
14 Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar
15 Anpassung des Dortmund-Ende-Kanals (Nordstrecke)
16 Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße
17 Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschließlich Ersatzneubau zweier Schleusen
19 vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck an Elbe-Seiten Kanal
20 Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen
22 Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Außerdem wurden folgende Projekte (ohne laufende Nummer)...

Beratungen im Verkehrsausschuss

...angesprochen: Stichkanal Hildesheim, Schleusen Fürstenwalde und Kleinmachnow, Stichkanal Osnabrück.

Die öffentliche Anhörung wurde in der 85. Sitzung am 7. November 2016 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Peter Rieken, PLANCO Consulting GmbH, Antje Schumacher-Bergelin, ver.di, Eberhard Weiß, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (Einladung auf Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände), Magnus Wessel, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Martin Staats, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt. Eingeladen waren außerdem Vertreter aller kommunalen Spitzenverbände, die aber an der Anhörung nicht teilgenommen haben.

Themenschwerpunkte der Anhörung waren u.a. die Bewertungsmethodik bei der Ermittlung des Nutzen- Kosten-Verhältnisses (NKV), Planungs- und Baukapazitäten für die Umsetzung von Vorhaben, Planungszeiträume, Netzcharakter von Maßnahmen und gesamtverkehrliche Betrachtung, Verkehrsverlagerung auf Binnenschiffe und dafür notwendige Infrastruktur, Blaues Band, Auswirkungen auf Ökologie und Beschäftigung, Struktur und Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie die Anbindung der Häfen. Im Übrigen wird auf das (auch im Internet veröffentlichte) Protokoll der 85. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches auch die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen beinhaltet.

In seiner 88. Sitzung am 23. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Änderungsanträge der Fraktionen zu dem Gesetzentwurf abgestimmt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)403) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Inhalte des Änderungsantrages der Fraktion DIE LINKE (Ausschussdrucksache 18(15)428, Umdrucke 1-5) und des Änderungsantrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdrucke 1-11) sind in Bundestagsdrucksache 18/10516 dargestellt.

Bei der Abstimmung über den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurde zunächst über das Vorhaben lfd. Nr. 7 in Abschnitt zwei (Ausbau des Weser-Datteln Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau) abgestimmt.

Der Änderungsantrag wurde insofern einstimmig angenommen. Einstimmig angenommen wurde auch der Antrag zum Vorhaben lfd. Nr. 23 in Abschnitt zwei (Ausbau des Stichkanals Hildesheim). Dem Antrag zum Vorhaben lfd. Nr. 24 in Abschnitt zwei – Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) – wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/ CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

In der Gesamtabstimmung über den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurde dieser mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurden bis auf den Antrag auf Umdruck 11 abgelehnt. Dem Antrag auf Umdruck 11 – der inhaltlich mit dem Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 18(15)403 zu Abschnitt 2, laufende Nummer 23 – Stichkanal Hildesheim– übereinstimmt – haben alle Fraktionen zugestimmt. Alle anderen Anträge (Umdrucke 1-10) wurden mit den Stimmer der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Die Anträge der Fraktion DIE LINKE auf Ausschussdrucksache 18(15)428 – Umdrucke 1,2,3,5 – wurden mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der Antrag auf Ausschussdrucksache 18(15)428, – Umdruck 4 –wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE abgelehnt.

In seiner 90. Sitzung am 30. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die Fraktion der CDU/CSU begrüßte, dass der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes erstmals durch Gesetz geregelt werden soll. Damit werde dieser Verkehrsträger mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße gleichgestellt. Das bedeute auch einen größeren Einfluss des Parlaments, dessen Entscheidung den Planungen größeres Gewicht beimesse. Der Großteil der im Bedarfsplan enthaltenen Projekte entfalle auf die Binnenschifffahrt, was die Bedeutung dieses Verkehrs betone. Die in den Ausschussberatungen beschlossenen Änderungen – beispielsweise im Hinblick auf den Ausbau des Stichkanals Hildesheim – hätten den sehr guten Gesetzentwurf noch verbessert.

Die Fraktion der SPD wertete es ebenfalls als positiv, dass mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage die Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern erreicht werde. Viele Projekte widmeten sich den...

...Ersatzneubauten für alte Bauwerke, womit man Empfehlungen von Expertenkommissionen umsetze. Sie hob hervor, dass neben der Bereitstellung von Kapazitäten die Frage der Verlässlichkeit eines Verkehrsträgers von entscheidender Bedeutung sei. Aktuell bilde die Funktionsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) einen limitierenden Faktor bei der Umsetzung der Vorhaben. Sie regte an, Auszubildenden unbefristete Anschlussverträge zu geben und damit zu Kontinuität des Personals beizutragen.

Die Fraktion DIE LINKE. nannte die übergeordneten Ziele der Bundesverkehrswegeplanung unzureichend. Sie fordere eine Verkehrswende und die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Dieses Ziel könne angesichts des Schwerpunktes auf dem Straßenbau nicht erreicht worden. Sie kritisierte ebenfalls einen mangelnden Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen. Unabhängig davon unterstütze sie diverse konkrete Maßnahmen des Bedarfsplans. Eine funktionierende Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei ein entscheidender Faktor. Es müsse untersucht werden, weshalb der Personalaufbau schleppend vorankomme. Auch sie sprach sich für unbefristete Verträge für Auszubildende aus.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstrich, dass sie bei der Bundesverkehrswegeplanung insgesamt den Aspekt der Netzbildung nicht hinreichend gewürdigt finde. Das gelte auch im Bereich der Wasserstraßen, wo das Prinzip der „Wahlkreisbeglückung“ verfolgt werde. Der Plan enthalte neben sinnvollen Ersatzbauten auch nutzlose Neubauprojekte. Wünsche seitens der Wirtschaft würden einseitig zu Lasten ökologischer Belange berücksichtigt. Positiv bewertete sie die Gleichstellung der Verkehrsträger durch die dann auch für den Wasserstraßenausbau geltende Regelung durch Gesetz. Ferner sei es positiv, dass man sich intensiv auch mit Projekten auseinandersetze, die einen Nutzen-Kosten-Faktor (NKV) unter 1 aufwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/9527 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403.

Die dem Ausschuss nach § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelten Petitionen haben dem Ausschuss bei der abschließenden Beratung am 30. November 2016 vorgelegen und sie sind in diese Beschlussempfehlung eingeflossen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen zu Artikel 1 des Entwurfs eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

In der Überschrift zum Abschnitt 1 der Anlage (zu § 1) werden die Worte „des Vordringlichen Bedarfs“ angefügt, um klar zu stellen, dass für alle laufenden und fest disponierten Vorhaben ein Vordringlicher Bedarf besteht. Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste in Abschnitt 2 der Anlage nachgeholt.

Daneben wurde in Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf, bei laufender Nummer 7 die Brückenhebung bei Ersatzneubauten ergänzt. Die Herstellung größerer Brückendurchfahrtshöhen (auf das Maß von 5,25 m über GWo (höchster Bezugswasserstand)) im Zuge von Ersatzneubauten von Brücken ist eine wesentliche Voraussetzung zur Ermöglichung eines durchgehend uneingeschränkten Verkehrs von Containerschiffen mit zwei Containerlagen sowie von Chemietankern bei entsprechenden Ladungszuständen (Leerfahrten) auf dem Wesel-Datteln-Kanal zwischen dem Rhein und Marl.

Weiter wurde der Ausbau des Stichkanals Hildesheim aus dem Weiteren Bedarf in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft (laufende Nummer 23). Dies wird mit dem Ergebnis einer Sensitivitätsberechnung begründet, mit der der Nachweis erbracht wurde, dass das Vorhaben unter Einbeziehung zusätzlicher Transportmengen, die in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt waren, aber nachtäglich konkret begründet werden konnten, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über der Rentabilitätsschwelle erreicht.

Weiter wurde entschieden, die Schleuse Kleinmachnow ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt in die Liste des Vordringlichen Bedarfs (laufende Nummer 24) aufzunehmen. Damit wird dargestellt, dass kein Bedarf für den vorgezogenen Ersatz der Schleuse in größeren Abmessungen besteht, aber die Schleuse in ihren vorhandenen Abmessungen erhalten bleibt. Bei Interesse Dritter an einer eigenverantwortlichen Übernahme einer Infrastrukturverbesserung an der Schleuse Kleinmachnow ist das Bundesinteresse auf den für die Erhaltung erforderlichen Anteil beschränkt. [Q6]

Bericht zur 2. und 3. Lesung

Ausbaugesetze beschlossen

(Berlin) - Der Bundestag hat am Freitag, den 2. Dezember 2016, die Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) beschlossen. Dabei handelt es sich um das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (18/9523, 18/9853, 18/10102 Nr. 3), das dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (18/9524, 18/9953, 18/10102 Nr. 15) und das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (18/9527, 18/9952, 18/10102 Nr. 14).

Abgestimmt wurde über die Beschlussempfehlungen des Verkehrsausschusses (18/10524, 18/10513 neu, 18/10516). Beim Fernstraßenausbaugesetz stimmte die Opposition geschlossen dagegen, bei den beiden anderen Gesetzen stimmten die Grünen dagegen, während sich Die Linke enthielt.

© Deutscher Bundestag / Thomas Trutschel/photothek.net

Fast 270 Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur

Der Bundesverkehrswegeplan sieht vor, bis 2030 269,6 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Dabei setzt die Bundesregierung nach eigener Aussage die Priorität "Erhalt vor Aus- und Neubau". 141,6 Milliarden Euro stehen für den Erhalt, den Ersatz oder die Sanierung bestehender Verkehrswege oder deren Teile zur Verfügung.

Schwerpunkt der Investitionen ist die Beseitigung von Engpässen auf Hauptverkehrsachsen. Im Fokus stehe also "das dem weiträumigen Verkehr dienende Netz", wie es in der Unterrichtung heißt. Bis 2030 sind dafür Investitionen von 98,3 Milliarden Euro eingeplant.

Laut BVWP entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 Prozent, auf die Schiene 41,6 Prozent und auf die Wasserstraße 9,1 Prozent der zur Verfügung gestellten Mittel. Im Besonderen geht es dabei um Hauptachsen und Knoten der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel soll auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert werden.

Kontroverse Bewertung des Verkehrswegeplans

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) zeigte sich während der Debatte erfreut vom Start des größten Investitionsprogramms in der Infrastrukturpolitik, das es je gegeben habe. „Mit 270 Milliarden Euro, mehr als tausend Projekten und erstmals einer klaren Finanzierungsperspektive.“ Zustimmung gab es auch aus den Koalitionsfraktionen.

Sören Bartol (SPD) betonte, Deutschland brauche gute Straßen, Schienen und Wasserwege, die für Mobilität, wirtschaftliches Wachstum und persönliche Freiheit sorgten. Patrick Schnieder (CDU/CSU) sprach von einem Feiertag für ganz Deutschland, weil die Weichen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik gestellt würden.

Ganz anders bewerteten das die Oppositionsfraktionen. Dieser BVWP ziele auf noch mehr Verkehr ab und lasse umweltverträgliche Alternativen auf der Strecke, kritisierte Sabine Leidig (Die Linke). Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen) sagte, der Bundesverkehrswegeplan sei gescheitert. „Er ist schlecht für Umwelt und Klima, ist keine Antwort für die Mobilität der Zukunft und schlicht nicht bezahlbar“, urteilte sie.

Minister: Der Plan stärkt Infrastruktur und Mobilität

Der Verkehrsminister gab sich von der Kritik unbeeindruckt. Der BVWP bringe erstmals Ökonomie und Ökologie zusammen, sagte Dobrindt. „Ich weiß, dass das für die Verkehrspessimisten der Grünen unglaublich schwer zu ertragen ist“, fügte er hinzu. Der Plan stärke, was Deutschland stark mache: Infrastruktur und Mobilität.

Im Vergleich dazu falle der Bundesverkehrswegeplan 2003, der unter einer rot-grünen Bundesregierung erstellt wurde, „im Ökocheck gnadenlos durch“. Heute würden mehr als die Hälfte der Investitionen in Schiene und Wasserstraßen gehen. Damals sei mehr als die Hälfte für die Straße eingeplant worden. An die Grünen-Fraktion gewandt sagte Dobrindt: „Ihre Empörung ist pure...

...Heuchelei."

Linke fordert sozial-ökologische Verkehrswende

Sabine Leidig kritisierte den Minister. Es handle sich lediglich um Propaganda, wenn Dobrindt sage, mehr Verkehr bringe mehr Wohlstand. „Es gibt schon zu viel Verkehr, zu viel Lärm, Abgase und Unfälle, zu viele Lkws in den Städten und zu viel zerstörte Naturräume", beklagte die Linke-Abgeordnete. Leidig forderte einen Einstieg in die sozial-ökologische Verkehrswende. „Wir wollen Mobilität für alle, aber mit weniger Verkehr." Dazu brauche es mehr öffentlichen Personennahverkehr, den Bahnausbau in der Fläche und sichere Fahrradwege.

Ihre Fraktion habe eine ganz Liste sinnvoller Projekte vorgeschlagen, die die Koalition aber alle abgelehnt habe. Kritik äußerte Leidig auch an der von Regierung und Koalition gepriesenen Bürgerbeteiligung. Nirgendwo sei zu erkennen, dass die Einwendungen der Bürger irgendeine Wirkung gehabt hätten. „Das ist nicht akzeptabel", befand die Linke-Abgeordnete.

SPD: Ortsumgehungen sind im Interesse der Anwohner

Trotz aller Wünsche aus den Wahlkreisen habe man im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zu den Ausbaugesetzen Kurs gehalten, freute sich Sören Bartol. „Wir investieren vorrangig in das bestehende Netz – wünsch Dir was gibt es nicht", sagte der SPD-Abgeordnete. Bartol wies die Kritik an dem im Ausführungsgesetz für die Straße enthaltenen Bau von Ortsumgehungen zurück. Das sei im Interesse der Anwohner, die dann nicht mehr unter Lärm und Abgasen leiden müssten.

Den Grünen warf er vor, die Bedürfnisse der Anwohner zu ignorieren. Im Übrigen seien im aktuellen Bundesverkehrswegeplan weniger Ortsumfahrungen geplant als in jenem von 2003. Was den Ausbau von Schienenprojekten angeht, so machte der SPD-Abgeordnete deutlich, dass dies nur mit der Beteiligung der Bevölkerung möglich sei. Bartol warnte seine Kollegen: „Wir können nicht hier in Berlin die Verkehrswende fordern und dann vor Ort zur Speerspitze der Bürgerproteste werden."

Grüne: Kluge Vernetzung ist die Antwort für die Zukunft

Ein Paradebeispiel für das Scheitern der „großen Stillstandskoalition" sei der Bundesverkehrswegeplan, befand Valerie Wilms. Es sei Union und SPD nicht darum gegangen, den Verkehr der Zukunft so umweltfreundlich wie möglich zu organisieren oder ein stimmiges Netz von Straßen, Schienen und Wasserwegen zu schaffen. „Es ging vor allem darum, möglichst vielen Koalitionsabgeordneten ein Geschenk aus dem Wahlkreis zu machen", urteilte die Grünen-Abgeordnete.

Wissen müsse man jedoch: „Mit dem Bundesverkehrswegeplan fließt noch kein einziger Euro." Erst hinter verschlossenen Türen werde ausgekungelt, wo das Geld wirklich hingeht, sagte Wilms. Aus ihrer Sicht ist der BVWP ohnehin ein Instrument der Vergangenheit. „Die Antwort für die Zukunft heißt kluge Vernetzung", sagte sie.

CDU/CSU: Wir investieren nicht zu wenig in die Schiene

Patrick Schnieder wies den Vorwurf, die Abgeordneten der Großen Koalition würden sich Projekte in den Wahlkreisen zuschanzen, als „unhaltbare Unterstellungen" zurück. Auch der Ansicht, es werde zu wenig in die Schiene investiert, trat er entgegen. „Das Gegenteil ist der Fall", sagte Schnieder.

Die Investitionen in die Schiene lägen bei 42 Prozent, obwohl die Schiene nur eine Transportleistung von unter 20 Prozent habe. „Wir stecken als viel mehr in diesen Verkehrsträger als er an Transportleistung erbringt", betonte der CDU-Politiker, der den BVWP und die drei Ausbaugesetze als „großen Wurf" bezeichnete.

Landesminister: Problematische Situation des Schienennahverkehrs

Aus Sicht der Bundesländer ist es gut, Planungssicherheit zu haben, sagte Christian Pegel (SPD), Infrastrukturminister von Mecklenburg-Vorpommern und derzeit Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Die Länder hätten auf den BVWP nicht verzichten könne, betonte er.

Problematisch sei aber die Situation des Schienennahverkehrs, für den sich der Bund nicht mehr zuständig fühle. Die Verkehrsministerkonferenz bitte daher um Prüfung, wie die Finanzierung der Bereiche erfolgen solle, die nicht in den BVWP aufgenommen wurden, sagte der Ländervertreter.

Änderungsanträge und Entschließungsantrag abgelehnt

Der Bundestag lehnte bei Enthaltung der Grünen einen Änderungsantrag der Linken (18/10498) zum Gesetzentwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes ab. Darin hatte die Fraktion gefordert, bei bestimmten netzrelevanten Projekten vorgeschlagene Alternativen im Rahmen von Dialogverfahren zu prüfen und deren Ergebnis dem Bundestag zur Entscheidung vorzulegen.

Ebenfalls abgelehnt wurde bei Enthaltung der Linken ein Entschließungsantrag von Bündnis 90/Die Grünen (18/10535). Danach sollte die Bundesregierung die drei Ausführungsgesetze zum Bundesverkehrswegeplan zurückziehen und einen neu erarbeiteten Bundesnetzplan am Pariser Klima-Abkommen und der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ausrichten.

Keine Mehrheit fand Die Linke bei Enthaltung der Grünen mit einem weiteren Änderungsantrag (18/10536) zur geplanten Änderung des...

...Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Die Fraktion wollte, dass vor einem Planfeststellungsverfahren ein Dialogverfahren stattfinden muss, in dem die von Behörden oder Dritten vorgeschlagenen Alternativen zu prüfen sind. Deren Ergebnis sollte dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt werden.

Keine Mehrheit für Oppositionsinitiativen

Der Bundestag lehnte darüber hinaus drei Anträge der Opposition ab. So hatte die Fraktion Die Linke fordert die Bundesregierung aufgefordert, den Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen und stattdessen einen alternativen Bundesmobilitätsplan erarbeiten, der auf den Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele der Bundesrepublik basiert (18/8075). Dazu lag eine Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vor (18/10514 Buchstabe a). Die Grünen enthielten sich.

Bündnis 90/die Grünen verlangten in einem Antrag, den Deutschland-Takt jetzt umzusetzen und die Weichen in der Bundesverkehrswegeplanung richtig zu stellen (18/7554). Auch dazu lag eine Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vor (18/10515). Die Linke stimmte mit den Grünen für diesen Antrag, der jedoch mit Koalitionsmehrheit abgewiesen wurde.

In einem weiteren Antrag plädierten die Grünen dafür, den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterzuentwickeln (18/8083). Hier wurde ebenfalls über die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses abgestimmt (18/10514 Buchstabe b). Die Linke stimmte mit den Grünen für diesen Antrag, während ihn Union und SPD ablehnten. [Q7]

2. und 3. Lesung

AUS DEM STENOGRAFISCHEN BERICHT DER 207. SITZUNG DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES BERLIN, FREITAG, DEN 2. DEZEMBER 2016

Tagesordnungspunkt 30

a) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
Drucksachen 18/9523, 18/9853, 18/10102 Nr. 3, 18/10524 20697 B

b) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
Drucksachen 18/9524, 18/9953, 18/10102 Nr. 15, 18/10513 (neu) 20697 B

c) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes
Drucksachen 18/9527, 18/9952, 18/10102 Nr. 14, 18/10516 20697 B

d) Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE: Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen
Drucksachen 18/8075, 18/10514 Buchstabe a 20697 C

e) Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Deutschland-Takt jetzt umsetzen – Weichen in der Bundesverkehrswegeplanung richtig stellen
Drucksachen 18/7554, 18/10515 20697 D

f) Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln
Drucksachen 18/8083, 18/10514 Buchstabe b 20697 D

"Stärken, was unser Land stark macht"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Bundesminister Alexander Dobrindt (CSU)

Verehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir starten heute das größte Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gegeben hat, mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030, mit über 270 Milliarden Euro, mit mehr als 1 000 Projekten und erstmalig mit einer klaren Finanzierungsperspektive. Der neue Bundesverkehrswegeplan stärkt das, was unser Land stark macht: Infrastruktur und Mobilität in Deutschland.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Deutschland ist hier Vorreiter in Europa. Daran werden auch die einen oder anderen schrillen Zwischenrufe der Verkehrspessimisten nichts ändern. Es ist eine Tatsache, die alle Studien belegen. Beim Best Countries Ranking, vorgestellt beim Weltwirtschaftsforum in Davos, ist Deutschland das beste Land der Welt mit zehn von zehn Punkten für die Infrastruktur. Beim Logistics Performance Index der Weltbank ist Deutschland Logistikweltmeister und erreicht weltweit den höchsten Wert bei der Infrastruktur. Das ist die Grundlage für Wachstum, Wohlstand und Arbeit, für Wirtschaftskraft, Lebensqualität und Wertschöpfung.

Deswegen war es natürlich falsch, in der Vergangenheit zu wenig dafür getan zu haben, zu wenig in die Infrastruktur investiert zu haben, zu wenig für den Erhalt aufgewendet zu haben. Besonders in den Millenniumsjahren wurden dringend notwendige Investitionen verschleppt und die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren. Ich sage klar: Dieser Fehler darf sich nicht wiederholen.

Deswegen haben wir zu Beginn unserer Wahlperiode mit dem Investitionshochlauf die notwendige Grundlage für ein umfassendes Infrastruktur-Upgrade gestartet. Das, was wir jetzt mit dem Bundesverkehrswegeplan umsetzen, ist die Realisierung dessen, was wir an finanziellen Mitteln im Haushalt zur Verfügung gestellt haben.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Die vergangenen Tage übrigens waren auf diesem Weg der Verwirklichung einer optimierten Infrastruktur so etwas wie ein regelrechter Ziellauf, mit dem wir eine ganze Reihe von historischen Meilensteinen erreicht haben.

Wir haben letzten Freitag den größten Investitionshaushalt für die Infrastruktur gestartet, der jemals im Deutschen Bundestag beschlossen worden ist, mit über 14 Milliarden Euro für 2017 und 2018 und mit einer Investitionsquote im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von über 60 Prozent.

Wir haben das Regionalisierungsgesetz abgeschlossen und geben in den nächsten 15 Jahren eine Rekordsumme von 150 Milliarden Euro für einen leistungsfähigen Regionalverkehr auf der Schiene aus.

Wir haben gestern im Deutschen Bundestag die Ausweitung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen beschlossen und damit auch den Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung weiter vorangetrieben.

Wir haben uns außerdem mit der EU-Kommission geeinigt. Es steht fest: Auch die Pkw-Maut kommt. Damit kann man zügig alle Voraussetzungen dafür schaffen, dass Gerechtigkeit auf unseren Straßen herrscht und dass der Grundsatz gilt: Wer nutzt, der zahlt auch. Aber keiner zahlt doppelt, kein inländischer Autofahrer wird mehr belastet, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CDU/CSU – Gustav Herzog [SPD]: Da müsst ihr schon allein klatschen!)

Wir erreichen damit in einer Wahlperiode 2 Milliarden Euro an Mehreinnahmen.

Ich bin an dieser Stelle schon ein bisschen überrascht, dass, wie man heute lesen kann, Geld und diese finanziellen Summen in der Diskussion offensichtlich keine Rolle mehr spielen. Meine Damen und Herren, wir haben ganze Wahlperioden damit bestritten, Kommissionen über die Frage tagen zu lassen: Wie viel mehr Geld braucht die Infrastruktur, und woher kann dieses Geld kommen? Die Kommissionen haben getagt, getagt, getagt. Aber kein Euro mehr kam in die Kasse. 100 Millionen Euro wurden stückweise Haushalt um Haushalt zur Verfügung gestellt, um vielleicht etwas Bewegung in die Investitionen zu bekommen. Jetzt, da wir Milliardenbeträge mehr an Einnahmen schaffen, wird darauf hingewiesen, dass dies vielleicht nur ein kleiner Teil wäre, um die Infrastruktur zu stärken.

Im Investitionshochlauf haben wir es geschafft, zu sichern, dass die Lkw-Maut mit 4 Milliarden Euro weiter zur Verfügung steht, dass sie durch die Ausweitung auf alle Bundesstraßen 2 Milliarden Euro zusätzlich...

...einbringt und dass die Infrastrukturabgabe jährlich 4 Milliarden Euro zweckgebunden an Einnahmen bringt. Das sind zusammen 10 Milliarden Euro für Investitionen in die Straße, langfristig gesichert. Sie wären doch über Jahre hinweg froh gewesen, wenn Sie nur einen Bruchteil davon hätten schaffen können, was wir jetzt ermöglicht haben.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Diese Rekordinvestitionen sind aber kein Selbstzweck, sondern sie müssen zielgerichtet eingesetzt werden.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Echt? Seit wann das?)

Mit dem Bundesverkehrswegeplan und seinen Ausbaugesetzen für die Infrastruktur gelingt das. Mit den 270 Milliarden Euro und den über 1 000 Projekten machen wir die Infrastruktur in Deutschland fit für das globale digitale Zeitalter. Wir bringen übrigens zum ersten Mal Ökonomie und Ökologie zusammen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da müssen Sie ja selber lachen!)

Ja, ich weiß, dass das für die Verkehrspessimisten von den Grünen unglaublich schwer zu ertragen ist. Schauen Sie, wir haben einen eigenen Umweltbericht zu allen Projekten des Bundesverkehrswegeplans erstellt.

(Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Den haben Sie ja gar nicht eingehalten!)

Sie wollen natürlich nicht wahrhaben, dass ein großer Bericht darüber gemacht worden ist,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie haben keinerlei umweltpolitische Ziele!)

weil Sie selber zu Ihrem Bundesverkehrswegeplan vor 15 Jahren einen Umweltbericht von nur mageren sechs Seiten hatten. Das ist doch die Wahrheit.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ihr Bundesverkehrswegeplan von 2003, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, fällt doch im Ökocheck gnadenlos durch. Was wir in der Großen Koalition heute machen, ist in allen Bereichen deutlich besser als das, was Sie damals auf den Weg gebracht haben.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie sind immer noch grottenschlecht! Grottenschlecht!)

Wir investieren einen Rekordanteil von 70 Prozent der Mittel in den Erhalt und in die Modernisierung. Sie haben damals nur 56 Prozent geschafft. Wir investieren über die Hälfte der Mittel in die Schiene und die Wasserstraße.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Schienenprojekte sind noch nicht bewertet worden!)

Sie haben die Mehrheit der Mittel damals in die Straße investiert. Wir investieren heute 112 Milliarden Euro in die Schiene, mehr als doppelt so viel als das, was Sie damals auf den Weg gebracht haben.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Genau!)

Lesen Sie es einfach nach! Ihre Empörung ist pure Heuchelei, liebe Freunde von den Grünen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Zuruf des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Gegenruf des Abg. Volker Kauder [CDU/CSU]: Grottenschlecht wart ihr in eurer Regierungszeit! Grottenschlecht wart ihr!)

– Volker Kauder hat recht, ihr wart grottenschlecht, als ihr regiert habt.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und das rechtfertigt, dass Sie es noch schlechter machen?)

Wir haben zum ersten Mal mit diesen Rekordmitteln eine klare und realistische Finanzierungsperspektive gegeben. Auch das gab es in Ihrer Zeit nicht. Ich weiß, dass natürlich auch die Tatsache, dass wir jetzt eine echte Finanzierungsperspektive für die über 1 000 Projekte haben, ist natürlich für die Grünen alles andere als eine gute Nachricht. Sie wollen in Wahrheit überhaupt keine Straßen bauen, Sie wollen die Mobilität verhindern. Sie fordern doch bei jeder wiederkehrenden Bundestagswahl einen Stopp des Straßenbaus.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie machen die Staus nur breiter! Das ist Ihr Problem!)

Jetzt sage ich Ihnen: Schon 1980 haben Sie darauf hingewiesen, man dürfe die Autobahnen nicht weiter ausbauen. Damals hatten wir 9 000 Kilometer, jetzt haben wir 13 000 Kilometer Autobahnen. Wir haben eine Steigerung des Verkehrs auf den Straßen um 70 Prozent.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau dafür bauen Sie die Infrastruktur!)

Hätten wir damals auf Sie gehört, hätten Sie sich mit Ihrer Politik damals durchgesetzt, dann wären wir bei der Infrastruktur heute ein Dritte-Welt-Land. Das ist die Wahrheit.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Das Schlimmste dabei ist übrigens, liebe Kolleginnen und Kollegen...

...von den Grünen, dass Sie sich in den letzten 30 Jahren bei diesem Thema keinen Millimeter weiterentwickelt haben. Sie fordern jetzt noch – ich denke an Ihre Kollegen Kindler und Kuhn – ein Neubaumoratorium. Sie haben auf Ihrem Parteitag vor wenigen Wochen beschlossen, man müsse aufhören, dem Wachstum hinterherzubauen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau!)

Sie sind heute die gleiche straßenfeindliche Entmobilisierungspartei wie noch vor 30 Jahren. Daran hat sich nichts geändert.

(Beifall bei der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das funktioniert seit 50 Jahren nicht, was Sie machen!)

Die Menschen

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Diese Politik ist seit 50 Jahren gescheitert!)

– Sie können so laut schreien, wie Sie wollen – gehen Ihre strikte Investitionsverweigerung, was den Verkehr betrifft, nicht mit. Die Menschen in unserem Land wollen mobil sein, sie wollen Investitionen in die Infrastruktur. Sie wollen, dass Deutschland bei der Mobilität Spitze bleibt. Der aktuelle ARD-Deutschlandtrend sagt das eindeutig. Da wurden die Menschen gefragt, wofür Mehreinnahmen des Staates verwendet werden sollen. Die absolute Mehrheit, nämlich 60 Prozent, sagt ganz klar: für Investitionen in die Infrastruktur. Das heißt, die Menschen vertrauen uns, die Menschen vertrauen der Großen Koalition, dass das Geld gut investiert wird,

(Widerspruch beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

sie setzen auf den Erfolg unserer Verkehrspolitik und sind gegen Ihre Entmobilisierungspolitik.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Sören Bartol [SPD] – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Oh!)

Wir beenden mit unseren Rekordinvestitionen in der Tat auch einen jahrelangen Missstand in Deutschland. Wir beenden das Schwarze-Peter-Spiel zwischen Ländern und Bund, bei dem immer wieder darauf hingewiesen wurde, dass die Länder in den Regionen gerne bauen würden, aber es fehlten das Geld, die Perspektive und die Zusage vom Bund. All das ist beendet. Das Nadelöhr sind nicht mehr die Finanzen, sondern das Nadelöhr sind die Planungen.

Meine Baufreigaberunde hat es auch dieses Jahr gezeigt: Es gibt inzwischen sehr große Unterschiede zwischen den Regionen in Deutschland, was die Möglichkeit des Schaffens von Baurecht anbelangt. Das ist übrigens auch ein Befund, den die Bodewig-Kommission II uns mit auf den Weg gegeben hat. Sie hat deutlich formuliert: Einige Länder haben Schwierigkeiten, baureife Projekte anzumelden. – Das kann auf Dauer auch nicht so bleiben. Wir müssen das dringend ändern. Da stehen auch wir in der Verantwortung. Deswegen habe ich eine Kommission eingesetzt, mit der wir bis zum Frühjahr nächsten Jahres eine klare Strategie zur Planungsbeschleunigung erarbeiten. Auch dabei gibt es keine Denkverbote. Alle Vorschläge kommen auf den Tisch.

Wir haben diesbezüglich schon drei Maßnahmen beschlossen: Mit dem Brückenmodernisierungsprogramm haben wir dafür gesorgt, dass der Klageweg bei besonders dringlichen Projekten auf eine Instanz konzentriert wird. Wir machen das digitale Planen und Bauen bis 2020 zum Standard bei allen Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes; wir erproben digitale Methoden bereits heute. Und mit der Gründung einer Autobahngesellschaft sorgen wir dafür, dass die zwischen Bund und Ländern geteilten Kompetenzen gebündelt werden und in eine alleinige Verantwortung kommen.

All das ist jetzt notwendig, um den Investitionshochlauf und den Bundesverkehrswegeplan mit seinen Projekten erfolgreich umzusetzen.

Meine Damen und Herren, der Bundesverkehrswegeplan ist kein Plan, den man in jeder Wahlperiode macht. Alle 15 Jahre wird ein neuer Bundesverkehrswegeplan im Parlament beraten und umgesetzt. Viele von den Kolleginnen und Kollegen haben Verkehrswegepläne der Vergangenheit mit erarbeitet, begleitet und auch deren Auswirkungen verfolgt. Ich möchte mich bei all denen bedanken, die beim Bundesverkehrswegeplan 2030 in den letzten Monaten so aktiv mitgearbeitet haben, dass ein großes Projekt entstanden ist. Allen voran möchte ich mich bedanken bei den Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, bei den Kollegen, die sich damit intensiv auseinandergesetzt haben, bei den Kollegen Bartol und Lange, bei Frau Lühmann, bei Herrn Vaatz, bei Herrn Herzog und bei Herrn Schnieder, die die Verantwortung dafür getragen haben, dass dieser Bundesverkehrswegeplan erfolgreich durch die Ausschussberatungen im Deutschen Bundestag gekommen ist,

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

bei meinen Staatssekretären, bei der Kollegin Bär, bei Herrn Ferlemann, bei Herrn Barthle und bei all denen, die jetzt erfolgreich daran mitarbeiten, dass der Bundesverkehrswegeplan ein Garant dafür ist, dass die Infrastruktur in Deutschland in gutem Zustand bleibt und Wachstum, Wohlstand und Arbeit für die Zukunft sichert.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)...

...

"Wir brauchen eine sozial-ökologische Verkehrswende"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Sabine Leidig (DIE LINKE)

Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Dieser Bundesverkehrswegeplan

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Ist super!)

zielt auf noch mehr Verkehr und lässt umweltverträgliche Alternativen auf der Strecke. Deshalb lehnt die Linke ihn ab.

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

Minister Dobrindt behauptet, dass mehr Verkehr auch mehr Wohlstand bringt. Aber das ist reine Propaganda, und das wissen Sie natürlich. Es gibt schon viel zu viel Verkehr, zu viel Lärm, Abgase und Unfälle, zu viele Lkws in den Ortschaften, zu viele stehende Autos in den Städten, zu viel zerstörte Naturräume. Der Kampf um den Treibstoff für diesen Verkehr ist der wichtigste Grund für Kriege und Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Ölkonzerne und der Klimawandel zerstören Lebensräume und treiben Millionen Menschen in die Flucht.

Wir brauchen endlich einen Einstieg in eine sozial-ökologische Verkehrswende.

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

Sie wollen noch 15 Jahre vom zerstörerischen Weiter-so und Mehr-davon, werte Kolleginnen und Kollegen von der SPD und von der CDU/CSU, und haben noch zusätzliche Straßenbauprojekte für Hunderte Millionen Euro in den Entwurf hineinverhandelt. So etwas machen wir nicht mit.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir wollen Mobilität für alle – ja! –, aber mit weniger Verkehr. Niemand darf aufs eigene Auto angewiesen sein. Dafür braucht es aber deutlich mehr öffentlichen Nahverkehr, den Bahnausbau in der Fläche und überall sichere Fahrradwege.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir haben eine ganze Liste mit sinnvollen Eisenbahnprojekten vorgeschlagen, die einem solchen Konzept folgen. Die haben Sie – bis auf ein einziges, nämlich die Gäubahn, die schon längst in der Debatte ist – alle abgelehnt.

(Dr. Gesine Lötzsch [DIE LINKE]: Unglaublich!)

Sie haben überhaupt alle Schienenprojekte abgelehnt, die von regionaler Bedeutung sind. Warum?

(Sören Bartol [SPD]: Weil es ein Bundesverkehrswegeplan ist! Sie haben es immer noch nicht verstanden! Sie werden es auch nie verstehen!)

Ein Viertel aller beschlossen Straßen hat überhaupt keine überregionale Bedeutung. – Sie brauchen hier gar nicht so herumzutönen; Sie wissen ganz genau, dass das ein eklatanter Widerspruch ist.

(Beifall bei der LINKEN – Gustav Herzog [SPD]: Er tönt nicht, er spricht Argumente aus!)

Der Kollege Herzog hat dann auch noch behauptet, man könne gar nicht so viele Bahnprojekte durchführen, weil gar nicht alle gleichzeitig gebaut werden könnten. Ja, aber wollen, dass es passiert, planen und das Geld dafür bereitstellen, wäre möglich. Das machen Sie bei den 1 300 Straßenbauprojekten, die Sie beschließen, ja auch. Die hat das Ministerium übrigens alle akribisch und so berechnet, dass sie sich angeblich alle lohnen.

Für die Bahn ist das bisher überhaupt nicht passiert. Sie haben es abgelehnt, dass auf der Schienenstrecke elektrifiziert wird. Sie haben nicht beschlossen, dass das 740-Meter-Netz realisiert wird, damit europaweit auf langen Strecken lange Güterzüge fahren können. Alles dies ist wirklich nichts, was in die richtige Richtung geht.

Ich will noch ein Thema ansprechen, das wirklich brennt. Landauf, landab haben sich viele engagierte Menschen im Rahmen Ihrer sogenannten Bürgerbeteiligung eingebracht. Sie reden ja immer davon, wie großartig Sie das gemacht haben. Es sind Tausende Vorschläge dazu gekommen, wie man unnütze Straßenbauprojekte vermeiden und Geld sparen kann, wie sinnvollere Lösungen gefunden werden können. Was ist passiert? Alle diese Einwendungen sind in einer Blackbox gelandet, und es ist nichts dabei herausgekommen. Nirgendwo ist zu erkennen, dass die Einwände und Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger irgendeine Wirkung gehabt hätten. Das ist nicht akzeptabel!

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

...
Ich möchte ein Beispiel skizzieren, das zeigt, wie vernünftig die Alternativvorschläge sind. Das Bürgerforum Gladbeck fordert, dass auf den Bau der durchgehenden A 52 verzichtet wird, der übrigens schon bei einem Ratsbürgerentscheid 2012 mehrheitlich abgelehnt worden ist.

(Sören Bartol [SPD]: Das stimmt nicht! Falsch!)

Stattdessen schlagen sie sehr konkrete Maßnahmen vor, um die Verkehrsprobleme auf der Nord-Süd-Verbindung im Ruhrgebiet – Gladbeck–Bottrop–Essen – zu lösen und die Situation der regionalen Unternehmen zu verbessern: Umgestaltung der Bundesstraße, Verbesserung des Bahnverkehrs, bessere Radwege usw.

(Gustav Herzog [SPD]: Auf dem Radweg transportieren Sie dann die Container?)

bis hin zu geänderten Ampelphasen. Das ist doch viel sinnvoller, als noch mehr Geld in noch mehr Asphalt zu stecken.

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

Sie haben sich bisher geweigert, Alternativen zu akzeptieren oder auch nur zu prüfen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es!)

Damit machen Sie Bürgerbeteiligung zur Farce, und das ist wirklich beschämend.

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

Meine Fraktion stellt heute noch einmal zur Abstimmung, dass mehr Demokratie in die Projektplanung kommt. Bei den großen, umstrittenen Straßenprojekten – das sind ganz konkret 50 – sollen, bevor wir hier selbstherrlich beschließen: „So wird es gemacht“,

(Gustav Herzog [SPD]: Wir beschließen demokratisch, nicht selbstherrlich! Was haben Sie für ein Demokratieverständnis! Unglaublich! Das ist vielleicht der Zustand Ihrer Fraktion und Partei!)

vor Ort faire Dialogverfahren mit unabhängigen Gutachtern und neutraler Moderation stattfinden. So steht es übrigens in diesem sogenannten Handbuch für Bürgerbeteiligung, das Herr Ramsauer in der letzten Legislatur als Minister mit großem Brimborium öffentlich vorgestellt hat.

Die Alternativen müssen unabhängig vom Verkehrsträger geprüft und bewertet werden. Danach kann das Parlament entscheiden – das ist völlig in Ordnung. Aber das ist das Mindeste, was Sie im Rahmen dieser abschließenden Beratung noch besser machen können. Sorgen Sie für ein Mindestmaß an politischer Korrektheit und demokratischer Haltung in diesem Punkt! Nicht mehr und nicht weniger fordern wir an dieser Stelle.

(Beifall bei der LINKEN – Sören Bartol [SPD]: Das ist Demokratie!)

"Deutschland braucht gute Straßen, Schienen- und Wasserwege"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Sören Bartol (SPD)

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Frau Leidig, wer Ihre Rede gehört hat, wird sagen: Sie sollten erst einmal an Ihrem Demokratieverständnis arbeiten. Wenn etwas Demokratie ist, dann die Beratung und die Beschlussfassung in diesem Hohen Hause.

(Zurufe von der LINKEN)

So zu tun, als ob das nichts mit Demokratie zu tun hat, das ist wirklich eine Unverschämtheit.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Deutschland braucht gute Straßen, Schienen- und Wasserwege. Sie sichern unsere Mobilität. Sie sorgen dafür, dass Mittelstand und Industrie wachsen können. Sie sorgen für persönliche Freiheit und gute Arbeit in den Unternehmen. Ein Land, das...

...im Stau steht, bleibt zurück. Ein Land, das baut, bleibt in Fahrt.

(Gustav Herzog [SPD]: Sehr gut!)

In dieser Woche treffen wir wichtige verkehrspolitische Entscheidungen. Gestern Abend haben wir bereits die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen beschlossen. Dadurch werden 2018 bis zu 2 Milliarden Euro Mauteinnahmen erwirtschaftet, die wir wieder in die Straßen investieren wollen. Heute werden wir darüber entscheiden, in welchen Bereichen wir das Geld der Steuer- und Mautzahler investieren wollen und welche Prioritäten wir setzen. Wir werden für ganz Deutschland festlegen, welche Ausbauprojekte in den kommenden 15 Jahren gebaut werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben gemeinsam intensiv über die drei Ausbaugesetze für die Straße, die Schiene und die Wasserstraße diskutiert. Zu keinem Gesetz haben wir in dieser Legislaturperiode so viele Fachexpertinnen und Fachexperten gehört wie hierzu. Zu keinem Gesetz haben in den letzten drei Jahren so viele Sitzungen der Fachausschüsse stattgefunden wie hierzu. Dabei haben wir Kurs gehalten. Die Wünsche aller einzelnen Wahlkreisabgeordneten waren groß. Aber die Summe aller Wünsche macht in der Gesamtheit keinen guten Plan. Wir haben uns an die Grundsätze gehalten, die wir zuvor in der Koalition vereinbart hatten.

(Susanna Karawanskij [DIE LINKE]: Das sind die falschen!)

Wir investieren vorrangig in das bestehende Netz. Wir werden über 70 Prozent aller Mittel in die bestehenden Verkehrswege investieren und sie sanieren. Wir denken Bedarf und Finanzierung zusammen. „Wünsch dir was“ gibt es nicht!

(Lachen bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Jedes Projekt, dessen Bedarf als prioritär festgelegt worden ist, hat eine Chance, bis 2030 gebaut zu werden.
Wir setzen auf die überregionalen Projekte

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Deswegen Hunderte von Umgehungsstraßen!)

und bauen dort, wo Pendlerinnen und Pendler tagtäglich im Stau stehen. Das Bauen nach Himmelsrichtungen gehört der Vergangenheit an.

Klar ist: Kein Gesetz geht so aus dem Bundestag heraus, wie es hineingekommen ist.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Geht schlecht rein und kommt noch schlechter raus!)

Nach den Diskussionen mit den Fachexpertinnen und -experten hat der Verkehrsausschuss bei einzelnen Projekten die Prioritäten verändert. Anders, als es die Kommentierung mancher in diesem Hause vermuten lässt, sind bei nur 1 Prozent der Projekte Veränderungen vorgenommen worden. Sie sind fachlich sinnvoll. Politisch halten wir damit Maß und Mitte.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich will an dieser Stelle auf einen Punkt eingehen, der oft negativ diskutiert und kommentiert wird: den Bau von Ortsumgehungen. Offensichtlich verstehen Abgeordnete mit einem klaren Wahlkreisbezug besser, welche Bedeutung Ortsumgehungen haben. Sie sorgen dafür, dass die Anwohner nicht mehr den Eindruck haben, dass die Lkw nachts quer durch ihr Wohnzimmer fahren. Teilweise kommen die Leute nachts vor Erschütterungen nicht mehr in den Schlaf. Die Kaffeetassen vibrieren im Wohnzimmerschrank. Die Laster verpesten die Innenstädte und Dörfer mit schlechter Luft. Häufig wohnen genau dort die Menschen, die sich woanders keine Wohnung leisten können.

Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, ignorieren die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie bauen doch Straßen, die vor Ort keiner wollte!)

Außerdem – ich muss das so sagen, auch wenn ich selbst betroffen bin – ist Ihre Kritik doppelzüngig: Den alten Bundesverkehrswegeplan haben wir als SPD und Grüne gemeinsam verabschiedet. Damals waren es über 700 Ortsumgehungen. Jetzt haben wir die Anzahl auf 500 reduziert. Damit wird auch klar: Wir setzen neue Prioritäten, ohne den Bedarf in den Regionen zu vernachlässigen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn Deutschland nicht im Stau stecken bleiben will, brauchen wir am Ende mehr Verkehr auf der Schiene. Unser Ziel ist die Verdopplung der Kapazität im Schienennetz bis 2030. Wir haben erreicht, dass das Bundesverkehrsministerium bis Ende 2017 für alle bisher nicht gerechneten Projekte die Kosten-Nutzen-Rechnung vorlegen wird. Projekte, bei denen der Nutzen am Ende größer als die Kosten ist, werden wir entsprechend einstufen und bauen.

(Beifall bei der SPD)

Klar ist: Der Ausbau der Schiene wird nur mit einer starken Bürgerbeteiligung und mehr Lärmschutz gehen.

(Beifall bei der SPD)

Daher wollen wir den Dialog, der mit der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans begonnen wurde, bei jedem einzelnen Projekt fortführen. Alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier sollten sich an diesem Dialog beteiligen. Wir sollten uns dabei...

...aber auch daran erinnern, dass wir heute fraktionsübergreifend und einvernehmlich den weiteren Ausbau der Schiene fordern. Denn – ich sage das einmal deutlich – wir können nicht hier in Berlin immer die Verkehrswende fordern und dann vor Ort zur Speerspitze der Bürgerproteste werden.

(Beifall bei der SPD)

Unsere Aufgabe ist es, Kompromisse zwischen Ausbaunotwendigkeit und Lärmschutz zu finden und dann am Ende im Bundestag gemeinsam die Mehrkosten auch für den Lärmschutz bereitzustellen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, gemeinsam haben wir einen großen Konsens erreicht, der von vielen in unserem Lande mitgetragen wird. Das war nur möglich, weil wir seit über einem Jahr in der Koalition sehr vertrauensvoll an diesem wichtigsten verkehrspolitischen Projekt in dieser Legislaturperiode gearbeitet haben. Dies wurde vor allem auch durch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ermöglicht. Dafür herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Entscheidend ist jedoch, was der Deutsche Bundestag am Ende beschließt.

Ich möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen bedanken, die in den letzten Wochen sehr intensiv an den Ausbaugesetzen gearbeitet haben. Dazu gehören insbesondere die Kollegin Kirsten Lühmann, die Kollegen Vaatz, Lange, Gustav Herzog und Patrick Schnieder. Vielen Dank für die Mühe, die Sie sich gemacht haben.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Außerdem freue ich mich besonders, dass Landesverkehrsminister Christian Pegel aus Mecklenburg-Vorpommern heute hier anwesend ist und auch zum Bundesverkehrswegeplan reden wird. Er hat uns als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz der Länder konstruktiv begleitet, als wir gemeinsam den neuen und modernen Bundesverkehrswegeplan erarbeitet haben. Vielen Dank dafür.

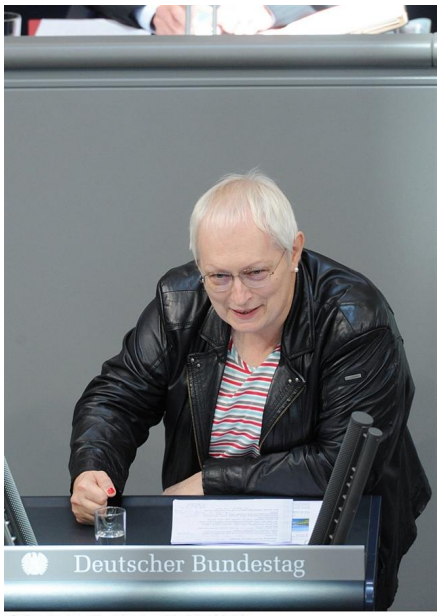
(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jetzt entscheiden wir, welche Projekte bis 2030 gebaut werden sollen. Und dann heißt es am Ende: planen, planen, planen. Lassen Sie uns alle gemeinsam daran arbeiten, dass die Planungen schnell, vielleicht auch ein bisschen schneller als bisher vorankommen, damit am Ende die Bauwirtschaft in Deutschland ordentlich etwas zu tun hat.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und Sie beschließen das!)

"Der Bundesverkehrswegeplan ist gescheitert"



© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Ja, zum Schluss haben wir gehört, was Sie wollen, Kollege Bartol:

(Sören Bartol [SPD]: Wir wollen bauen!)

Beton, Beton, Beton. Das steht im Vordergrund.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Insofern haben Sie sich richtig entpuppt.

(Sören Bartol [SPD]: Es gibt doch ganz moderne Materialien! Das haben Sie noch nicht mitgekriegt! Die Schiene wird auf Sand gebaut? Und im Wasserweg ist auch Beton?)

Jetzt wollen wir uns mit dem Bundesverkehrswegeplan ernsthaft beschäftigen...

...

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Also statt Beton kommt jetzt die Strecke!)

Dieses Ding, genannt Bundesverkehrswegeplan, ist gescheitert. So klar und eindeutig muss man das sagen. Er ist schlecht für Umwelt und Klima. Er ist keine Antwort für die Mobilität in der Zukunft – für die gestrige vielleicht, Herr Dobrindt. Er ist schlicht nicht bezahlbar. Es gibt so etwas wie eine Schleppe, die das auf ewige Zeiten verteilt. Jeder, der etwas anderes erzählt, macht den Menschen etwas vor,

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Zuruf von der CDU/CSU: Unsinn!)

der verspricht etwas, was nicht zu halten ist. Dieser Bundesverkehrswegeplan, Herr Dobrindt – auch wenn Sie gerade aus Brüssel mit einem Lächeln zurückgekommen sind –, ist ein Paradebeispiel für das Scheitern dieser großen Stillstandskoalition an den wichtigen echten Zukunftsfragen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Zuruf von der SPD: Das tut weh! – Zuruf von der CDU/CSU: Sie waren auch schon mal besser!)

Es ging der Koalition nicht darum, den Verkehr in der Zukunft so umweltfreundlich wie möglich zu organisieren. Es ging nicht um ein stimmiges Netz aus Straßen-, Schienen- und Wasserwegen.

(Willi Brase [SPD]: Doch!)

Auch beim Klimaschutz, Kolleginnen und Kollegen: Fehlanzeige.

(Sören Bartol [SPD]: Wo fährt denn eigentlich das Elektroauto? Wo fährt das lang?)

Es ging vor allem darum, möglichst vielen aus dieser Koalition ein Geschenk für den Wahlkreis zu machen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Sören Bartol [SPD]: Das ist so billig und so bitter und so peinlich!)

Viele Abgeordnete der Koalition werden sich feiern lassen, weil es irgendeine Ortsumgehung in ihrem Wahlkreis in den Plan geschafft hat. Aber jeder muss wissen: Es bedeutet gar nichts, wenn man irgendetwas in den Bundesverkehrswegeplan hineinschreibt.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Wenn man keinen Wahlkreis hat, kann man so daherschwätzen!)

Mit dem Bundesverkehrswegeplan fließt noch kein einziger Euro.

(Beifall des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Zuruf von der SPD: Genau!)

Das kommt erst später. Der Bundesverkehrswegeplan ist nur eine grobe Empfehlung. Was wirklich daraus wird, kann keiner sagen;

(Max Straubinger [CDU/CSU]: Er ist aber die Grundlage, dass ein Euro fließt!)

denn es steht viel zu viel im Plan drin. Darum werden wir in der nächsten Wahlperiode Schluss machen mit diesem Unfug.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Man muss sich das einmal auf der Zunge zergehen lassen: Allein für Straßen im Vordringlichen Bedarf wird eine Fläche gebraucht, die etwa drei Vierteln der Größe Münchens entspricht – um die lauten CSUler entsprechend einzunorden.

(Lachen bei der CDU/CSU – Ulli Nissen [SPD]: Einsüden!)

Das alles soll letztlich zubetoniert werden. Das ist völlig gaga in einem modernen Land, das ein dichtes Verkehrsnetz hat, Herr Dobrindt. Deutschland ist kein Entwicklungsland. Vielleicht wollen Sie es dazu machen; ich weiß es nicht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zwangsläufig wird das Geld für eine ganze Reihe von Projekten fehlen. Viele werden sich fragen, warum manches gebaut wird und anderes hinten runterfällt.

(Gustav Herzog [SPD]: Sie haben eben gesagt, es wird nichts gebaut!)

Ich kann Ihnen sagen, worauf es nicht ankommt. Es ist letztendlich bedeutungslos, in welcher Bedarfskategorie ein Projekt steht. Es kommt nicht darauf an, ob besonders viele Fahrzeuge unterwegs sind. Es kommt auch nicht darauf an, ob damit ein Engpass im gesamten Netz aufgelöst wird. All das spielt keine Rolle.

(Sören Bartol [SPD]: Das stimmt doch nicht! Ihr habt es immer noch nicht verstanden!)

Denn Bundesregierung und Koalition haben bewusst darauf verzichtet, eindeutige und nachvollziehbare Kriterien festzulegen.

(Volker Kauder [CDU/CSU]: Reden Sie doch einmal über die Bahn!)

So bleibt selbst die umweltschädlichste Ortsumgehung im Spiel. Erst hinter verschlossenen Türen wird ausgekungelt, wohin das Geld tatsächlich geht. Mauscheleien statt klarer Fakten: Das ist die Wahrheit, Herr Minister.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Zuruf von der CDU/CSU: Frechheit! Frechheit!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir hätten uns die ganze Arbeit sparen können. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Instrument der Vergangenheit. Er war gut für den Aufbau...

...in Ost und West, aber er ist nicht mehr brauchbar für ein modernes Land, das schon ein dichtes Verkehrsnetz hat.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Antwort für die Zukunft heißt: kluge Vernetzung. Wir müssen wirkliche Engpässe auflösen, und immer zuerst auf die Verbesserung vorhandener Wege setzen, statt mit Neubauten einmalige Natur einfach zuzubetonieren. Wir brauchen ein Netz, das Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Schiene und Wasserstraße verlagert,

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Andreas Rimkus [SPD]: 60 zu 40, Schiene und Wasser!)

aber nur dort, wo die Wasserstraße wirklich vernünftig anwendbar ist; wir brauchen keine goldenen Schleusentore am Elbe-Lübeck-Kanal, über die sogar der entsprechende Wirtschaftsverband sagt: Das Ding brauchen wir nicht.

Wir müssen die Projekte in eine echte Rangfolge bringen und nach verfügbaren Mitteln abarbeiten. Es muss Schluss sein mit der Willkür. Das Geld darf nicht dorthin gehen, wo der Wahlkreisabgeordnete den besten Draht ins Ministerium hat.

(Sören Bartol [SPD]: So ein Quatsch!)

Es muss darauf ankommen, die drängendsten Verkehrsprobleme zu lösen und das Klima zu schützen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir müssen uns in der nächsten Wahlperiode von dem Mammutprojekt Bundesverkehrswegeplan verabschieden. Wir müssen stattdessen ein Zielnetz entwickeln, das wir in kurzen Abständen regelmäßig fortschreiben müssen. Das haben uns auch die Fachleute in den Sachverständigenanhörungen gesagt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Mehrheit in diesem Hause ist an einer wichtigen Zukunftsfrage gescheitert. Meine Fraktion hat über 200 Änderungen vorgeschlagen, die das Schlimmste verhindern sollten.

(Beifall des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Zuruf von der CDU/CSU: Nur noch streichen! – Weiterer Zuruf von der CDU/CSU: Die Leute im Stau ersticken lassen! – Michael Donth [CDU/CSU]: Stau! Stau! Stau!)

Die Koalition hat jedoch alles wider besseres Wissen abgelehnt.

Ich danke allen meinen Kolleginnen und Kollegen in der Fraktion und ihren Mitarbeitern, die in vielen Überstunden wirkliche Alternativen zum Betonwahn entwickelt haben.

(Beifall der Abg. Anja Hajduk [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Die Mehrheit wird heute anders entscheiden. Aber es ist klar, dass das, was Sie heute verabschieden, keine Zukunft hat. Dieser Bundesverkehrswegeplan ist eine einzige Aufforderung, es besser zu machen. Dafür werden wir Grüne kämpfen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Präsident, gestatten Sie mir zum Schluss noch eine Bemerkung. Ich hoffe, dass ich im Namen aller Kolleginnen und Kollegen sprechen darf, wenn ich meinen Dank an das Ausschusssekretariat richte. Sie haben uns mit erheblichem persönlichem Zeitaufwand souverän durch die Tiefen des Abstimmungsmarathons im Verkehrsausschuss geführt und das Ergebnis zügig und sauber dokumentiert. Dafür gilt Ihnen der Dank von uns allen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei der SPD und der LINKEN sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Gustav Herzog [SPD]: Das war das Beste Ihrer ganzen Rede!)

"Wir wollen Mobilität ermöglichen"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Patrick Schnieder (CDU/CSU)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich sehe mich, nach dem Beitrag der Kollegin Wilms und angesichts dessen, was die Grünen in den letzten Wochen in der Vorberichterstattung in der Zeitung platziert hatten, zu einer Vorbemerkung veranlasst. Es geht um den Vorwurf, hier würden sich Abgeordnete der Großen Koalition die Projekte in den Wahlkreisen zuschanzen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, so ist es ja auch!)

Ich will hier gar nicht groß darüber reden, dass das unhaltbare Unterstellungen sind. Ich will auch gar nicht darüber reden, dass Sie die Sache in den Berichterstattungen völlig falsch dargestellt haben. Projekte, die gar nicht im Vordringlichen Bedarf sind, haben Sie mit Hunderten von...

...Millionen dort angesetzt. Ich will Sie einmal ernst nehmen und hinterfragen, was Sie sich dabei gedacht haben: Über 1 000 Projekte enthält dieser Bundesverkehrswegeplan; betroffen sind 299 Wahlkreise. Da liegt es doch auf der Hand, dass wir flächendeckend in Deutschland, in allen Wahlkreisen Projekte haben.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Aber nur Straßen!)

Sie, die Grünen, haben ein Problem; denn Sie haben nur ein einziges Direktmandat gewonnen. Sie vertreten nicht einmal 20 Prozent der Wahlkreise. Deshalb können Sie bei der Frage überhaupt nicht mitreden. Das ist Ihr großes Problem
.

(Beifall bei der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es geht darum, dass Sie den Sinn dieser Straßen nicht nachweisen konnten!)

Wenn man Ihren Gedanken zu Ende denkt, dann wäre ein guter Bundesverkehrswegeplan einer, der insbesondere im Bereich Straße flächendeckend überhaupt keine Projekte vorsieht.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Projekte müssen nachweisbar einen Sinn machen! Das ist die Voraussetzung!)

Das ist in der Tat entlarvend. Es ist gut, dass Sie das klargemacht haben: Sie sind weiterhin die Dagegenpartei. Sie wollen Mobilität verhindern. Wir wollen Mobilität ermöglichen, und das tun wir mit diesem Bundesverkehrswegeplan.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie wissen ja nicht einmal, was Mobilität ist!)

Liebe Kolleginnen und liebe Kollegen, meine Regionalzeitung, der Trierische Volksfreund, schreibt heute in einer Vorberichterstattung, der heutige Tag sei ein Feiertag für die Verkehrspolitiker, insbesondere für die in der Region. Ich muss sagen: Genau so ist das. Heute ist ein Feiertag, nicht nur für meinen Wahlkreis, für die Region Trier mit dem A-1-Lückenschluss und dem Moselaufstieg – das sind ganz wichtige Projekte für Rheinland-Pfalz –, sondern für ganz Deutschland, weil wir die Weichen für eine vernünftige, für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik bis 2030 stellen,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Weichen stellen Sie schon mal gar nicht! Die Schiene kommt nicht vor!)

die uns Wohlstand, Wachstum, Mobilität und damit Arbeit in Deutschland gewährleistet.

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

Wir haben uns im Vorfeld ambitionierte Ziele gesetzt. Wir haben uns nicht nur das Ziel gesetzt, auf die Umwelt zu achten. Das haben wir getan.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Was? Wo denn?)

Wir haben uns auch nicht nur das Ziel gesetzt, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Auch das haben wir in einer beispielhaften Art und Weise getan.

(Sören Bartol [SPD]: So ist es! Das hat es noch nie gegeben! – Sabine Leidig [DIE LINKE]: Die ganzen Umweltkriterien sind überhaupt nicht dabei!)

Wir haben Prioritäten gesetzt. Am Anfang hat keiner geglaubt, dass wir sie einhalten würden. Aber wir haben uns an dem ausgerichtet, was wir vorher gesagt haben, und wir lassen uns gerne daran messen. 70 Prozent der Investitionen fließen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ haben wir also eingehalten. Wir haben durchgehend priorisiert. Auch das ist die Wahrheit. 75 Prozent der Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan stehen, beziehen sich auf überregional bedeutsame Verbindungen. Sie haben von Anfang an bezweifelt, dass wir das hinbekommen; wir haben es aber hinbekommen.

Dabei vernachlässigen wir die ländlichen Räume nicht. Deshalb sind auch die Ortsumgehungen wichtig. Wenn wir über 75 Prozent, wenn wir über drei Viertel in überregional bedeutsame Vorhaben stecken, dann ist es richtig, dass wir die Anbindung der ländlichen Räume an die Metropolen nicht vernachlässigen. Deshalb sind Ortsumgehungen, deshalb sind die örtlich wichtigen Projekte, die auch Raumbedeutsamkeit für die jeweilige Region haben, außerordentlich wichtig. Ich bin stolz darauf, dass wir es geschafft haben, diesen wichtigen Bereich nicht auszuklammern, dass wir auch für diese Räume Mobilität für die Zukunft schaffen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Schließlich haben wir es auch geschafft, den Bundesverkehrswegeplan hinsichtlich der Verteilung der Mittel auf die Verkehrsträger ausgewogen und modern auszugestalten.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Schauen wir mal! Die Schiene ist ja noch gar nicht fertig!)

Sie bejammern immer, dass angeblich zu wenig in den Bereich Schiene fließen würde.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ist ja auch so! Die meisten Projekte sind noch gar nicht bewertet!)

Das Gegenteil ist der Fall, Herr Gastel. Lassen Sie sich doch an dem Bundesverkehrswegeplan messen, den Sie 2003 vorgelegt haben. Wir haben das Verhältnis verbessert: Die...

...Straße macht 49 Prozent aus, die Schiene 42 Prozent,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das heißt, Sie wollen es nicht besser machen!)

die Wasserstraße 9 Prozent. Dabei hat die Schiene nur eine Transportleistung von nicht einmal 20 Prozent.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist ja das Problem! Mit Ihnen wird es auch nicht mehr!)

Wir stecken also im Verhältnis viel mehr in diesen Verkehrsträger, als er an Transportleistung erbringt. Das ist doch ein Nachweis, ein Zeichen dafür, dass wir das ernst nehmen und für eine ausgewogene Mischung sorgen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Sabine Leidig [DIE LINKE]: Nein, eben nicht!)

Das hat übrigens auch etwas mit den Umweltauswirkungen dieses Planes zu tun. Es ist doch vollkommener Humbug, zu sagen, damit würde man den Umweltzielen nicht gerecht werden.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist doch Unsinn! Kompletter Unsinn!)

Schauen Sie sich die Bilanzen an: Wir sparen nachweislich CO2 ein. Entscheidend ist doch, dass es hier um den Bau von Infrastruktur geht. Die wirklichen CO2-Einsparpotenziale hängen doch nicht mit der Schaffung einer Infrastruktur zusammen, sondern mit modernen Antrieben.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Infrastruktur gehört dazu!)

Der Effekt liegt doch darin, dass wir Staus beseitigen, dass die Lkw nicht mehr durch die Orte fahren. Das ist ein komisches Umweltverständnis, das Sie an den Tag legen, wenn Sie bemängeln, dass wir die Menschen in den Städten und Gemeinden vor Emissionen, vor Lärm und vor Staub, schützen. Ich glaube, dass wir da genau die richtigen Schwerpunkte setzen. Wir haben den Umweltschutz als wichtiges Ziel erkannt.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie haben es verkannt!)

Wir werden dem, was wir uns vorgenommen haben, vollkommen gerecht.

Lassen Sie mich ein letztes Wort zur Öffentlichkeitsbeteiligung sagen. Wir hatten ja nicht nur eine Öffentlichkeitsbeteiligung, sondern wir hatten zwei. Es gab schon 2013 bei der Aufstellung der Grundkonzeption eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes in diesem Jahr gab eine zweite große Öffentlichkeitsbeteiligung. Fast 40 000 Eingaben wurden gemacht.

(Christian Kühn [Tübingen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ohne jede Folge!)

– Das war nicht ohne jede Folge. – Sie sind geprüft und ernst genommen worden. Da muss ich fragen, welches Verständnis von Öffentlichkeitsbeteiligung Sie haben. Es kann doch nicht sein, dass jede Eingabe automatisch zu dem Ergebnis führt, das gewünscht wird, sondern natürlich müssen wir es abwägen. Das haben wir getan.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Wo denn? – Herbert Behrens [DIE LINKE]: Automatisch nicht, aber wenn es besser ist!)

Mein Büro hat Hunderte von Briefen von Bürgern und von Organisationen beantwortet. Es hat einen regen Dialog gegeben. Auch das Ministerium hat sich dankenswerterweise damit befasst.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Es ist alles beim Alten geblieben!)

Deshalb kann ich das folgende Fazit ziehen: Wir haben hier wirklich ein tolles Werk vorliegen. Es ist ein großer Wurf für die Infrastruktur in den nächsten 15 Jahren.

(Lachen bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Volker Kauder [CDU/CSU]: Sehr richtig!)

Das ist zukunftsfähige Politik. Damit schaffen wir weiterhin die Voraussetzungen für Wohlstand, für wirtschaftliche Prosperität, für Mobilität, für Arbeit in Deutschland.

Vielen Dank.

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

"Zur Verkehrspolitik gehört Weitsicht"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Herbert Behrens (DIE LINKE)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wer heute über Verkehrspolitik spricht, der kann über den angeblichen Kompromiss bei der Pkw-Maut nicht schweigen. Wir müssen feststellen, dass ein weiterer Vorhang aufgegangen ist für die Fortsetzung einer unendlichen Geschichte, einer...

...ungeheuerlichen Geschichte. Sie hatte ihren Anfang genommen, als der CSU-Stammtisch meinte, mit der österreichischen Pkw-Maut ein Ärgernis zu haben, und sich deshalb überlegt hat, wie man es hinbekommt, dass auch die Österreicher zahlen müssen. Das hat der damalige Generalsekretär der CSU – Dobrindt mit Namen – in ein parteipolitisches und wahlkampfpolitisches Konzept umgesetzt; dieses hat er in den Bundestag hineingetragen. Es wurde Bestandteil des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und SPD. Es hat nach einem über Jahre dauernden unsäglichen und quälenden Prozess das Ergebnis, dass am Ende keiner zufrieden ist: weder die, die es richtig wollten, noch die, die es schon immer abgelehnt haben.

Wenn jetzt die Nachricht kommt, man habe sich in Brüssel geeinigt, dann müssen wir sehr genau hinschauen, auf was man sich da wirklich geeinigt hat. Wir haben gesehen, dass wir weiterhin ein Bürokratiemonster vor uns haben. Dieses Bürokratiemonster wächst sogar noch. Es wird künftig nicht nur drei Staffelungen bei der Maut geben, sondern fünf. Es wird weiteren Bearbeitungsaufwand geben, um genau abwickeln zu können, wer eigentlich welche Vignette kaufen muss. Der Ertrag wird noch kleiner.

(Gustav Herzog [SPD]: Ich dachte, Sie sind für Vielfalt!)

– Ja, die Vielfalt muss aber bewirken, dass die Leute mehr davon haben und möglicherweise auch der Staat mehr davon hat. – Wir haben nichts davon. Wir haben Belastungen für die Bürger, und wir haben weniger Einnahmen für den Staat. Wer in der Koalition kann eigentlich damit zufrieden sein? Das ist mir völlig unverständlich.

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

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass die Beziehung zu unseren Nachbarstaaten in Europa schwer gefährdet ist. Es hat großen Schaden angerichtet, so brachial vorzugehen. Das wird sicherlich noch Folgen haben, die wir alle nicht wollen. Dieses Projekt muss sofort gestoppt werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Meine Forderung an die SPD lautet: Nehmen Sie sich selber ernst, und tun Sie jetzt im Zuge dieses Verfahrens wirklich etwas dafür, dass die Maut blockiert werden kann, so wie es der Verkehrsminister in Niedersachsen gefordert hat.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wir sind dabei.

Zur Verkehrspolitik gehört Weitsicht. Die haben Sie bei der Pkw-Maut nicht gezeigt. Sie haben sie beim Bundesverkehrswegeplan nicht gezeigt. Sie haben sie auch bei den Ausbaugesetzen nicht gezeigt.

(Jörn Wunderlich [DIE LINKE]: Auch bei den übrigen nicht!)

Zur Weitsicht in der Verkehrspolitik gehört, dass wir uns darüber klar sein müssen: Ein Bundesverkehrswegeplan legt die Schwerpunkte für die nächsten 15 Jahre Verkehrspolitik fest. Was heute dort hineingeschrieben wird, wird uns, wird die Bürgerinnen und Bürger die nächsten 15 Jahre begleiten. Entweder sie bekommen versprochen, dass eine Entlastung gebaut wird, oder sie haben die Chance, dass es relativ schnell durchgesetzt wird.

Dieses Hinhängen an eine lange Frist – Leute, beruhigt euch, wir kommen mit dem Projekt in dem einen oder anderen Jahr zu euch – führt dazu, dass in der Zwischenzeit keine Alternative überlegt wird, nicht weiter geplant werden darf, immer mit dem Hinweis: Aber es steht doch im Bundesverkehrswegeplan, setzt euch wieder hin, wir lösen das schon. – Das ist keine Politik mit Blick auf die gegenwärtigen Probleme, und schon gar keine Verkehrspolitik mit Weitsicht, in die Zukunft.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Gustav Herzog [SPD]: Die Leute lassen sich nicht vertrösten! Die suchen nach Alternativen!)

– Die Leute lassen sich nicht vertrösten, sagt der Kollege Herzog – in der Tat. Darum sind sie vielfach in Bürgerinitiativen aktiv geworden. Sie haben eingefordert, in diesen Verfahren beteiligt zu werden, und haben vor Ort ihre Alternativen eingebracht. Das hat nicht nur etwas mit Blockadepolitik zu tun, das hat etwas mit kreativen verkehrspolitischen Vorstellungen zu tun, die wir an allen Stellen gesehen haben.

Ich nenne das Beispiel A 39. Dort haben sich die Bürgerinnen und Bürger an verschiedenen Orten entlang der Trasse über Jahre zusammengesetzt und Pläne für Alternativen geschmiedet. Dabei kommt heraus: Die A 39 ist verzichtbar

(Michael Grosse-Brömer [CDU/CSU]: Das ist sie mit Sicherheit nicht!)

durch kleine Maßnahmen, durch Ausbaumaßnahmen und teilweise durch Neubaumaßnahmen, wenn ein Ort dringend umgangen werden muss.

(Michael Grosse-Brömer [CDU/CSU]: Die A 39 ist dringend erforderlich!)

Das ist Planungsfantasie bei den Bürgerinnen und Bürgern. Sie ist aber nicht im Bundesverkehrsministerium zu finden. Das muss auf jeden Fall ein Ende haben.

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

...

...

"Verkehrsminister begrüßen diesen Bundesverkehrswegeplan"

(Pressefoto SPD-Landtagsfraktion Mecklenburg-Vorpommern)

Christian Pegel (SPD), Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst darf ich mich aus Sicht eines Landes und als derzeitiger Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz auch ein Stück weit für diese herzlich dafür bedanken, hier einen Blick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan werfen zu dürfen. Ich nehme meinen wichtigsten Eindruck vorweg, auch wenn er nicht allen gefallen mag. Die Länder freuen sich, dass ein längerer Diskussionsprozess jetzt auf der Zielgeraden ist und sie damit Planungssicherheit für die kommenden 15 Jahre bekommen. Wir Länder können – entgegen der Aussage in dem letzten Vortrag hier – nicht auf ihn verzichten.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Wir haben uns in der Verkehrsministerkonferenz der vergangenen sieben Jahre mehrfach mit den Planungen und dem Prozess befasst. Das Urteil war über alle Ländergrenzen und über alle Parteifarben hinweg weitgehend identisch: Die Länder können dem eingeschlagenen Weg gut folgen. Unbenommen des einen oder anderen Einzelwunsches werden die Inhalte ausdrücklich geteilt.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Dies gilt umso mehr, als sich darin in wesentlichen Punkten die Ergebnisse vor allem der ersten Bodewig-Kommission wiederfinden. Das Ziel „Erhalt vor Neubau“ gehört ausdrücklich in den Zielkanon der Bodewig-Kommission I.

Erlauben Sie mir einen spezifisch ostdeutschen Blick darauf. Angesichts der erheblichen Investitionen in den vergangenen 25 Jahren in Ostdeutschland gibt es bei uns ein ganz dringendes Anliegen, nämlich Fehler im Osten nicht zu wiederholen und die Infrastruktur rechtzeitig und regelmäßig in ausreichendem Maße fit zu halten. Deshalb gilt bei uns im Osten umso mehr der Schwerpunkt „Erhalt vor Neubau“.

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

Auch die restriktive Haltung des Bundes, keine Wünsch-dir-was-Enzyklopädie zu erstellen, sondern den Plan realistischer zu gestalten, als das in der Vergangenheit zuweilen der Fall gewesen sein mag, wird auf Länderseite ausdrücklich geteilt, auch wenn das bei jedem Einzelnen von uns in den Ländern hier oder da nicht unerheblichen Schmerz ausgelöst hat.

(Gustav Herzog [SPD]: Das ist ehrlich!)

Die Diskussion kenne ich bei mir daheim in Mecklenburg-Vorpommern sehr gut. In den Regionen mit den in unserem landesinternen Vorauswahlprozess nicht weiterverfolgten Projekten – das waren bei uns ein Drittel, die wir beim Bundesverkehrsministerium gar nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet haben –

(Gustav Herzog [SPD]: Ich darf anmerken: Im Unterschied zu Bayern!)

werden Sie als Minister nicht mit Rosen empfangen, und wenn Ihnen Rosen zugeworfen werden, hängt der Topf leider meist noch dran.

Ich habe übrigens spannende Debatten erlebt, als wir den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgelegt haben. Tenor der Diskussion in unserem Land hier und da war: Kriegen wir eigentlich prozentual, verglichen mit anderen Regionen in Deutschland, genug ab oder doch vielleicht zu wenig? Ich habe in diesen Debatten immer dafür geworben, dass das nicht ernsthaft unser Weg sein kann. Infrastrukturprojekte sind volkswirtschaftlich auszuwählen. Proporz und Himmelsrichtung sind eben keine volkswirtschaftlich sinnvollen Kategorien, meine Damen und Herren.

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

Ich will aber auch sagen: Ich bin dabei ausdrücklich dafür dankbar, dass Sie trotz dieser richtigen und eben genannten wichtigen Prämissen die Belange vor Ort nicht aus dem Blick verloren haben. Natürlich gibt es Ortsumgehungen, die weiterhin benötigt werden. Das gilt – erlauben Sie mir bitte, auch hier einen spezifisch ostdeutschen Blick in die Debatte einzubringen – insbesondere in den fünf ostdeutschen Bundesländern. Wenn solche Projekte mehrere Jahrzehnte nicht denkbar waren, wenn sie seit 1990 zum Teil durchgängig vor Ort in Verkehrswegeplänen versprochen werden und wenn an dieser Stelle...

...die westdeutschen Nachbarländer – ich bin geborener Hamburger – vier Jahrzehnte Vorsprung haben und dort deshalb viele Gemeinden schon in den vergangenen Jahrzehnten Durchgangsverkehrsbefreiungen erhielten, dann brauchen wir für hochbelastete Ortslagen auch in den kommenden 15 Jahren weiterhin die Möglichkeit, dringend benötigte Entlastung vor Ort zu schaffen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Arnold Vaatz (CDU/CSU): Sehr gut!)

Wenn ich vor allen Dingen zu diesem Punkt Vorschlagslisten für beinahe orgiengleiche Streichkonzerte gerade im Osten sehe, wäre ich dankbar, wenn Sie bei Ihren Entscheidungen heute gerade diese besondere Situation des Ostens im Blick behalten. Ich darf nur das mir sehr gut vertraute Beispiel der Ortsumgehung Wolgast aufrufen.

(Beifall der Abg. Kerstin Kassner [DIE LINKE])

Dort quälen sich in der gesamten Sommersaison nahezu alle Usedom-Urlauber, wenn sie nicht mit der Bahn anreisen, durch die historische Altstadt zu mehr als 5 Millionen Übernachtungen. Wenn Sie dort die Umgehung für wirkungslos erklären wollen, können Sie das den Menschen vor Ort, aber, wie ich glaube, auch den vielen Gästen, die dort im Sommer stau- und ampelentschleunigt stehen, auf keinen Fall erklären.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Sie werden den Menschen das nicht vermitteln können. Die Ideengeber für diese Streichung sollten im Übrigen unbedingt den Eindruck vermeiden, dass sie im Ergebnis bereit sind, dem wirtschaftlichen Aufholprozess im Osten leichtfertig schweren Schaden zuzufügen.

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

Die A 14 als neuer Nord-Süd-Korridor, der Häfen und Magdeburg verbinden wird, ist ebenfalls ein Beispiel für solche Projekte. Das Gleiche gilt für den B-96-Ausbau. Ich werbe deutlich dafür, ihn nicht auf Streichlisten zu setzen. Wenn Sie sich – um vorherige Beiträge aufzugreifen – Karten mit dem deutschen Verkehrsnetz anschauen, werden Sie an diesen Stellen richtiggehende Löcher im Verkehrsnetz entdecken – keine Betonlöcher, sondern Mobilitätslöcher, meine sehr geehrten Damen und Herren.

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

Diese zu schließen, das ist die originäre Aufgabe eines Bundesverkehrswegeplans. Die viel beschworene Netzfunktion, die ja zitiert wurde, wird gerade hier exemplarisch erfüllt. Dafür mein herzlicher Dank!

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

Gerade diesem rationalisierten Verfahren haben sich die Länder über alle Länder- und Parteigrenzen hinweg in den vergangenen Monaten und Jahren sehr bewusst angeschlossen. Ganz ohne Wermutstropfen sind die Länder dabei allerdings nicht. Sorgen bereitet uns weiterhin – zum Teil auch gemeinsam mit Ihnen – die Bedarfsplanung für die Schiene. Die Vorarbeiten haben leider an vielen Stellen eine mit Straßen und Wasserwegen vergleichbare Bewertung nicht zugelassen. Der jetzt beschrittene Weg einer Art Auffangkategorie ist daher – wohlgemerkt: aus der Not geboren – ein besserer Weg, als viele der darin vorgesehenen Projekte gar nicht in den Plan aufzunehmen. Jetzt wird es darum gehen, sie möglichst schnell zu qualifizieren und in die nächste Liga aufsteigen zu lassen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Länder haben im Oktober dieses Jahres auf der Verkehrsministerkonferenz in Stuttgart noch einmal um eine Prüfung gebeten, wie wir im Nahverkehr Schienenwege finanzieren wollen, wenn dieser Bereich aus Ihrer Sicht nicht in den Bundesverkehrswegeplan hineingehört, weil er den Schienennahverkehr betrifft. Ich selbst kenne zwei Beispiele: die Karniner Brücke und den Schienenverkehr auf dem Darß. Beides sind Dinge, die wir für die Menschen in irgendeiner Weise wirtschaftlich abwägen müssen.

(Martin Burkert [SPD]: Stimmt!)

Dass See- und Schifffahrtswege für die Exportnation Deutschland und den hiesigen Wirtschaftsstandort zentral sind, bildet der Bundesverkehrswegeplan dankenswerterweise ebenso ab. Denn der Wirtschaftsstandort Deutschland lebt im Im- und Export von diesen Häfen und dem dort stattfindenden Umschlag, der ein Stück weit die Lebensader der deutschen Wirtschaft darstellt. Auch diese Schwerpunktsetzung ist daher im Länderkreis ausdrücklich begrüßt worden. Wenn dabei jetzt im Hinblick auf einige Projekte Sorgen und Bedenken geäußert werden, bitte ich, folgenden Vergleich zu ziehen: Ist – um unser Beispiel aus Mecklenburg-Vorpommern zu nehmen – eine vertiefte Zufahrt zum Wismarer oder Rostocker Hafen ökologisch wertloser oder aber der Transport all dieser Güter auf Tausenden von Lkws um die halbe Ostsee herum?

(Sören Bartol [SPD]: So ist es!)

Das ist nämlich die Alternative, über die wir reden.

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

Meine sehr geehrten Damen und Herren, dieser Bundesverkehrswegeplan ist gelebte Wirtschaftspolitik, für viele staugeplagte Gemeinden ist er...

...gelebter Gesundheitsschutz, und er bietet in der Perspektive eine vollkommen neue Lebensqualität. Er wird uns entscheidende Schritte voranbringen. Dafür herzlichen Dank all denen, die an dem Prozess mitgewirkt haben.

Ihnen herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Viel Erfolg!

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

"Wir müssen das Schienennetz modernisieren"

(Pressefoto Matthias Gastel)

Matthias Gastel
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Klimakatastrophe auf diesem Planeten wird immer offensichtlicher, und es ist gut und richtig, dass Deutschland sich zu Klimazielen bekannt und klar gesagt hat, in welchem Ausmaß bis zu welchem Zeitpunkt die Treibhausgase reduziert werden müssen.

Leider müssen wir aber feststellen, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz bisher überhaupt noch nicht geleistet hat. Der Anteil des Schienengüterverkehrs stagniert bei 17 Prozent. Im Schienenpersonenfernverkehr sieht es auch nicht nach einem Wachstum von Verkehrsanteilen aus. Lkw und Auto sind die Marktführer.

Klimaziele sind aber nur dann erreichbar, wenn die Schiene aufholt und Marktanteile gewinnt. Wir müssen das Schienennetz modernisieren, wir müssen Engpässe beseitigen, und wir müssen die Infrastruktur an Fahrplänen ausrichten und nicht umgekehrt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz leisten dazu aber leider keinen Beitrag. Ganz im Gegenteil: Statt die Schiene aufs Überholgleis zu bringen, wird sie aufs Abstellgleis gesetzt.

Schon methodisch ist die Schiene im Bundesverkehrswegeplan benachteiligt. Alle angemeldeten Straßenprojekte sind bewertet und eingestuft worden. Bei der Schiene sind gerade einmal 27 von 73 Projekten bewertet worden. Das heißt, bei 63 Prozent der Schienenprojekte ist noch unklar, ob und wie sie eingestuft werden.

Bei der Straße gibt es eine stundengenaue Engpassanalyse. Bei der Schiene hat man längere Zeiträume gemittelt analysiert. Das führt am Ende dazu, dass bei der Straße ein höherer Ausbaubedarf ermittelt wurde als bei der Schiene.

(Gustav Herzog [SPD]: Das ist Unfug!)

Bei der Straße sind Hunderte von Straßen hoch priorisiert worden, die nur lokal bedeutsam sind. Bei der Schiene stellen sich die Bundesregierung und die Große Koalition auf den Standpunkt, dass sie für Schienenwege, die überwiegend lokale Verkehre abwickeln, nicht zuständig sind – also ein Widerspruch zwischen den Systemen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Schiene wird systematisch benachteiligt. Man kann auch davon sprechen, dass hier Schienenmobbing betrieben wird.

(Widerspruch bei Abgeordneten der CDU/CSU und der SPD)

Zentrale Projekte fehlen in Ihrem Ausbaugesetz, beispielsweise der Ausbau des 740-Meter-Netzes, der notwendig ist, um mehr Schienengüterverkehr zu organisieren und wirtschaftlich gegenüber der Straße und dem Lkw abwickeln zu können. Es fehlt der Deutschland-Takt, mit dem die Fahrgäste attraktive Umsteigeverbindungen in den Knotenbahnhöfen hätten bekommen können. Obwohl diese Punkte hier im Hause unstrittig sind, haben Sie unsere Anträge, beides hochzustufen, ohne jegliche Begründung abgelehnt.

(Gustav Herzog [SPD]: Wir haben begründet!)

Stattdessen haben Sie kurzerhand noch einmal etwa zwei Dutzend Straßenprojekte im Umfang von 1,4 Milliarden Euro hochgestuft. Bei den Schienenprojekten ist lediglich ein Projekt höhergestuft worden, nämlich die Gäubahn,

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Volker Kauder [CDU/CSU]: Sehr gut!)

und das auch nur deshalb, weil das Land Baden-Württemberg ein Gutachten vorgelegt und damit die Hausaufgaben erledigt hat, die die Große Koalition nicht gemacht hat.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

...

...Im Ergebnis haben wir viele Straßen und wenig Schiene. Bei den Straßen sind die Pläne völlig überzeichnet. Bei der Schiene wird das meiste im Ungewissen gelassen. Sie bauen dem wachsenden Auto- und vor allem Lkw-Verkehr hinterher. Die Schiene ist ohne Chance, ihr Potenzial auszuschöpfen. Sie stellen sich damit ein Armutszeugnis aus. Das können wir nicht unterstützen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

"Eine so klare Priorisierung wie dieses Mal gab es noch nie"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Ulrich Lange (CDU/CSU)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, ein langandauernder, intensiver, aber sehr guter Abstimmungsprozess innerhalb der Koalition mit den Ländern und mit den Behörden vor Ort geht zu Ende. Heute können wir die drei Ausbaugesetze, deren Entwürfe auf dem Tisch liegen, verabschieden. Ich möchte das Ganze wirklich als einen großen Tag für die Verkehrspolitik und mit als einen der größten dieser Koalition bezeichnen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, herzlichen Dank!

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

Ich schließe mich natürlich dem Dank an den Bundesminister an, aber insbesondere auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Haus, die uns auf jede Frage, auch wenn sie sich wiederholt hat, immer geduldig Antwort gegeben und alles erklärt haben. Ich sage ein Dankeschön auch den Berichterstattern, ebenso den Länderberichterstattern, die in jedem einzelnen Bundesland dafür Sorge tragen mussten, dass man wirklich abschichtete. Und genau das, liebe Kolleginnen und Kollegen der Grünen, haben wir getan. Wir haben uns nämlich Leitlinien und eine Grundkonzeption gegeben, die Sie einfach ignorieren bzw. nicht wahrnehmen wollen, nämlich Erhalt vor Neubau und Engpassbeseitigung; hierzu haben wir noch die Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingeführt. Eine so klare Priorisierung wie dieses Mal gab es noch nie.

Zum Netzzusammenhang, liebe Kollegin Wilms, von Bundesstraßen gehören nun einmal auch Ortsumfahrungen in Bundesländern. Sie werden das nicht glauben, aber es ist so.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Detlef Müller [Chemnitz] [SPD] – Lachen bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wenn Sie irgendwo in Bayern mit Ihrem grünen Helikopterblick einfliegen und mit einem kleinen Grüppchen die Leute schalu machen, dann glauben Sie doch nicht wirklich, dass Sie verstanden haben, was vor Ort los ist. Genau das haben Sie nämlich nicht.

(Beifall bei der CDU/CSU – Zuruf der Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Dann haben wir natürlich das Kriterium der städtebaulichen Notwendigkeit und der Verkehrssicherheit. Genau Ihre Bürgerinitiativen stehen nämlich an den Straßen in den Städten und Gemeinden und fragen: Warum müssen hier Tausende von Schwerlast-Lkws durch unsere Gemeinde donnern? Auf genau diese Menschen nehmen Sie keine Rücksicht.

Zum Ausbau der Schiene, lieber Kollege Gastel, kann ich Ihnen nur sagen: Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen. Wir wollen beim Ausbau der Schiene Taten sehen, aber vor Ort sind Sie dagegen, während Sie hier große Reden halten. Das ist einfach unglaubwürdig und unseriös.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD – Ulli Nissen [SPD]: Völlig richtig gesagt! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wie bitte? Was ist denn das für ein Quatsch, den Sie erzählen? So ein Unfug!)

Liebe Kollegen der Grünen – Sören Bartol hat es auch schon gesagt –, dieser Verkehrswegeplan hat, weil er dieser strikten verkehrspolitischen Leitlinie folgt, insgesamt fast 900 Straßenprojekte weniger als der, den Sie zur Zeit der rot-grünen Bundesregierung mit zu verantworten hatten. An Ihrer Stelle wäre ich einmal ganz ruhig, liebe Beton-Valerie-Wilms.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU – Heiterkeit bei der SPD)

Dafür, dass Sie keine Wahlkreise gewonnen haben, können wir ja nichts.

(Beifall des Abg. Gustav Herzog [SPD])

Irgendwie kommen Sie bei den Wählerinnen und Wählern nicht so an, um Wahlkreise zu gewinnen. Aber das Vertreten von Wahlkreisinteressen...

...– das sage ich ganz offen – erdet die Politik vor Ort. Das ist genau unser Anspruch: Wir sind vor Ort greifbar und kommen nicht irgendwie und von irgendwoher angeflogen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Detlef Müller [Chemnitz] [SPD] – Widerspruch der Abg. Susanna Karawanskij [DIE LINKE])

Wenn Sie dann im Stil eines amerikanischen Wahlkampfes auf der Grundlage von Halbwahrheiten Listen ins Internet stellen,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Oje, oje, oje!)

wenn Sie Ortsumfahrungen benennen, die nicht einmal in den Wahlkreisen der Kollegen liegen, wenn Sie das NKV und die Verkehrszahlen verschweigen, dann sieht man, auf welche Art und Weise und mit welcher Methode Sie in das Wahljahr 2017 gehen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Ist das der neue Geist einer so moralisierenden Partei? Nein, Sie sorgen am Ende für eine Zweiklassenrepublik, eine Aufteilung nämlich in diejenigen, denen Sie etwas zukommen lassen wollen, und in diejenigen, die Sie abhängen, weil Sie über Land keine Verkehre mehr organisiert haben wollen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie mich noch einen Satz zum Schienenverkehr sagen. Ja, lieber Kollege Gastel, wir haben Nahverkehrsprojekte nicht aufgenommen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber bei den Straßen!)

– Nein, eben nicht. Hier gibt es einen Netzzusammenhang. Sie können das noch fünfmal sagen; es wird nicht richtiger, weil Sie es nicht kapieren oder nicht kapieren wollen und deswegen weiterhin die Unwahrheit sagen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Bei den Schienenprojekten haben wir zwischen Fernverkehr und Nahverkehr unterschieden. Und es war die Große Koalition, die in diesem Jahr die Regionalisierungsmittel auf 8,2 Milliarden Euro erhöht hat – genau für diesen Nahverkehr und für die entsprechende Vernetzung.

(Zurufe der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Niemand anderes! Wir waren es!

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

Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht: Wir haben einen guten Verkehrswegeplan. Wir haben sehr gute Ausbaugesetze. Jetzt geht es darum, dass wir zur Umsetzung kommen. Hier drehe ich mich schon auch in Richtung Länderbank um; denn es liegen große Herausforderungen bei den Bundesländern. Ich sage nur: „Planen, planen, planen“, damit es für die von uns finanzierten Projekte auch Baurecht gibt. Das Geld ist da. Der Investitionshochlauf steht. Wir stehen für Mobilität und Modernität.

Danke schön.

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

"Über die Hälfte der Straßenbauprojekte haben wir zurückgewiesen"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Gustav Herzog (SPD)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich mit einem Dank beginnen – ich werde auch mit einem Dank enden –, und zwar an die Kolleginnen und Kollegen, die gestern Abend um 23 Uhr dem Gesetzentwurf zur Ausdehnung der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen zugestimmt haben, weil wir damit in den nächsten Jahren 2 Milliarden Euro pro Jahr mehr im Pott haben werden, um das, was wir anschließend hier beschließen, auch wirklich realisieren zu können. Vielen Dank also an diejenigen, die auch auf der Einnahmenseite kräftig mithelfen.

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ein Nachrichtenmagazin hat den Bundesverkehrswegeplan als das Hochamt für Verkehrspolitiker bezeichnet. Mir fehlt diese Spiritualität, aber es ist schon eine besondere Verantwortung, an einem Werk mitzuarbeiten – und heute darüber zu entscheiden –, das...

...über die nächsten drei, vier Wahlperioden hinaus die Arbeit des Deutschen Bundestages mitbestimmen wird, wenn es darum geht, die Pläne zu realisieren.

Wir haben ja schon in der letzten Wahlperiode mit der Grundkonzeption begonnen und einen Berg von wissenschaftlichen Studien in Auftrag gegeben und auch gelesen. Wir haben den riesigen Prozess aus Anmeldungen, Bewertungen und Priorisierungen bewältigt und zu allem eine öffentliche Erörterung durchgeführt. Das war eine riesige Aufgabe.

Ich will in Bezug auf die Anmeldungen nur kurz einmal in Richtung Grüne darauf hinweisen: Über die Hälfte der von den Ländern angemeldeten Straßenbauprojekte – nicht alle Länder waren so diszipliniert wie Ihres, Herr Landesminister Pegel – haben wir zurückgewiesen. Sie sind nicht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gelandet, weil wir schon sehr sorgfältig auf die Vorgaben geachtet haben.

All das geschah mit Öffentlichkeitsbeteiligung, und ich will mich hier bei all denjenigen bedanken, die den Kontakt mit uns gesucht und deren Kontakt wir gesucht haben: den Verbänden, den Bürgern, den Vereinen und auch den Lobbyisten. Ich sage mal: Es wird auch dann eine gute Sitzungswoche, wenn ich am Mittwoch vor der Ausschusssitzung nicht bei einem vom BUND ausgerichteten Arbeitsfrühstück sein muss.

All das hat dazu beigetragen, dass wir als Arbeitsparlament unserer Verantwortung nachkommen konnten. In fünf Ausschusssitzungen – zusammen waren es weit über 20 Stunden – haben wir viele Tausend Projekte beraten, und es wurde auch eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Danach kam es zum Abstimmungsmarathon.
Ich sage hier für die SPD-Fraktion und, wie ich hoffe, auch für das ganze Parlament: Lieber Martin Burkert, du hast als Ausschussvorsitzender in großer Souveränität durch die Sitzungen geführt. Herzlichen Dank dafür und auch ganz herzlichen Dank an das Sekretariat für die geleistete Arbeit. Das war hervorragend.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Es wurden einige Tausend Seiten produziert, die heute zur Abstimmung stehen. Das alles war sehr transparent. Da wurde nicht gemauschelt. Frau Kollegin Wilms, wir gingen von einem Volumen von 270 Milliarden Euro aus; jetzt sind es 1 bis 2 Milliarden Euro mehr geworden. Ich sage Ihnen: Wenn ich mauschele, dann ist das wesentlich effektiver, als nur Zehntel Prozente draufzusatteln.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Alles, was wir da gemacht haben, war transparent. Da hat keiner seinen eigenen Wahlkreis bedient.

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

Warum, liebe Kolleginnen und Kollegen? Wir haben uns an die Leitplanken, die wir uns gegeben haben, gehalten. Es ist einfach, fromme Wünsche zu äußern. Wir aber halten uns an die Leitplanken. – Viel schwieriger ist es in der Realität. Ich sage offen, dass ich manchmal den Eindruck hatte, der unbeliebteste Abgeordnete meiner Fraktion zu sein, weil ich vielen, die mit Wünschen zu mir gekommen sind, sagen musste: Das geht nicht nach den Kriterien, die wir uns selbst gegeben haben.

In dem Prozess, der nach der Kabinettsbefassung kam, haben wir uns auch an die Verabredungen gehalten und weiterhin ein klares Prä für die Schiene abgegeben. Es wurde bereits mehrfach gesagt: Die Schiene bekommt ein Mehrfaches dessen, was ihrer Verkehrsleistung bei der Güter- und der Personenbeförderung entspricht.

(Zuruf des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das ist unsere Politik. Wir machen nicht viele Worte, sondern lassen Taten sprechen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

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

In Richtung Linke sage ich: Wo führen Sie denn den Dialog vor Ort? Die Grünen haben mich im Zusammenhang mit drei Ortsumgehungen in meinem Wahlkreis erwähnt. Ich habe Ihren linken Abgeordneten noch bei keiner Diskussion um eine Ortsumgehung gesehen, bei der er sich vor Ort den Bürgerinnen und Bürgern hätte stellen können.

(Ralph Lenkert [DIE LINKE]: Weil Sie blind sind!)

Sie führen hier das große Wort, aber vor Ort schlagen Sie sich in die Büsche. So kann man keine Politik machen.

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

Zu den Ausschussberatungen kann ich nur sagen: Wunsch und Wolke. Man muss sich nur vor Augen führen, wie viele Anträge zur Schiene Sie zur Hochstufung aus dem Potenziellen Bedarf gestellt haben. Natürlich wollen auch wir so viel wie möglich umsetzen; aber der volkswirtschaftliche Nutzen muss zuerst nachgewiesen werden. Sie jedoch wollten pauschal eine Reihe von Projekten in den Vordringlichen Bedarf hochstufen. Wissen Sie, woran mich das erinnert hat? Dafür muss ich nun zur rechten Seite dieses Hauses schauen: 2003 haben Union und FDP ebenfalls in unverantwortlicher Weise Anträge zum Bundesverkehrswegeplan gestellt,...

...um möglichst viele Projekte in den Vordinglichen Bedarf zu bringen. Wissen Sie, warum der Plan dann trotzdem gut war? Weil verantwortliche Sozialdemokraten – damals wie heute – solche Wunschkataloge abgelehnt haben.

(Beifall bei der SPD – Lachen der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Nun zu Ihrem Lippenbekenntnis, mehr Güter auf die Wasserstraße zu verlagern. Mich als Rheinland-Pfälzer treibt Folgendes um – das gilt sicherlich auch für die Hessen, die Baden-Württemberger und die Nordrhein-Westfalen –: Wie man zur Fahrrinnenanpassung im Mittelrheintal sagen kann, dass man das nicht wolle, wie man sich bei einer der wichtigsten, wenn nicht sogar bei der wichtigsten Wasserstraße in Deutschland verweigern und Nein zu einer deutlichen Erhöhung der Verlässlichkeit dieses Verkehrsträgers sagen kann, das will mir nicht in den Kopf. Damit verleugnen Sie Ihre eigene Politik.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Ulli Nissen [SPD]: Gute Ansage!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es gab viele Dialoge und Diskurse, auch heftige Debatten. Aber was ich am Mittwoch in der Zeitung lesen musste, war wirklich der traurige Höhepunkt von dem, was Sie geliefert haben. Dort stand: Die Grünen sind empört. Die GroKo schiebt sich Straßenbauprojekte zu.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es!)

Wir haben von Ihnen auch heute wieder nur wenige, dünne Argumente gehört. Also greifen Sie einzelne Personen an. Da schreiben Sie, dass dem Exminister Ramsauer, dem Exminister Friedrich, dem Exminister Röttgen und dem amtierenden Minister Steinmeier Projekte zugeschoben würden. Wissen Sie, wenn ich jemanden bedienen will, dann halte ich nicht nach Exministern Ausschau, sondern nach denen, die Zukunft haben und darüber entscheiden, wie es weitergeht.

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

Ein Weiteres: Ich kenne jetzt nicht die Feinheiten bei der CSU, aber ich bezweifle sehr, dass der Kollege Dobrindt, auch wenn bald Weihnachten ist, dem Kollegen Ramsauer auch nur einen Quadratmeter Asphalt mehr schenkt, als diesem zusteht.

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist ein guter Plan. Ich werbe um Zustimmung. Wir werden das alles in dieser und in der nächsten Legislaturperiode umsetzen.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

"Wir brauchen jetzt ein Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz"

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Arnold Vaatz (CDU/CSU)

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Als letzter Redner möchte ich das sagen, was mir am meisten am Herzen liegt. Wir hätten den Bundesverkehrswegeplan, dieses große Werk, und die Ausbaugesetze niemals auf den Weg gebracht, wenn wir nicht überparteilich zusammengearbeitet hätten und wenn wir nicht hervorragende Kontakte insbesondere auf der Mitarbeiterebene gehabt hätten. Demzufolge möchte ich auch einmal den persönlichen Mitarbeitern der Abgeordneten, die sich hier ins Zeug gelegt haben, ganz herzlich danken.

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

Ohne sie wären wir oftmals aufgeschmissen gewesen. Da dies noch nicht gesagt worden ist, ist es meines Erachtens sehr wichtig, das zu tun...

...Einen ganz persönlichen Dank möchte ich auch noch in Richtung Alexander Dobrindt richten, und zwar aus folgendem Grund: Alexander, du hast in dieser ganzen, oftmals heftigen Auseinandersetzung eine bewundernswerte Ruhe und Übersicht bewahrt. Du hast mit Beharrlichkeit, Konzentration und Konsequenz mehr geschafft, als viele am Anfang gedacht haben. Also ganz herzlichen Dank dafür

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

und auch für die ständige Offenheit deines Ministeriums und für die Bereitschaft, uns Informationen zu überlassen. Ich danke dir auch dafür, dass du immer für die Einwendungen und Vorschläge, die aus unseren Reihen gekommen sind, offen warst. Das ist meines Erachtens so, wie man sich das vorstellt. Vielen Dank!

Gleichzeitig möchte ich mich auch bei Wolfgang Schäuble bedanken. Durch Wolfgang Schäubles überlegte und weitsichtige Finanzpolitik ist es möglich gewesen, endlich aus diesem Schwitzkasten ständig mangelnder finanzieller Mittel herauszukommen und schließlich eine Perspektive vorzulegen, die auf lange Jahre gewährleistet, dass die finanziellen Grundlagen für die Erfüllung unserer Infrastrukturaufgaben gegeben sind. Das ist ein ganz wichtiger Schritt nach vorne. Ganz herzlichen Dank!

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

All das, was jetzt geschehen ist, wäre ohne eine beharrliche Vorarbeit, die hier stattgefunden hat, nicht denkbar gewesen. An dieser Stelle muss ich an die langjährige Arbeit von Karl-Heinz Daehre und Kurt Bodewig erinnern,

(Gustav Herzog [SPD]: Sehr richtig!)

die es in einer zunächst nahezu vernagelt erscheinenden Situation tatsächlich geschafft haben, sauber zu formulieren und zu begründen, wie der wirkliche Finanzbedarf für unsere Infrastruktur ist, herauszuarbeiten, was an Erneuerung und an Bestandspflege für die Zukunft notwendig ist. Das war eine Kärrnerarbeit, die von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen worden ist. Herzlichen Dank, Karl-Heinz Daehre, herzlichen Dank Kurt Bodewig!

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte ein paar Sachen zu meinen Vorrednern sagen.

Frau Wilms, Sie haben gesagt, das, was wir uns vorgenommen hätten, sei zu viel.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Falsch!)

Ich muss Ihnen dann recht geben, wenn die zukünftige Strategie von Ihnen weiterhin ist, alle möglichen Dinge zu instrumentalisieren, um Infrastruktur zu verhindern. Dann wird es in der Tat sehr schwer, das umzusetzen. Aber ich habe die Hoffnung, dass es uns dieses Mal gelingt, die Endlosschleifen, die Sie uns in den letzten Jahren verordnet haben, mit Prozessen, die nicht zu Ende gegangen sind, und Einspruchsverfahren, die nicht zu Ende gegangen sind, zu überwinden und dass wir tatsächlich ans Bauen kommen. Das erwarten die Menschen, und das werden wir mit aller Kraft versuchen.

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

Herr Minister Pegel, ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie das Ganze einmal aus der Sicht der ostdeutschen Länder, insbesondere aus der Sicht des von starken Saisonverkehren geplagten, infrastrukturell dafür noch nicht ausgerüsteten Mecklenburg-Vorpommerns, beleuchtet haben. Ich halte das für einen ganz wichtigen Hinweis. Seien Sie sicher: Wir werden alles unternehmen, damit sich die Situation bei Ihnen entschärft und dass es tatsächlich eine Mobilität gibt, die dem Land angemessen ist. Das soll für ganz Ostdeutschland gelten. Sie haben uns in dieser Frage hundertprozentig auf Ihrer Seite.

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

Zu den Streichorgien, von denen Sie gesprochen haben, muss man meines Erachtens noch etwas klarstellen. Die Antragsteller für dieses mehr an Projekten waren Linke und Grüne. Man muss einmal zur Kenntnis nehmen: Das, was beide Parteien in den letzten Jahren hier in Deutschland geboten haben, ist in der Tat ein Anschlag auf die Mobilität.

Ich sage Ihnen, Frau Leidig und Herr Behrens: Wir werden im nächsten Jahr im Wahlkampf stehen. In meinem Wahlkreis und in ganz Ostdeutschland gibt es sehr viele, die aus alter Verbundenheit links wählen. Sie haben mir heute sehr geholfen. Ich werde Ihre Reden nur eins zu eins abdrucken und verteilen. Das genügt, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Beifall der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE] – Gustav Herzog [SPD]: Es gibt ein Copyright!)

Dies wird dazu führen, dass viele von Ihren eingefleischten Anhängern zum Nachdenken kommen, worauf sie sich einlassen,

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Täuschen Sie sich nicht!)

wenn Sie derartig destruktive Politikansätze noch fördern. Das kommt für die meisten nicht infrage. Die meisten täuschen sich nur darüber, dass eigentlich Sie die Feinde der Infrastruktur sind und nicht die Grünen...

...Den Herrschaften kann geholfen werden. Ich glaube, wir schaffen das.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Sabine Leidig [DIE LINKE]: Hoffen wir, dass Sie das so machen, dass Sie wirklich verbreiten, was ich gesagt habe, und nicht Propaganda machen! – Zuruf des Abg. Jörn Wunderlich [DIE LINKE])

Meine Damen und Herren, mit den heute zu verabschiedenden Ausbaugesetzen sind wir natürlich noch nicht am Ziel. Immer noch ist es so, dass wir langwierige Verfahren zur Erlangung des Baurechts haben und dass wir teilweise in den Verwaltungen nicht die richtige Ressourcenkonfiguration haben, um die Dinge schnell umzusetzen. Deshalb kann es mit den heute vorliegenden Ausbaugesetzen nicht sein Bewenden haben. Wir müssen in dieser Angelegenheit noch wesentlich mehr tun. Wir müssen den Ausbaugesetzen auch ein Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz oder etwas in diesem Sinne beifügen,

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

damit wir in der Lage sind, tatsächlich zügig zu bauen.

Leider ist es so, dass wir im Augenblick gerade wieder in die entgegengesetzte Richtung gehen. Ich nenne nur das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz. Da soll zum Beispiel die Präklusionsklausel gestrichen werden. Wenn das stattfindet, dann können Einwendungen, die im Verfahren bis zu dem Zeitpunkt nicht geäußert worden sind, zu dem die Präklusionsfrist abgelaufen ist, im Zuge des weiteren Verfahrens wieder eingebracht werden und müssen gar in die Abwägung einfließen. Das heißt, da deuten sich wieder Endlosschleifen an. Das darf natürlich nicht sein. Deshalb muss auch hier etwas passieren.

Ich glaube, wir müssen auch darüber nachdenken, was wir gegen die fortwährende Instrumentalisierung von Tierschutz zur Verhinderung von Infrastrukturprojekten tun können. Das Schlimmste, was man dem Naturschutz antun kann, ist, dass man ihn für sachfremde Zwecke instrumentalisiert und damit von den Menschen entfremdet.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wer tatsächlich dafür ist, dass Natur und Umwelt geschützt werden, der darf nicht fortwährend den Natur- und Umweltschutz gegen Mobilität und gegen Bedürfnisse der Gesellschaft ausspielen. Wir müssen beides zusammenführen, und das bedeutet: Wir brauchen Naturschutz, wir brauchen Umweltschutz, aber wir brauchen auch eine vernünftige Infrastruktur. Wenn wir das nicht haben, ist beides nicht mehr in Ordnung. Dann gibt es keinen Naturschutz mehr, und es gibt auch keine wirtschaftliche Entwicklung mehr. Genau das wollen wir nicht haben.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wir brauchen einen Gang nach vorne und keinen Stillstand. Dafür haben wir heute einen guten Anfang gesetzt.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Präsident Dr. Norbert Lammert:
Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen nun zu den Abstimmungen über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Dazu liegen mir zahlreiche persönliche Erklärungen zur Abstimmung vor, mit denen an der einen oder anderen Stelle besondere Wünsche, die nicht berücksichtigt werden konnten, oder Projekte, die realisiert werden, obwohl man dafür keinen Bedarf sieht, noch einmal ausdrücklich im Protokoll des Bundestages festgehalten werden (Anlagen 2-4)

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf der Drucksache 18/10524, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf den Drucksachen 18/9523 und 18/9853 in der Ausschussfassung anzunehmen. Hierzu gibt es einen Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf der Drucksache 18/10534. Wer stimmt für diesen Änderungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Änderungsantrag mit den Stimmen der Koalition abgelehnt.

Ich bitte nun diejenigen, die dem Gesetzentwurf in der Ausschussfassung zustimmen wollen, um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist umgekehrt der Gesetzentwurf in zweiter Beratung mit den Stimmen der Koalition angenommen.

DRITTE BERATUNG BUNDESFERNSTRASSEN

Wir kommen zur dritten Beratung und Schlussabstimmung. Wer dem Gesetzentwurf zustimmen möchte, bitte ich, sich von den Plätzen zu erheben. – Wer ist dagegen? – Möchte sich jemand der Stimme enthalten? – Damit ist der Gesetzentwurf mit den Stimmen der Koalition gegen die Stimmen der Opposition bei einer Enthaltung angenommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Wir stimmen nun über den Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf der Drucksache 18/10535 ab. Wer stimmt für diesen Entschließungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Entschließungsantrag abgelehnt.
...

...

TAGESORDNUNGSPUNKT 30 B

Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf der Drucksache 18/10513 (neu), den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf den Drucksachen 18/9524 und 18/9953 in der Ausschussfassung anzunehmen. Hierzu gibt es einen Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 18/10536. Wer möchte diesem Änderungsantrag zustimmen? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Änderungsantrag mehrheitlich bei Enthaltung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt.

Ich bitte nun diejenigen, die dem Gesetzentwurf in der Ausschussfassung zustimmen wollen, um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Beratung angenommen.

DRITTE BERATUNG BUNDESSCHIENENWEGE

Wir kommen zur dritten Beratung und Schlussabstimmung. Diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen möchten, bitte ich, sich von den Plätzen zu erheben. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Gesetzentwurf gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen.

TAGESORDNUNGSPUNKT 30 C

Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/10516, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf den Drucksachen 18/9527 und 18/9952 in der Ausschussfassung anzunehmen. Diejenigen, die diesem Gesetzentwurf in dieser Fassung zustimmen wollen, bitte ich um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Gesetzentwurf mit den Stimmen der Koalition in zweiter Beratung angenommen.

DRITTE BERATUNG BUNDESWASSERSTRASSEN

Auch hier kommen wir jetzt zur dritten Beratung und Schlussabstimmung. Diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, erheben sich bitte. – Wer möchte dagegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist der Gesetzentwurf mit den Stimmen der Koalition gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und bei Enthaltung der Fraktion Die Linke angenommen.

TAGESORDNUNGSPUNKT 30 D

Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Drucksache 18/10514. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung die Ablehnung eines Antrags der Fraktion Die Linke auf der Drucksache 18/8075 mit dem Titel „Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen“. Wer stimmt dieser Beschlussempfehlung zu? – Wer stimmt gegen diese Beschlussempfehlung? – Wer enthält sich der Stimme? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen der Koalition mehrheitlich angenommen.

TAGESORDNUNGSPUNKT 30 E

Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit dem Titel „Deutschland-Takt jetzt umsetzen – Weichen in der Bundesverkehrswegeplanung richtig stellen“. Der Ausschuss empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/10515, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 18/7554 abzulehnen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen der Koalition gegen die Stimmen der Opposition angenommen.

TAGESORDNUNGSPUNKT 30 F

Wir kommen zurück zur Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Drucksache 18/10514. Unter Buchstabe b seiner Beschlussempfehlung empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf der Drucksache 18/8083 mit dem Titel „Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln“. Wer stimmt dieser Beschlussempfehlung zu? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Auch diese Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalition gegen die Stimmen der Opposition angenommen.

Damit haben wir dieses große Paket jedenfalls für heute abgeschlossen. – Denjenigen, die alle übrigen Punkte der Tagesordnung nicht annähernd so spannend finden, wünsche ich...

...noch eine gedeihliche Arbeit im Büro und anschließend ein hoffentlich halbwegs ruhiges Adventswochenende.

ENDE DER DEBATTE

Anlagen 2 - 4

ANLAGE 2

Erklärungen nach § 31 GO zu der Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (Tagesordnungspunkt 30 a)

Heike Baehrens (SPD):
Der parlamentarische Prozess, der zu den hier vorliegenden Ausbaugesetzen und Änderungsanträgen geführt hat, war lang und zum Teil schwierig. Umso mehr freut es mich, als Sozialdemokratin aus Baden-Württemberg und als Abgeordnete für den Landkreis Göppingen, dass der Ausbau der A 8 am Albaufstieg endlich als fest disponierte Maßnahme bestätigt wurde. Ebenso begrüße ich sehr, dass der Abschnitt Gingen-Ost nach Geislingen-Mitte nun zum Vordringlichen Bedarf zählt.

Ich halte es jedoch für sachlich nicht richtig, dass der daran anschließende Bauabschnitt Geislingen-Mitte bis Geislingen-Ost lediglich als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen wurde. Diese Einstufung entspricht dem Status Bundesverkehrswegeplan 2003 und stellt insofern keine Verbesserung dar. Ebenso wie der Abschnitt davor gehört dieser Bauabschnitt in den Vordringlichen Bedarf, um das Projekt bis 2030 realisieren zu können. Auf diese Weise könnten beide Bauabschnitte zusammen geplant und realisiert werden, um eine weitere Belastung der Wohnbevölkerung in Geislingen zu vermeiden und diese wichtige Bundesstraße ihrer Bedeutung entsprechend zu ertüchtigen.

Trotzdem stimme ich dem Fernstraßenausbaugesetz in vorliegender Form zu. Es ist das Ergebnis mühevoller, detailreicher Fach- und Koalitionsarbeit. Eine Ablehnung aufgrund eines einzelnen Projekts wäre nach sorgfältiger Abwägung meiner Ansicht nach nicht vertretbar.

Michael Groß (SPD):
Alle guten Argumente und Gespräche haben nichts genützt. Die Verhandlungsführer von CDU und CSU zum Bundesverkehrswegeplan waren nicht bereit, die im Entwurf für ein Fernstraßenausbaugesetz gelistete Ortsumfahrung Alt-Marl mit ihrer 1,4 km langen Strecke aus dem Vordringlichen Bedarf zu nehmen. Weder der parteiübergreifend gefasste Beschluss des Marler Stadtrates noch zahlreiche Einwendungen von mir in Zusammenarbeit mit der Landesgruppe NRW der SPD-Bundestagsfraktion konnten den Koalitionspartner umstimmen. Ich bin sehr verärgert, dass man eine Straße, die so kein Mensch will, gegen die in der bestehenden Form die besten verkehrspolitischen und raumordnerischen Argumente vorgetragen wurden, verabschiedet wurde.

Dies ist der erste Bundesverkehrswegeplan, der vor Verabschiedung im Parlament einen sechswöchigen Prozess der Bürgerbeteiligung durchlaufen musste. Das ist begrüßenswert. Auch viele Marler haben daran teilgenommen. Ich hatte als MdB aber keine Möglichkeit, die Einwendungen kennenzulernen. Ich frage mich allerdings: Was bringt die Beteiligung der Menschen vor Ort, wenn die Änderungsbegehren nicht aufgenommen werden? Diese Art der Bürgerbeteiligung wird ihrem eigentlichen Anspruch nicht gerecht.

Weil mein Wahlkreis direkt betroffen ist und ich die fehlende Berücksichtigung der Bürgereinwände stark kritisiere, habe ich dem Gesetz über den Fernstraßenausbau heute nicht zugestimmt.

Ich habe die Bürgerinitiative B 225 bereits zu einem weiteren Abstimmungstermin eingeladen. Darüber hinaus führe ich bereits Gespräche mit dem NRW-Verkehrsminister und der Stadt Marl, um einen anderen Streckenverlauf zu finden. Klar ist: Wir brauchen in Marl eine Entlastung durch eine Ortsumfahrung. Diese muss aber wesentlich anders verlaufen. Jahrzehntealte Planungen helfen hier nicht weiter.

Dr. Hans-Ulrich Krüger (SPD):
Meine Zustimmung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verbinde ich – im Einklang mit dem Ratsbeschluss der Stadt Wesel vom 20. September 2016 – mit der Forderung, die Planungen in der vorliegenden Form nicht voranzutreiben. Die Pläne und die Trassenführung sind jahrzehntealt und berücksichtigen weder die heutigen Siedlungsstrukturen noch sind sie mit den Belangen von Natur- und Umweltschutz zu vereinbaren.

Auf Weseler Gebiet wird der Ortsteil Lippedorf zerschnitten. Die veröffentliche Linie einer möglichen Trasse geht ohne Rücksicht über Häuser und Grundstücke. Es ist den dort lebenden Menschen nicht vermittelbar, dass eine Trasse, deren Planung jahrzehntealt und völlig überholt ist, nun realisiert werden soll. Der Ansatz einer solchen Planung ist meines Erachtens grundlegend falsch. Ich erwarte daher, die alte Trassenplanung nicht weiter voranzutreiben, sondern Lösungen auf bestehenden Straßen zu erarbeiten. Eine sich anbietende Lösung wäre der sechsspurige Ausbau der A 3 bis Wesel. Eine weitere Lösung wäre eine vernünftige Anbindung der Südumgehung an die L 396 (Frankfurter Straße) durch einen Brückenneubau über...

...die Lippe an gleicher Stelle, sowie auf der bestehenden B-8-Trasse durch eine optimierte Anbindung an die neue K 12n. Des Weiteren erwarte ich eine signifikante Verbesserung der Verkehrstrassen um Wesel, wenn die Südumgehung und die zusätzliche Auf- und Abfahrt an der A 3 in Brünen realisiert wird.

Christian Lange (Backnang) (SPD):
Der parlamentarische Prozess, der zu den hier vorliegenden Ausbaugesetzen und Änderungsanträgen geführt hat, war lang und zum Teil schwierig. Umso mehr freut es mich, als Sozialdemokrat aus Baden-Württemberg, dass die Beratungen, trotz einiger Differenzen, konstruktiv verliefen. Das Gesamtpaket ist ein guter Kompromiss – deshalb stimme ich dem zu.

Jedoch gibt es auch einzelne Vorhaben, die ich persönlich und als Vertreter der baden-württembergischen SPD ablehne. So ist der Nordostring-Stuttgart weiterhin im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) enthalten, obwohl ich mich stets für dessen Abstufung eingesetzt habe. Mit dem Koalitionspartner CDU/CSU war jedoch keine gemeinsame Linie zu erzielen.

Dass der Nordostring-Stuttgart im BVWP enthalten ist, bedeutet jedoch nicht, dass es keine Gestaltungsmöglichkeiten gibt. Denn das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Nordostrings, das jetzt besonders hoch ist, muss vor der konkreten Planungsaufnahme neu berechnet werden. Wenn aber wiederum der vom Land vorgeschlagene Ausbau des Autobahnzubringers L 1115 zwischen Backnang-West und Mundelsheim vorankommt, ist davon auszugehen, dass das NKV durch die neue Entlastungsstraße nach unten korrigiert wird.

Trotzdem stimme ich dem Fernstraßenausbaugesetz in vorliegender Form zu. Es ist das Ergebnis mühevoller, detailreicher Fach- und Koalitionsarbeit. Eine Ablehnung aufgrund eines einzelnen Projekts wäre, nach sorgfältiger Abwägung, meiner Ansicht nach nicht vertretbar.

Annette Sawade (SPD):
Der parlamentarische Prozess, der zu den hier vorliegenden Ausbaugesetzen und Änderungsanträgen geführt hat, war lang und zum Teil schwierig. Umso mehr freut es mich, als Sozialdemokratin aus Baden-Württemberg und als Mitglied des Verkehrsausschusses, dass die Beratungen, trotz einiger Differenzen, konstruktiv verliefen. Das Gesamtpaket ist ein guter Kompromiss – deshalb stimme ich dem zu.

Jedoch gibt es auch einzelne Vorhaben, die ich persönlich und als Vertreterin der Baden-Württembergischen SPD ablehne. So ist der Nordostring-Stuttgart weiterhin im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des BVWP enthalten, obwohl ich mich stets für dessen Abstufung eingesetzt habe. Mit dem Koalitionspartner CDU/CSU war jedoch keine gemeinsame Linie zu erzielen.

Dass der Nordostring-Stuttgart im BVWP enthalten ist, bedeutet jedoch nicht, dass es keine Gestaltungsmöglichkeiten gibt. Denn das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Nordostrings, das jetzt besonders hoch ist, muss vor der konkreten Planungsaufnahme neu berechnet werden. Wenn aber wiederum der vom Land vorgeschlagene Ausbau des Autobahnzubringers L 1115 zwischen Backnang-West und Mundelsheim vorankommt, ist davon auszugehen, dass das NKV durch die neue Entlastungsstraße nach unten korrigiert wird.

Ein weiteres Straßenprojekt ist besonders umstritten: Dabei geht es um die B 29 neu Röttinger Höhe nach Nördlingen. Ich habe bei den Beratungen immer wieder die hohe Umweltproblematik der favorisierten Süd-Variante angesprochen, die schützenswerten Naturraum im Härtsfeld zerschneiden würde. Das BMVI sicherte zu, dass es noch keine Festlegung auf eine Trasse gebe. Dies gelte im Übrigen für alle Projekte im BVWP. Dies lässt mich also hoffen, dass dieses Projekt noch ergebnisoffen ist – auch wenn ich es persönlich im Weiteren Bedarf favorisiert hätte. Aber auch hier war keine Einigung mit der Union möglich.

Trotzdem stimme ich dem Fernstraßenausbaugesetz in vorliegender Form zu. Es ist das Ergebnis mühevoller, detailreicher Fach- und Koalitionsarbeit. Eine Ablehnung aufgrund eines einzelnen Projekts wäre, nach sorgfältiger Abwägung, meiner Ansicht nach nicht vertretbar.

Dr. Dorothee Schlegel (SPD):
Der parlamentarische Prozess, der zu den hier vorliegenden Ausbaugesetzen und Änderungsanträgen geführt hat, war lang und zum Teil schwierig. Umso mehr freut es mich, als Sozialdemokratin aus Baden-Württemberg, dass die Beratungen, trotz einiger Differenzen, konstruktiv verliefen. Das Gesamtpaket ist ein guter Kompromiss – deshalb stimme ich dem zu.

Jedoch gibt es auch einzelne Vorhaben, die ich als Vertreterin der Baden-Württembergischen SPD ablehne. So ist der Nordostring-Stuttgart weiterhin im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des BVWP enthalten. Mit dem Koalitionspartner CDU/CSU war jedoch keine gemeinsame Linie zu erzielen.

Dass der Nordostring-Stuttgart im BVWP enthalten ist, bedeutet jedoch nicht, dass es keine Gestaltungsmöglichkeiten gibt. Denn das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Nordostrings, das jetzt besonders hoch ist, muss vor der konkreten Planungsaufnahme neu berechnet werden. Wenn aber wiederum der vom Land vorgeschlagene Ausbau des...

...Autobahnzubringers L 1115 zwischen Backnang-West und Mundelsheim vorankommt, ist davon auszugehen, dass das NKV durch die neue Entlastungsstraße nach unten korrigiert wird.

Ein weiteres Straßenprojekt ist besonders umstritten: Dabei geht es um die B 29 neu Röttinger Höhe nach Nördlingen. Bei den Beratungen wurde immer wieder die hohe Umweltproblematik der favorisierten Süd-Variante angesprochen, die schützenswerten Naturraum im Härtsfeld zerschneiden würde. Das BMVI sicherte zu, dass es noch keine Festlegung auf eine Trasse gebe. Dies gelte im Übrigen für alle Projekte im BVWP. Dies lässt mich also hoffen, dass dieses Projekt noch ergebnisoffen ist – auch wenn ich es im Weiteren Bedarf favorisiert hätte. Aber auch hier war keine Einigung mit der Union möglich.

Trotzdem stimme ich dem Fernstraßenausbaugesetz in vorliegender Form zu. Es ist das Ergebnis mühevoller, detailreicher Fach- und Koalitionsarbeit. Eine Ablehnung aufgrund eines einzelnen Projekts wäre, nach sorgfältiger Abwägung, meiner Ansicht nach nicht vertretbar.

Ute Vogt (SPD):
Der Deutsche Bundestag beschließt heute das Fernstraßenausbaugesetz zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans. Die darin enthaltene Aufnahme des Vorhabens B 29 Nordostring Stuttgart in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht lehne ich entschieden ab.

Der Nordostring ist eine unnötige und sehr umstrittene Maßnahme. Das Projekt trägt weder zur Entlastung der Stadt Stuttgart und ihrer Innenstadt bei noch löst es die Verkehrsprobleme in der Region. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik sieht anders aus. Daher lehnt auch die SPD in Stuttgart und in der Region das Projekt ganz klar ab.

Auch die hohen ökologischen Risiken sprechen eindeutig gegen den Nordostring. Unverantwortbar ist das Vorhaben wegen der massiven Eingriffe in die Landschaft und der negativen Auswirkungen auf die gesamte Region, so zum Beispiel beim Natur- und Artenschutz und in der Landwirtschaft. Das Projekt zerstört zudem den letzten großen Frei- und Erholungsraum im Nordosten von Stuttgart.

Die Unterlagen und Daten, die der aktuellen Einstufung und Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zugrunde liegen, sind teils veraltet bzw. nicht belastbar. Von daher ist die gesamtwirtschaftliche Bewertung des Projektes nicht nachvollziehbar.

Die Art und Weise der Wiederaufnahme des Nordostrings in den Bundesverkehrswegeplan ist mehr als befremdlich.

Das Land Baden-Württemberg hat seine Aufnahme nicht beantragt und lehnt das Projekt ab. Abgelehnt wird das Projekt auch von der Mehrheit der betroffenen Kommunen in der Region. Gemeinsam mit den Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitikern der SPD-Bundestagfraktion habe ich mich gegen die Wiederaufnahme des Nordostrings in den Bundesverkehrswegeplan ausgesprochen. Allerdings hat das BMVI offenbar im Vorfeld nur Gespräche mit den wenigen Mandatsträgern und Vertretern der Region Stuttgart geführt, die dieses Projekt unterstützen.

Ein solches Projekt kann aber nicht gegen den Widerstand der Betroffenen verwirklicht werden. Insofern habe ich kein Verständnis dafür, dass das Projekt auf Betreiben einiger weniger CDU-Abgeordneten aus Stuttgart und der Region wieder in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde.

Es ist mir wichtig, mit dieser persönlichen Erklärung nochmals zu unterstreichen, dass ich die Wiederaufnahme des Nordostrings in den Bundesverkehrswegeplan ablehne. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen werden entlang ihrer Priorität, ihres Verfahrensstandes bei der Planung und anhand weiterer Faktoren zunächst in Fünfjahrespläne aufgenommen. Erst in den jährlichen Haushaltsberatungen werden nach Erlangung der planerischen Baureife die Finanzierung und damit die Baufreigabe erteilt. Ich werde mich daher weiterhin nachdrücklich gegen einen Bau des Vorhabens einsetzen.

Eine Abstimmung über ein einzelnes Vorhaben ist im Rahmen der zweiten und dritten Lesung des Fernstraßenausbaugesetzes im Bundestag leider nicht möglich. Das Gesetz enthält zudem eine Vielzahl sinnvoller und wichtiger Verkehrsprojekte, insbesondere in Bereichen des Erhalts und der Engpassbeseitigung, die vor Ort dringend benötigt werden. Daher werde ich dem Gesetz als Ganzes heute zustimmen.

ANLAGE 3

Erklärungen nach § 31 GO zu der Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Tagesordnungspunkt 30 b)

Maik Beermann (CDU/CSU):
Dem Gesetzentwurf werde ich zustimmen und möchte nachfolgend meine Position zur Sache wie folgt erklären:

Meine Notwendigkeit zur persönlichen Erklärung beruht auf der Maßnahme ABS/NBS Hannover–Bielefeld, die ich in der gefassten Form ablehne. Ich bin ein Befürworter der trassennahen Ausbauvariante Löhne–Haste, statt einer Neubauvariante mit einem möglichen Tunnel durch den Jakobsberg und einer Streckenführung...

...durch die Bückeburger Niederungen. Dies ist ebenso der gesetzte Wille der Bevölkerung im Schaumburger Land, den ich an dieser Stelle vertrete.

Neben diesem Projekt enthält das Bundesschienenwegeausbaugesetz jedoch mehrheitlich Projekte, die ich befürworten kann und die in den Regionen von den Menschen erwünscht sind und unser Land voranbringen.

Ich hätte mit einem Nein ebenso gegen diese Projekte stimmen müssen und auch wenn mir das bisherige Ergebnis der Diskussion des oben genannten Projektes für meinen Wahlkreis Nienburg II – Schaumburg nicht gefällt und es ein Zeichen hätte sein können, trotzdem mit Nein zu stimmen, wäre es aus demokratischen Gesichtspunkten und auch der bundespolitischen Verantwortung den Menschen im gesamten Land gegenüber unfair, auch deren Projekte pauschal mit abzulehnen.

Achim Post (Minden) (SPD):
Der vorliegende Gesetzentwurf sieht im „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ (Anlage 1 zu § 1 des BSWAG) als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs das Vorhaben Nr. 13 „ABS/NBS Hannover–Bielefeld“ (ABS = Ausbaustrecke / NBS = Neubaustrecke) vor. Eine ergänzende Fußnote soll den Einwendungen, insbesondere aus der Region Ostwestfalen-Lippe, Rechnung tragen. Durch die Formulierung „ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird“ sollen die Befürchtungen der Städte Minden und Porta Westfalica sowie der Kommunen entlang einer potenziellen Tunnelstrecke ausgeräumt werden.

Die betroffenen Kommunen und Kreise in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sowie der Regionalrat Detmold sprechen sich schon seit Jahren übereinstimmend für eine Engpassbeseitigung auf der Bahnstrecke Bielefeld–Hannover durch den Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Schienentrasse auf vier Gleise im Streckenabschnitt Lindhorst–Löhne aus. Auch die Verkehrsministerien Nordrhein-Westfalens und Niedersachsens haben sich im Verfahren zum Bundesverkehrswegeplan und zum Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) deutlich für den Ausbau der bestehenden Strecke eingesetzt.

Gleichwohl bliebe es trotz der Fußnote im neuen BSWAG möglich, die vorhandene Strecke nicht auszubauen und stattdessen eine Neubaustrecke zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/NRW und Porta Westfalica umzusetzen. Eine Neubaustrecke ist aber meiner Meinung nach vor allem aus landschaftlichen, städtebaulichen, verkehrs- und umweltpolitischen Gründen untragbar. Auch die bislang angesetzten Kosten von rund 1,885 Milliarden Euro sind aufgrund der massiven Eingriffe in die Landschaft so hoch, dass der Ausbau statt eines Neubaus keine höheren Kosten erwarten lässt, sondern eher zu einer Kostenverringerung führen wird.

Allein eine geänderte Vorhabenbeschreibung als Vorhaben Nr. 13 „ABS/NBS Hannover–Lindhorst / ABS Lindhorst–Löhne“ hätte zwingende Bindungswirkung für die Bundesregierung und den Vorhabenträger Deutsche Bahn.

Auch wenn das Gesetz eines der wichtigsten verkehrspolitischen Projekte des Parlaments in dieser Legislaturperiode ist, ist es mir als Abgeordneter aus der Region Ostwestfalen-Lippe aus den zuvor genannten Gründen und nach Abwägung aller Aspekte nicht möglich, den zur Abstimmung stehenden Entwurf zu unterstützen. Deshalb stimme ich gegen diesen Gesetzentwurf.

Albert Rupprecht (CDU/CSU):
Zu dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gebe ich folgende Erklärung ab:

Ich stimme diesem Gesetz unter der Annahme zu, dass die im Bedarfsplan für die Bundesschienengesetze (Abschnitt 2, Unterabschnitt 1) genannte Einzelmaßnahme mit der laufenden Nummer 16 ABS Hof–Marktredwitz–Regensburg–Obertraubling (Ostkorridor Süd) Lärmvorsorgemaßnahmen nach sich zieht.

Der Lärmschutz für die Anlieger muss durch den im Gesetz geregelten Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge oder eine für die betroffenen Anlieger adäquate Rechtsgrundlage und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Eine adäquate Rechtsgrundlage befindet sich im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 26. Januar 2016 – Drucksache 18/7365 – mit dem Titel „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“. Darin beschloss der Deutsche Bundestag, „bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen“.

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist.

Die erwähnte Strecke ist Teil des TEN-Kernnetzes Güterverkehr.

In der Conclusio ist somit festgestellt, dass der Ausbau der TEN-Strecke Hof–Regensburg als Neubaustrecke...

...behandelt wird und somit die im Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten, strengeren Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden müssen.

Darüber hinaus geht aus den TEN-Beschlüssen hervor, dass hier über das gesetzlich festgelegte rechtliche Schutzniveau ein höheres Schutzniveau im Sinne der Lärmvorsorge gefordert wird.

Ich gehe selbstverständlich davon aus, dass ein Beschluss des Deutschen Bundestages bindend ist und der erwähnte Beschluss im zugrundeliegenden Regelwerk Anwendung findet – zum Beispiel Regularien zum Immissionsschutz – und umgesetzt wird.

ANLAGE 4

Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten **Heike Brehmer (CDU/CSU)** zu den Abstimmungen über

- den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

- den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

- den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

- die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

- Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen

- die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Deutschland-Takt jetzt umsetzen – Weichen in der Bundesverkehrswegeplanung richtig stellen

- die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln

- (Tagesordnungspunkte 30 a bis f)

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist mit einem Gesamtvolumen von fast 270 Milliarden Euro das stärkste Investitionsprogramm in die Infrastruktur, das es je gegeben hat. Von den rund 133 Milliarden Euro, die für Erhalt und Neubau des Straßennetzes zur Verfügung stehen, werden das Land Sachsen-Anhalt sowie die Landkreise Harz und Salzland in erheblichem Umfang profitieren. Aus diesen Gründen werde ich den von der Bundesregierung eingebrachten Entwürfen zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes zustimmen.

Für mich nicht zufriedenstellend ist, dass das Projekt B 81 Ortsumfahrung Blankenburg (B81-G10-ST / laufende Nr. 1210 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen [Drucksache 18/9523]) trotz Neuberechnung im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nur in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,0 eingeordnet worden ist.

Die schlechte Bewertung und die Einstufung in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ sind für mich in keiner Weise fachlich nachvollziehbar. Die B 81 ist durch ihre zentrale Lage in Sachsen-Anhalt eine wichtige Verkehrsachse nach Thüringen und Niedersachsen. Ebenfalls unverständlich ist die zur Berechnung des NKV zugrunde gelegte Verkehrsbelastung. Diese wurde in der Projektanmeldung des Landes Sachsen-Anhalt mit 15 563 Kfz/24 h (im Planfall 2030) angegeben. Das PRINS-System weist die zukünftige mittlere Verkehrsbelastung aber nur mit 5 000 Kfz/24 h aus. Eingereichte Unterlagen und fachliche Stellungnahmen seitens der Kommune, des Landkreises und von Trägern öffentlicher Belange wurden nicht berücksichtigt!

Das Projekt TOU Hüttenrode (B27-G10-ST) wurde im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Mit der möglichen Realisierung der B 27 TOU Hüttenrode sind jedoch auch die verkehrlichen Wirkungen dieses Vorhabens im umliegenden Straßennetz zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Auswirkungen auf den Streckenzug der B 81 nördlich des Knotenpunktes Almsfeld bis Blankenburg. Aufgrund der vorhandenen netzstrukturellen Zusammenhänge ist davon auszugehen, dass der gesamte Verkehr auf der TOU Hüttenrode den benannten Streckenabschnitt der B 81 in Richtung Blankenburg befahren wird.

Gemäß den Angaben des BMVI-Projektdossiers für die B 27 TOU Hüttenrode ist hier im Planfall mit 2 000 Kfz/24 h zu rechnen (die projektspezifische Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Entwurfsplanung weist hier etwa 4 000 Kfz/24 h aus). Demnach sind bei der Beurteilung des durch das Land Sachsen-Anhalt ebenfalls angemeldeten Vorhabens der...

2. und 3. Lesung

...B 81 OU Blankenburg zumindest die im Projektdossier für die B 27 TOU Hüttenrode ausgewiesenen Verkehrszahlen zusätzlich zu berücksichtigen. Folglich ist die Verkehrsbelastung auf der B 81 OU Blankenburg (anstatt mit den im Projektdossier ausgewiesenen 5 000 Kfz/24 h) mit circa 7 000 Kfz/24 h anzunehmen (die projektspezifische Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Entwurfsplanung weist hier 9 760 Kfz/24 h aus).

Die Korrektur der Verkehrsbelastungszahlen hat einen erheblichen Einfluss auf die Berechnung des Nutzens der Ortsumgehung, sodass eine Überprüfung und Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Entscheidung der Einordnung in die Kategorien Vordringlicher Bedarf oder WB* aufgrund der beschriebenen Veränderungen der prognostizierten Verkehrsdaten für die Maßnahme B 81 OU Blankenburg zwingend geboten gewesen wäre!

Die Unterlagen für das Projekt B 81 OU Blankenburg liegen dem Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits seit März 2015 für den „Gesehen-Vermerk“ vor. Zumindest dieser Vermerk sollte erteilt werden, damit die Planungen fortgesetzt werden können und die bisher vom Land Sachsen-Anhalt geleisteten Planungsinvestitionen in Höhe von 1,2 Millionen Euro nicht umsonst waren. [Q8]

Impressum

Herausgeber
"Initiative B 30"
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee
Deutschland

info@b30neu.de
www.b30neu.de

Redaktionsleitung
Franz Fischer, presserechtlich verantwortlich.

Redaktion
Franz Fischer (ff)

Redaktionsschluss
Jeweils 30 Tage vor Erscheinen.
Letzte Änderung an dieser Ausgabe:
01.01.2017 16:39

Anzeigenannahme
Franz Fischer
Tel. (01 51) 57 76 23 02
info@b30neu.de

Druck
"B30 Insider" wird bei wichtigen Themen von großem Interesse und wirtschaftlicher Vertretbarkeit oder per Sponsoring gedruckt. Die Auflage richtet sich nach dem Bedarf und beträgt in der Regel zwischen 500 bis 1000 Exemplare.

Erscheinen
"B 30 Insider" erscheint dreimal jährlich.

Quellen

Quellen / Grundlagen

Q1 www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw45-pa-verkehr-wegeplan2030/478676
Q2 http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/18/18190.pdf
Q3 www.bundestag.de/presse/hib/201611/-/482944
Q4 http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810524.pdf
Q5 http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810513.pdf
Q6 http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810516.pdf
Q7 www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw45-pa-verkehr-wegeplan2030/478676
Q8 http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/18/18207.pdf

Lesen Sie B 30 Insider online:
www.b30neu.de/insider