

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse

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

Dr. Claudia Winterstein (FDP):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr verehrter Herr Beckmeyer, ich finde Ihre Aufzählung der Projekte, die noch bearbeitet werden müssten, schon bemerkenswert und frage mich: Was haben Sie eigentlich in den letzten zehn Jahren getan?

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Uwe Beckmeyer [SPD]: Viel!)

Ich glaube nicht, dass das alles Themen sind, die plötzlich neu zu behandeln sind.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Nichts Neues!)

Sie haben recht, dass dieser Haushalt in manchen Teilen bedauerlicherweise noch die Handschrift von Herrn Tiefensee trägt.

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

Sie können sicher sein, dass der Haushalt 2011 in dieser Hinsicht ganz anders aussehen wird.

(Florian Pronold [SPD]: Herr Ramsauer sagt, er hat neue Akzente! Lügt er da?)

Da werden wir entsprechende Schritte einleiten. Als Haushälterin muss ich auch sagen: Wir können nicht alles im Jahre 2010 machen.

(B) (Uwe Beckmeyer [SPD]: Fangen Sie nur an!)

Wir werden länger dafür brauchen, diese Projekte auf den Weg zu bringen.

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

Einzelplan 12 ist einer der wichtigsten Zukunftshaushalte; das hat der Herr Minister schon gesagt. Von den insgesamt 26,4 Milliarden Euro sind fast 15 Milliarden Euro Investitionen, so viel wie in keinem anderen Etat. Der Verkehrshaushalt ist damit von zentraler Bedeutung, auch für die wirtschaftliche Entwicklung. Leistungsfähige und intelligent vernetzte Verkehrswege bilden die Grundlage für ein dauerhaftes und stabiles Wirtschaftswachstum in diesem Land.

Entsprechend groß sind natürlich auch die Herausforderungen, vor denen die Verkehrspolitik jetzt steht. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in den letzten Jahren – da waren auch Sie mit dabei – leider hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Jeder Autofahrer, der auf der Autobahn im Stau steht, weiß, welchen Modernisierungs- und Ausbaubedarf wir hier haben. Selbstverständlich leidet auch jeder Bahnfahrer unter Verspätungen oder Zugausfällen.

Herr Beckmeyer, fünf SPD-Minister haben sich in den letzten elf Jahren im Verkehrsministerium versucht. Keinem ist es gelungen, einen ausreichenden, stabilen Haushaltsansatz für die Verkehrsinvestitionen zu schaffen; vielleicht bedenken Sie auch das einmal.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Schauen Sie doch mal, was Herr Ramsauer gerade eben gesagt hat! – Florian Pronold [SPD]: Können Sie in der Koalition sich auch mal einigen, was nun stimmt?)

(C)

Die Bilanz nach elf Jahren sozialdemokratischer Verkehrspolitik lautet nämlich: viel Lärm um nichts.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Meine Damen und Herren, hier steht die neue Koalition vor einer wichtigen Aufgabe: vor der Aufgabe, eine Infrastruktur zu schaffen, die den Anforderungen eines modernen Industriestaates im Herzen Europas auch gerecht wird.

Als wichtigsten Bereich möchte ich die **Straße** hervorheben; denn die Straße ist und bleibt der Verkehrsträger Nummer eins. Aktuell nimmt die Straße 88 Prozent des Personenverkehrs und 82 Prozent des Güterverkehrs auf. Unsere Autobahnen sind vielfach überlastet, weil der Ausbau nicht mit dem wachsenden Verkehr Schritt halten kann.

Und der Verkehr wächst weiter. Bis zum Jahre 2025 wird der Pkw-Verkehr um 16 Prozent zunehmen, der Lkw-Verkehr sogar um 80 Prozent. Wir müssen also unser Fernstraßensystem ausbauen, und dafür brauchen wir höhere Investitionen. Daher müssen wir zunächst die Zahlen in der Finanzplanung genau prüfen.

Der Haushalt 2010 – das haben Sie schon gesagt – ist aufgrund der zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturpaketen ein Sonderfall. Wir werden in diesem Jahr 5,3 Milliarden Euro in die Straße investieren können. Allerdings soll dieser Betrag in den nächsten Jahren bis auf 4,8 Milliarden Euro sinken. Unser Ziel muss es sein, die Straßeninvestitionen auch mittelfristig bei deutlich über 5 Milliarden Euro zu verstetigen.

(D)

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

Angesichts der schwierigen Situation des Bundeshaushaltes ist das eine große Herausforderung. Deswegen müssen wir verstärkt auch über alternative Finanzierungswege nachdenken.

Stichwort **Lkw-Maut**: Wir wollen endlich Transparenz schaffen und Schluss machen mit dem jahrelangen Mautbetrug, dass Teile der Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht in Investitionen in die Straße geflossen,

(Zuruf von der SPD: Auch in die Schiene!)

sondern stattdessen im allgemeinen Haushalt versickert sind.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist ja ein Ding! Ausgaben für die Schiene sollen „im allgemeinen Haushalt versickert“ sein? – Zuruf von der SPD: Mensch! Das war doch für alle Verkehrsträger gedacht!)

Für 2010 erwarten wir Einnahmen aus der Maut in Höhe von 4,9 Milliarden Euro; das ist eine große Summe. Nach dem Motto „Straße finanziert Straße“

Dr. Claudia Winterstein

- (A) (Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist der nächste Widerspruch! – Renate Künast [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau! Das ist ja schon wieder ein Widerspruch zu Herrn Ramsauer, der gesagt hat, dass er die Schiene ausbauen will! Was denn nun?)

wollen wir die Einnahmen aus der Lkw-Maut vollständig in den Straßenbau zurückfließen lassen.

(Ute Kumpf [SPD]: Herr Ramsauer hat doch gerade etwas ganz anderes gesagt! Er will mehr Verkehr auf die Schiene bringen! Was stimmt denn nun? – Weiterer Zuruf von der SPD: Das ist doch ein Vorschlag aus der Mottekiste!)

Wenn die Einnahmen dort investiert werden, wo sie erzielt wurden, steigert das auch die Akzeptanz der Lkw-Maut. Wichtig ist, dass wir für die nächsten Jahre klar festlegen, welche Summe wir letztendlich in die Straße investieren wollen.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Wir sind doch bei den Haushaltsberatungen für 2010! Wo steht das denn in Ihrem Haushalt drin, Frau Winterstein?)

Wir wollen mit Haushaltsmitteln in Kombination mit den Mauteinnahmen eine langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit und damit auch die Voraussetzungen für mehr Wirtschaftswachstum schaffen.

- (B) (Florian Pronold [SPD]: Ja, ja! Und wo findet sich das im aktuellen Haushalt oder in der mittelfristigen Finanzplanung?)

Denn mehr Wachstum und mehr Einnahmen aus der Lkw-Maut bedeuten auch mehr Geld für die Straße.

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

Als weiteren Schritt wollen wir mehr **privates Kapital für den Straßenbau** mobilisieren. In der Vergangenheit hat es bereits gute Beispiele für öffentlich-private Partnerschaften beim Autobahnbau gegeben. Diesen Bereich wollen wir weiter ausbauen. Durch die Kombination dieser Maßnahmen können wir letztendlich höhere Investitionen in die Straße realisieren.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Wie denn das?)

Wir schaffen so die Voraussetzungen für eine solide Straßenfinanzierung, die den Anforderungen, die die zukünftige Verkehrsentwicklung stellen wird, gerecht wird.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Das haben Sie nicht verstanden! Das muss vom öffentlichen Haushalt zurückgezahlt werden!)

Wir wollen mittelfristig nicht nur erreichen, dass in der Gesamtsumme mehr Geld in die Verkehrsinfrastruktur fließt, wir wollen die Verteilung der vorhandenen Gelder auch effektiver gestalten. Dazu gehört die Konzentration auf **Infrastrukturschwerpunkte**. Bei allen drei Verkehrsträgern – Straße, Schiene und Wasserstraße – müssen wir Prioritäten setzen. Ich nenne die wichtigsten

Punkte: Erhalt muss vor Neubau gehen, damit wir den schleichenden Verlust an Substanz beenden. Wir müssen dringend die Engpässe an wichtigen Verkehrsknoten und Hauptverbindungen beseitigen. Häfen und Flugdrehkreuze brauchen eine gut ausgebaute Hinterlandanbindung. (C)

(Beifall bei Abgeordneten der FDP – Uwe Beckmeyer [SPD]: Das ist alles nichts Neues!)

Durch Verkehrslenksysteme erreichen wir eine intelligente Vernetzung der Verkehrswege, die dazu beiträgt, dass der Verkehr auf besonders beanspruchten Straßen besser fließt.

(Florian Pronold [SPD]: Was heißt das konkret? Was wird zukünftig finanziert und was nicht?)

Auch bei den rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es Handlungsbedarf, insbesondere im Planungsrecht. Die Phase der Planung von Verkehrsprojekten nimmt oft viel zu viel Zeit in Anspruch und kostet zu viel; dieses Geld fehlt dann an anderer Stelle.

Meine Damen und Herren, wir stehen vor einer schwierigen Phase der Haushaltskonsolidierung. In den nächsten Jahren muss massiv gespart werden. Dieses Sparen darf aber nicht auf Kosten der Infrastruktur gehen. Unsere Infrastruktur ist eine Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und damit für Steuereinnahmen.

(Florian Pronold [SPD]: Das haben Sie doch jetzt schon nicht durchgesetzt! Das ist kläglich gescheitert!) (D)

Der Spagat zwischen der Haushaltskonsolidierung auf der einen Seite und der Finanzierung notwendiger Investitionen auf der anderen Seite ist eine große Herausforderung. Das ist keine leichte Aufgabe; aber ich freue mich darauf, diese Herausforderung gemeinsam mit der Koalition anzupacken.

Danke.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat Roland Claus für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Roland Claus (DIE LINKE):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Linke steht für eine Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik, die Mobilität und urbanes Leben stets aus der Perspektive sozialer Verantwortung und demokratischer Teilhabe aller an den Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge betrachtet.

(Beifall bei der LINKEN)

Das ist der Maßstab, den wir an den – das ist schon erwähnt worden – größten Investitionsetat des Bundes anlegen. Ich kann und will nur einige wenige Schwerpunkte näher beleuchten. Zunächst, meine Damen und