

**(Abg. Dr. Lukin)**

gen und versuchen, dass wir den öffentlichen Nahverkehr

**Präsidentin Diezel:**

Frau Abgeordnete, Ihre Redezeit ist zu Ende.

**Abgeordnete Dr. Lukin, DIE LINKE:**

fördern.

(Beifall DIE LINKE)

**Präsidentin Diezel:**

Vielen Dank. Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat sich Frau Abgeordnete Schubert zu Wort gemeldet.

**Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

Frau Präsidentin, sehr verehrte Damen und Herren, ich war nicht so überrascht über das Thema. Fragen wir uns, warum führen wir die Diskussion? Warum fragen wir uns heute oder diskutieren darüber, warum wir so ein Erhaltungsproblem haben im Verkehrsetat. Warum? Weil die Bundesregierung katastrophal gewirtschaftet hat mit den Geldern im Verkehrshaushalt. Der Bundesverkehrswegeplan hat mit einem Plan rein gar nichts zu tun. Es ist eine Wunschliste mit sehr viel Lokalkolorit.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die planlose Abarbeitung dieser Wunschliste - manche Projekte sind ja verwirklicht worden, manche auch nicht - führt jetzt dazu, dass Herr Carius nur noch verkünden kann, bis 2015 können wir kein neues Projekt mehr beginnen. Frau Tasch hat es schon erwähnt, Sie haben auch auf die Unterfinanzierung hingewiesen im Bund, dass die Leute vor Ort jahrelang schon hingehalten worden sind, und zwar oft mit dem Verweis, ihr bekommt eure Ortsumgehung, aber nur, wenn ihr euch auch für die große Lösung einsetzt. Das betrifft Etterwinden mit der B19, das betrifft zum Beispiel die Orte Oberkatz und Stepfershausen mit Verweis auf die Rhöntrasse.

Herr Carius, Sie haben nichts dazu beigetragen, diesen Missstand zu beheben, jedenfalls wenn, dann haben Sie es nicht öffentlich gemacht. Die Chance wäre letztes Jahr gewesen. 2010 war groß angekündigt, der Bundesverkehrswegeplan wird überarbeitet. Was ist dabei herausgekommen? Kein einziges Neubauprojekt ist gestrichen worden und deswegen haben wir heute so ein großes Erhaltungsproblem. Erhalt vor Neubau schreibt auch die Bundesregierung in ihrem Programm. Sie hat sich nicht daran gehalten. Es war eben schon einmal von Politikverdrossenheit die Rede, auch das

trägt vor Ort zu sehr viel Politikverdrossenheit bei, das kann ich Ihnen versichern.

(Beifall DIE LINKE)

Erhalt vor Neubau, das wäre angezeigt gewesen, deswegen jetzt der Schrei nach einer Maut. Ich will es einmal präzisieren: Wir reden über eine Vignette, wir reden nicht über Maut. Wir reden über eine Vignette, was einer Flatrate gleichkommt und deswegen lehnen wir diese Maut, diese Vignette auch ab. Wir wollen nämlich keine Flatrate, weil sie entgegen aller Vernunft keine Lenkungsfunktion hat. Sie bestraft nämlich all diejenigen, die sparsame Autos haben und die nicht so viel fahren, sondern öfter mal mit der Bahn fahren, und begünstigt Spritschlucker und Vielfahrer. Das kann nicht sein, es sei denn, die ganzen anderen Umweltziele und auch die Klimaziele, die Sie in Ihrem Programm beschwören, sind für Sie nur eine Farce.

Das Argument, dass ausländische Pkw-Fahrer, die bei uns fahren, dazu beitragen sollen, unsere Infrastruktur zu finanzieren und dass das über eine Vignette geht, ist längst widerlegt. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat herausgefunden, dass diese Pkw-Fahrer nur zu 1,4 Prozent an den Autobahnkosten beteiligt sind, so dass wir da nicht viel erwarten können. Die anderen Dinge sind schon genannt worden. Der Ausweichverkehr bei einer Autobahnvignette würde gerade die Landkreise und Kommunen noch mehr belasten und die sind sowieso schon diejenigen, die am meisten unter dem Erhaltungsnotstand der Straßen leiden.

Ich möchte noch einmal kurz auf Frau Doht eingehen. Frau Doht, Sie haben auch das DIW zitiert und sagten, dass der Kraftfahrzeugverkehr im Inland bereits für mehr als das Doppelte der Kosten aufkommt als von ihm verursacht wird. Das stimmt einfach nicht und ich möchte Sie darauf hinweisen, dass in dieser Rechnung offensichtlich alle externen Kosten nicht mit berücksichtigt sind. Das Bundesverkehrsministerium hat in 2007 ein Schweizer Institut beauftragt, diese ungedeckten Kosten auszurechnen und dabei kommen wir auf eine Deckungslücke von über 40 Milliarden im Jahr. Welche Kosten sind das, die im Moment

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

von den Steuerzahlern getragen werden: Das sind Unfälle, das ist die Verlärmung, das ist die Luftverschmutzung, Feinstaub und das ist der immense Natur- und Landschaftsverbrauch, den wir durch den motorisierten Individualverkehr haben.

Herr Untermann, Sie haben auch angemahnt, dass es kein Konzept auf Bundesebene gibt. Da gebe ich Ihnen recht. Frau Lukin hat es auch gesagt, wir brauchen es endlich und wir brauchen eine Zusammenschau. Lassen Sie es mich Bundesmobilitätsplan nennen. Auf jeden Fall greift es zu kurz, wenn wir angesichts der enormen Herausforderungen

**(Abg. Schubert)**

und der Knappheit des Öls nur auf den Pkw schauen. Wir brauchen ein Gesamtkonzept und vor allem die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr. Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Präsidentin Diezel:**

Vielen Dank. Gibt es noch Wortmeldungen? Ich sehe keine Wortmeldungen. Ich sehe die Wortmeldung der Landesregierung. Herr Minister Carius, bitte.

**Carius, Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr:**

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, zunächst erst einmal herzlichen Dank für diese Debatte, sine ira et studio. Ich glaube, das ist auch angezeigt, weil Sie, Frau Schubert, beispielsweise sehr richtig gesagt haben, wir reden eigentlich gar nicht über die Pkw-Maut, sondern vielfach wird über die Vignette geredet. Aber auf der anderen Seite schließen wir die Pkw-Maut in der Diskussion gar nicht aus. Das heißt, diese Diskussion zeigt, glaube ich, wie sie hier schon stattgefunden hat, dass sie außerordentlich viele Facetten hat.

Ich will zum Ausgangspunkt zurückkommen: Der Ausgangspunkt ist wie jedes Jahr der Sommer, dass viele Sommerurlauber in Italien, in Frankreich und sonstwo unterwegs sind und feststellen, dass sie dort für Straßen bezahlen und hier, wenn jemand in Deutschland Urlaub macht aus diesen Ländern, müssen die keinen Beitrag zahlen. Insofern stellt sich schon ein berechtigtes Gefühl der Ungleichbehandlung ein und da taucht auch regelmäßig die Frage auf: Warum zahlen wir und andere müssen hier nicht zahlen? Das ist sicher die eine Seite der Medaille. Warum aber die Diskussion in diesem Jahr an Brisanz gewonnen hat, ist natürlich der Frage geschuldet, dass die Ausfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans, wie, glaube ich, in keinem Jahr zuvor massiv gefährdet ist. Die Zahlen wurden bereits von den Kollegen dargestellt. Nur ca. 34 Prozent der Kosten der Bedarfsplanmaßnahmen für die bereits Baurecht vorliegt - also nicht für alle Bedarfsplanmaßnahmen, sondern für die, für die bereits Baurecht vorliegt -, werden mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt gedeckt werden können, was heißt, dass Maßnahmen, wo ein Spatenstich, Herr Untermann, noch nicht stattgefunden hat, eben bis 2015 nicht mehr gebaut werden können. Ich glaube, an dieser Stelle spätestens wird die Brisanz sehr deutlich, weil wir dann allesamt vor Ort den Bürgerinnen und Bürgern erklären müssen, warum sie den Feinstaub, warum sie den Lärm, warum sie die Co<sub>2</sub>-Belastung direkt vor ihrem Wohnzimmer ertragen müssen von 10.000 Fahrzeugen oder von durchaus auch noch mehr Fahr-

zeugen am Tag. Das ist genau das Problem, weil wir nämlich dann nicht mehr die Bedarfsplanmaßnahmen, wo wir deswegen, Frau Schubert, auf große Korridore gehen, weil wir natürlich nicht nur eine Ortsumgehung bauen, damit der Verkehr da rundum fließt, sondern wir bauen die Ortsumgehung, damit der Verkehr eben von den Knotenpunkten, also von einer größeren Stadt in die nächste größere Stadt oder vom Güterverkehrszentrum bis zum nächsten Güterverkehrszentrum, schneller abfließt. Dafür müssen wir auch auf große Lösungen Wert legen.

Sie haben recht, dass wir natürlich bei dem Bedarfsplan, bei dem Bundesverkehrswegeplan, wie wir ihn jetzt haben, sehr unterschiedliche Bedarfe berücksichtigt haben. Da geht es nicht nur um die Frage, wie viele Güter werden denn auf dieser Strecke tatsächlich transportiert. Ich will aber an dieser Stelle ganz deutlich sagen, wer so eine Diskussion führt - und da kommen wir zu den Folgen für Thüringen -, der hilft Thüringen nicht wirklich. Denn bei dem Güterverkehrswachstum sind wir uns alle darüber im Klaren, dass das in Thüringen vor allen Dingen auf den Autobahnen stattfindet. Das findet nicht so sehr auf den Bundesfernstraßen statt. Auf den Bundesfernstraßen, egal wie sehr wir uns für Elektromobilität einsetzen, egal wie sehr wir uns für den Schienenpersonennahverkehr einsetzen, wird das Wachstum vor allen Dingen über den motorisierten Individualverkehr erzeugt werden. Das heißt, wer eine Diskussion über den Bedarf im Bundesverkehrswegeplan führt, muss sich darüber im Klaren sein, dass dann die Belastungen, die wir jetzt haben, in den Ortsdurchfahrten weiter bestehen bleiben. Wir werden die Ortsumgehungen dann überhaupt nicht finanziert bekommen, weil wir uns dann zunächst eigentlich um die Hafenhinterlandverkehre kümmern, die im Norden unseres Landes eine Rolle spielen.

(Beifall CDU)

Insofern, meine sehr verehrten Damen und Herren, lade ich Sie herzlich dazu ein, lassen Sie uns offen über die Dinge, vielleicht auch an anderer Stelle mal im Bauausschuss reden, was welche Auswirkungen für Thüringen hat. Generell gilt jedenfalls: Wir haben europaweit eine Steigerung der Investitionen in die Verkehrswege gehabt von rund einem Drittel der Haushaltsansätze; nur in Deutschland ist es zurückgegangen. Wir haben jetzt eine Unterfinanzierung, die liegt im Bundeshaushalt 2012 bei - 10 Mrd. € sind bereitgestellt, 12 Mrd. € bräuchten wir - insgesamt rund 2,5 Mrd. €, die uns in den nächsten Jahren pro Jahr fehlen zur Ausfinanzierung von wichtigen Bedarfsplanmaßnahmen, die uns letztlich auch in Thüringen helfen würden.

Vor diesem Hintergrund, glaube ich, müssen wir uns einfach überlegen, nicht nur die Pkw-Maut-Diskussion zu führen, da müssen wir uns überlegen,