

DIE PRIVATE UND PARTEIENUNABHÄNGIGE INITIATIVE
Interessengemeinschaft Zukunftsfähigkeit (IGZ)
www.interessengemeinschaft-zukunftsaehigkeit.de

Düsseldorf, den 22.1.2014

Dialog mit der Politik

Die IGZ - Redaktion fragt nach

Anfrage an:

Martin Burkert (SPD-Fraktion), Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Verkehr/digitale Infrastruktur
Ulrich Lange (CDU/CSU-Fraktion), Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur
Sören Bartol (SPD-Fraktion), Stellvertretender Fraktionsvorsitzender, zuständig für Verkehr und Bau
Caren Lay (Fraktion DIE LINKE), Arbeitskreis Struktur- und Regionalpolitik
Stephan Kühn (Fraktion Bündnis90/Die Grünen), Sprecher für Verkehrspolitik

Verkehrsinfrastruktur

Im Koalitionsvertrag heißt es wie folgt: „Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit, gesellschaftliche Teilhabe sowie für Wohlstand und Wirtschaftswachstum. Grundlage hierfür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie sichert unsere europäische und globale Wettbewerbsfähigkeit. Die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte hat hier große Erfolge aufzuweisen, insbesondere bei der weitgehenden Vollendung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“.

Die von der Politik beschriebene „Erfolgsgeschichte“ ist in Wirklichkeit ein trauriges Beispiel dafür, wie die Politik im letzten Jahrzehnt einem ständigen Substanzverzehr tatenlos zugesehen hat. Bereits in 1999 hat die von der Bundesregierung eingesetzte „Kommission Infrastrukturfinanzierung“ eine Instandhaltungskrise festgestellt. Diese Erkenntnis hat nicht zu den notwendigen politischen Entscheidungen geführt. Im Dezember 2012 hat dann die neue Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ in ihrem Schlussbericht folgendes ausgeführt:

„Der Bericht geht von der grundsätzlichen Feststellung der Verkehrsministerkonferenz aus, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland wie auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch einen fortschreitenden Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet sind. Das ermittelte Defizit von mindestens 7,2 Milliarden Euro pro Jahr für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zeigt mehr als deutlich den Handlungsbedarf, um weitere volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden und den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden“.

Im Anschluss an die Arbeit der beiden Kommissionen hat es dann im Oktober 2013 eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ gegeben. Die Verkehrsminister fordern, dass zur Finanzierung des Defizits von 7,2 Milliarden Euro unter anderem ein unter parlamentarischer Kontrolle stehendes Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ geschaffen werden soll. Sie weisen darauf hin, dass weitere zusätzliche Mittel für einen dauerhaften effizienten Erhalt und Betrieb für das Bestandsnetz der Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden müssen. Aus Sicht der Verkehrsminister sind schon heute verlässliche politische Entscheidungen über notwendige gesetzgeberische Schritte und Aussagen zu Auswahl und Abfolge einzelner Finanzsicherungsinstrumente geboten. Bei der Neuordnung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur muss die „Schuldenbremse“ auf Ebene des Bundes (2016) und der Länder (2020) zwingend berücksichtigt werden.

Bewertung

Nach der Arbeit von drei Kommissionen liegt der enorme Handlungsbedarf auf dem Tisch. Die Politik muss jetzt endlich einen mit Zahlen versehenen länderübergreifenden Investitions- und Finanzierungsplan und einen mittelfristigen Zeitplan vorlegen. Sie muss aufzeigen, wie die zur Finanzierung des Defizits notwendigen Gelder bei gleichzeitiger Einhaltung der Schuldenbremse bereitgestellt werden sollen.

Mit einem Dank für eine Stellungnahme verbleiben wir mit besten Grüßen

Siegfried Hildebrandt

Dr. Michael Wilde