

Verkehrspolitischer Newsletter des Bundestagsabgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bündnis 90/Die Grünen

Redaktion: Rüdiger Herzog 030/227-74515 anton.hofreiter.ma01@bundestag.de

05. Dezember 2011

liebe Freundinnen und Freunde,
liebe Interessierte,

ich freue mich, Sie mit diesem Newsletter über meine verkehrspolitischen Aktivitäten zu informieren. Wie gewohnt wird unser Rundbrief über aktuelle Themen berichten und darüber hinaus in unregelmäßigen Abständen verkehrspolitische Hintergründe für Sie zusammenstellen.

Inhalt:

1. Haushaltsberatungen 2012
 2. Weißbuch Verkehr im Plenum
 3. Sicherheitsbericht 2010 des Eisenbahnbundesamtes (EBA) erschienen
 4. Mauterhebung in Deutschland
 5. Weiterhin keine Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen
 6. Kernnetz TEN-V bis 2030
 7. Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes
 8. Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)
 9. Finanzierungskreislauf Schiene?
 10. Trassenvarianten im Bedarfsplan Straße
 11. Verkehrssicherheit
 12. Infrastrukturplanung in Deutschland – ein Beispiel
 13. Erinnerung: Fachgespräch barrierefreie Mobilität am 12. Dezember 2011
 14. Rückblick: Dritte Straßenkonferenz
-

1. Haushaltsberatungen 2012

Die Tage vom 21. bis 25. November d. J. waren eine so genannte Haushaltswoche. Am Freitag wurde der Einzelplan 12, d.h. der Verkehrshaushalt, in einer turbulenten Sitzung abschließend im Plenum beraten. Am gleichen Tag wurde der gesamte Bundeshaushalt 2012 endgültig vom Bundestag beschlossen. Toni Hofreiter und Sven Christian Kindler von der Grünen-Fraktion kritisierten fehlende Prioritäten in der schwarz-gelben Verkehrspolitik und die Vernebelungstaktik des Verkehrsministers. Erappt fühlte sich der Verkehrsminister wohl, als Toni Hofreiter eine „bestellte Frage“ der Kollegin Birgit Homburger MdB zu Verkehrsprojekten in Baden-Württemberg vermutete. Peter Ramsauer verlor seine Contenance und warf Toni Hofreiter fleghaftes Verhalten vor.

Protokoll: <http://www.bundestag.de/dokumente/protokolle/plenarprotokolle/17144.pdf>

2. Weißbuch Verkehr im Plenum

Ein neues Weißbuch Verkehr der EU soll den Rahmen für eine umweltverträglichere Verkehrsentwicklung in Europa vorgeben. Es trägt den ambitionierten Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“. Dieser Fahrplan beinhaltet Ziele zur Verkehrsverlagerung, insbesondere vor dem Hintergrund der erforderlichen Senkung des Kohlendioxid ausstoßes. Die Grünen fordern konkretisierte Ziele für die deutsche Verkehrspolitik und ein dementsprechendes Handeln des Verkehrsministeriums.

Protokoll Plenum vom 10. November 2011 ab Seite 16513:

<http://www.bundestag.de/dokumente/protokolle/plenarprotokolle/17139.pdf>

Grüner Antrag: Bundestagsdrucksache 17/5906 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/059/1705906.pdf>

3. Sicherheitsbericht 2010 des Eisenbahnbundesamtes (EBA) erschienen

Trotz der allgemeinen positiven Trendanalyse wird im Sicherheitsbericht 2010 des EBA ein Anstieg der Entgleisungen, der Unfälle auf Bahnübergängen sowie der „sonstigen Unfälle“ verzeichnet. Demgegenüber steht eine Abnahme der Kollisionen sowie insbesondere der „Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden“. Die wichtigsten Initiativen und Maßnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Wahrung bzw. Erhöhung der Sicherheit sind in Abschnitt D, Teil 1 zusammengefasst. Neben den regelmäßigen Überwachungen mit den bisherigen Schwerpunkten

wurden keine weiteren Schwerpunktprüfungen für das Jahr 2011 veranlasst.

Weiterlesen:

http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Aktuelles/DE/Presse_26Fachmitteilungen/Fachmitteilungen/Archiv/2011/20_Sicherheitsbericht2010.html

4. Mauterhebung in Deutschland

Die Bundesregierung verweigert es auf eine Kleine Anfrage zur Einführung einer Pkw-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen zu antworten, mit dem Hinweis, dass hierzu jede Grundlage für ein konkretes Konzept fehle. Außerdem teilt sie mit, dass eine Anlastung externer Kosten des Verkehrs nicht geplant sei. Das betrifft auch den Straßengüterverkehr in Deutschland. Damit spricht sich die Bundesregierung gegen die sogenannten „Eurovignettenrichtlinie“ aus, nach der externe Umweltkosten, die durch Luftverschmutzung, Lärm und Staus durch Lkw entstehen, in die Mauterhebung einbezogen werden können. Die Eurovignettenrichtlinie 2011/76/EU soll innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden. Dazu wären Veränderungen im laufenden Vertrag mit Toll-Collect nötig. Alle externen Kosten müssten durch technische Anpassungen vertraglich mit der Mautbetreibergesellschaft vereinbart werden. Dazu sieht sich die Bundesregierung derzeit nicht in der Lage.

Antwort Kleine Anfrage: www.toni-hofreiter.de/dateien/Mauterhebung141111.pdf

5. Weiterhin keine Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht Lkw bereits ab 3,5 Tonnen zu bemaunten. Eine Begründung dafür bleibt sie Toni Hofreiter trotz unmissverständlicher Frage schuldig. Der Europäischen Kommission wird sie diese Erklärung nicht vorenthalten können, denn eine Abweichung von der Eurovignettenrichtlinie muss mit schwerwiegenden Argumenten begründet werden.

Antwort schriftliche Frage: www.toni-hofreiter.de/dateien/Maut-ab-3komma5-Tonnen-Trassierungen-Bedarfsplan.pdf

6. Kernnetz TEN-V bis 2030

Von 2014 bis 2020 will die Europäische Kommission deutlich mehr Mittel für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V bereitstellen. Von bisher 8 Mrd. Euro soll der Etat auf 31,7 Mrd. Euro steigen, um bis 2030 das Kernnetz zu vollenden. Zum Kernnetz gehören 10 Verkehrskorridore, von denen 6 durch Deutschland führen. Es gilt als Teil des Grundnetzes, das bis 2050 umgesetzt werden soll. Allein 250 von insgesamt veranschlagten 500 Mrd. Euro sind für die Beseitigung der Hauptengpässe notwendig. Ob die von der EU-Kommission genannten Investitionssummen tatsächlich eingestellt werden, hängt von den weiteren Verhandlungen des EU-Parlamentes und den Mitgliedstaaten ab. Die Bundesregierung hat bisher immer argumentiert, dass Infrastruktur, einschließlich Bau und Finanzierung, grundsätzlich Kompetenzen der Mitgliedstaaten seien. Mit der Vorgabe konkreter Anforderungen an die Mitgliedstaaten beim Ausbau des Kern- und Gesamtnetzes, würde jedoch ein Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrshaushaltes des Bundes genommen, den die Bundesregierung ablehnt. Bleibt die Bundesregierung bei dieser Haltung, hieße dies von vornherein das Scheitern der TEN-V. Die Kommission hat die TEN-Leitlinien am 19.10.2011 vorgelegt. Weiterlesen: <http://ec.europa.eu/transport>

7. Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes

Am 16. November fand die erste Lesung zum Recast des Ersten Eisenbahnpaketes im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments statt. Dabei stand die effektive Anwendung der Zugangsregeln im Mittelpunkt. Eine strenge, unabhängige und kurzfristig entscheidende nationale Regulierungsbehörde ist unabdingbare Vorbedingung für die EU-weite Öffnung des Schienennetzes. Festgelegt wurden eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung der Regulierungsbehörden und eine Bearbeitungsfrist von vier Wochen. Kommt eine Regulierungsstelle ihren Pflichten nicht nach, kann die Europäische Kommission eingeschaltet werden und eine Entscheidung herbeiführen. Konsens herrschte zudem darüber, dass Einnahmen aus der Schieneninfrastruktur künftig nicht mehr in Verkehrsunternehmen oder andere Einheiten einer Holding fließen dürfen. Gleichzeitig wurde aber deutlich, dass die Frage der Trennung von Netz und Betrieb - das so genannte 'unbundling' - nicht vordringlich für einen 'Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum' angesehen wird. Weiterhin sollen lärmabhängige Trassenpreise und EU-Mittel für die Nachrüstung Anreize zum Einsatz leiserer Züge geben. Zudem wird den Eisenbahnunternehmen zukünftig die Wahl des Energieversorgers freigestellt. Bis heute wurden private Wettbewerber über höhere

Strompreise diskriminiert.

Weiterlesen: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2011-0367&language=EN>

8. Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Die Bundesregierung lehnt in einer Antwort auf die Kleine Anfrage der GrünenBundestagsfraktion alle Aussagen zur Prüfung der Kreditfähigkeit der VIFG mit dem Verweis ab, dass eben jene Prüfung noch nicht abgeschlossen sei. Damit umgeht sie auch die Fragen zu Verkauf, Verbriefung und Haftungsrisiken der Kredite. Sie dementiert allerdings auch nicht die Aussage, dass eine Kreditaufnahme durch die VIFG lediglich die Vorziehung von Geldmitteln darstellt. Dadurch würden zukünftige Verkehrsinvestitionen eingeschränkt. Vielmehr bestätigt sie, dass die VIFG politische Beschlüsse von Legislative und Exekutive im Rahmen des Public Corporate Governance Kodex des Bundes voraussetzen bzw. vorwegnehmen kann. Antwort Kleine Anfrage: www.toni-hofreiter.de/dateien/Weiterentwicklung-VIFG.pdf

9. Finanzierungskreislauf Schiene?

Den „Finanzierungskreislauf Schiene“ gibt es nicht. Im Januar dieses Jahres kündigt Verkehrsminister Ramsauer jedoch einen solchen an. Über eine Milliarde Euro sollten von 2012 bis 2015 zusätzlich für den Ausbau von Schienenprojekten bereitstehen. Ein zentrales Element bildete dabei die Bahndividende, die bis 2014 auf 525 Millionen Euro steigen soll. Ab 2015 soll sie auf 700 Millionen Euro angehoben werden. Noch am 17.11.2011 verkündete Ramsauer den Ausbau der Betuwe-Linie und die Verbesserung des Lärmschutz auf der Schiene, die dank des „Finanzierungskreislaufs Schiene“ abgesichert seien. Doch die Dividende von 525 Millionen Euro, die der Bund als Eigentümer von der Deutschen Bahn bekommt, wird künftig nicht in den Verkehrshaushalt fließen, sondern dem Etat der Allgemeinen Finanzverwaltung zugeordnet. Die Bahn-Dividende gehört damit zum Sparpaket, mit dem die Bundesregierung die Neuverschuldung drücken will, um die Regeln der Schuldenbremse einzuhalten. Nicht vergessen darf man dabei, dass die DB AG ein hoch subventioniertes Unternehmen ist, das jedes Jahr vom Steuerzahler 2,5 Mrd. Euro für Erhaltungsinvestitionen und 1,2 Mrd. Euro für Schienenbauvorhaben erhält. Dazu kommt noch der steuerfinanzierte Regionalverkehr. Nur ein Teil der Erlöse fließt bisher in die Infrastruktur und den Betrieb. Vollständige Pressemitteilung: http://www.toni-hofreiter.de/ansicht.php?veranst_id=1380

10. Trassenvarianten im Bedarfsplan Straße

Im Bedarfsplan für die Fernstraßenprojekte des Bundes ist jeweils eine konkrete Trassenvariante eingezeichnet. Mit dieser Kartendarstellung begründen zuweilen Straßenbauämter oder andere Befürworter dieser jeweiligen Trassen, dass der Bund genau diese Variante weiter verfolgt sehen will. Das ist jedoch falsch. Die Darstellung im Bedarfsplan ist keine Vorfestlegung, wie die Bundesregierung auf eine schriftliche Frage von Toni Hofreiter erklärt.

Antwort schriftliche Frage: www.toni-hofreiter.de/dateien/Maut-ab-3komma5-Tonnen-Trassierungen-Bedarfsplan.pdf

11. Verkehrssicherheit

Vision Zero ist kein Hirngespinnst, sondern ein wichtiger Leitfaden für sein politisches Handeln. Alkoholverbot und klare Tempolimits sind dafür wichtige Instrumente erklärte Toni Hofreiter in einem Interview gegenüber dem Fachmagazin des Verkehrssicherheitsrates „report“.

Interview: http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/941_10.htm

12. Infrastrukturplanung in Deutschland – ein Beispiel

1836, als die Ludwigsbahn (Nürnberg – Fürth) noch im Bau war, stand zum ersten Mal die Bahnlinie München - Augsburg als Neubau zur Diskussion. Bereits am 4. Oktober 1840, also rund vier Jahre später, konnte diese Linie fertiggestellt werden. Heute, 120 Jahre danach, feiert die DB AG die Einweihung eben dieser Linie als Hochgeschwindigkeitsstrecke: 20 Jahre nach den ersten Vorarbeiten! Im BVWP stand die Strecke erstmals 1973, offizieller Baubeginn war 1996. Die Kosten belaufen sich auf insgesamt 610 Millionen Euro. In der Einladung zur Einweihungsfeier von Mobility Networks Logistics heißt es: „Nach insgesamt 13 Jahren Bauzeit wird nun eines der größten und längsten bayrischen Bahnbauprojekte der letzten Jahre

beendet.“ Dabei sind 13 Jahre Bauzeit für deutsche Verhältnisse schon rekordverdächtig schnell. An der Oberrheinstraße baut man nun schon seit 1987. Für die Schnellfahrstraße Nürnberg-Erfurt wird man am Ende auf eine Bauzeit von 21 Jahren kommen, während am Oberrhein kein Ende in Sicht ist...

13. Erinnerung: Fachgespräch barrierefreie Mobilität am 12. Dezember 2011

In den vergangenen Jahrzehnten sind bei der barrierefreien Gestaltung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln und Verkehrsanlagen in Deutschland Fortschritte erzielt worden. Dennoch ist Barrierefreiheit im Bahnverkehr noch nicht hergestellt. Die Deutsche Bahn AG hatte 2005 als Folge des in der rot-grünen Regierungszeit verabschiedeten Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Barrierefreiheit vorgestellt. Die Fortschreibung dieses Programms, die schon zum 1. Januar 2010 erfolgen sollte, steht jedoch noch aus. Das Fachgespräch richtet sich an Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Beratungsunternehmen und Wissenschaft sowie an Fachleute der Organisationen behinderter Menschen. Bei Bedarf werden Gebärdensprach- und SchriftdolmetscherInnen zur Verfügung stehen. Wir freuen uns auf Sie!

Programm und elektronische Anmeldung unter: http://www.gruene-bundestag.de/cms/termine/dok/394/394631.barrierefreie_mobilitaet_im_bahnverkehr.html

14. Rückblick: Dritte Straßenkonferenz

Unsere Dritte Straßenkonferenz bot am 19. November spannende Vorträge und Diskussionen. Und sie war Forum für Bürgerinitiativen, NaturschützerInnen und PolitikerInnen. Wir bedanken uns herzlich bei allen TeilnehmerInnen und ReferentInnen. Material zur Veranstaltung ist auf der Internetseite www.toni-hofreiter.de abrufbar.

Mit besten Grüßen
Toni Hofreiter

Büro Dr. Anton Hofreiter MdB
Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Dorotheenstraße 101
D-10117 Berlin
Tel: (030) 227-7 45 15
Fax: (030) 227-7 66 45

Jakob-Kaiser-Haus, Raum 2.771

anton.hofreiter@bundestag.de
<http://www.toni-hofreiter.de>

Postanschrift:
Dr. Anton Hofreiter MdB
Platz der Republik 1
D-11011 Berlin

Sollten Sie den Newsletter nicht mehr beziehen wollen, schicken Sie bitte mit "Antworten" eine Mail mit der Titelzeile "Abbestellen".