

FLORIAN PRONOLD
MITGLIED DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES
STELLVERTRETENDER VORSITZENDER

UWE BECKMEYER
SENATOR A.D.
MITGLIED DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES
SPRECHER DER ARBEITGRUPPE
VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG



SPD
BUNDESTAGS
FRAKTION

SPD-BUNDESTAGSFRAKTION PLATZ DER REPUBLIK 1 11011 BERLIN

An die
Mitglieder der
SPD- Bundestagsfraktion

- im Hause-

Berlin, 04.11.2009

Bewertung des Koalitionsvertrages von CDU/ CSU und FDP im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Liebe Genossinnen und Genossen,

der Koalitionsvertrag von CDU/ CSU und FDP im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gleicht einem Lückentext. Wichtige Entscheidungen werden ausgeklammert. Im Vergleich zum ersten Entwurf sind viele Ziele in der Endfassung des Koalitionsvertrags nicht mehr enthalten.

Wenn man jedoch die Hintergründe kennt, wird deutlich, wohin die Reise gehen soll: nämlich in die politische Sackgasse. In vielen Punkten konnten sich die Fachpolitiker gegen ihre eigenen Verhandlungsführer Merkel, Seehofer und Westerwelle nicht durchsetzen. Am Ende sind aus Angst vor öffentlicher Kritik im Wesentlichen weichgespülte Formulierungen übriggeblieben.

Aber schon jetzt lässt sich festhalten: Die neue Bundesregierung steht im Bereich Verkehr für einen Rückzug des Staates. Die Politik soll nur noch für Teile der Infrastruktur und für Wettbewerbsregeln zuständig sein. Damit geben sie den Gestaltungsanspruch im Bereich Mobilität vollkommen auf. Das Bekenntnis, dass Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger bezahlbar bleiben und umweltschonender werden muss, wird damit zur leeren Sprechblase. Hier hat die FDP sich mit ihrem neoliberalen Staatsverständnis gegen die CDU/ CSU durchgesetzt.

CDU/CSU und FDP geben den Ansatz der verkehrsträgerübergreifenden und damit integrierten Verkehrspolitik auf und setzen einen klaren Schwerpunkt bei der Straße. Das Ziel,



den Verkehrsträger Straße durch eine Verlagerung auf die Schiene zu entlasten, verkommt zu einem reinen Lippenbekenntnis.

So will Schwarz- Gelb verkehrsträgerbezogene Finanzkreisläufe stärken. Das heißt konkret, dass die Lkw- Maut nur noch in den Erhalt und Ausbau der Straße fließen soll und damit die Weiterentwicklung der Schienen- und Wasserwege geschwächt wird. Widersprüchlich sind in diesem Zusammenhang auch die Aussagen, längere, größere Nutzfahrzeuge auf der Straße ermöglichen zu wollen und gleichzeitig überlange Gigaliner mit einem Gewicht von 60 t abzulehnen. Hier droht eine Salomitaktik, an deren Ende der Verkehr auf der Schiene stark geschädigt wird.

Das Ziel, die Investitionen in die Infrastruktur auf dem bisherigen Niveau fortzuführen, wurde komplett aufgegeben. Auf die dringenden Fragen einer zukünftigen Finanzierung der Infrastruktur sind der neuen Koalition aus CDU/ CSU und FDP auf den letzten Metern der Koalitionsverhandlungen die notwendigen Antworten ausgegangen.

Zunächst war geplant, auch für diesen Bereich eine entsprechende Regierungskommission einzurichten. Sie ist uns als Verschiebebahnhof für in der Sache notwendige Diskussionen erspart geblieben. Schnell wurde deutlich, dass sie nur dem Zweck dienen sollte, die Einführung einer Pkw- Maut vorzubereiten. Diese wäre sozial ungerecht und ökologisch unsinnig gewesen. Zur Pkw- Maut, über die während der Koalitionsverhandlungen noch laut nachgedacht wurde, findet sich kein einziges Wort im Vertrag. Kommen wird sie trotzdem, obwohl Kanzlerin Angela Merkel an dieser Stelle im Wort steht. Dafür steht auch der neue Parlamentarische Staatssekretär Andreas Scheuer, der einer der glühendsten Befürworter der Pkw-Maut ist.

Die neue Bundesregierung streut den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Verkehrswirtschaft Sand in die Augen, wenn es um die zukünftige Steuern und Abgabenlast geht. Sie erklärt, dass sie die finanziellen Belastungen für das Transport- und Logistikgewerbe in den kommenden Jahren konstant halten will. Sie werden das Versprechen angesichts der bereits versprochenen Steuergeschenke in anderen Bereichen nicht halten können. Aussagen, ob die Lkw- Maut auf Fahrzeuge unter 12 t ausgedehnt wird, werden bewusst vermieden.

Die Belastungen für Mensch und Umwelt werden in den kommenden Jahren mit anwachsendem Verkehr auf allen Verkehrsträgern zunehmen. Die neue Bundesregierung gibt den Anspruch auf, einen ausgewogenen Ausgleich zwischen den Interessen der Infrastrukturnutzer und den Anwohnerinnen und Anwohnern herbeizuführen. Für mehr Lärmschutz und weniger Feinstaub wird angesichts der Steuersenkungspläne auf Pump kein Geld mehr übrig sein. Die Absenkung der Sanierungsgrenzwerte beim Straßenlärm um fünf Dezibel wurde aus Kostengründen wieder aus dem Koalitionsvertrag gestrichen. Die Umweltzonen in den Städten sollen durch bundesweite Ausnahmeregelungen geschwächt werden.



Die maritime Wirtschaft und die deutsche Schifffahrt können von Schwarz-Gelb nichts erwarten. Im Gegensatz zu den bisherigen Ankündigungen haben die Koalitionspartner auf klare Aussagen hinsichtlich der Stärkung der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt verzichtet. Die Funktion des maritimen Koordinators findet im Koalitionsvertrag keine Erwähnung mehr. Die Zusicherung des Lohnsteuereinbehalts oder der Tonnagesteuer als Hilfe für die nationale Schifffahrt sucht man im Koalitionsvertrag vergeblich. Die Beispiele lassen sich fortführen: Die Fahrrinnenanpassung von Unterelbe, Weser und Ems sowie der sanfte Ausbau der Donau finden sich im endgültigen Koalitionspapier genauso wenig wieder wie der Ausbau der Bundeswasserstraßen für eine Befahrbarkeit mit modernen Schiffen für einen mindestens 2-lagigen Containerverkehr.

Dies alles zeigt nur eines: Schifffahrtspolitik soll unter Schwarz-Gelb nicht stattfinden. Union und FDP haben keine passenden Instrumente zur Überbrückung der Wirtschafts- und Finanzkrise für die Schifffahrtsbranche, geschweige denn ein schlüssiges Gesamtkonzept für den maritimen Standort Deutschland.

Auch bei der Bahnpolitik bleibt Schwarz-Gelb reichlich nebulös. Die Punkte, die die neue Koalition allerdings benennt, sind brandgefährlich. Arm in Arm legen Union und FDP damit die Axt an den integrierten Konzern Deutsche Bahn und damit an den konzerninternen Arbeitsmarkt.

So heißt es im Koalitionsvertrag, der konzernweite Arbeitsmarkt der DB AG soll erhalten bleiben. Gleichzeitig wird aber die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten angekündigt und – wichtiger noch – die gesellschaftsrechtliche Verankerung der DB Netz AG in der Holding zerschlagen. Der Hebel für die Zerschlagung sind die Aufkündigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge sowie der Ausschluss von Doppelmandaten bei Holding und Infrastrukturgesellschaften. Das klingt harmlos. Argumentiert wird, nur so ließe sich sicherstellen, dass Trassenerlöse ausschließlich zur Aufwandsdeckung und Investitionsfinanzierung im Netz verwendet werden. In Wahrheit ist das die Zerschlagung des Konzerns. Darauf hat vor allem die FDP in den vergangenen Jahren hingearbeitet und konnte sich nun durchsetzen.

Im Bereich Bauen und Wohnen gibt es keine klare Linien, geschweige denn klare Botschaften. Hinter mancher wolkigen Formulierung zeigt Schwarz-Gelb aber doch sein wahres Gesicht. Wenn davon gesprochen wird, im Rahmen der energetischen Sanierung „die Hürden im Mietrecht“ zu senken, ist das nichts anderes als eine Verschärfung des Mietrechtes zu Ungunsten der Mieter. Die Mieter sollen die Zeche zahlen, wenn Eigentümer sanieren. Dies ist höchst unsozial. Deutschland hat mehrheitlich einen Mietermarkt. Menschen die zur Miete wohnen, brauchen langfristige Mietsicherheit und Stabilität.

Schwarz-Gelb setzt sich mit dem Koalitionsvertrag eine Maske auf. Bürgerinnen und Bürger sollen möglichst im Unklaren gehalten werden, welche Belastungen, welche verkehrspoliti-



schen Zumutungen in den nächsten Jahren auf sie zukommen. Dort, wo sich der Nebel lichtet, etwa bei der Umschichtung der Infrastrukturmittel zugunsten der Straße, bei der Zerschlagung der Deutschen Bahn AG oder beim drohenden Kahlschlag im Mietrecht, zeigt sich das wahre Gesicht dieser Koalition. Schwarz-gelbe Verkehrspolitik ist Klientelpolitik zu Lasten der Menschen, zu Lasten einer zukunftsorientierten Mobilität, zu Lasten von Umwelt und Natur und zu Lasten der Arbeitnehmer in wichtigen Bereichen von Transport und Logistik.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Florian Pronold

gez.
Uwe Beckmeyer