



## Grüne Kraft voraus!

### Koste es was es wolle

**Das skurrilste Projekt der großen Koalition ist die CSU-Maut. Sie löst kein Problem, sondern schafft eine ganze Reihe neuer. Warum also das Ganze?**

Die CSU-Maut hat nur einen einzigen Zweck: Sie soll den Einfluss von Horst Seehofer in Berlin symbolisieren. Das Symbol ist inzwischen so wichtig, dass der Preis völlig egal ist. Jetzt heißt es: Koste es was es wolle. Es ist inzwischen vollkommen egal, ob die Maut irgendetwas einbringt außer Ärger mit den europäischen Nachbarn oder der EU-Kommission. Es ist auch egal, ob die Maut gesetzeswidrig ist. Jetzt kommt es nur noch darauf an, dass der Bundestag ein Gesetz beschließt. Dann werden Seehofer und Dobrindt sagen, dass sie Wort gehalten haben. Mit dem Ergebnis sollen sich dann andere beschäftigen.

Denn dann wird es interessant: Hier in Berlin laufen derzeit die Wetten, was von der CSU-Maut am Ende übrig bleibt. Die erste Wette geht ums Geld: Schafft es Dobrindt, mehr einzunehmen, als die Einführung kostet? Die einzige nachvollziehbare Rechnung stammt vom ADAC – der kommt jedoch auf einen Verlust von etwa 40 Millionen Euro. Dobrindts eigene Rechnung bleibt dubios: Aus ursprünglich versprochenen 700 Millionen Euro Einnahmen, wurden im Sommer 600, jetzt liegt Dobrindt selbst bei 500, während er zwischenzeitlich schon einmal von 300 sprach. Spannend ist dabei: Seine eigene Schätzung der Einnahmen wird wie ein Staatsgeheimnis behandelt – und die Bürokratiekosten konnte nicht einmal der Normenkontrollrat der Bundesregierung nachvollziehen.

Die zweite Wette geht um die Maut an sich: Gilt sie am Ende tatsächlich nur für Ausländer? Denn der Teufel steckt im Detail: Damit kein deutscher Autofahrer mehr bezahlt, soll für ihn – in einem zweiten Gesetz – die Kraftfahrzeugsteuer um den Betrag der Maut gesenkt werden. Da nur

Deutsche eine Kraftfahrzeugsteuer zahlen, würde die Maut nur Ausländer treffen. Dieser Zusammenhang wird sogar im Gesetzentwurf selbst gezogen – steht aber eindeutig gegen europäisches Recht. Früher oder später könnte dann die Steuersenkung in der Kraftfahrzeugsteuer durch den Europäischen Gerichtshof oder die Kommission untersagt werden. Da es zwei Gesetze sind, bliebe die Kraftfahrzeugsteuer so hoch wie vorher und somit alleine die PKW-Maut übrig. Auch die deutschen Autofahrer müssten dann die Maut extra zahlen.

Ob Alexander Dobrindt und Horst Seehofer sich für diesen Fall genauso wie jetzt für die Abschaffung ihrer Maut einsetzen? Zweifel sind angebracht. Dobrindt wird so zum Minister, der die PKW-Maut für alle eingeführt hat. Aber vielleicht erinnert sich ja dann endlich die Kanzlerin an ihr Versprechen: „Mit mir wird es keine PKW-Maut geben.“ Vielleicht fällt ihr dieses Versprechen aber

auch schon vorher ein. Dann hätte der Murks rechtzeitig ein Ende.

Denn gerade in der Verkehrspolitik gibt es wichtigere Sachen zu lösen als eine CSU-Ausländer-Maut zu schaffen. Es braucht endlich eine saubere und transparente Bilanzierung des vorhandenen Anlagevermögens der Verkehrswege und dessen jährlichen Wertverlustes. Nur so können die vorhandenen Mittel transparent nach Bedarf und nicht nach Wunschdenken der lokalen „Fürsten“ verteilt werden.

[Link: Aktuelle Stunde im Bundestag zur CSU-Maut](#)

Herzliche Grüße



### Wunschliste reloaded

**Der Bundesverkehrswegeplan soll festlegen, welche Verkehrsprojekte in den nächsten 15 Jahren gebaut werden sollen. Leider scheint die große Koalition wieder eine unbezahlbare Wunschliste zu wollen.**

Die ersten Ideen waren nicht mal so schlecht: Eine Konzeption sah vor, die fast 2.000 von Ländern, der Bahn und der Wasserstraßenverwaltung angemeldeten Projekte nach Priorität einzustufen. Für die wichtigsten Projekte sollte eine neue Kategorie festgelegt werden – der sogenannte „Vordringliche Bedarf Plus“ (VB+). Hierfür sollten 80 Prozent der verfügbaren Gelder reserviert werden – so zumindest steht es im Koalitionsvertrag der Großen Koalition. Die Konsequenz wäre ein hartes Ringen. Alles ohne den Stempel „VB+“ hätte kaum noch eine Chance auf Umsetzung. Solche Debatten sind absolut notwendig: Es müsste tatsächlich argumentiert werden, warum diese Schienenstrecke wichtiger wäre als jene Straße.

### Seeschifffahrt

Bei der Elbvertiefung ist zu beobachten, wie Ökologie und Wirtschaft gegeneinander ausgespielt werden. Wenn im wirtschaftlichen Handeln die ökologischen Folgen nicht von Anfang an mitgedacht werden, steigen die Kosten für die Allgemeinheit. Das sollte auch in der deutschen Hafen- und Schifffahrtspolitik langsam angekommen sein. Wenn die Elbe bald doppelt so tief sein soll als noch um 1900, müssen wir für einen Ausgleich sorgen und dürfen ökologische Folgen nicht einfach so hinnehmen. Bund und Küstenländer wären gut beraten, ein Hafenkonzept zu erarbeiten, das eine vernünftige Kooperation der Hafenstandorte voran bringt. Mit einem grünen Hafenkonzept, das endlich Zusammenarbeit vor Konkurrenz setzt, beweisen wir, dass es geht.

[Link: Grünes Positionspapier zur Hafenkooperation](#)

### Straßen: Geld ist nicht das einzige Problem

**Es fehlt nicht nur Geld für die Erhaltung des Verkehrsnetzes. Die gesamte Finanzierung und Verwaltung ist ein System der organisierten Verantwortungslosigkeit. Das muss sich schnellstens ändern.**

Wer sich wegen einer Ortsumgehung vor Ort engagieren will, weiß nicht, wer denn nun tatsächlich zuständig ist: Die Verantwortung wird munter zwischen den Länderverwaltungen, Bundesministerium und Planungsunternehmen hin- und hergeschoben. Für das Fernstraßennetz des Bundes leisten wir uns 16 Länderverwaltungen, ein Bundesministerium und dazu drei Unternehmen (VIFG, DEGES und Toll Collect) mit unterschiedlichsten Zuständigkeiten und Abrechnungssystemen.

Hinzu kommt: Während die einen planen und bauen (Länder), zahlt der andere (Bund). So hat sich über die Jahrzehnte ein ineffizientes System der organisierten Verant-

gleichzeitig hieße das aber auch: Ortsumgehungen ohne überregionale Bedeutung könnten kaum noch durch den Bund finanziert werden. Das scheint manchen direkt gewählten Abgeordneten nicht zu schmecken. Jetzt wird deswegen darum gerungen „VB+“ zu tilgen. Noch hält die Bundesregierung offiziell an „VB+“ fest, aber aus den Koalitionsfraktionen hört man ganz andere Signale.

Ich kämpfe dafür, dass „VB+“ erhalten bleibt – denn sonst hätten wir weiter die unbezahlbare Wunschliste von heute. Ein realisierbarer Verkehrswegeplan wäre dann wieder nur Makulatur.

[Link: Schriftliche Frage zur Verbindlichkeit von VB+](#)

### Munitionsaltlasten

Mindestens 1,6 bis 1,8 Millionen Tonnen Seeminen und versenkte Munition lagern in den Gebieten der deutschen Nord- und Ostsee. Aus Kostengründen wurde davon aber bisher nur ein Bruchteil geborgen. Um den Stand der zähen Bergungsarbeiten zu erfahren, hatte ich eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung gestellt.

Das Ergebnis: Weiterhin schieben sich Bund und Länder die Schuld gegenseitig zu und verschleppen das Problem. Die Gefahr für Touristen, Seeleute und die Meeresumwelt bleibt weiterhin bestehen, vor allem an den Küsten Schleswig-Holsteins. Ich schlage daher eine Koordination und Förderung durch den Bund vor, um das Kompetenz-Wirrwarr endlich zu beenden.

[Link: Kleine Anfrage zu Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee](#)

wortungslosigkeit etabliert. Fehlende Mittel zum Erhalt des Verkehrsnetzes sind daher nur ein Teil des Problems: Es muss sich grundlegend etwas ändern. Ich setze deswegen auf die Umstellung auf privatrechtliche Organisation, bei der selbstverständlich alles in der Hand des Staates bleiben muss. Vorteile sind vor allem eine vernünftige Bilanzierung und die Zusammenführung von Ressourcen. Derzeit erarbeite ich dazu ein Positionspapier für die Bundestagsfraktion.

[Link: Kommentar in der „Welt“: Wir brauchen eine bundeseigene Infrastrukturgesellschaft](#)

# Das „gute“ Leben?

**Zwei Jahre lang diskutierten knapp ein Dutzend Abgeordnete und Wissenschaftler darüber, was es denn noch für Ziele gäbe, sofern das Wachstum geringer wird – und entdeckten den Wohlstand.**

Wohlstand statt Wachstum sei nun angesagt, entschieden am Ende der letzten Wahlperiode – selbstverständlich ganz demokratisch, wenn auch in nicht-öffentlicher Sitzung – acht von elf Mitgliedern der damaligen „Indikatoren“-Arbeitsgruppe der Enquete-Kommission „Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität“. Die Kanzlerin will das Ergebnis nun umsetzen. Kommt also jetzt das „gute“ Leben?

So jedenfalls nennt die Bundesregierung dieses neue Ziel. Wohlstand für alle ist wohl doch nicht machbar. Ein „gutes“ Leben dagegen kann jeder führen, egal wo er in der Gesellschaft steht. Wohin die Gesellschaft als Ganzes strebt, also, wie sie angesichts der großen Herausforderungen wie Erderwärmung, begrenzter Ressourcen, sinkender Artenvielfalt oder des demografischen Wandels und der noch steigenden Weltbevölkerung zukunftsfähig wird, ist nicht mehr so wichtig. Und das, obwohl wir seit 1972 wissen, dass die Grenzen der Erde langsam aber sicher erreicht sind und damit auch das Wachstum der jährlichen Wirtschaftsleistung an seine Grenzen stößt.

Da ist es einfacher für die Große Koalition über neue Heilsversprechen nachzudenken, damit die Bürgerinnen und

Bürger in unserem Land nicht depressiv werden. Dass sich 1992 die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen darauf verständigt haben, dem Wachstum ökologische, soziale und menschenrechtliche Leitplanken zu geben, ist vergessen. Egal, dass immer mehr Brummis die Straßen belasten und verstopfen und die Treibhausgasemissionen immer weiter steigen. Egal, dass das Abfallaufkommen in Europa weiter steigt und Recycling noch in den Kinderschuhen steckt. Und egal, dass immer mehr Menschen ernährt werden müssen und der Armutsfalle entkommen wollen. Hauptsache uns geht's gut. Die Nachhaltigkeit darf auf der Strecke bleiben.

Diese Haltung strahlt derzeit ein wenig auf die Arbeit des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung aus. Dass die Antwort auf die vielen Herausforderungen Nachhaltigkeit sein muss, scheint vergessen. Die Nachhaltigkeitsprediger gehören für manche inzwischen zu den verstaubten Alt-68ern. Nur neu ist gut. Und das „gute“ Leben sowieso.

[Link: Debatte im Bundestag zum Peer-Review](#)

[Link: Radiobericht zum Thema Wachstum](#)

## Faire Schokolade

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung lud anlässlich einer Verabredung auf der Jahreskonferenz Nachhaltigkeit Kinder des Projekts „Schokofair“ zum gegenseitigen Austausch ein. Die Kinder erläuterten den Abgeordneten, dass jede Tafel Schokolade nur 2 Cent mehr kosten würde, um Kinderarbeit auf Kakaoplantagen endlich wirksam beenden zu können. Statt zu arbeiten, sollten Kinder besser erst einmal zur Schule gehen und eine Ausbildung machen, damit sie aus der Armutsfalle herauskommen.

Die Mitglieder des Parlamentarischen Beirates für nachhaltige Entwicklung haben sich vorgenommen, dieses Projekt zum Anlass zu nehmen und sich insbesondere in der öffentlichen Verwaltung für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen. Darüber hinaus rufen sie die Menschen auf, sich ihrer Verantwortung bewusst zu sein und beim Einkaufen, nicht nur von Schokolade, auf fair gehandelte Produkte zu achten.

[Link: Kinderarbeit auf Kakaoplantagen beenden](#)

## Finanzprobleme – Eigensinn vor Gemeinsinn

In den Zeitungen steht es immer wieder: Die Bund-Länder-Finanzierung braucht eine Neuregelung. Das Ganze muss bis Ende 2019 erledigt sein. Denn dann läuft der Solidaritätszuschlag und der Bund-Länder-Finanzausgleich aus. Aber auch die für die Finanzierung der Verkehrswege in den Gemeinden wichtigen Bundeshilfen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gibt es ab 2020 nicht mehr. Der Bund finanziert auch die Aufgaben im Regionalverkehr der Bahn, für die die Länder mit der Bahnreform vor 20 Jahren die Verantwortung übernommen haben, über die Regionalisierungsmittel mit. Auch hier sollten Neuverhandlungen stattfinden, da sonst

die Länder mehr eigene Mittel in den Nahverkehr auf der Schiene stecken oder Verkehre abbestellen müssen.

Hier darf jetzt nicht nur eine schnelle Lösung mit mehr Geld für die Länder gefunden werden, wie es den Ministerpräsidenten und Landesverkehrsministern vorschwebt. Entscheidend sind notwendige Systemwechsel hin zu einer langfristig gesicherten und nicht an kurzfristigen Einzelinteressen ausgerichteten Finanzierung für den Erhalt der Infrastruktur.

Das Zeitfenster für den notwendigen Systemwechsel bis Ende 2019 sollte jetzt klug genutzt werden für ein Gesamtkonzept. Kurzfristige Einzelaktionen helfen nicht weiter.

# Traumtänzerei ohne Ende bei der A 20

## Bewahren des Vorhandenen muss endlich Realität werden

Zum Jahreswechsel 2014/15 ist der Planfeststellungsbeschluss laut dem Landesverkehrsminister Meyer für den schleswig-holsteinischen Teil des geplanten Elbtunnels bei Glückstadt für die A 20 fertiggestellt worden. Da feiern sich einige gleich wieder, obwohl damit gar nichts für die Verbesserung der maroden Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein erreicht wird.

Die EU-Kommission hat im Dezember 2013 längst erkannt, dass die A 20 keinerlei Bedeutung mehr für die Verbindung von Deutschland mit Europa hat, wie immer wieder fälschlicherweise behauptet wird. Die A 20 ist in den 9 Korridoren des europäischen TEN-Kernnetzes nicht mehr enthalten. So sieht die Realität aus! Hier wird also wieder nur viel heiße Luft produziert und Träume über die Finanzierung von mindestens 1,7 Mrd Euro für den nicht benötigten Tunnel

## Mehr Flüchtlinge

Kriegerische Auseinandersetzungen nehmen zu. Ein Großteil der Opfer ist unter der Zivilbevölkerung zu suchen. Immer mehr Menschen fliehen und verlassen Heimat, Freunde und Familie. Sie retten selten mehr als das blanke Leben. Die Heimat zu verlassen ist für keinen ein leichter Entschluss. Diese Menschen suchen Sicherheit und eine Bleibe bis sie in ihre Heimat zurückkehren können. Unsere moralische und menschliche Pflicht ist, diesen Menschen zu helfen. Sie sollen ohne Angst normal leben können. Im Kreis und in den Gemeinden wird vieles getan, um menschenwürdige Unterkünfte bereit zu stellen. Dennoch sind viele Kommunen von den rapide steigenden Zahlen überfordert. Vielfach fehlt es an geeigneten Unterbringungsmöglichkeiten und an finanziellen Mitteln. Hier sind Bund und Land gefordert, mehr finanzi-

weiter geträumt. Auch der Bundesrechnungshof hat alle bisherigen Kostenschätzungen schon in das Reich der Phantasie verwiesen.

[Link: SHZ zur Kostenexplosion bei A 20](#)

Anstatt von immer neuen Verkehrsprojekten zu träumen, muss sich das Land bei der Verwaltung der Bundesfernstraßen jetzt auf den Erhalt der vorhandenen Strecken konzentrieren. Das Ergebnis meiner Kleinen Anfrage zum Zustand der Straßenbrücken zeigt sehr deutlich, dass Minister Meyer dringend wieder Bodenhaftung braucht. Nur etwa 8 % der Brücken sind in einem guten oder sehr guten Zustand. Der ganze Rest wird schon bald hohe Sanierungskosten verursachen. Dafür sollten wir das Geld des Bundes nutzen und nicht für immer neue Projekte.

[Link: Kleine Anfrage zu Straßenbrücken in Schleswig-Holstein](#)

elle Mittel zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen die Kommunen und den Kreis nicht im Regen stehen lassen.

Vor allem brauchen wir endlich eine Lösung, mit der der Bund den Kommunen Mittel direkt zur Verfügung stellen kann. Warum gehen wir Grünen dazu nicht mal innovative Wege: Mit einem langfristig angelegten Bundesfinanzfonds, auf den die Kommunen direkt und überjährig zugreifen können.

Bislang müssen alle, die hier in Deutschland eine neue Heimat suchen, durch das Asylverfahren. Muss das wirklich noch sein? Tatsächlich sind wir ein Einwanderungsland, das die Einwanderer für unsere alternde Gesellschaft dringend braucht.

[Link: Abgeordnetenwort Uetersener Nachrichten: Heimat gibt es nicht nur hier](#)

## Kontakt (V.i.S.d.P.):

### Valerie Wilms

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Berichterstatteerin für maritime Politik  
Nachhaltigkeitsbeauftragte

#### Büro Berlin

Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: 030 - 227-71682  
Fax: 030 - 227-76289  
valerie.wilms@bundestag.de  
www.valerie-wilms.de

#### Wahlkreisbüro Pinneberg

Damm 48  
25421 Pinneberg  
Telefon: 04101 - 553985  
Fax: 04101 - 553986  
valerie.wilms.ma06@bundestag.de

