

**Deutscher Bundestag**  
Stenografischer Bericht (Auszug)  
187. Sitzung  
Berlin, Donnerstag, den 13. November 2008  
(...)

Tagesordnungspunkte 19 a:

Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der deutschen Einheit 2008

(...)

**Vizepräsidentin Gerda Hasselfeldt:**

Nun hat das Wort die Kollegin Veronika Bellmann für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Heinz-Peter Hausteil [FDP])

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):**

Sehr verehrte Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! 18 Jahre deutsche Einheit, 18 Jahre vereintes Deutschland, Gott sei Dank ohne Mauer und Stacheldraht. Obgleich ich nicht verkenne, dass auch ohne Finanzkrise noch jede Menge Aufgaben vor uns stehen, können die Menschen im Osten und Westen Deutschlands stolz sein, was sie bisher unter dem Motto getrennt, vereint, gemeinsam geleistet haben. Wer mit offenen Augen durch die Welt geht, der wird beim Vergleich der Abschlussbilanz DDR/Eröffnungsbilanz Bundesrepublik und der jetzigen Situation zugeben müssen, dass sich unheimlich viel zum Besseren verändert hat.

Ich möchte nur den zentralen Punkt der Verkehrsinfrastruktur herausgreifen. Ein altes chinesisches Sprichwort sagt: Wenn du reich werden willst, dann musst du Straßen bauen. Auf unsere Zeit übertragen ergänze ich: Dann musst du moderne Infrastruktur bauen, und zwar für alle Verkehrsträger: Schiene, Straße, Wasser, Luft.

Dann kannst du nicht mehr nur in der Kategorie Bundesland planen, sondern dann musst du deutschlandweit und mehr noch europäisch planen. Dem Aufbau einer modernen, dynamischen Wirtschaft und leistungsfähiger Wachstumskerne in einigen ostdeutschen Regionen ging der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur voraus, oder er ging parallel mit ihm einher. Das Tempo und die Intensität haben sich leider in den letzten Jahren etwas verringert. Ein Beispiel dafür ist die Bahnstrecke Hamburg-Stralsund. 2002 sollte sie ursprünglich fertig sein. Jetzt spricht Minister Tiefensee von einer Verschiebung bis 2011. Ähnliches spielt sich darauf wie Kollege Günther schon hin bei der Bahnstrecke Berlin-Dresden ab. Fahrzeiten, die nicht einmal die von 1938 erreichen, entsprechen nun wirklich nicht modernen Standards.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU sowie der Abg. Katja Kipping [DIE LINKE])

Vielleicht liegt das daran, dass man eben nicht mehr das Prinzip anerkennt, dass der weitere Ausbau der Infrastruktur eine zentrale Voraussetzung für mehr Wachstum in Deutschland ist. Oder es liegt daran, dass sich die Meinung breitmacht so ist von der

DB AG immer wieder zu vernehmen, dass Infrastruktur schließlich keine Entwicklungspolitik sei und deshalb im Osten nicht mehr investiert werde, da dort zu wenig Wertschöpfungs- und zu geringe Bevölkerungspotenziale seien. Das halte ich für eine Unverschämtheit.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD, der FDP und der LINKEN)

Wenn wir ab 1990 auch so gedacht hätten, hätten wir das Buch gleich zugeklappt und der Osten wäre ein heruntergekommener Landstrich geblieben. Stattdessen haben wir durch den Aufbau leistungsfähiger Verkehrsverbindungen Standortvorteile geschaffen wenn auch noch zu wenige, Industrieinvestitionen gefördert und ein bescheidenes Wachstum erzeugt. Ganz Deutschland profitiert davon, weil sich dort, wo sich Verkehrswege kreuzen, immer auch wirtschaftliche Chancen ergeben.

Durch die EU-Erweiterung sind teilweise auf alten Handelswegen neue Warenströme entstanden. Bei den aufstrebenden Wirtschaftszentren in Mittel- und Osteuropa haben wir es mit einer Perlenkette dynamisch wachsender Metropolen zu tun. Mit besseren und schnelleren Anbindungen an diese Schrittmacherregion kann und muss Ostdeutschland an dieser Dynamik teilhaben. Das transeuropäische Verkehrsnetz ist deshalb ein Schlüsselement für die Gewährleistung des schnellen und reibungslosen Personen- und Warenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten. Gleiches gilt für den Aufbau von Wirtschaftsräumen und von Korridoren über Ländergrenzen hinweg. Der wichtigste Korridor für uns ist dabei die Nord-Süd-Verbindung von Skandinavien über die Nord- und Ostsee-Häfen bis an die Häfen der Adria und des Schwarzen Meeres. Der sogenannte Vier-Meeres-Schienen-Korridor hat das Potenzial eines wirtschaftlichen Kernraumes in der EU, der Ostdeutschland mit seinen Wachstumskernen einschließt. Das ist für den weiteren Aufbau Ost unheimlich wichtig.

Inzwischen haben sich alle ostdeutschen Ministerpräsidenten in nunmehr drei Regierungskonferenzen hinter diese Korridorinitiative gestellt, auch die Regional- und Raumentwicklungsminister sowie einige Nachbarstaaten Tschechien, Österreich, Kroatien, Schweden und sogar der EU-Koordinator Karel van Miert. Bundesminister Tiefensee hat in vielen Reden, auch hier im Plenum, von seiner Unterstützung für diesen Korridor gesprochen. Geschrieben hat er dann ein wenig anders; gehandelt hat er diesbezüglich leider noch gar nicht. Aus seinem Hause hört man gar, dass es stattdessen größere Sympathien für die Konkurrenzstrecke einer Nord-Süd-Verbindung auf polnischem Gebiet, von Stettin aus, geben soll. Das halten wir ebenfalls für sehr fragwürdig. Ich hoffe nur, dass Bundesminister Tiefensee seit dem heutigen Tage in seinem Hause nicht nur Cello, sondern die erste Geige spielt.

Fakt ist, dass wir keine Zeit zu verlieren haben; denn entscheidende Weichen werden in den kommenden Monaten auf EU-Ebene gestellt. Der Vier-Meeres-Schienen-Korridor soll in der Revision der TEN-Leitlinien verankert werden, und das, meine Damen und Herren, ist ein wesentlicher Bestandteil unseres heutigen Entschließungsantrags, für den ich ganz herzlich um Ihre Zustimmung bitte.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)