



Hauptstadtbrief

von Klaus-Peter Willsch MdB

Nr. 123

Nachrichten und Notizen

12.09.2014

aus Berlin und dem Wahlkreis Rheingau-Taunus/Limburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde,

der Deutsche Bundestag hat nach der parlamentarischen Sommerpause in dieser Woche seinen Regelbetrieb wieder aufgenommen. In den vergangenen Tagen haben wir den Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2015 und den Finanzplan bis 2018 beraten.

Bundeshaushalt 2015

Die wirtschaftlichen Aussichten in Deutschland sind weiterhin gut. Daran ändern auch die jüngsten Quartalsdaten zum Bruttoinlandsprodukt nichts. Die Beschäftigung in Deutschland befindet sich auf einem Rekordniveau und die Löhne steigen spürbar.

Wir haben uns vorgenommen, dass der Bund ab dem Jahr 2015 ohne neue Schulden auskommen soll, sodass im kommenden Jahr nach über 40 Jahren die „schwarze Null“ bei der Neuverschuldung steht. Der Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2015 leistet hierzu einen guten Beitrag:

Die Verkehrsinfrastruktur stärken wir durch die Bereitstellung von zusätzlich 5 Mrd. Euro über die gesamte Legislaturperiode. Darüber hinaus wollen wir mehr private Finanzierung öffentlicher Infrastruktur ermöglichen.

Der Bund übernimmt künftig auch den bisherigen Finanzierungsanteil der Länder am BAföG.

Damit werden bei den Ländern allein bis 2017 3,5 Mrd. Euro frei, um Investitionen in Schulen und Hochschulen zu verstärken. Mit der BAföG-Novelle wird die finanzielle Unterstützung von Schülern und Studenten spürbar angehoben, zudem können mehr Schüler und Studenten in den Genuss einer BAföG-Förderung kommen.

Für die Förderung von Forschung und Entwicklung stellt der Bund zusätzliche 3 Mrd. Euro in dieser Legislaturperiode bereit. Wir investieren damit mindestens 3 Prozent des BIP in Forschung und Entwicklung. Damit liegt Deutschland im internationalen Vergleich weiterhin in der absoluten Spitzengruppe. Das stärkt die Innovationskraft unseres Landes und baut die Grundlagen unseres zukünftigen Wohlstandes aus.

Ergänzend zu den 5,4 Mrd. Euro Unterstützung der Kommunen beim Ausbau der Kinderbetreuung für Unterdreijährige bis Ende 2014 stockt der Bund das Sondervermögen „Kinderbetreuungs-ausbau“ noch einmal um 550 Mio. Euro auf und erhöht auch den Betriebskostenzuschuss von 845 Mio. Euro pro Jahr in den Jahren 2017 und 2018 um weitere je 100 Mio. Euro.

Nachdem die Kommunen in den vergangenen Jahren u. a. durch die vollständige Übernahme der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung durch den Bund massiv entlastet wurden, haben wir eine weitere Entlastung von 1 Mrd. Euro pro Jahr für 2015 bis 2017 auf den

Weg gebracht. Die massive finanzielle Entlastung der Kommunen durch den Bund zahlt sich inzwischen offenbar aus: In ihrer Gesamtheit haben sie schon das zweite Jahr in Folge einen Finanzierungsüberschuss erzielt. Die kommunalen Investitionen sind nach aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes im vergangenen Jahr um 8,4 Prozent gestiegen.

All dies zeigt: Unsere Politik erhält Stabilität und Zukunftsvertrauen durch ausgeglichene Haushalte und ermöglicht zugleich weitere Vorsorge durch eine klare Investitionsorientierung.

Den Bock zum Gärtner gemacht

Den erfolgreichen Vorstoß von Frankreichs Präsidenten Hollande, den ehemaligen französischen Finanzminister Pierre Moscovici als neuen EU-Währungskommissar zu positionieren, habe ich mit völligem Unverständnis zur Kenntnis genommen. Die Absicht der Pariser Sozialisten, mit Moscovici in Brüssel lediglich ein politisches Gegengewicht zum neuen Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker zu installieren, halte ich für recht offensichtlich. Mit besonders ausgeprägter währungs- und finanzpolitischer Expertise ist die Ernennung des Franzosen jedenfalls nicht zu erklären:

Als Finanzminister hatte Moscovici allein 2012 ein exorbitantes Staatsdefizit von 4,9 Prozent zu verantworten. Auch in den Folgejahren sprengte Frankreich die im Fiskalpakt verankerte Defizitgrenze von drei Prozent deutlich. So betrug 2013 das Defizit immer noch 4,3 Prozent, im laufenden Jahr sind es bislang 3,9 Prozent. Moscovici hatte erst im vergangenen Jahr dafür gesorgt, dass Frankreich einen zweijährigen Aufschub erhielt, um das eigene Staatsdefizit unter die im Fiskalpakt vorgeschriebenen drei Prozent zu senken. Experten sind sich jedoch einig, dass Frankreich auch 2015 ein Defizit von 3,4 Prozent nicht unterschreiten wird. Damit läge Frankreich dann sogar noch hinter Griechenland.

Die Ernennung eines solchen Defizitsüunders zum Währungskommissar ist ein Schlag ins Gesicht all derer, die sich in und nach der Krise durch strenge Haushaltsdisziplin auf Kurs gehalten oder gebracht haben. Frankreich hat Jahr

um Jahr geschönte Defizitprognosen ausgegeben, die weit entfernt von den Einschätzungen der Kommission, des IWF und der OECD gewesen sind. Wer mit solchen Methoden versucht, sich um die Vorgaben des Fiskalpaktes herumzuschleichen, kann unmöglich Glaubwürdigkeit und Autorität im Amt des Währungskommissars für sich beanspruchen.

Dass das Sozialistenduo Hollande und Moscovici von den europäischen Stabilitätsvorgaben nichts hält, hatten die beiden bereits 2012 unter Beweis gestellt. Damals drohte Frankreich an, den Fiskalpakt nicht zu ratifizieren, wenn die Haushaltsdisziplin als Schwerpunkt des Paktes unangefochten bliebe. Stattdessen müsse dieser um „wachstumsfördernde Maßnahmen“ ergänzt werden. Das heißt im Klartext: Die Franzosen wollten ein vertragliches „OK“ für die unbeirrte Fortsetzung ihrer überbordenden jährlichen Neuverschuldung. Sie wussten, dass sich ihre Politik des lockeren Geldes zwar innenpolitisch rentieren, die Stabilitätskriterien dadurch aber in jedem Fall verletzt würde.

Allein im zurückliegenden Jahrzehnt hat sich die Staatsverschuldung Frankreichs fast verdoppelt: Von rund einer Billion Euro im Jahre 2003 wuchs der französische Schuldenberg auf über 1,9 Billionen Euro im Jahre 2013 an. Das ist eine Zunahme um 90 Prozent bzw. 908 Mrd. Euro in gerade einmal zehn Jahren. Im Durchschnitt lag die jährliche (!) Neuverschuldung in diesem Zeitraum somit bei 90 Mrd. Euro, bei einem BIP von zuletzt gut 2 Billionen Euro im Jahre 2013. Es ist genau diese bemerkenswerte Haushaltslage, die den damaligen französischen Finanzminister Moscovici für Eurobonds plädieren ließ: andere sollen die Schulden bezahlen!

Mit Moscovici als Währungskommissar besteht nun die Gefahr, dass die Stabilitäts- und Sparvorgaben, das Primat des Fiskalpaktes, einer neuen schuldenbasierten „Wachstumspolitik“ zum Opfer fallen. Der Franzose macht aus seinen Absichten keinen Hehl: „Im Moment möchte Frankreich die Richtung Europas hin zu Wachstum und Arbeitsplätzen ändern. Frankreich hat das Recht, ein Wirtschaftsressort zu verlangen“, erklärte er. In Anbetracht des hässlichen Scherbenhaufens, den Moscovici

als Finanzminister hinterlassen hat, ist er im Amt des Währungskommissars allerdings denkbar falsch platziert. Eine Metamorphose vom Schuldensozialist zum Währungshüter also?

Besonders brisant sind jedoch in erster Linie die umfassenden Kompetenzen, die Moscovici als Währungskommissar erhält: Sollte Frankreich 2015 - wie zu erwarten - die Defizitvorgabe von drei Prozent nicht erreichen, drohen dem Land Sanktionen, die er als Währungskommissar einleiten und über die die Kommission entscheiden müsste. Hinzu kommen noch weitere erhebliche Entscheidungskompetenzen in Bezug auf Defizitverfahren und Sanktionsmechanismen: Nach dem Regelwerk sowohl der „Six Pack“, als auch der „Two Pack“ Bestimmungen, gilt der Vorschlag der Kommission, einen Staat zu sanktionieren, automatisch als angenommen, wenn die Mitgliedsstaaten nicht von sich aus mit qualifizierter Mehrheit dagegen stimmen. Einige dieser Entscheidungen kann der Währungskommissar sogar eigenständig im Namen der Kommission treffen. Das gilt auch für die makroökonomischen Anpassungsprogramme. Delikat ist dabei, dass es in vielen Fällen mehr oder minder vom Ermessen der Kommission abhängt, ob Sanktionen überhaupt implementiert werden. So heißt es in den Regularien der entsprechenden Verordnungen konditional: „*Falls* die Kommission bei dieser Prüfung schwere Verstöße gegen die Bestimmungen des Stabilitäts- und Wachstumspakts feststellt [...] *kann* die Kommission zu der Schlussfolgerung gelangen, dass das betreffende Euro-Land weitere Maßnahmen ergreifen muss [...].“

Es ist unbestreitbar, dass Moscovici als Währungskommissar über erhebliche Befugnisse verfügt, die vor dem Hintergrund der drohenden Selbstbetroffenheit Frankreichs nicht vertretbar sind. Man kann einen Bock nicht zum Gärtner machen, dachte ich mir im ersten Moment. Doch dann kam mir wieder unser EZB-Präsident in den Sinn. Dieser hat als ehemaliger Präsident der italienischen Nationalbank jüngst den EZB-Leitzins auf 0,05 Prozent gesenkt. Es liegt auf der Hand, dass das damit verfolgte Ziel nicht die Geldwertstabilität ist, sondern die endgültige Umwandlung des einst an der Deutschen Mark orientierten Euros in eine Lira 2.0. Die Leitzinssenkung dient einzig allein dem

Ziel, den Euro abzuwerten. In trauriger Gespanntheit erwarte ich die nächste Zinssenkung. Wie man ein-Zwanzigstel Prozent noch unterbieten kann, dass weiß wohl nur Draghiavelli.

Mein (leider) ehemaliger Kollege und Mitstreiter in Sachen Euro-Stabilität Frank Schäffler veröffentlicht in diesen Tagen sein Buch „Nicht mit unserem Geld! Die Krise unseres Geldsystems und die Folgen für uns alle“, das ich Ihnen als Lektüre empfehlen möchte. In seinem Buch legt er den Finger tief in die Wunde der Euro-Rettungsfanatiker. Ich wünsche mir, dass das Buch zahlreiche Leser findet und sobald wie möglich auch auf Landessprache in Griechenland, Irland, Portugal, Italien & co. zu erwerben ist.

Tunnelgipfel in Rüdesheim

Die permanente Lärmbelästigung durch den Güterverkehr im Mittelrheintal ist unzumutbar für die Anwohner. Seit Beginn meines Mandates 1998 beschäftigt mich das Thema. Zwar arbeiten wir im Beirat Leiseres Mittelrheintal an konkreten Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Langfristig aber hilft nur eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs aus dem engen Rheintal. Deshalb haben wir betroffene Abgeordnete gemeinsam mit der hessischen und der rheinlandpfälzischen Landesregierung die Untersuchung von möglichen Alternativtrassen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eingefordert. In diesem Zuge bin ich auf das Projekt des Bonner Bauingenieurs Dr. Rolf Niemeyer gestoßen, der einen Bahntunnel durch Taunus und Westerwald als Möglichkeit vorschlägt, um das Mittelrheintal langfristig und effektiv zu entlasten.

Der Westerwald-Taunus-Tunnel kann eine wichtige und langfristige Investition in die Nord-Süd-Achse des Güterverkehrs in Europa sein – eine Art Suezkanal Europas auf der Schiene. Was auf den ersten Blick utopisch erscheint, ist auf den zweiten Blick durchaus realisierbar und soll nun eingehend geprüft werden.

Der Güterverkehrstunnel kann in Bonn die aus den Niederlanden über den Niederrhein ankommenden Güterverkehre aufnehmen und unter

den Mittelgebirgen Westerwald und Taunus hindurch bis nach Wiesbaden bringen. Auf dieser Wegstrecke finden ohnehin keine nennenswerten Be- und Entladungen statt. Es soll jedoch die Möglichkeit geprüft werden, etwa auf der Höhe von Koblenz Verkehre von der Lahn- und Moselstrecke in den Tunnel aufzunehmen.

Bei der bautechnischen Umsetzung dieses Vorhabens werden aufgrund der geologischen Beschaffenheit der Gebirge bisher keine besonderen Schwierigkeiten erwartet. Mit acht Tunnelbohrmaschinen könnten laut Niemeyer die zwei 118 Kilometer langen Tunnelröhren in etwa 10 Jahren gebaut werden. Die Baukosten lassen sich mit etwa 30 Millionen Euro pro Kilometer beziffern, sodass das Projekt bei etwa 3,5 Milliarden für die Tunnel und mit geeigneter An- und Abführung der Verkehre bei etwa 5 Milliarden Euro Gesamtkosten liegen würden.

Die kalkulierten Gesamtkosten liegen damit deutlich unter den Kosten der ICE-Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg, die 10 Milliarden gekostet hat und derzeit tagsüber von gerade einmal zwei Zügen pro Stunde befahren wird. Bei uns fahren täglich etwa 480 Güterzüge von 750 Meter Länge die Strecke durch das Mittelrheintal - Tendenz steigend.

Ich wünsche mir, dass auch auf europäischer Ebene die Bedeutung und die Chancen des Projekts erkannt werden und habe die EU-Abgeordneten auch deshalb eingeladen, um eine Teilfinanzierung aus EU-Mitteln anzuregen. Der neue EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hatte direkt nach seiner Wahl davon gesprochen, in einem Paket für Arbeitsplätze, Wachstum und Investition rund 300 Milliarden Euro an Investitionen in den kommenden drei Jahre tätigen zu wollen. Eine EU-Teilung scheint demnach denkbar.

Der Bau des Tunnels löst zudem weitere Probleme entlang der Strecke: So können andere notwendige Baumaßnahmen, etwa in Bonn-Oberkassel oder der Tunnel in Rüdesheim eingespart werden. Diese Ersparnisse lassen sich direkt in den Tunnelbau investieren. Zudem werden die überlasteten Gleise im Mittelrheintal frei für bessere Nutzungsmöglichkeiten im

öffentlichen Personennahverkehr, die Anwohner und Tourismuswirtschaft in der Region so sehr brauchen.

Ich habe hierfür zunächst alle betroffenen Europaparlaments- und Bundestagsabgeordneten, die Wirtschafts- und Verkehrsminister der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sowie die Vertreter der Bürgerinitiativen und die Presse ins Rüdeshimer Schloss eingeladen. Am 18. September findet das Gipfeltreffen zum Westerwald-Taunus-Tunnel statt.

Bereits am 15. Juli dieses Jahres habe ich mich mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Peter Bleser und dem Bauingenieur Niemeyer in Bonn getroffen und mir das Projekt vorstellen lassen. In der Sitzung des Beirates Leiseres Mittelrheintal am gleichen Tage hatte ich ausdrücklich auf dieses, schon zum Bundesverkehrswegeplan angemeldete Projekt hingewiesen und auf eine Untersuchung auch dieser Lösung im Rahmen der vorgesehen Alternativtrassenuntersuchung gedrängt.

Daher habe ich die politischen Kräfte der Region nun nach Rüdeseim eingeladen, um gemeinsam mit Ideengeber Niemeyer und dem Wirtschaftsjournalisten Günter Ederer das Projekt einer breiten politischen Öffentlichkeit vorzustellen und einen politischen Startschuss zu geben. Herr Ederer hat in seinem am 15. September erscheinenden Buch „Deutschland im Stau“ ein sehr ähnliches Projekt für den Mittelrhein gemeinsam mit dem Schienenverkehrs-Experten Dr.-Ing. Gottfried Ilgmann durchgerechnet und kommt zu Ergebnissen, die eine Realisierung dieses Tunnelprojekts als durchaus möglich erscheinen lassen.

Tornado in Bad Schwalbach

Der Tornado, der am 10. August 2014 in Bad Schwalbach wütete, hat eine tiefe Spur der Verwüstung hinterlassen. Nur einige wenige Minuten des Unwetters haben gereicht, um Bäume zu entwurzeln und Hausdächer abzudecken. Das Engagement der zahlreichen Helfer, die sich unmittelbar nach der Katastrophe organisiert haben, hat mich tief beeindruckt. Auch von meiner Seite dafür einen herzlichen Dank.

Anlässlich der immensen Schäden, die das Unwetter in kürzester Zeit angerichtet hat, müssen wir uns nun aber auch fragen, inwiefern unsere kritische Infrastruktur einem solchen wiederkehrenden Ereignis standhalten könnte. Ich selbst befand mich zu der Zeit im Wahlkreis und habe die Wetterlage erlebt. Der Tornado vom besagten Sonntag zog dabei nur wenige Kilometer an den Flächen des Windparks Kessel vorbei. In diesem Zusammenhang stellt sich mir nun die Frage, ob und inwieweit die hessischen Windanlagen, sowohl die älteren Bestandsanlagen, als auch Neubauten und größere Repowering-Anlagen, für solche Unwetter ausgelegt sind?

In der Regel sind die Onshore-Anlagen für Windgeschwindigkeiten von bis zu 120 Stundenkilometern belastbar, dann drohen Getriebeschäden, Brand oder gar der Einsturz der Anlage. Nach unterschiedlichen Angaben erreichte der erwähnte Tornado jedoch Geschwindigkeiten 180 und 200 Stundenkilometern. Bis zu 60 Tornados dieser Stärke werden jedes Jahr in Deutschland registriert, auch in unseren Mittelgebirgslagen treten sie offensichtlich auf. Sicherheitsvorkehrungen wie die automatische Neigung der Rotorblätter (Stall- und Pitchregulierung) reichen bei diesen Geschwindigkeiten unter Umständen nicht mehr aus, die aerodynamischen Rotorblätter gänzlich aus dem Wind zu nehmen (Fahnenstellung), zumal die Wirbeleffekte der Luft in diesen Situationen ohnehin eine andere Charakteristik haben, als die üblichen Horizontalwinde.

Aus diesem Grunde habe ich mich an das Regierungspräsidium Darmstadt gewandt und um Aufklärung zu folgende Fragen gebeten: Für welche Spitzengeschwindigkeiten sind die (geplanten) hessischen Windkraftanlagen ausgelegt, insbesondere in Hinblick auf Einschalt-, Abschalt- und Überlebensgeschwindigkeiten? Welche Überprüfungen hinsichtlich der Statik oder etwaiger Statiksimulationen für Neuanlagen sind in Folge der Unwetter geplant? Welche Konsequenzen würden aus der Feststellung folgen, dass die (geplanten) Anlagen in der Region Windstärken, wie sie soeben aufgetreten sind, nicht standhalten könnten?

Neben dem grundlegenden Sicherheitsbedürfnis der umliegenden Anwohner erhoffe ich mir davon, die Diskussion um die Windkraft im Rheingau-Taunus endlich auf ein sachverständiges Niveau zu heben. Wir müssen unsere Entscheidungen von Wirtschaftlichkeit und technischer Machbarkeit leiten lassen und nicht von einem ideologiegetriebenen politischen Willen.

Ihr



Weiterleitung des Briefes

Ich darf Sie herzlich bitten, den Hauptstadtbrief möglichst breit im Familien- und Bekanntenkreis zu verteilen. Vielen Dank.

Aufnahme in den Verteiler

Wer in den E-Mail- oder Fax-Verteiler des Hauptstadtbriefes aufgenommen werden möchte, kann dies jederzeit über mein Berliner Büro veranlassen.