

Antrag

der Abgeordneten Sören Bartol, Michael Groß, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Martin Dörmann, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalk, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ulrich Kelber, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Konsens für eine moderne Infrastruktur – Die Bundesverkehrswege solide finanzieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein und eine hohe Lebensqualität zu sichern. Dies gilt insbesondere für die Verkehrsinfrastruktur. Denn gut ausgebaute Verkehrswege sind nicht nur die Voraussetzung für die persönliche Mobilität der Bürgerinnen und Bürger, sondern sie bilden auch eine wesentliche Grundlage der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands als Industrie- und Exportnation.

Die Bundesregierung investiert in die Verkehrsinfrastruktur derzeit zu wenig und mit oftmals falschen Prioritäten. Die Folge sind Kapazitätsengpässe und Staus, zu wenig Schutz vor Verkehrslärm, Verfehlung der Klimaschutzziele und ein zunehmender Verfall der Infrastruktur durch fehlende Instandhaltung.

Die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat dazu geführt, dass wichtige Neu- und Ausbauprojekte, etwa die Anbindung der deutschen und der so genannten ZARA-Seehäfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) an das deutsche Hinterland und der Ausbau wichtiger Bahnknoten wie Köln und Dortmund, unterbleiben oder nur sehr schleppend vorankommen. Zugleich schreitet der Verfall der vorhandenen Infrastruktur voran, weil die Mittel für deren Erhalt nicht reichen. Deutschland lebt von der Substanz.

Wie dramatisch der Verschleiß der Verkehrswege ist, zeigt der Zustand der Bundesfernstraßenbrücken: Rund 14 Prozent der Gesamtbrückenfläche im Bereich der Bundesfernstraßen sind so marode, dass dringender Instandhaltungsbedarf besteht (Zustandsnote schlechter als 3, d. h. „nicht mehr ausreichender Bauwerkszustand“, vgl. Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2010, S. 207). Bei 302 Bundesfernstraßenbrücken ist sogar eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich (Zustandsnote 3,5 bis 4, „ungenügender Bauwerkszustand“, Stand: 1. September 2010, vgl. Bundestagsdrucksache 17/5325, S. 7). Allein Nordrhein-Westfalen musste zahlreiche Autobahnbrücken für Schwertransporte sperren. Es ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren dort fast die Hälfte aller Großbrücken ertüchtigt oder neu

gebaut werden müssen. Von den bislang 112 Brücken, deren Statik nachgerechnet worden ist, müssen 49 erneuert werden.

Der Anteil der Brücken in gutem bis sehr gutem Zustand hat sich in Deutschland binnen zehn Jahren von 30 Prozent auf 15 Prozent halbiert. Umgekehrt hat sich der Anteil der Brücken, deren Zustand nur noch befriedigend bis ausreichend ist und bei denen in naher Zukunft Erhaltungsmaßnahmen notwendig werden, von 57 Prozent auf fast 72 Prozent erhöht (Bundestagsdrucksache 17/5325, S. 6). Gründe für den dramatischen Anstieg des Erhaltungsbedarfs sind der hohe Anteil alter Brücken, die vor 1975 errichtet wurden (rund 38 Prozent), und die weiter ansteigende Belastung der Brücken durch zunehmenden Schwerlastverkehr.

Die von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte Kommission „Zukunft der Verkehrswegefinanzierung“ hat in ihrem Abschlussbericht die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur drastisch dargelegt: Allein für Erhalt und Betrieb der Bundesfernstraßen fehlen demnach jährlich 800 Mio. Euro. Weitere 0,5 Mrd. Euro pro Jahr sind notwendig, um die in den letzten Jahren durch Vernachlässigung angelaufenen Schäden an den Bundesfernstraßen in den kommenden 15 Jahren zu beseitigen. Nach Berechnungen der Intraplan Consult GmbH im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung e. V. („Abschätzung des Investitionsbedarfs für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland“, 2012) müssen künftig allein 1 Mrd. Euro pro Jahr aufgewendet werden, um die Brücken der Bundesfernstraßen in einem guten Zustand zu erhalten, bzw. sie wieder in einen guten Zustand zu bringen. Allein im besonders dicht besiedelten Flächenland Nordrhein-Westfalen werden hierfür in den nächsten zehn Jahren mindestens 3,5 Mrd. Euro benötigt. Um alle Bundesstraßenneu- und -ausbauprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan als Vordringlicher Bedarf gekennzeichnet sind, in den kommenden zehn Jahren fertig zu stellen, müssten nach Berechnungen der Intraplan Consult GmbH außerdem die dafür vorgesehenen Mittel von derzeit rund 2 Mrd. Euro auf 3 Mrd. Euro aufgestockt werden.

Den jährlichen Mehrbedarf für den Erhalt und Betrieb der Bundesschienenwege beziffert die Kommission „Zukunft der Verkehrswegefinanzierung“ auf rund 1 Mrd. Euro; weitere 200 Mio. Euro sind notwendig, um die angelaufenen Schäden in den kommenden 15 Jahren zu beseitigen. Der Etat für Aus- und Neubauvorhaben müsste nach Berechnungen der Intraplan Consult GmbH von derzeit 1,3 Mrd. Euro auf 2,3 Mrd. Euro pro Jahr aufgestockt werden, um überhaupt nur die bereits im Bau befindlichen Neu- und Ausbauprojekte in den kommenden zehn Jahren fertigstellen zu können.

Für Erhalt, Aus- und Neubau im Bereich der Bundeswasserstraßen gibt die Kommission „Zukunft der Verkehrswegefinanzierung“ einen jährlichen Mehrbedarf von mindestens 550 Mio. Euro an, in dem aber weder die Kosten für die Beseitigung des Rückstaus an Instandhaltungsmaßnahmen noch z. B. die Kosten für das „Konzept zur Durchgängigkeit von Wasserstraßen für Fische“ enthalten sind, dessen Kosten allein mindestens auf 800 Mio. Euro veranschlagt werden.

Diese Zahlen zeigen: In die Verkehrswege muss deutlich mehr als bisher investiert werden. Aber mehr Geld allein genügt nicht. Es muss effizient eingesetzt und es müssen die richtigen Prioritäten gesetzt werden. An all dem mangelt es derzeit.

Notwendig ist ein breiter gesellschaftlicher Konsens für eine grundlegende Reform der Planung, Durchführung und Finanzierung von Verkehrsinvestitionen. Zu diesem Infrastrukturkonsens gehört auch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung. Sie steht nicht im Widerspruch zu kurzen Planungs- und Bauzeiten, im Gegenteil: Breite Akzeptanz von Bauvorhaben sichert deren rasche Umsetzung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- im Entwurf für den Bundeshaushalt 2014 und in der mittelfristigen Haushaltsplanung jährlich, zusätzlich 2 Mrd. Euro verlässlich für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen;
- den Substanzverfall der Verkehrswege zu stoppen und deshalb bei der Verteilung der Finanzmittel dem Erhalt Priorität vor Aus- und Neubau einzuräumen. Die Finanzmittel für den Erhalt der Bundesverkehrswege müssen deutlich aufgestockt und auf einem langfristig verlässlich hohen Niveau gehalten werden;
- ein Programm zur Sanierung der Bundesautobahnen mit Schwerpunkt Autobahnbrücken vorzulegen;
- eine verbesserte Finanzausstattung für den Erhalt der Schienenwege – einschließlich der Eisenbahnbrücken – im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Schiene vorzusehen;
- die Instandsetzung der überalterten Schleusen an Flüssen und Kanälen mit hoher Netzbedeutung zügig anzugehen;
- beim Aus- und Neubau eine klare Priorität bei der Beseitigung von Engpässen und dem Ausbau hoch belasteter Hauptachsen, Seehafenhinterlandanbindungen und Knoten zu setzen. Hierfür ist ein „Nationales Verkehrswegeprogramm“ aufzulegen, in das 80 Prozent der Neu- und Ausbaumittel fließen. Zentraler Bestandteil muss ein Programm zur Engpassbeseitigung und Staureduzierung auf Autobahnen sein. Die Finanzierung muss außerhalb der Länderquote erfolgen und im Bundeshaushalt auf fünf Jahre fixiert werden;
- die Erschließung der Fläche nicht zu vernachlässigen. Hierfür müssen weiterhin 20 Prozent der Investitionsmittel des Verkehrsetats für den Neu- und Ausbau zur Verfügung stehen;
- bei der Bundesverkehrswegeplanung einen Neuanfang einzuleiten, indem sie zu einer verkehrsträgerübergreifenden Netzplanung umgestaltet wird, die erfüllbare und bezahlbare Prioritäten setzt. Grundsätzlich müssen die Bauvorhaben mit dem höchsten verkehrlichen Nutzen und der geringsten Belastung für Mensch und Natur Priorität haben;
- eine stärkere Transparenz und bessere Kontrolle der Mittelverwendung sicherzustellen und zu diesem Zweck künftig alle zwei Jahre einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, der Schwachstellen aufdeckt und den Finanzbedarf für die Erhaltung der Verkehrswege offenlegt;
- die Finanzierung von Infrastrukturgroßvorhaben, die in Teilen oder komplett aus dem Einzelplan 12 finanziert sind und Verpflichtungen von mehr als 25 Mio. Euro umfassen, der besonderen Kontrolle des Parlaments zu unterwerfen und vom Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages beschließen zu lassen. Dasselbe gilt für alle Verträge, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für und dessen nachgeordneten Bereichen im Namen der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen werden. Bei Infrastrukturvorhaben aus dem Nationalen Verkehrswegeprogramm, deren Finanzierung auf fünf Jahre fixiert werden soll, ist eine Beschlussfassung der Ausschüsse nur zu Beginn des Finanzierungszeitraumes notwendig sowie immer dann, wenn die veranschlagte Investitionssumme erhöht werden soll;
- die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Deutschland-Takt auf der Schiene mit bundesweit funktionierenden und aufeinander abgestimmten Anschlüssen zu schaffen. Dazu muss das Schienennetz so ausgebaut werden, dass der Personenverkehr durch bessere Anschlüsse und mehr Pünktlichkeit attraktiver wird. Anschlüsse, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen wieder zum Markenzeichen der Bahn werden;

- unverzüglich Planungen auf den Weg zu bringen, um die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr bis 2030 zu verdoppeln und gleichzeitig mehr Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr zu schaffen;
- den Schutz vor Verkehrslärm deutlich zu verbessern und dafür zu sorgen, dass ab 2020 keine lauten Güterwagen mit Graugussbremssohlen in Deutschland mehr verkehren und die Auslösewerte für die Lärmsanierung weiter an die Auslösewerte der Lärmvorsorge angeglichen werden;
- bei den Bundeswasserstraßen einen Schwerpunkt auf die gezielte Beseitigung von Engpässen auf Strecken mit hohem Transportaufkommen und auf die Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen zu legen;
- für die nachhaltige Unterhaltung der Wasserstraßen ein Konzept zu erarbeiten, das den vielfältigen Funktionen der Wasserstraßen für Verkehr, Tourismus, Wasserhaushalt und Naturschutz gerecht wird und den Beschäftigten in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine verlässliche Perspektive bietet;
- die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Lkw-Maut in der kommenden Legislaturperiode auf alle Bundesstraßen sowie auf Landes- und Kommunalstraßen ausgeweitet werden kann und die Mehreinnahmen ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Verkehrsinvestitionsmittel im allgemeinen Haushalt dürfen nicht im Gegenzug gekürzt werden. Die Maut-einnahmen auf Landes- und Kommunalstraßen sollen den Ländern und Gemeinden zweckgebunden zum Erhalt und Ausbau der Landes- und Kommunalstraßen sowie der Schienenpersonennahverkehrs-/Öffentlichen Straßenpersonenverkehrsinfrastruktur zustehen;
- zu diesem Zweck einen verkehrsträgerübergreifenden Finanzierungskreislauf zu installieren und diesen so auszugestalten, dass die Verwendung der Einnahmen für die einzelnen Verkehrsträger transparent und nachvollziehbar ist;
- sich klar gegen die Einführung einer Pkw-Maut auszusprechen, die gerade diejenigen Menschen zusätzlich belasten würde, die aus beruflichen oder familiären Gründen auf ihr Fahrzeug angewiesen sind;
- sicherzustellen, dass sämtliche Einnahmen aus Trassen- und Stationserlösen der Deutschen Bahn AG wieder in die Infrastruktur zurückfließen;
- mit den Ländern einen Investitionspakt für die kommunale Verkehrsinfrastruktur zu schließen, bei dem die Länder weiterhin Investitionsmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur erhalten und sich im Gegenzug verpflichten, die Gelder zweckgebunden zu verwenden;
- Vorschläge vorzulegen, wie den Ländern im Rahmen der anstehenden Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs ein ausreichender Ausgleich für die 2019 entfallenden Entflechtungsmittel zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur (Entflechtungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) geschaffen werden kann;
- die von der SPD-Bundestagsfraktion in ihrem Antrag „Für einen neuen Infrastrukturkonsens: Gemeinsam Zukunft planen – Infrastruktur bürgerfreundlich voranbringen“ (Bundestagsdrucksache 17/9156) erhobenen Forderungen zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung und zur Planungsbeschleunigung aufzugreifen und umzusetzen.

Berlin, den 23. April 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion