

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Britta Haßelmann, Harald Ebner, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Am 2. Oktober 2013 verabschiedete eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz einen einstimmigen Beschluss zur nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Der Beschluss bezog sich auf die Ergebnisse der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter der Leitung von Bundesminister a. D. Kurt Bodewig (sog. Bodewig-Kommission). Die Kommission stellte einen jährlichen Finanzbedarf zum Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger und aller Baulastträger (Bund, Länder, Kommunen) in Höhe von 7,2 Mrd. Euro fest. Sie diagnostizierte einen „dramatischen Nachholbedarf“ in Höhe von 40 Mrd. Euro in den kommenden 15 Jahren. Zur Bewältigung dieses Erhaltungsrückstandes fordert die Kommission eine „dauerhaft gesicherte finanzielle Basis und Struktur“. Hierzu gehören u. a. Netzzustands- und -leistungsberichte, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen als Anreizsysteme zum sparsamen Bauen, sowie Infrastrukturfonds für Schiene und Straße und ein unter parlamentarischer Kontrolle stehendes Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ für die zweckgebundene und überjährige Mittelbereitstellung. Drei Wochen nach dem Beschluss begannen die Koalitionsverhandlungen zwischen CDU/CSU und SPD. An der Kommission und an den Koalitionsverhandlungen waren zum Teil die gleichen Personen beteiligt. Zu zahlreichen Vorschlägen bzw. Forderungen der Bodewig-Kommission äußert sich der Koalitionsvertrag jedoch nicht oder bleibt uneindeutig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Auffassung der Bodewig-Kommission, dass es einen jährlichen zusätzlichen Finanzbedarf zum Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur in Höhe von 7,2 Mrd. Euro mit einem Nachholbedarf von 40 Mrd. Euro in den kommenden 15 Jahren gibt?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der kommunale Anteil an dem von der Bodewig-Kommission aufgezeigten Gesamtdefizit in Höhe von 7,2 Mrd. Euro bereits fast die Hälfte ausmacht, nämlich pro Jahr 3,25 Mrd. Euro beträgt, und bereits laut Kommunalpanel der KfW Bankengruppe ein erheblicher Investitionsstau aufgelaufen ist?
3. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die im Koalitionsvertrag in Aussicht gestellten 5 Mrd. Euro zusätzlich für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden vor dem Hintergrund, dass der von der

Bodewig-Kommission konstatierte Finanzbedarf für Erhalt und nachholende Sanierung ausschließlich für eine Aufstockung der Erhaltungsansätze verwendet werden darf?

Wenn nein, wieso begründet die Bundesregierung höhere Ansätze für Neu- und Ausbau, wenn nicht ausreichend in den Substanzerhalt investiert wird?

4. Von welchen Folgen geht die Bundesregierung aus, wenn – wie im Koalitionsvertrag festgehalten – für die laufende Legislaturperiode nur „insgesamt fünf Milliarden Euro zusätzlich mobilisiert“ werden sollen?
5. Welche Konzepte hat die Bundesregierung zur Lösung des Investitionsstaus in der Verkehrsinfrastruktur der Kommunen, und wie sollen diese vor dem Hintergrund der Schuldenbremse – insbesondere auch der für die Länder – finanziert werden?
6. Welche Finanzierungskonzepte hat die Bundesregierung zur Fortführung der Regionalisierungsmittel und deren Anpassung an die Preisentwicklung über das Jahr 2015 hinaus sowie zur Anschlussfinanzierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus mit Blick auf die anstehenden Verhandlungen in der künftigen Kommission zur Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen?
7. Inwiefern sollen die im Koalitionsvertrag genannten 5 Mrd. Euro für Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur aus zusätzlichen Haushaltsmitteln bereitgestellt werden, und wird die Bundesregierung dies im überarbeiteten Haushaltsentwurf für das Jahr 2014 mit der Mittelfristplanung bis zum Jahr 2018 abbilden?
8. Wie hoch ist der jährliche Fehlbetrag zwischen den mindestens 7 Mrd. Euro (ohne Preissteigerungen) laut Entwurf der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan für den Substanzerhalt von Bundesverkehrswegen gegenüber dem Ansatz für die Jahre 2014 bis 2018 laut Haushaltsentwurf 2014 und mittelfristiger Finanzplanung?
9. Werden zusätzliche Nettoeinnahmen aus einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung zusätzlich zu den im Koalitionsvertrag genannten 5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, und welche Nettoeinnahmen erwartet die Bundesregierung durch die Ausweitung der LKW-Maut, die Gebühren zur Nutzung der Anlagen der Bundeswasserstraßen sowie den Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKWs (bitte mit der Höhe der erwarteten Einnahmen pro Jahr und Verkehrsträger angeben)?
10. Inwiefern wird sichergestellt, dass die Bahndividende zusätzlich zu den im Koalitionsvertrag genannten 5 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird?
11. Inwiefern versteht die Bundesregierung unter der Mobilisierung zusätzlicher Mittel für die Verkehrsinfrastruktur auch mögliche Mittel privater Geldgeber oder Infrastrukturgesellschaften im Rahmen von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP), und in welchem Umfang sind diese ggf. eingeplant?
12. Welche Haltung hat die Bundesregierung zu einem Infrastrukturfonds für die Schiene, einem Infrastrukturfonds für die Straße sowie zu Sondervermögen und Infrastruktorkonten als Möglichkeiten für eine effiziente Organisationsstruktur und Beschaffung sowohl für den Nachholbedarf als auch für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur?
13. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die von der Bodewig-Kommission vorgeschlagene Einrichtung eines Sondervermögens „Nachholende Sanierung“ (bitte begründen)?

14. Mit welchen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen soll eine überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleistet werden, und welche Einsparungen werden von diesen Möglichkeiten erwartet?
15. Inwiefern wird an der gegenwärtig bestehenden gegenseitigen Deckungsfähigkeit zwischen Haushaltstiteln für Erhaltung und Neu- und Ausbau festhalten?
16. Was versteht die Bundesregierung unter der im Koalitionsvertrag angeführten „wechselseitigen Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht“ zwischen den Verkehrsträgern zur Sicherstellung der nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur?
 - a) Was konkret umfasst diese „Ausgleichspflicht zwischen den Verkehrsträgern“, und was ist ihre haushaltsrechtliche Grundlage?
 - b) Zwischen welchen Kapiteln und Einzeltiteln des Bundeshaushaltes soll ein Ausgleich erfolgen, und wie wird er im Bundeshaushalt dargestellt?
 - c) Soll es eine Frist geben, bis wann der Ausgleich jährlich erfolgen muss?
 - d) Zu welchem Zeitpunkt soll diese wechselseitige Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht im Bundeshaushalt verankert werden?
17. Haben zu den haushaltsrechtlichen Voraussetzungen mehrjähriger Mittelbindungen zur Schaffung der angestrebten überjährigen Planungs- und Finanzierungssicherheit Gespräche mit dem Bundesrechnungshof stattgefunden?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, wann sollen diese erfolgen?
18. Welche Position hat die Bundesregierung zu Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für den Erhalt des Verkehrsträgers Straße, und aus welchen Gründen wurde diese Forderung der Bodewig-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung im Koalitionsvertrag nicht aufgegriffen?
19. Inwiefern ist das geplante Bonus-Malus-System bei der Ausschreibung von Infrastrukturvorhaben zur Kosten- und Termintreue sowohl für den Erhalt als auch für den Neubau von Straßen vorgesehen?
20. An welche Bedingungen sollen die Boni gekoppelt sein, und sollen die Bausträger bei zügiger bzw. kostengünstigerer Bauausführung zusätzliche Haushaltsmittel erhalten?
21. An welche Bedingungen sind die Malusse gekoppelt, und müssen die Mittel hierfür aus den Haushalten der Länder zur Verfügung gestellt werden?
22. Inwiefern sollen die Bonuszahlungen durch die Maluszahlungen gedeckt werden, und wie wird ggf. haushaltsrechtlich sichergestellt, dass die Malusmittel für die Boni verwendet werden?
23. Inwiefern muss eine mögliche Unterdeckung des Bonus-Malus-Systems aufgrund zügiger bzw. kostengünstigerer Bauausführung innerhalb des Einzelplans 12 abgedeckt werden?
24. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung Pilotprojekte der Länder zum effizienten Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur aufzugreifen, wie sie im Konzeptdokument der Bodewig-Kommission unter 6.7. („Pilotprojekte“) ab Seite 57 genannt werden, und welche eigenen Pilotprojekte sind vorgesehen?

25. Inwiefern deckt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der von der Koalition geplante Verkehrsinfrastrukturbericht mit den von der Bodewig-Kommission geforderten Netzzustands- und -leistungsberichten, und inwiefern wird der Verkehrsinfrastrukturbericht Leistungs-, Kapazitäts- und Verfügbarkeitsziffern umfassen sowie allgemein verfügbar, verständlich und nutzbar Auskunft über den Gebrauchs- und Nutzwert geben?
26. Wann soll der Verkehrsinfrastrukturbericht erstmals vorgelegt werden, und aus welchen Gründen soll diese Vorlage nur alle zwei Jahre erfolgen?
27. Inwiefern soll der Verkehrsinfrastrukturbericht die Wertentwicklung der Infrastruktur abbilden, und ist es vorgesehen, die Infrastrukturvermögenswerte nach kaufmännischen Prinzipien des Handelsgesetzbuchs zu bilanzieren?
28. Inwiefern ist es vorgesehen, für die Wertverluste an der Infrastruktur, Rückstellungen zu bilden und diese in der Aufstellung des Haushalts zu berücksichtigen?
29. Bis wann plant die Bundesregierung die Einrichtung einer Preisdatenbank zur Kostenentwicklung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße, wie sie der Bundesrechnungshof empfohlen hat (Bundestagsdrucksache 17/11330), und welche Vorbereitungen sind dazu bis heute getroffen worden?

Berlin, den 17. Januar 2014

Katrin Göring-Eckhard, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion