

## **Entschließungsantrag**

**der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/3990, 18/4455 –**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine leistungsfähige und flächendeckende Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Sie sichert wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege sorgen für zusätzliche Zukunftsinvestitionen der Unternehmen und sichern damit Arbeitsplätze in Deutschland.

Bis zum Ende der Legislaturperiode wird das Niveau der Verkehrsinvestitionen des Bundes auf jährlich rund 14 Mrd. Euro anwachsen. Dabei ist es das Ziel, neben der Finanzierung aus Steuermitteln die Nutzerfinanzierung weiter auszubauen. Für die Bundesfernstraßen wird der Weg der schrittweisen Umstellung von der Steuerfinanzierung auf die haushaltsunabhängige Nutzerfinanzierung konsequent fortgeführt.

Der Aufwuchs der Investitionsmittel muss mit einer klaren Priorisierungsstrategie einhergehen. Dabei gilt der Grundsatz: Erhalt vor Neu- und Ausbau. Es wird dort investiert, wo es für die Menschen und die Wirtschaft in Deutschland den größten Nutzen bringt. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 muss ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen vorgelegt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Erweiterung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur um die Nutzerfinanzierung konsequent voranzutreiben und bis zum 1. Juli 2016 einen Gesetzentwurf im Bundeskabinett zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu beschließen, um die rechtlichen Voraussetzungen für die technische Ausdehnung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen Mitte 2018 zu schaffen;

- die Effizienz beim Bau von Bedarfsplanmaßnahmen weiter zu verbessern und nicht verausgabte Verkehrsinvestitionsmittel aus dem laufenden Haushaltsjahr überjährig im Folgejahr prioritätsbezogen im Bundeshaushalt zur Verfügung zu stellen;
- die Ausdehnung der Nutzerfinanzierung mit einer klaren und transparenten Priorisierungsstrategie zu verbinden und bis zum 31. Dezember 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan zu beschließen, der den Leitlinien der Grundkonzeption des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom März 2014 entspricht und deren Prioritäten in den Ausbaugesetzen für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserwege verankert werden;
- die Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiterhin mit einem transparenten Begleitprozess zu verbinden, in dem die Bürgerinnen und Bürger umfassend beteiligt werden. Das Ziel muss sein, ein gemeinschaftliches gesellschaftliches Verständnis für den notwendigen Bedarf beim Erhalt sowie bei Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen;
- dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur, insbesondere den Brücken und Schleusen an Bundesverkehrswegen, gegenüber dem Aus- und Neubau Vorrang einzuräumen und analog zum Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 mindestens 65 Prozent der gesamten Verkehrsinvestitionsmittel für den Erhalt vorzusehen;
- Verkehrsprojekte des Bundes, die sich nicht in Bau befinden, oder die nicht im Rahmen vorhandener Spielräume infolge zusätzlicher Investitionsmittel eine Finanzierungszusage erhalten, im Zuge der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu überprüfen. Es gelten die Regeln des Haushaltsrechts. Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der verkehrlichen, baulichen und infrastrukturellen Herausforderungen der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist;
- bei der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 eine realistische Finanzierungsplanung über die Gesamtlaufzeit der Planungen zu Grunde zu legen, damit die Zahl der Projekte den finanziellen Möglichkeiten des Bundeshaushalts bis 2030 entspricht;
- bei der Festlegung der Planungsreserve von Projekten, die im Fall von Planungsverzögerungen bei einzelnen Projekten alternativ umgesetzt werden können, eine Überdimensionierung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 zu vermeiden;
- mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 verkehrsträgerübergreifend als Zielgröße 80 Prozent der Investitionsmittel für Neu- und Ausbau in Projekte mit überregionaler Bedeutung, dazu gehören der Ausbau hochbelasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen und gleichzeitig 20 Prozent der Mittel für Projekte, die für die regionale Erschließung von besonderer Bedeutung sind, vorzusehen. Für die Bundesfernstraßen ergibt sich daraus, dass 70 Prozent der Investitionsmittel in Bundesautobahnen und überregional bedeutsame Bundesstraßen, wie in der Grundkonzeption des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom März 2014 definiert, fließen und gleichzeitig 30 Prozent der Mittel für Projekte, die für die regionale Erschließung von besonderer Bedeutung sind, eingesetzt werden;
- bei der Planung von neuen Aus- und Neubauprojekten zusätzliche Transparenz zu schaffen, überregionale und regionale bedeutsame Projekte nebeneinander zu bewerten und diese einer Priorisierung zuzuführen. Die Projekte des neuen

Bundesverkehrswegeplans werden nachvollziehbar in Kategorien [Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf plus (VB+) und weiterer Bedarf (WB) mit weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB \*)] abgebildet;

- die Anschaulichkeit des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 zu verbessern und prioritäre Projekte bei Straße, Schiene und Wasserstraße mit nationaler Bedeutung, die der Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegenetz auf besonders stark überlasteten Strecken dienen und ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis haben, unabhängig von den besonders prioritären Projekten in den Regionen in einer eigenständigen Spezifikation VB+ innerhalb des Vordringlichen Bedarfs (VB) auszuweisen.

Berlin, den 24. März 2015

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**

**Thomas Oppermann und Fraktion**

