

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Marc Bernhard, Gereon Bollmann, Marcus Bühl, Joana Cotar, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Karsten Hilse, Steffen Janich, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Barbara Lenk, Eugen Schmidt, Uwe Schulz, René Springer, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung**

**– Drucksachen 20/1000, 20/1002, 20/1612, 20/1627, 20/1628 –**

### **Entwurf eines Gesetzes**

**über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022  
(Haushaltsgesetz 2022)**

**hier: Einzelplan 12**

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr**

### **zu der Ergänzung des Entwurfs eines Gesetzes**

**über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022**

**– Drucksachen 20/1200, 20/1201 –**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Für die große Mehrheit der Deutschen ist und bleibt der motorisierte Individualverkehr unverzichtbar, das Auto und das Motorrad sind die beliebtesten Verkehrsmittel. Hinsichtlich seiner Unabhängigkeit, Sicherheit und Individualität ist das Auto allen anderen Verkehrsträgern überlegen. So nannten 70 % der Befragten in einer aktuellen Umfrage das Auto als das Verkehrsmittel, welches ihre Bedürfnisse am besten erfüllt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [www.stern.de/auto/yougov-umfrage--auto-bleibt-beliebtestes-verkehrsmittel-der-deutschen-31845072.html](http://www.stern.de/auto/yougov-umfrage--auto-bleibt-beliebtestes-verkehrsmittel-der-deutschen-31845072.html)

2. Am sinnvollsten ist es, die Verkehrsträger gemessen an ihrer Leistungsfähigkeit zu finanzieren. Die Mittelverwendung des vorgelegten Haushaltsentwurfs der Bundesregierung entspricht dem nicht. Pro Leistungskilometer geben die öffentlichen Haushalte auf der Straße deutlich weniger als 2 Cent aus, bei der Schiene sind es ca. 5 Cent, respektive, wenn das Bundeseisenbahnvermögen nicht mitgerechnet wird, in den letzten Jahren fast 3 Cent pro km.<sup>2</sup>
3. Für den Wohlstand in Deutschland ist ein funktionierender Güterverkehr von entscheidender Bedeutung. Dieser benötigt eine Infrastruktur auf hohem Niveau, wird aber in Deutschland durch Mängel der Infrastruktur immer wieder behindert. Bei allen Verkehrsträgern wird hier über alle Branchen hinweg eine Verschlechterung wahrgenommen. In einer Umfrage haben 2013 über 60 % der befragten Unternehmen eine Beeinträchtigung im Straßenverkehr angegeben, über 20 % davon eine deutliche Beeinträchtigung. Bereits 2018 sind diese Zahlen auf über 70 %, respektive über 30 % angewachsen.<sup>3</sup>
4. Ein Großteil der Brücken in den westlichen Bundesländern ist etwa 50 Jahre alt. Zusätzlich werden insbesondere die Brücken an den Hauptverkehrsachsen viel stärker belastet als bei der Planung vorgesehen. Von den 27.915 Teilbauwerken im Gesamtnetz der Bundesautobahnen besteht ein Gesamtbedarf an zu modernisierenden Autobahnbrücken von 8.083 Teilbauwerken. Im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen sind vordringlich 3030 Teilbauwerke von insgesamt 24.471 zu modernisieren.<sup>4</sup> Das Insitut der deutschen Wirtschaft Köln gibt an, dass selbst bei einer Verdoppelung der jährlich rund 200 sanierten Brücken der Sanierungsrückstand schwerlich bis 2030 aufzuholen sein wird. Es ist leicht ersichtlich, dass hier ein weiterhin hoher jährlicher Mittelbedarf besteht, der jetzt und zukünftig auch noch gesteigert werden muss.
5. Den gegenwärtigen Preissteigerungen in der Bauindustrie wird bei den Investitionen des Bundes in die Straßeninfrastruktur nicht ausreichend Rechnung getragen. Die reale Bauleistung blieb in den letzten Jahren folglich hinter dem Aufwuchs an Haushaltsmitteln zurück. Preisbereinigt mit dem Baupreisindex Straße wurde bspw. erst 2020 wieder das Investitionsniveau von 2005 bei den Bundesverkehrswegen erreicht. Hier muss zumindest ein Ausgleich der Preissteigerung von derzeit ca. 10 % p.a. eingestellt werden. Insofern ist auch aus diesem Grund eine Erhöhung der zur Verfügung gestellten Mittel ein Gebot der Stunde.
6. Es ist davon auszugehen, dass der Lkw auch im Jahr 2050 das dominierende Transportmittel im Güterverkehr bleiben wird. Diese Prognose wird auch von Akteuren geteilt, deren politisches Ziel die Verkehrswende ist. So gibt das Umweltbundesamt an, dass selbst im „Klimaschutzszenario“ 2050 60 % der Güterverkehrsleistungen von der Straße erbracht werden wird.<sup>5</sup> 2019 wurden mehr als 84 % des Frachtaufkommens per Lkw transportiert. Dabei besteht nur ein geringes Verlagerungspotential, denn nur 8 % der von deutschen Lkw transportierten Fracht wird weiter als 300 Kilometer transportiert.<sup>6</sup>
7. Die Transportprofile von Straße, Schiene und Schifffahrt ergänzen sich. Die Verkehrsträger sind nicht beliebig austauschbar, ungeachtet, ob dies von interessierten politischen Akteuren gewollt ist. Bei den wichtigsten Frachtgütern bei Schiene und Schifffahrt unterschreitet keines eine durchschnittliche Transportweite von 190 Kilometern. Bei den wichtigsten Frachtgütern deutscher Lkw beträgt die durchschnittliche Transportweite 33 Kilometer.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Institut der deutschen Wirtschaft – Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, vgl. [www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Gutachten/PDF/2022/Broschüre-Pro\\_Mobilität\\_Faktencheck\\_2021.pdf](http://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2022/Broschüre-Pro_Mobilität_Faktencheck_2021.pdf) (abgerufen am 18. Mai 2022)

<sup>3</sup> Grömling/Puls, 2018

<sup>4</sup> BMDV, Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick

<sup>5</sup> UBA Texte 56/2016 Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050

<sup>6</sup> BMVI, Verkehr in Zahlen 20/21, 2021

<sup>7</sup> Institut der deutschen Wirtschaft – Faktencheck Güterverkehr in Deutschland

8. Das Verlagerungspotential wird weiter dadurch eingeschränkt, dass die Haupt-routen des Lkw-Verkehrs auf Autobahnen denen des Schienengüterverkehrs entsprechen. Zusätzlich ist das Schienennetz bereits heute auf den wichtigen Güter-verkehrsachsen überlastet, weitere Verbindungen werden oberhalb der Kapazi-tätsgrenze betrieben.<sup>8</sup> Die durchschnittliche Dauer bis zur Inbetriebnahme von Bundesschienenwegen über 30 Kilometer beträgt dabei 274 Monate, davon 171 Monate Planungszeit.<sup>9</sup>
9. Das Projekt Stuttgart 21 wird im Bundeshaushalt nicht explizit ausgeführt, so dass die Mittelfreigabe nicht transparent ist und der Deutsche Bundestag seine Kon-trollfunktion an dieser Stelle nicht ausüben kann.
  - a) Die Mittel, mit denen der Bund am Projekt Stuttgart 21 beteiligt ist, stammen aus unterschiedlichen Haushaltstiteln: den Baukosten-zuschüssen (Kap. 1202, Titel 891 01), Zuschüssen aus der Leistungs- und Finanzierungsver-einbarung (Kap. 1202, Titel 891 11) sowie Zuschüssen aus dem Gemeinde-verkehrsfinanzierungsgesetz (Kap. 1206, Titel 891 01). Gleichzeitig bean-tragt die Bundesregierung weitere Kapitalerhöhungen für die Deutsche Bahn AG (DB AG) – also für den Gesamtkonzern und nicht die Eisenbahninfra-strukturunternehmen (Kap. 1202, Titel 831 01).
  - b) Der bisherige Projektverlauf musste und wird weitere erhebliche Kostenstei-gerungen hinnehmen lassen.
  - c) Es besteht eine Wahrscheinlichkeit, dass sich der neue tiefgelegte Durch-gangsbahnhof hinsichtlich seiner Kapazitäten und seiner Betriebsstabilität sich als Risiko für den angestrebten Deutschlandtakt erweisen wird. In die-sem Fall wäre der Erhalt eines verkleinerten oberirdischen Kopfbahnhofs eine verkehrliche Lösung. Dieses würde jedoch weitere Mittel erforderlich machen.
  - d) Die Deutschen Bahn AG ist auch durch Stuttgart 21 in eine existenzgefähr-dende Situation gebracht worden, die nur durch stete Kapitalerhöhungen ab-gewendet werden kann – also durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt. Nicht verdeckte Kapitalerhöhungen für die DB AG, sondern nur ein separa-ter Haushaltstitel kann deshalb für die notwendige Transparenz sorgen.
10. Eine Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur wäre zielgerichtet nur durch eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB Netz AG erreichbar. Die dafür notwendigen Mittel sind durch die Veräußerung von Beteiligungen, die nicht zum Kernge-schäft Eisenbahn gehören, durch die DB AG zu erbringen.
11. Mit der Kapitalerhöhung erhält die DB AG weiteren Freiraum, sich in internati-onalen Risikogeschäften zu engagieren.
12. Die Eisenbahninfrastruktur Deutschlands dient der DB AG derzeit als Rückver-sicherung ihrer internationalen Aktivitäten. Es ist aber nicht Aufgabe des deut-schen Steuerzahlers, indirekt Hafenanlagen in Fernost zu finanzieren, Container-transporte zwischen China und Amerika anzubieten, Pensionskassen britischer Nahverkehrsunternehmen zu restrukturieren oder ähnliche Aktivitäten abzusi-chern.
13. Der Bundesrechnungshof hält es nach seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung zur anhaltenden weltweiten Expansion der Geschäfts-tätigkeiten des DB AG-Konzerns vom 18. Februar 2022 für geboten, dass der Bund sein Beteiligungsportfolio an der DB AG im Sinne seines grundgesetzli-chen Gewährleistungsauftrages zugunsten der Eisenbahn in Deutschland ausricht-et. Eingebettet in eine solche Gesamtstrategie sollte der Bund bei der DB AG darauf hinwirken, dass diese ihr Auslandsengagement zurückfährt.

<sup>8</sup> BAST, 2021; DB Netze 2021, Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2020

<sup>9</sup> Deutscher Bundestag, Dr.-Nr. 19/27459

14. Das Ergebnis der Deutsche Bahn AG für 2021 wird nach Zinsen (EBT) wieder mit einem Fehlbetrag abschließen. Die Eigenkapitalerhöhung wird im Haushaltsentwurf der Bundesregierung mit der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 begründet, bei Lichte betrachtet ist sie ein Ausgleich der Verluste. Zum Teil drastischen Vergütungserhöhungen für den DB-Vorstand, die durch die Kapitalerhöhung mitfinanziert werden, sind jedoch keine Maßnahmen des Klimaschutzes. Nicht eine Erhöhung der Vorstandsbezüge ist ein Gebot der Stunde, sondern eine Absenkung.
15. Wenn ein im Bundesbesitz stehendes Unternehmen anhaltende finanzielle Hilfen durch den Bundeshaushalt benötigt, um seine Eigenkapitalausstattung anzupassen – also sein Eigenkapital nicht in der Lage ist, selbst zu verdienen – müssen die Gehaltsstrukturen an ein öffentlich vermittelbares Maß angepasst werden. Während der Finanzkrise 2009 wurden die Vorstandsgehälter von staatlich gestützten Großbanken auf 500.000 Euro gedeckelt. Für einen staatlich gestützten Mischkonzern mit Schwerpunkten in Transport- und Logistik namens Deutsche Bahn AG wäre dies konsequent und schnell durchsetzbar. Eine daraus drohende Abwanderung von Management-Qualität („management-drain“) wird nicht befürchtet, da der Vorstand in zentralen Führungspersonen aus „Hausgewächsen“ besteht, die selten in einem anderen Unternehmen Führungspositionen wahrgenommen haben.
16. Unsere deutschen Bundeswasserstraßen sichern die volkswirtschaftliche und umweltrelevante See- und Binnenschifffahrt mit niedrigen gesamtwirtschaftlichen Kosten pro Tonnenkilometer und stellen zudem einen wichtigen Lebens- und Erholungsraum dar.
17. Die 7.350 Kilometer Binnenwasserstraßen, bestehend aus Flüssen und Kanälen und circa 23.000 Quadratkilometern Seewasserstraßen, 450 Schleusenammern und 290 Wehre, zwei in Betrieb befindliche Schiffshebewerke, 15 Kanalbrücken und zwei Talsperren sind Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu entwickeln, vorhandene Engpässe insbesondere für den Binnenschiffsverkehr im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen.
18. Die bisherigen Projektverläufe auf deutschen Großbaustellen und die aktuelle Inflationsrate lassen deutliche Preissteigerungen bei den Baupreisen erwarten. Alter und Zustand der 450 Schleusen, der Hebe- und Sperrwerke lassen den Schluss zu, dass die zukünftig benötigten Mittel weiter aufwachsen werden. Es besteht ansonsten eine größere Wahrscheinlichkeit, dass sich die Kapazitäten und Betriebsstabilität der Bundeswasserstraßen zum Risiko für die Gewährleistung des Schiffsverkehrs zwischen den Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee und den deutschen See- und Binnenhäfen erweisen wird.
19. In der Schifffahrt herrscht aufkommende Personalknappheit. Nationalen und internationalen Unternehmen gelingt es oftmals nicht mehr, die Seeleute oder Binnenschiffer zu halten. Durch das gegenseitige Abwerben der See- und Fachleute von anderen Unternehmen stehen trotz guter Prämien insgesamt nicht mehr qualifizierte Fachkräfte, Besatzungsmitglieder, wie Offiziere mit Erfahrung zur Verfügung. Der Personalmangel in der Branche könnte auch negative Auswirkungen bei der Besetzung der Leerstellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie haben. Es gilt zu verhindern, dass sinkendes Qualifikationsniveau bei den Behörden im Bereich der Schifffahrt zum Sicherheitsrisiko wird, was in dieser Branche zu Havarien und schwereren Unfällen auf Schiffen, zu Grundberührungen und erheblichen Umweltverschmutzungen führen kann.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Haushaltsmittel für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere für Sanierungsmaßnahmen, zu erhöhen und hierbei sicherzustellen, dass die jährliche Bauleistung ebenfalls steigt bzw. die Inflation von baunahen Gütern zu berücksichtigen und hierfür zum Beispiel den Anstieg der Haushaltsmittel für Verkehrsinfrastrukturprojekte an Baupreisindices zu binden und einen Aufschlag für die Auflösung des Sanierungsrückstandes zumindest im Bundesfernstraßennetz zu gewähren;
  2. der Bedeutung unserer Straßeninfrastruktur Rechnung zu tragen und mehr in den Erhalt der Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen zu investieren:
    - a) Im Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in dem Kapitel 1201 Bundesfernstraßen (Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen) den Titel 891 11 - 721 (Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“) um 489.120.000 Euro auf 6.000.000.000 Euro aufzustocken. Die Mittelерhöhung soll dabei vollständig bei „Erhaltung“ (vergleiche verbindliche Erläuterungen Haushaltsentwurf der Bundesregierung) aufgeschlagen werden;
    - b) Im Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in dem Kapitel 1201 Bundesfernstraßen (Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen) den Titel 741 42 - 722 (Erhaltung (Bundesstraßen)) um 701.388.000 Euro auf 2.000.000.000 Euro aufzustocken;
  3. die Haushaltsmittel für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen langfristig so weit zu verstetigen, dass die entsprechenden Kapazitäten in der Bauwirtschaft und in Ingenieurbüros aufgebaut werden;
  4. die vorhandenen Engpässe insbesondere für den Binnenschiffsverkehr zu beseitigen und dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen und für dieses Ziel die Mittel im Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Kapitel 1203 Bundeswasserstraßen im Titel 780 02 - 731 (Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen) um 90.735.000 Euro auf 1.000.000.000 Euro aufzustocken;
  5. das Bahnprojekt Stuttgart 21 in zukünftigen Entwürfen des Bundeshaushalts mit einem eigenen Titel zu veranschlagen;
  6. auf eine weitere Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG zu verzichten und stattdessen auf eine grundsätzliche Strukturreform der Gesellschaft der Deutschen Bahn AG hinzuwirken, die Betriebsteile – insbesondere der Infrastruktursparte – transparent strukturiert;
  7. die Aufhebung der Gewinn- und Beherrschungsverträge zwischen der DB AG als Holdinggesellschaft und den Eisenbahnstrukturunternehmen (EIU) zur Voraussetzung für staatliche Unterstützungen zu machen, weil nur dadurch ausgeschlossen werden kann, dass Steuergelder, die für die Verbesserung der Kapitalausstattung der EIU – also für eine Qualitätsverbesserung der Schiene in Deutschland – aufgebracht werden, nicht für andere Aktivitäten eingesetzt werden;
  8. erst wenn die Bezüge der bestellten Mitglieder von Vorständen der DB AG oder Vorständen oder Geschäftsführungen von Unternehmen, die in einem Konzernverhältnis zur DB AG stehen, auf 500.000 Euro pro Jahr beschränkt sind, weiter Fehlbeträge auf Kosten der Steuerzahler auszugleichen.

Berlin, den 27. Mai 2022

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**





