

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig umsetzen – Straße als Hauptverkehrsträger stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur ist Garant für wirtschaftliches Wachstum in Deutschland, die Stärkung der Standortattraktivität sowie der gesellschaftlichen Teilhabe der Menschen in Stadt und auf dem Land. Um diese Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, ist die zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) eine wichtige Voraussetzung.

Seit etwa drei Jahren sinken die Investitionen im Verkehrsbereich real (vgl. www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr210.html#241662) und die Umsetzung der BVWP-Projekte stockt (vgl. u. a. Bundestagsdrucksache 20/6550). Dies ist unter anderem auf die steigenden Material-, Bau- und Planungskosten zurückzuführen, die bei der Finanzierung der Verkehrsprojekte durch die Bundesregierung nicht angemessen berücksichtigt werden. Zudem sind die Rahmenbedingungen für eine schnelle und günstige Planung, Genehmigung und Umsetzung von Verkehrsprojekten durch die Bundesregierung nicht ausreichend ausgeschöpft. Das ist aus Sicht der Antragsteller nicht hinnehmbar. Weniger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur führen zu schlechteren Verkehrsanbindungen. Sowohl die Standortqualität als auch die Anbindungen Deutschlands als Transitland in Europa drohen darunter zu leiden.

Die Straße ist und bleibt der Hauptverkehrsträger Nummer eins. Die aktuelle „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Anfang 2023 vorgestellt wurde, geht davon aus, dass Personen- und Güterverkehr bis 2051 deutlich zunehmen werden – Ersterer um 13 Prozent und Letzterer um 46 Prozent. Auto und Lkw bleiben die zentralen Verkehrsmittel. Im Jahr 2051 liegt der Anteil des Autos am Personenverkehr bei rd. 68 Prozent, derjenige des Lkw am Güterverkehr bei rd. 77 Prozent (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/verkehrsentwicklung-deutschland-ppt.pdf?__blob=publicationFile).

Vor diesem Hintergrund halten die Antragsteller es für erforderlich, die Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur auf sichere und zukunftsfeste Beine zu stellen und an den tatsächlichen Begebenheiten auszurichten, ohne die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Darüber hinaus bedarf es weiterer Maßnahmen, um die Planung, Genehmigung und Umsetzung von Verkehrsprojekten weiter zu beschleunigen und so günstig wie möglich zu machen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den im vergangenen Jahr ausgelaufenen „Investitionsrahmenplan 2019-2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)“ im Sinne der Planungssicherheit und Verlässlichkeit der öffentlichen Hand umgehend fortzuschreiben und die Ergebnisse der aktuellen „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr dabei angemessen und transparent zu berücksichtigen;
2. die gestiegenen Material-, Bau- und Planungskosten bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben bei der Aufstellung des Bundeshaushaltes 2025 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung abzubilden, in dem die investiven Mittel der klassischen Verkehrsträger im Einzelplan 12 entsprechend erhöht werden;
3. den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ wieder einzuführen, indem die Einnahmen aus der Lkw-Maut vollständig und zweckgebunden in die Straßeninfrastruktur fließen werden;
4. die Mehreinnahmen aus der CO₂-Komponente der Lkw-Maut in die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu investieren, unter anderem in den weiteren Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe;
5. für die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekte neben konventionellen Ausschreibungen über Gesamtvergaben, Allianzverträge und Funktionsbauverträge auch auf Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) zurückzugreifen;
6. die Anzahl von ÖPP als Vertragsmodell im Zuge des Brückensanierungsprogrammes zu erhöhen und dabei sowohl Ersatzneubau und Erhaltung von Brückenbauwerken einzubeziehen;
7. die Umsetzung der ursprünglich konzipierten ÖPP-Staffeln wieder aufzugreifen;
8. die Beschaffungsvariante ÖPP auch auf andere Bereiche der Verkehrsinfrastruktur als der Straße zu prüfen, zum Beispiel für die Bundeswasserstraßen;
9. die Kapazitäten für Planungen und Genehmigungen durch mehr Personal und eine bessere finanzielle Ausstattung in den zuständigen Behörden sowie in den Gerichten in den entsprechenden Einzelplänen des Bundeshaushaltes zu verbessern beziehungsweise zu erhöhen;
10. konsequent und unverzüglich weitere Maßnahmen zur maximalen Beschleunigung der Prozesse und Verfahren bei der Planung, bei der Genehmigung und bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten voranzutreiben, indem die Bundesregierung die Beschlüsse der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder (Ministerpräsidentenkonferenz) vom 6. November 2023 endlich umsetzt.

Berlin, den 25. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion