

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/11952 –

Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig umsetzen – Straße als Hauptverkehrsträger stärken

A. Problem

Die Fraktion der CDU/CSU hat einen Antrag vorgelegt, wonach der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, konkrete Maßnahmen für die zeitnahe Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Infrastrukturprojekte zu ergreifen. Wegen der prognostizierten zunehmenden Bedeutung solle der Fokus dabei auf den Verkehrsträger „Straße“ gelegt werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 20/11952 abzulehnen.

Berlin, den 16. Oktober 2024

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Bernd Reuther
Berichterstatler

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt

Bericht des Abgeordneten Bernd Reuther

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/11952** in seiner 178. Sitzung am 27. Juni 2024 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Wirtschaftsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, dem Ausschuss für Tourismus, dem Ausschuss für Digitales, dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen sowie dem Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Nach Ansicht der Fraktion der CDU/CSU nähmen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seit Jahren stetig ab, weil die Bundesregierung die steigenden Kosten bei der Finanzierung der Verkehrsprojekte nicht angemessen berücksichtige und die Rahmenbedingungen für eine schnelle und günstige Planung, Genehmigung und Umsetzung der Infrastrukturvorhaben nicht ausreichend ausschöpfe. Das betreffe insbesondere den Verkehrsträger „Straße“, der ausweislich der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) von Anfang 2023 auch künftig der Hauptverkehrsträger sei und dessen Bedeutung weiter zunehmen werde. Die Regelungen für die Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur müssten angepasst und an den tatsächlichen Begebenheiten ausgerichtet werden.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung etwa dazu auffordern, den „Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)“ unter Berücksichtigung der Ergebnisse der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ fortzuschreiben und gestiegene Material-, Bau- und Planungskosten im Bundeshaushalt 2025 und der mittelfristigen Finanzplanung abzubilden. Weiterhin sollten sämtliche Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden in die Straßeninfrastruktur fließen, für die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben solle auf Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) zurückgegriffen und weitere Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsverfahren und -prozessen sollten ergriffen werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 81. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 82. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 76. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Digitales** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 70. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 77. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Abwesenheit der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Klimaschutz und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 117. Sitzung am 25. September 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 20/11952 in seiner 85. Sitzung am 16. Oktober 2024 beraten.

Die **Fraktion der SPD** erinnerten die im Antrag enthaltenen Vorschläge an entsprechende Anregungen bestimmter Interessensvertretungen.

Richtig sei, dass eine gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur Garant für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftliche Teilhabe sei. Ebenso werde die Auffassung geteilt, dass die Straße auch zukünftig der wichtigste Verkehrsträger sein werde. Allerdings vernachlässige der Antrag, dass die Wirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger erkannt hätten, dass der Verkehrsträger Straße entlastet werden müsse, und dass das vorrangige Ziel die Sanierung von Brücken und Straßen sei. In Zeiten knapper Finanzmittel und personeller Engpässe müssten die Ressourcen gebündelt werden, was die Autobahn GmbH derzeit auch tue, um die Infrastruktur instand zu setzen. Auch der antragstellenden Fraktion sei klar, dass die Zeiten von großen Neubauprojekten vorbei seien.

Die Vorschläge zu ÖPP-Projekten seien nicht neu und würden bereits erwogen. Allerdings müssten die wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür gegeben sein.

Viele Aspekte des vorliegenden Antrags würden bereits umgesetzt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte zur Entstehungsgeschichte und Bedeutung des Bundesverkehrswegeplans aus. Der eingebrachte Antrag sei ein Angebot zu dessen Umsetzung. Die entsprechende Bilanz der Koalition sehe sehr schlecht aus. Es müsse weiterhin erlaubt sein, über ÖPP-Modelle nachzudenken und konkrete Vorschläge zur Diskussion zu stellen.

Der Koalition sei es nicht gelungen, die Systematik des LNG-Beschleunigungsgesetzes, das man unterstützt habe, als Vorbild für das Planungsbeschleunigungsgesetz anzuwenden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erläuterte, der antragstellenden Fraktion gehe es bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans allein um den Verkehrsträger Straße. Allein die Forderungen nach der zügigen Fortschreibung des Investitionsrahmenplans sowie nach der Erhöhung der finanziellen und personellen Ausstattung bei Behörden und Gerichten seine unterstützenswert. Es stelle sich dabei aber die Frage danach, wie das gemacht werden könne.

Es sei verwunderlich, dass die antragstellende Fraktion sich nicht für die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur ausspreche, sondern sich trotz der Preissteigerungen und der zusehends schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisse von Neubauvorhaben auf den Neubau im Sinne des Bundesverkehrswegeplans fokussiere.

Die Fraktion ignoriere mit ihrem Antrag sämtliche Umwelt-, Klima- und Biodiversitätsaspekte im Verkehrsreich. Gleiches gelte für die Themen, die bei den laufenden Bedarfsplanüberprüfungen von Relevanz sind. Ausschließlich den Bundesverkehrswegeplan im Blick zu haben, sei nicht ausreichend.

Die **Fraktion der FDP** verwies darauf, dass die gesamte Verkehrsinfrastruktur zu Beginn der Wahlperiode in sehr schlechtem Zustand gewesen sei. Es ließen sich zahlreiche Beispiele für die Versäumnisse der Vergangenheit finden, die insbesondere den Verkehrsträger Straße betrafen.

Die im Antrag thematisierten ÖPP seien durchaus eine Option. Die Autobahn GmbH prüfe derzeit auch entsprechende Projekte. Es sei zwar richtig, vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen zu den verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten alle Alternativen zu diskutieren. Es stelle sich aber die Frage, warum in den vorangegangenen Legislaturperioden keine neuen ÖPP-Projekte aufgelegt worden seien.

Das von der Koalition beschlossene Planungsbeschleunigungsgesetz habe zu grundsätzlichen Änderungen bei der Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben geführt. Die Anwendungspraxis zeige, dass die beschlossenen Maßnahmen, anders als bei entsprechenden Gesetzen in der vorangegangenen Legislaturperiode, die Verfahren tatsächlich beschleunigten.

Die **Fraktion der AfD** hob hervor, die Feststellungen des vorliegenden Antrags könnten beinahe uneingeschränkt mitgetragen werden. Die Straße bleibe der wichtigste Verkehrsträger. Die Investitionen in diesen Verkehrsträger entsprächen dessen Bedeutung in keiner Weise. Problematisch sei insbesondere, dass bei der Erhaltungsbedarfsprognose bis 2030 der Finanzbedarf für die Bundesfernstraßen auf Basis der Baupreise von 2015 ermittelt worden sei. Die Baupreissteigerungen würden nicht berücksichtigt. Zwar widme sich der vorliegende Antrag diesem Problem, aber die antragstellende Fraktion habe es versäumt, einen entsprechenden Änderungsantrag in die Beratung des Einzelplans für den Haushalt 2025 einzubringen.

Die Forderung im Antrag, den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ wieder einzuführen, sei wichtig. Sämtliche Einnahmen aus der Lkw-Maut müssten zweckgebunden der Straßeninfrastruktur zugutekommen.

Das Ziel, den Straßenverkehr dekarbonisieren zu wollen, sei nur dann sinnvoll, wenn der Zusammenhang zwischen CO₂-Emissionen und Klimaveränderungen bewiesen sei und dieses Ziel weltweit verfolgt werde.

Die **Gruppe Die Linke** betonte, wie stark der vorliegende Antrag der gescheiterten Idee des Straßenneubaus nachhänge. Es sei aus finanziellen und Klimaschutzgründen unmöglich, das Bundesfernstraßennetz gleichzeitig weiter auszubauen und zu sanieren. Sowohl die antragstellende Fraktion als auch die Regierungskoalition hielten aber an diesem unrealistischen Ziel fest. Der vorliegende Antrag werde den eigentlichen Anforderungen nicht gerecht. Angezeigt sei ein Moratorium für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen.

Eine Rückkehr zum Finanzierungssystem „Straße finanziert Straße“ wäre ebenso nicht richtig. Es sei ein großer Fortschritt, dass ein erheblicher Teil der Mauteinnahmen für die Schieneninfrastruktur verwendet werde. Deren Ausbau sei dringend erforderlich. Mehr Verkehr müsse auf die Schiene verlagert werden.

Richtig sei die Forderung nach der Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen in Behörden und Gerichten.

Die beschleunigte Realisierung von Verkehrsvorhaben sei kein Ziel an sich. Vielmehr müssten zahlreiche andere Faktoren, wie der Klimaschutz, die Akzeptanz bei der Bevölkerung, soziale Aspekte, wie die Belastung mit Lärm und Schadstoffen sowie Barrierefreiheit gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD, den Antrag auf Drucksache 20/11952 abzulehnen.

Berlin, den 16.10.2024

Bernd Reuther
Berichtersteller

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt