

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Vorbereitung einer Reform der Infrastrukturfinanzierung**

CDU, CSU und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag vom 26. Oktober 2009 eine Reform der Infrastrukturfinanzierung angekündigt.

Sie haben erklärt, dass sie die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) weiterentwickeln wollen, u. a. mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und Herstellung ihrer Kreditfähigkeit in begrenztem Umfang.

Außerdem hat die Bundesregierung 2009 die Absicht erklärt, verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe stärken zu wollen. Im Rahmen des Bundeshaushalts 2011 ist die alleinige Zuweisung der Lkw-Mauteinnahmen in die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in der Straße zum ersten Mal erfolgt. Die Straße ist vollständig von den Einnahmen der Lkw-Maut, die z. B. im Jahr 2010 um rd. 370 Mio. Euro geringer ausgefallen sind als angenommen, abhängig. Die Schieneninfrastruktur ist im Gegenzug komplett von den Steuereinnahmen des Bundeshaushalts abhängig.

Darüber hinaus enthält der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP die Ankündigung, dass die Bundesregierung Kriterien zur Priorisierung von Investitionsprojekten entwickeln will. Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung der Bedarfspläne Schiene und Straße hat die Bundesregierung dieses Vorhaben nicht umgesetzt. Die Aufstellung eines neuen Investitionsrahmenplans für die Jahre 2011 bis 2016 ist bisher noch nicht verbindlich zugesagt.

Außerdem ist es geplant, dass neue Modelle für die Beteiligung Privater im Rahmen von ÖPP-Projekten (ÖPP: Öffentlich Private Partnerschaften) im Bereich der Infrastrukturfinanzierung vorangetrieben werden.

Nach Vorstellung der Bundesregierung sollen, wie im Deutschen Bundestag und Bundesrat nach der Föderalismuskommission II im Jahr 2009 beschlossen, im Einvernehmen mit dem betroffenen Bundesland Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz zurückgestuft werden.

Die Umsetzung der Festlegungen zur Infrastrukturfinanzierung im Koalitionsvertrag ist bisher noch nicht erfolgt. Offensichtlich herrscht Stillstand in der Verkehrspolitik der Bundesregierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe dafür, dass der Vorschlag der Verkehrspolitiker von CDU, CSU und FDP, eine Regierungskommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einzusetzen, nicht in der Endfassung des Koalitionsvertrags als Grundlage der Arbeit der Bundesregierung festgeschrieben wurde?
2. Wann haben seit September 2009 die Gespräche zwischen dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Fachebene und auf Ebene der politischen Leitung zur Herstellung einer Kreditfähigkeit der VIFG stattgefunden, und was waren die Ergebnisse der Treffen?
3. Welche Vertreter der VIFG waren seit September 2009 an den Gesprächen innerhalb der Bundesregierung zur Herstellung einer Kreditfähigkeit der VIFG beteiligt?
4. Welche Vorschläge haben die Vertreter der VIFG zur Herstellung der Kreditfähigkeit der VIFG für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet, und wie bewertet die Bundesregierung diese?
5. Mit welcher Zielsetzung will die Bundesregierung die Kreditwürdigkeit der VIFG einführen?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, vom 14. September 2010 beim Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums e. V., dass auf Dauer die VIFG in der heutigen Form nicht zu finanzieren sei und abgeschafft gehöre, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dieser Aussage?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Staatssekretärs im Bundesministerium der Finanzen, Werner Gatzert, vom 14. September 2010 beim Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums e. V., dass die Voraussetzung für eine Kreditfähigkeit der VIFG wäre, dass die Höhe der Zinsen für die Kredite, die die VIFG aufnehmen würde, nicht höher sein dürften als die Zinsen, die der Bund als Kreditnehmer zu leisten hätte?
8. Wie setzt die Bundesregierung eine Kreditfähigkeit der VIFG in Höhe der Hälfte der jährlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut um?
9. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei der Einführung einer Kreditfähigkeit der VIFG die schwankenden jährlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut vor dem Hintergrund, dass im Jahr 2010 nach Aussagen der Bundesregierung rund 370 Mio. Euro Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut zu verzeichnen sind, und werden bei der Umsetzung der Kreditfähigkeit die Einnahmen aus der Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen berücksichtigt?
10. Wird die Bundesregierung im Frühjahr 2011 im Rahmen der Planungen für den Einzelplan 12 des Bundeshaushalts für das Jahr 2012 eine Direktzuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut an die VIFG prüfen?
11. Wird es im Finanzierungskreislauf Straße, innerhalb dessen die Einnahmen aus der Lkw-Maut nur noch in die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen bei der Straße fließen und keine Steuermittel mehr zur Verfügung gestellt werden, aufgrund der Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut im Jahr 2010 in Höhe von 370 Mio. Euro in den Jahren 2011 bis 2013 zu Verzögerungen beim Beginn von neuen Straßeninfrastrukturprojekten kommen?
12. Wird die Bundesregierung bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Projekte auf der Straße, Schiene und Wasserstraßen nach deren gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit priorisieren?

13. Wird die Bundesregierung bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Projekte auf der Straße, Schiene und Wasserstraßen mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Faktor prioritär umsetzen, und bedeutet dies, dass Bedarfsplanprojekte mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Faktor früher umgesetzt werden als mit einem geringeren Faktor?
14. Welche Aus- und Neubauprojekte bei der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur haben für die Bundesregierung bis zum Jahr 2013 Priorität und sollen innerhalb der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes in welcher Höhe pro Projekt jährlich finanziert werden?
15. Welche Engpässe, Knoten, Hauptachsen und Hafenhinterlandanbindungen bei der Straße, bei der Schiene und bei der Wasserstraße will die Bundesregierung bis zum Jahr 2013 mit welchem finanziellen Volumen prioritär beseitigen bzw. ertüchtigen, und welche Projekte können nach Ansicht der Bundesregierung erst nach dem Jahr 2013 umgesetzt werden?
16. Wie wird die Bundesregierung in Zukunft weitere sogenannte F-Modelle beim Bau von Straßeninfrastrukturprojekten des Bundes im Rahmen von ÖPP-Finanzierungen unter der Beteiligung von privaten Geldgebern umsetzen, und wenn ja, bei welchen Verkehrsprojekten ist eine Realisierung als F-Modell geplant?
17. Wird sich die Umsetzung von F-Modellen in Zukunft weiterhin auf Brücken- und Tunnelprojekte in der Straßeninfrastruktur beschränken, oder wird die Bundesregierung die gesetzlichen Grundlagen für eine darüber hinausgehende Realisierung von F-Modellen schaffen?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedenken des Bundesrechnungshofes gegenüber der Realisierung von weiteren acht ÖPP-Projekten beim Ausbau und der Erweiterung von Bundesfernstraßen?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedenken der zuständigen Fachabteilung des Bundesministeriums der Finanzen, dass der Ausbau der A 8 zwischen Ulm-Elchingen und dem Dreieck Augsburg/West sowie der Ausbau der A 9 in Thüringen zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der Landesgrenze zu Bayern als ÖPP-Modell nicht wirtschaftlicher als die konventionelle Realisierung im Rahmen von Bundeshaushaltsmitteln ist, und was waren die Gründe für das Bundesministerium der Finanzen, dem Druck des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachzugeben und der Realisierung der beiden Projekten trotzdem zuzustimmen?
20. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand bei der Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe, und was sind die Gründe für die bisher entstandenen Verzögerungen bei der Realisierung der folgenden ÖPP-Projekte
  - a) Abschnitt der A 6 zwischen Wiesloch-Rauenberg und Weinsberg (Baden-Württemberg),
  - b) Abschnitt der A 30 zwischen Rheine Nord, Lotte/Osnabrück und Münster Süd (Nordrhein-Westfalen),
  - c) Abschnitt der A 7 zwischen Bordesholm und Hamburg/Nordwest sowie zwischen Salzgitter und Drammetal (Niedersachsen),
  - d) Abschnitte auf der A 45, der A 60 und der A 643?
21. Liegen der Bundesregierung Daten zum Substanz- und Gebrauchswert, zur Nutzungsintensivität, Staus und Verfügbarkeit aller Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) vor, und welche Aussagen kann die Bundesregierung auf der Grundlage der Daten zum Zustand und der Qualität in den einzelnen Bundesländern machen?

22. Ist die Bundesregierung in der Lage, dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages die Daten zum Substanz- und Gebrauchswert, zur Nutzungsintensivität, Staus und Verfügbarkeit aller Verkehrsträger (Straße, Wasserstraße und Schiene) zur Verfügung zu stellen, und wenn nein, warum nicht?
23. Welche Bundesstraßen stuft die Bundesregierung mit welcher Begründung mit einer geringen Fernverkehrsrelevanz ein?
24. Hat die Bundesregierung gemäß des Beschlusses des Deutschen Bundestages und des Bundesrates in Folge der Föderalismuskommission II aus dem Jahr 2009 den Verkehrsministerien der Länder noch vor Ende des Kalenderjahres (d. h. bis Ende 2009) schriftlich und für den Bund verbindlich mitgeteilt, welche Straßen(abschnitte) ihre Bedeutung soweit verloren haben, dass ihre Einstufung als Bundesstraße nicht mehr zu rechtfertigen ist, und wenn nein, was waren die Gründe dafür?
25. Welche Gespräche haben zwischen der Fachebene des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie auch der politischen Spitze des Bundesverkehrsministeriums mit der Fachebene der zuständigen Ministerien wie auch der zuständigen Fachminister der Bundesländer zur Abstufung von Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz seit September 2009 mit welchem Ergebnis stattgefunden?
26. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung in ihren seit Ende 2009 andauernden Gesprächen mit Vertretern der Deutschen Bahn AG (DB AG) über die Einführung einer Regelung, die einen Verbleib der im Netz der DB AG erwirtschafteten Gewinne in der DB Netz AG vorsieht, gekommen, und wie wird die rechtliche Ausgestaltung einer neuen Regelung zur Stärkung der Eigenmittelfähigkeit der DB Netz AG erfolgen?
27. Welche Argumente tragen die Vertreter der DB AG gegenüber der Bundesregierung vor, warum ein Verbleib der Erlöse aus dem DB-Schienennetz bei der DB Netz AG nicht zielführend ist, und wie bewertet die Bundesregierung die Bedenken der DB AG?
28. Sollen nach Ansicht der Bundesregierung, bei einer Kappung des Ergebnisvertrages im Falle eines erwirtschafteten Verlustes seitens der DB Netz AG, diese auch durch die Holding ausgeglichen werden, und wie will die Bundesregierung einen solchen Ausgleich garantieren?
29. Welche neuen Sanktionsmöglichkeiten hat die Bundesregierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit der DB AG seit 2009 eingeführt, und wird zukünftig nicht mehr die DB AG Holding der Vertragspartner des Bundes bei Abschluss der LuFV sein?
30. Welche Initiativen ergreift die Bundesregierung, um die LuFV mit der DB AG so weiterzuentwickeln, dass auch witterungsabhängige Leistungsmerkmale der Infrastruktur mit einem Koeffizienten bewertet und in den jährlichen Bericht mit aufgenommen werden?
31. Welche Konsequenzen hätte nach Ansicht der Bundesregierung die Trennung von Netz und Betrieb?
32. Will die Bundesregierung entsprechend der Vereinbarungen des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP und angesichts des sich bereits erholten Kapitalmarktes eine ertragsoptimierte Privatisierung der Transport und Logistiksparten einleiten, und wie soll eine solche Privatisierung im Detail aussehen?
33. Welche Konsequenzen werden dabei für den DB-Konzern und den konzerninternen Arbeitsmarkt erwartet?

34. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung einer LuFV für den Erhalt und Betrieb von Bundesfernstraßen mit den Bundesländern?
35. Ist der Bundesregierung bekannt, dass einige Bundesländer wie Brandenburg, Hessen, Saarland und Nordrhein-Westfalen einem Pilotversuch im Sinne einer LuFV Straße offen gegenüber sind, und wird sie in diesem Jahr in direkten Gesprächen mit den Bundesländern eine Umsetzung einer LuFV Straße sondieren?
36. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung seit Ende 2009 für eine Reduzierung der Haushaltsabhängigkeit bedarfsgerechter Verkehrsinvestitionen erarbeitet, und wie soll die mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte in der Verkehrsinfrastruktur nach Ansicht der Bundesregierung verbessert werden?

Berlin, den 9. Februar 2011

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**





