

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/4704 –**

Vorbereitung einer Reform der Infrastrukturfinanzierung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Verhandlungen zum Abschluss der Koalitionsvereinbarung sind ein fließender Diskussionsprozess. Entscheidend für die Bundesregierung ist die von den Koalitionsparteien beschlossene Endfassung.

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?

Die Fragen 2 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung werden mit allen in diesem Zusammenhang relevanten Akteuren, darunter auch mit der VIFG, diskutiert. Gegenstand dieser Gespräche ist u. a. auch der Prüfauftrag der Koalitionsvereinbarung zur Weiterentwicklung und Herstellung der Kreditfähigkeit der VIFG. Zu prüfen ist, ob dadurch die Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte verbessert werden würde.

Insgesamt ist die Prüfung dieses sehr komplexen Sachverhalts, die nicht nur unter verkehrspolitischen, sondern auch unter haushalts- und finanzpolitischen Gesichtspunkten sowie unter Wirtschaftlichkeitsaspekten zu erfolgen hat, noch nicht abgeschlossen.

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?

Beim Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums am 14. September 2010 handelte es sich um eine Diskussionsveranstaltung, in der mitunter zugeschnittene Formulierungen die Problematik veranschaulichen sollen. Insgesamt

unterstreicht die Aussage die sich auch aus dem Koalitionsvertrag ergebende Notwendigkeit, die Fragen zur Weiterentwicklung der VIFG sehr intensiv zu prüfen.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 wird verwiesen. Auch die Finanzierungsmodalitäten sind Gegenstand der noch laufenden Prüfungen zur Wirtschaftlichkeit einer Kreditfähigkeit der VIFG.

8. Wie setzt die Bundesregierung eine Kreditfähigkeit der VIFG in Höhe der Hälfte der jährlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut um?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 wird verwiesen. Die Frage der Umsetzung konkreter Modelle einer kreditfähigen VIFG stellt sich derzeit nicht.

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 vier-spurige Bundesstraßen berücksichtigt?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 wird verwiesen.

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?

Nein.

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?

Nein.

Im Übrigen ist die Bereitstellung von steuerfinanzierten Ausgabemitteln neben der Maut zur Deckung des hohen Investitionsbedarfs bei den Bundesfernstraßen weiterhin erforderlich und erfolgt aus dem Kapitel 12 10 des Bundeshaushalts mit investiven Mitteln im Jahr 2011 in Höhe von rd. 1,7 Mrd. Euro.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält daran fest, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes streng zu priorisieren, um mit den verfügbaren Mitteln den größtmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen. Neben dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis sind auch netzkonzeptionelle (z. B. Engpassbeseitigung), naturschutzfachliche, raumordnerische, städtebauliche und planerische Aspekte sowie in der Gesamtabwägung Klima- und Umweltschutzaspekte zu beachten.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenwärtig wird der Entwurf für einen neuen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 erarbeitet, mit dem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der in § 5 Absatz 1 des Fernstraßenausbaugesetzes bzw. § 5 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festgelegten Verpflichtung zur Aufstellung von Fünfjahresplänen nachkommt und mit dem darüber hinaus eine Priorisierung der Neu- und Ausbauprojekte der Bundeswasserstraßen erfolgt. Festlegungen zur Aufnahme einzelner Projekte in den Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 wurden noch nicht getroffen.

Insgesamt zeichnet sich aber ab, dass aufgrund der zahlreichen vor 2010 begonnenen Projekte der Neubeginn weiterer Vorhaben nur in sehr geringem Umfang möglich sein wird.

Über die Höhe der jährlichen Dotierung einzelner Projekte entscheidet der Deutsche Bundestag im Rahmen der Verabschiedung des jährlichen Bundeshaushalts.

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?

Die Bundesregierung verfolgt die Realisierung von F-Modellen nach Maßgabe der relevanten verkehrlichen Ziele und Randbedingungen, der wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit für die öffentliche Hand sowie der privatwirtschaftlichen Tragfähigkeit des Geschäftsmodells. Diesbezügliche Untersuchungen mit je nach Realisierungsstand unterschiedlichen Schwerpunkten werden durchgeführt für

- die Weserquerung im Zuge der A 281 (Bremen)
- sowie mit mehreren Geschäftsmodellvarianten neben dem F-Modell
- die Elbquerung im Zuge der A 20 (Schleswig-Holstein) und
 - den Alaufstieg im Zuge der A 8 (Baden-Württemberg).

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?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit keine diesbezügliche Gesetzesinitiative.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedenken des Bundesrechnungshofes gegenüber der Realisierung von weiteren acht ÖPP-Projekten beim Ausbau und der Erweiterung von Bundesfernstraßen?

Der Präsident des Bundesrechnungshofes (BRH) in seiner Eigenschaft als Bundesbeauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) hat sich im Januar 2009 in einem Gutachten kritisch zu den A-Modell-Pilotprojekten geäußert und Empfehlungen für die Umsetzung weiterer Betreibermodelle gegeben. Grundsätzliche Bedenken gegen die zweite Staffel der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau vermag die Bundesregierung darin nicht zu sehen.

Die Bundesregierung hat sich mit der Kritik des BRH im Rahmen der Weiterentwicklung der Betreibermodelle auseinandergesetzt. Insbesondere im Hinblick auf den Vergütungsmechanismus werden mit dem Einheitsmautmodell für die A 8, Ulm–Augsburg, und dem Verfügbarkeitsmodell für die A 9, Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern, neue Ansätze verfolgt, die auch den Empfehlungen des BRH Rechnung tragen.

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?

Im Vergabeverfahren A 8, Ulm–Augsburg, soll auf das letztgültige Angebot des bestgereihten Bieters der Zuschlag erteilt werden. Die Bundesregierung hat dafür durch die Einstellung der erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen über die Laufzeit die haushalterischen Voraussetzungen geschaffen.

Ausgangspunkt hierfür ist die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, auf deren Basis die Bundesregierung eine einvernehmliche Entscheidung getroffen hat.

Über die Realisierung des ÖPP-Projekts A 9 ist abschließend noch nicht entschieden. Auch hier stützt sich die Bundesregierung vor Ausschreibungsbeginn auf eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Das Verfahren wird – vorbehaltlich der abschließend nachzuweisenden wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung – planmäßig weiterverfolgt. Ein erfolgreicher Abschluss des Vergabeverfahrens wird angestrebt.

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?

Die genannten Projekte der zweiten Staffel von Betreibermodellen befinden sich in Vorbereitung. Für die Projekte A 6, Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg (Baden-Württemberg), und A 7, Hamburg–Bordesholm (Hamburg/Schleswig-Holstein), wird – vorbehaltlich einer positiven vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und absehbarem Baurecht – ein Start des Vergabeverfahrens in 2011 angestrebt. Die verbleibenden Projekte sollen teilweise in 2011 (u. a. in Hessen), teilweise in 2012 in Angriff genommen werden. Bestimmend für den Terminplan sind die Erarbeitung geeigneter Projektzuschnitte und Geschäftsmodelle bzw. die weiteren Fortschritte bei der Schaffung des Baurechts.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam, jedoch getrennt für die Verkehrsträger beantwortet.

1. Bundesfernstraßen

Im Rahmen der manuellen Straßenverkehrszählungen (SVZ) werden Verkehrsstärken auf Autobahnen und Bundesstraßen im Fünfjahres-Turnus erhoben, zuletzt im Jahr 2010. Bei diesen manuellen Zählungen wird der Verkehr im außerörtlichen Bundesfernstraßennetz als zeitliche Stichprobe über ausgewählte Tage/Stunden eines Jahres flächendeckend erhoben. Ausgewählte Ergebnisse sind in den Schriftenreihen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht. Die Ergebnisse der SVZ 2010 werden voraussichtlich im Sommer 2011 zur Verfügung stehen.

Zudem werden die vorhandenen Verkehrsmengen auf ausgewählten Abschnitten der Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen durch automatische Zählstellen (bundesweit 1 345 Zählstellen) erfasst. Die Daten werden von den Ländern im Auftrag des Bundes erhoben und durch die BAST bundesweit zusammengestellt. Auf der Basis der Daten der automatischen Zählstellen erfolgen jährlich zählstellenspezifische Auswertungen sowie die Berechnung der mittleren DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke) und Jahresfahrleistungswerte für Bundesautobahnen und außerörtliche Bundesstraßen. Ausgewählte Ergebnisse sind auf der Homepage der BAST unter www.bast.de veröffentlicht.

Meldungen über Verkehrsstörungen und Staus werden durch die bei den Innenressorts der jeweiligen Bundesländer angesiedelten Landesmeldestellen zentral erfasst, verarbeitet und elektronisch an die Rundfunkanstalten/-sender weitergeleitet.

Der Bundesregierung liegen die Ergebnisse der jeweils letzten Zustandsaufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 zum Substanz- und Gebrauchswert vor. Dies ermöglicht einen netzweiten Überblick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägungen der Oberflächen der Fahrbahnbefestigungen. Damit sind Aussagen über Verkehrssicherheit und Fahrkomfort (Gebrauchswert) möglich, hinsichtlich der strukturellen Beschaffenheit des Fahrbahnaufbaus erlauben die Daten lediglich erste Rückschlüsse.

Die insoweit gewonnenen Informationen zum Substanz- und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen aufgrund dieser Zustandsaufnahmen können dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags zur Verfügung gestellt werden.

2. Bundeswasserstraßen

Für den Bereich der Bundeswasserstraßen können Informationen zu

- Bruttoanlagevermögen,
- Zustandsnoten der Anlagen nach Bauwerksprüfung,
- Verkehrsmengen/Gütertransporte/Schleusenstatistiken,
- Witterungsbedingte Ausfallzeiten (Hochwasser, Niedrigwasser, Eis)
- planmäßige Ausfallzeiten (Schleusenreparaturen)
- unplanmäßige Ausfallzeiten (Havarien)

in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Verfügung gestellt werden.

3. Schienenwege des Bundes

Die erbetenen Informationen fallen in den Bereich der unmittelbaren unternehmerischen Eigenverantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU). Unabhängig hiervon enthält jedoch der von den EIU im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) jährlich vorzulegende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB) umfassende Angaben zu den Zustand der Bundesschienenwege widerspiegelnden sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen der LuFV. Zudem enthält der IZB Aussagen sowohl zum Alter wichtiger Anlagen der EIU als auch zu Störbestehenszeiten und Verspätungsminuten sowie eine Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme. Die Bundesregierung gibt den IZB und das Ergebnis seiner Überprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt dem Deutschen Bundestag regelmäßig zur Kenntnis.

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?

Die Fragen 23 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Gemeinsamen Entschließung von Bundestag und Bundesrat sollen sich Bund und Länder um eine einvernehmliche Lösung hinsichtlich abzustufender Bundesstraßen, deren Abstufungszeitpunkt und der sonstigen Abstufungsmodalitäten bemühen. Gemäß eines Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 3. Juli 2000, Az.: 2 BvG 1/96 (BVerfGE 102, 167) müssen die Länder den Abstufungsforderungen des Bundes zustimmen.

Auf Basis eines Beschlusses der Länder-Verkehrsministerkonferenz vom April 2010 wurde das weitere Vorgehen vereinbart, wonach sich Bund und Länder zunächst auf Fachebene über die länder- und streckenspezifischen Einzelheiten zur Abstufung der autobahnparallelen Bundesstraßen verständigen sollen. Diese Gespräche sind – insbesondere wegen der weiter bestehenden Forderungen nach einer Kompensation – noch nicht abgeschlossen.

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-Schiennetz 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?

Die Fragen 26 bis 28 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den angesprochenen Fragen findet zwischen den Beteiligten ein kontinuierlicher Austausch statt. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

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?

Mit der LuFV wurde das Finanzierungsverfahren für Ersatzinvestitionen in die Bundesschienenwege erstmalig auf eine Outputkontrolle umgestellt. Der Bund ist berechtigt, seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn die EIU des Bundes die in der LuFV vereinbarten Qualitätsziele verfehlen. Am 4. November 2010 wurde mit Zustimmung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages ein Nachtrag zur zunächst bis 2013 laufenden LuFV abgeschlossen. Der Nachtrag beinhaltet teilweise eine Verschärfung bei den von den EIU einzuhaltenden sanktionsbewehrten Qualitätszielen.

Ob hinsichtlich einer für den Zeitraum ab 2014 abzuschließenden Folgevereinbarung weiterhin die Beteiligung der DB AG als Vertragspartner erforderlich ist, wird in Abhängigkeit von der dann gegebenen Konzernstruktur zu entscheiden 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?

Die Bundesregierung wird entsprechend den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 17. Dezember 2008 genau beobachten, ob mit der LuFV tatsächlich die mit ihr verfolgten Ziele erreicht werden. Die Erfahrungen mit diesem völlig neuen Finanzierungsinstrument werden in einer für den Zeitraum ab 2014 auszuhandelnden Folgevereinbarung zu berücksichtigen sein. Während der Laufzeit dieser ersten LuFV wird die Bundesregierung auch prüfen, ob weitere Qualitätskennzahlen für eine Folgevereinbarung in Frage kommen, wobei besonders die Einbeziehung der Kapazität der Bundesschienenwege als Qualitätsparameter betrachtet werden soll.

31. Welche Konsequenzen hätte nach Ansicht der Bundesregierung die Trennung von Netz und Betrieb?

Gemäß Koalitionsvertrag werden Maßnahmen für eine stärkere Unabhängigkeit des Netzes zur Verbesserung des Wettbewerbs auf der Schiene geprüft.

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?

Die Bundesregierung verfolgt weiterhin die auch im Koalitionsvertrag vereinbarte ertragsoptimierte Kapitalprivatisierung der Transport- und Logistiksparten. Dabei soll die DB AG im Konzernverbund Alleineigentümerin der Infrastruktursparten bleiben. Die Bündelung der Verkehrs- und Logistikgesellschaften der DB AG unter der Holdinggesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) und die Beteiligung privater Investoren an dieser Gesellschaft in Höhe von bis zu 24,9 Prozent ist Gegenstand eines Beteiligungsvertrages, der zwischen der DB AG und der DB ML AG auf der einen Seite und dem Bund, ver-

treten durch die Bundesregierung auf der anderen Seite, am 17. Juni 2008 abgeschlossen wurde.

Die Voraussetzungen für eine Beteiligung privater Investoren sind aber noch nicht gegeben. Die Bundesregierung beobachtet sehr genau die fortschreitende Erholung des Kapitalmarktes, aber auch die wirtschaftliche Entwicklung der Transport- und Logistiksparten des DB-AG-Konzerns. Vorrangige Ziele in diesen Bereichen sind derzeit Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Verkehrsangebote.

33. Welche Konsequenzen werden dabei für den DB-Konzern und den konzerninternen Arbeitsmarkt erwartet?

Auf Basis der Antwort zu Frage 32 stellt sich diese Frage derzeit nicht.

34. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung einer LuFV für den Erhalt und Betrieb von Bundesfernstraßen mit den Bundesländern?

Derzeit stellt sich die Frage, eine LuFV für den Erhalt und Betrieb von Bundesfernstraßen einzuführen, nicht.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, Gespräche mit dem Ziel einer Umsetzung einer vertraglichen Regelung im Sinne einer LuFV mit den Ländern zu führen.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 5 wird verwiesen.

Zur Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße wurden in einem ersten Schritt mit dem Bundeshaushalt 2011 die für Investitionen verfügbaren Maut-einnahmen vollständig der Straße zur Verfügung gestellt.

