

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Ekin Deligöz, Anja Hajduk, Dr. Tobias Lindner, Harald Ebner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Lisa Paus, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/2000, 18/2002, 18/2812, 18/2823, 18/2824, 18/2825 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2015
(Haushaltsgesetz 2015)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 - i) Die drohende Klimakatastrophe erfordert eine Verkehrswende

Der Verkehrssektor in Deutschland verantwortete 2012 rund 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen. Deutschland hat sich in der internationalen Klimaschutzpolitik zur Erreichung des Zwei-Grad-Ziels die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 95 Prozent zum Ziel gesetzt.

Ohne ein ambitioniertes Klimaschutzkonzept für den Verkehrssektor wird Deutschland seine internationalen Klimaschutzverpflichtungen nicht erfüllen können.

Um den Verkehrssektor auf einen nachhaltigen Pfad zu bringen, brauchen wir eine nachhaltige Verkehrswende in Deutschland. Insbesondere bei den Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind wegen der langfristigen Wirksamkeit und recht schwerfälligen Umsetzung entsprechender Entscheidungen wichtige Richtungsentscheidungen nicht länger aufzuschieben. Vor diesem Hintergrund

eröffnen der Bundeshaushalt und der Bundesverkehrswegeplan 2015 große Chancen zu einer umfassenden Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturpolitik, die jetzt genutzt werden müssen.

- ii) Die Verkehrswende braucht Innovationen, Kapazitätsausbau auf der Schiene und verlässliche Nahverkehrsfinanzierung

Die Verkehrspolitik in Deutschland muss sich ändern und nachhaltig werden. Für die gezielte und langfristig angelegte Entwicklung des Schienennetzes und die Steuerung von Investitionen brauchen wir ein Zielnetz für das Jahr 2050. Dabei müssen sich die spezifischen Anforderungen von Personen- und Güterverkehr widerspiegeln. Sollen möglichst schnell Verlagerungseffekte auf die Schiene erreicht werden, dann muss die Beseitigung von Engpässen in einem ersten Schritt absoluten Vorrang bekommen. Schwerpunkte sind dabei der Ausbau von Hauptkorridoren für den Schienengüterverkehr mit Bypässen und die Engpassbeseitigung in den Knoten. Innerhalb einer Dekade könnte so infrastrukturseitig die Grundlage für eine Verdoppelung der Verkehrsleistung auf der Schiene gelegt werden.

Bei der Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene geht es jetzt darum, die Regionalisierungsmittel, als wichtigste Säule der deutschen Nahverkehrsfinanzierung, zukunftsfähig auszugestalten. Seit der letzten Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2002 beträgt die Dynamisierungsrate 1,5 Prozent. Es besteht politischer Konsens darüber, dass diese Steigerung die spezifische Kostenentwicklung des Sektors nicht mehr abbildet. Durch die überproportionalen Preissteigerungen bei den Infrastrukturentgelten (Trassen- und Stationspreise) in der vergangenen Dekade (zwischen 2,5 und 3 Prozent) hat eine kontinuierliche „Kaufkraftentwertung“ bei den Bestellern von SPNV-Leistungen stattgefunden. Durch das geplante Aussetzen der Dynamisierung im Haushaltsjahr 2015 würde dies noch beschleunigt werden, so dass vertraglich vereinbarte Angebotsausweitungen nicht gesichert sind und es sogar zur Abbestellung von Leistungen kommen kann. Deshalb muss die Dynamisierungsrate bis zur endgültigen Revision mit mindestens 1,5 Prozent weitergeführt werden. Mit der endgültigen Revision, die so schnell wie möglich vereinbart werden muss, ist die Dynamisierung auf mindestens 2,5 Prozent anzuheben.

Im Bundeshaushalt wird zur Unterstützung nachhaltiger Mobilität eine neue Titelgruppe „Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Fahrrad- und Fußverkehr“ eingerichtet. Mit Auflösung des Energie- und Klimafonds und Umschichtung in den regulären Bundeshaushalt werden die Gelder aus dem Titel „Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität“ in dieser neuen Titelgruppe verwendet. Zusätzlich werden Mittel aus dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zur Verstärkung umgeschichtet, um ein neues Programm in Höhe von 50 Millionen Euro für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte und Gemeinden zu starten.

- iii) Verkehrsinfrastrukturpolitik der Bundesregierung: keine Ziele, keine Visionen und falsche Prioritäten

Die Bundesregierung setzt trotz des massiven Sanierungsstaus und des Defizits beim Erhalt des Bestandsnetzes, das zuletzt durch die Daehre- und Bodewig-Kommission bestätigt wurde, immer noch viel zu viel Geld für den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen ein. Der Vorrang für neue Projekte hat dazu geführt, dass jahrzehntelang die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur auf unverantwortliche Weise vernachlässigt wurde. In absehbarer Zeit wird beispielsweise die Hälfte aller Autobahnbrücken ihr Abschreibungsalter erreicht oder

überschritten haben. Auch im Eisenbahnnetz wächst der Ersatzinvestitionsbedarf bei Brücken. Die Masse an Erhaltungsbedarf macht einen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturpolitik unumgänglich. Das Prinzip „Erhalt vor Neu- und Ausbau“ muss endlich auch im Haushalt Priorität erhalten, wenn Deutschland nicht auf eine umfassende Infrastrukturmisere zusteuern soll.

Verkehrsminister Dobrindt hat im Sommer 2014 außerhalb des Straßenbauplans für 27 neue Bundesfernstraßenprojekte mit einem Projektvolumen von insgesamt 1,7 Milliarden Euro die Baufreigabe erteilt. Auch für ein Projekt in seinem eigenen Wahlkreis hat Verkehrsminister Dobrindt die Gelder für den neuen Spatenstich locker gemacht. Unter den 27 neuen Straßenprojekten befinden sich 11 Vorhaben, die nach der im Frühjahr 2014 durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Grundkonzeption des BVWP 2015 bzw. den entsprechenden Projektanmeldungen disponibel waren und daher neu bewertet werden sollten. Mit der Baufreigabe schafft der Bund Fakten und unterbindet, oftmals befeuert durch den Einfluss und Druck lokaler schwarz-roter Bundestagsabgeordneter, die ergebnisoffene Überprüfung im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung, die auch zu weniger aufwändigen Lösungen, Einstufung in eine andere Bedarfskategorie oder sogar zur faktischen Streichung des jeweiligen Vorhabens führen kann.

Betrachtet man darüber hinaus die Investitionsschwerpunkte bei den Neubeginnen des Jahres 2014, so ist zu erkennen, dass der Löwenanteil der Mittel für den Neubau von Bundesstraßen eingesetzt wird. Rund 800 Millionen Euro oder 46,3 Prozent der Mittel für Neubau fließen damit vor allem in den Bau von Ortsumgehungen. Dies steht im krassen Gegensatz zu den Aussagen in der Grundkonzeption des BVWP 2015, wonach künftig bis zu 80 Prozent des Neubaubudgets zur Engpassbeseitigung im Autobahnnetz Verwendung finden soll. Statt klare Schwerpunkte zu setzen und zumindest mit dem Umsteuern zu beginnen, setzt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die Spatenstichpolitik seiner Vorgänger fort und verteilt nach Regionalproporz und anderen sachfremden Aspekten die Straßenbaumittel über die Republik.

- iv) **Strukturreformen anpacken: Infrastruktur bilanzieren – Auftragsverwaltung überprüfen**

Vorhandenes Anlagevermögen erleidet durch Nutzung und Alter andauernd Wertverluste. Da eine Aufstellung des Infrastrukturzustandes und Erhaltungsbedarfs in der bestehenden kameralen Haushaltssystematik nicht erfolgen muss, neigt der Bundeshaushalt zu teuren Neuinvestitionen. Für laufende Erhaltungsmaßnahmen stehen strukturell zu wenige Mittel zur Verfügung. Der Einzelplan 12 muss deswegen deutlich transparenter werden. Der kritische Infrastrukturzustand geht nicht nur auf die generelle finanzielle Vernachlässigung des Straßenunterhalts zurück, sondern ist auch bedingt durch Defizite bei der Auftragsverwaltung. Im April 2014 hat der Bundesrechnungshof erneut in einem Gutachten über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau Mängel bei Planung und Bau von Projekten des Bedarfsplans Straße offengelegt. Das unzureichende Kostenmanagement bei Bundesfernstraßen führt er dabei ausdrücklich auf das jetzige Organisationsmodell der Auftragsverwaltung zurück. Die Auftragsverwaltung gehört deswegen kritisch auf den Prüfstand.

- v) **ÖPP-Strategie ist ein teurer und gefährlicher Irrweg**

Verkehrsminister Dobrindt verstärkt im Bundeshaushalt 2015 noch die Straßenprojekte mit Öffentlichen-Privaten Partnerschaften (ÖPP). Das ist ein teurer

und gefährlicher Irrweg. Der Staat refinanziert sich derzeit um Längen günstiger als es Private jemals könnten. Zum Zinsnachteil der Privaten tritt noch deren Renditeerwartung hinzu, welche die Investitionskosten weiter in die Höhe treibt. Ähnlich wie bei Krediten werden mit ÖPP-Projekten lediglich die Finanzierungsverpflichtungen in die Zukunft verschoben. Die „Heute-bauen-morgen-bezahlen-Mentalität“ schmälert mit jedem neuen Vorhaben die Ergiebigkeit der Lkw-Maut und geht so zu Lasten künftiger Generationen, denn die Zinsen und Tilgung für die Konzessionsnehmer müssen über 30 Jahre mit Haushaltsmitteln bzw. Einnahmen aus der Lkw-Maut bedient werden. Schlussendlich wird die öffentliche Hand nicht um eine Gewährleistung und Bürgschaft für die privaten Investitionen umhinkommen. ÖPP führen so zu einer künstlichen Verteuerung von Investitionen. Mit dieser extrem teuren Form der Infrastrukturfinanzierung umgeht die Bundesregierung die Schuldenbremse. Am Ende steht eine Teilprivatisierung öffentlicher Infrastruktur mit gravierenden Folgen. Dies hat auch der Bundesrechnungshof jüngst ausführlich in seinem Bericht zu Milliardenmehrkosten beim Autobahnbau durch ÖPP dargelegt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- im Haushalt 2015 dem Erhalt des Bundesfernstraßennetzes klaren Vorrang vor dem Neu- und Ausbau einzuräumen und dafür eine Milliarde Euro zu Gunsten von Erhaltungsinvestitionen aus den Neu- und Ausbautiteln sowie ÖPP-Projekten umzuschichten;
- die Investitionslinie für Vorhaben des Bedarfsplans Schiene auf 1,7 Milliarden Euro anzuheben;
- über die Kreditanstalt für Wiederaufbau, der DB ein zinsloses Darlehen in Höhe von 500 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen;
- die Dynamisierungsrate von 1,5 Prozent bei den Regionalisierungsmitteln bis zur endgültigen Revision wieder einzusetzen;
- den Empfehlungen des Bundesrechnungshofs zu folgen und keine neuen ÖPP-Vorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen zu planen oder zu beginnen;
- die Infrastrukturvermögenswerte kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuches zu erfassen und als jährliche Bilanz zusammen mit dem Entwurf für den jeweils kommenden Haushalt offenzulegen;
- eine neue Titelgruppe „Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Fahrrad- und Fußverkehr“ im Einzelplan 12 im Haushalt 2015 einzuführen und daraus u. a. ein Modellprogramm in Höhe von 50 Millionen Euro für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte und Gemeinden zu finanzieren;
- sich auch bei den 11 Vorhaben des Bedarfsplans Straße, für die im Sommer 2014 durch das BMVI die Baufreigabe erteilt wurde, an die Vorgabe der Grundkonzeption des BVWP und die Festlegungen der Projektanmeldungen des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu halten und die Vorhaben entsprechend der beschlossenen Vorgaben neu zu bewerten. Die erteilten Baufreigaben sind umgehend zu revidieren; alle bereits veranlassten weiteren Vorbereitungen zum Bau der Vorhaben sind bis zum Abschluss der Überprüfung der Vorhaben und der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 einzustellen.

Berlin, den 24. November 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion