

DEUTSCHER BUNDESTAG
17. Wahlperiode
Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache

17(15)426

TOP 1a

17.10.2012

16. Oktober 2012

**79. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, den 17.10.2012, TOP 1a**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zum Gesetzentwurf
Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das
Haushaltsjahr 2013 (Haushaltsgesetz 2013)
BT-Drs. 17/10200

Verkehrshaushalt 2013 auf nachhaltige Zukunftsinvestitionen ausrichten

Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende Entschließung zur Annahme zu empfehlen:

Energiewende auch im Verkehr voranbringen

Ein sektorspezifisches Energie- und Klimakonzept für den Bereich Verkehr, angekündigt im Januar 2010, liegt bis heute nicht vor. Die einzige nationale Zielvorgabe für den Verkehr steht bisher im Energiekonzept der Bundesregierung und sieht eine Senkung des Endenergieverbrauchs um 10% bis 2020 und um 40% bis 2050 vor. Zudem hat die EU-Kommission mit dem Weißbuch Verkehr die Vorgabe gemacht, die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr bis 2050 gegenüber 1990 um 60 Prozent zu senken. Investitionen in neue Verkehrsinfrastruktur, die eine Lebensdauer von 40 Jahren und mehr haben, muss diese Zielvorgaben berücksichtigen.

Ein wichtiger Baustein der Energiewende im Verkehr liegt im Bereich der Förderung der Elektromobilität. Alle deutschen Hersteller werden bis nächstes Jahr Elektrofahrzeuge in Serie bauen und haben dafür viele Milliarden Euro investiert. Was fehlt, ist eine klare politische Strategie und verlässliche Leitplanken für den Umbau der Autoindustrie. Dazu muss die Industrie erstens ehrgeizige Verbrauchsvorgaben erhalten. Im Jahr 2020 muss der Durchschnittsverbrauch aller Neufahrzeuge auf 70 g CO₂/km gesenkt werden (entspricht ca. 3 l/100km). Zweitens braucht es übergangsweise eine Kaufprämie von anfangs 5.000 Euro für alle Neufahrzeuge, die schon heute unter dem angestrebten Grenzwert des Jahres 2025 von 50 g CO₂/km bleiben (entspricht 2 l/100 km), aufkommensneutral finanziert durch eine Reform der Kfz-Steuer. Die Markteinführung von Elektroautos bildet zudem einen wichtigen Baustein für die Energiewende, da der grüne Strom in solchen Fahrzeugen gespeichert werden kann.

Die Verschiebung der Mittel für die Förderung der Elektromobilität in den Energie- und Klimafonds (EKF) lehnen wir ab. Der EKF soll aufgelöst werden und die Mittel wieder auf die Einzelpläne der beteiligten Ministerien verteilt werden.

Wir wollen die öffentliche Beschaffung von solchen Fahrzeugen durch den Bund mit einem zusätzlichen Förderprogramm stimulieren und für Firmen, die ihre Flotten auf Plug-In-Hybride und reine Elektrofahrzeuge umstellen, Zuschüsse für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur gewähren. Elektrofahrräder, ob als E-Bikes oder als Pedelecs, sind heute schon marktreif. Im Jahr 2011 sind 310.000 solcher Räder in Deutschland verkauft worden. Für solche Fahrräder braucht es allerdings auch eine neue Infrastruktur. Daher wollen wir die Einrichtung von Mobilitätsstationen in Kommunen unterstützen, an denen Elektrofahrräder sicher abgestellt und ggf. auch geladen werden können.

Für eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung von Infrastruktur

Das angeblich von der Regierung eingeführte Prinzip „Straße finanziert Straße“ und ebenso der „Finanzierungskreislauf Schiene“ sind reine Augenwischerei. Bei der Straße sind die Ansätze für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen trotz steigender Mauteinnahmen – auch durch seit 1.7.2012 vollzogene Ausweitung auf vierspurige Bundesstraßen – sogar noch gekürzt worden. Der „Finanzierungskreislauf Straße“ ist daher nichts anderes als ein Buchungstrick. Die Lkw-Maut fließt nur noch der Straße zu, dafür wurden aber die steuerfinanzierten Haushaltsansätze für die Straße noch stärker gekürzt.

Bei der Schiene ist der Aufwuchs der Bedarfsplanmittel wesentlich geringer als die 500 Mio. Euro, die dem System Schiene über die Dividende entzogen wird. Schwarz-Gelb hat den steuerfinanzierten Anteil für Verkehrsinvestitionen noch stärker heruntergefahren als die Vorgängerregierungen.

Wir wollen die verkehrsträgerübergreifende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die von Rot-Grün eingeführt wurde, wieder herstellen. Eine integrierte Verkehrspolitik braucht auch eine integrierte Finanzierung. Denn wenn z.B. die Kapazität für den Schienengüterverkehr massiv ausgebaut wird und Modal-Split-Anteile von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden können, verringert sich der Ausbaubedarf auf der Straße. Es ist daher auch gerechtfertigt, einen Teil der Lkw-Mauteinnahmen für den Ausbau der Schiene zu verwenden. Zudem wollen wir sicherstellen, dass dem System Schiene nicht weiter Geld entzogen wird. Dies ist am besten über eine Trennung von Netz und Transport zu erreichen.

Neupriorisierung und Ausbau der klimafreundlichen Schiene

Der mittelfristig zur Verfügung stehende Finanzrahmen von 1,2 – 1,4 Mrd. Euro für Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes ist durch Finanzierungsvereinbarungen vor allem für Großprojekte bis 2020 nahezu vollständig ausgeschöpft. Für Vorhaben von größter Bedeutung, wie den Ausbau der Rheintalbahn fehlen mindestens 3,2 Mrd. Euro, die nicht durch Finanzierungsvereinbarungen gedeckt sind. Zahlreiche weitere Bedarfsplanvorhaben wie die Neubaustrecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim, die Mottgerspange (ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt), die Y-Trasse (NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover), der Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Düsseldorf, der Ausbau der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen, Knotenausbaumaßnahmen in Hamburg, Bremen, München, Mannheim und die Ausrüstung der TEN-Strecken mit dem Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS sind ohne Finanzierungsvereinbarung und ohne Aussicht, in den nächsten zehn Jahren in Angriff genommen zu werden.

Der Ruf nach mehr Geld für die Schiene allein löst das Problem nicht. Es bedarf einer grundsätzlichen Änderung der Planungslogik für die Schiene. Statt planlos Einzelprojekte zu beginnen, deren Bau mitunter Jahrzehnte (siehe Rheintalbahn) dauert, muss ein realistisches Zielnetz entwickelt werden, wie es die Schweiz vorgemacht hat. Abgeleitet daraus müssen die Neu- und Ausbaunotwendigkeiten entwickelt und dann entsprechend ihrer Dringlichkeit realisiert werden. Es kann nicht sein, dass der Umbau des Knotens Hamburg, der ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 17,0 aufweist und der für den Standort Deutschland von höchster Bedeutung ist, zurückgestellt wird, um stattdessen Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr auf Korridoren vorzuziehen, in denen es keinen Engpass gibt, wie im Falle der NBS (Stuttgart) Wendlingen – Ulm, das unter zweifelhaften Annahmen gerade einmal ein NKV von 1,2 erzielt.

Der Bund erhebt von der Deutschen Bahn AG eine Zwangsdividende in Höhe von 525 Mio. Euro, von der gerade einmal 25 Mio. Euro zur Erhöhung der Schieneninvestitionen verwendet werden sollen. D.h., 500 Mio. Euro werden dem System Schiene entzogen und verschwinden im allgemeinen Bundeshaushalt. Dies lehnen wir strikt ab. Wir wollen stattdessen den gesamten Betrag für die Erhöhung der Schieneninvestitionen einsetzen, zumindest so lange, bis die Gewinn- und Beherrschungsverträge zwischen DB Netz AG und der DB Holding gelöst sind und die Infrastrukturgewinne vollständig in das Netz reinvestiert werden können.

Zusätzlich fordern wir, dass für neue Bedarfsplanprojekte die mit Bundesmitteln zu finanzierenden Anteile der Gesamtkosten von Neubau- und Ausbauinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in Höchstbetragvereinbarungen geschrieben werden müssen, um eine Neu- und Ausbauplanung zu erreichen, die kalkulierbare Investitionskosten für den Bund ergibt und Anreize für eine realistischere Baukostenuntersuchung bietet als das in der Vergangenheit der Fall war.

Zu den bestehenden Bedarfsplanmitteln sollen 500 Millionen Euro als zinslose Darlehen von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) eingeräumt werden, die von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Projekte beantragt werden können, die auf hoch belasteten Korridoren eine schnelle Ausweitung der Trassenkapazität ermöglichen. Die durch solche Maßnahmen erzielbaren zusätzlichen Trasseneinnahmen ermöglichen eine Tilgung der Darlehen. 30 Mio. Euro in 2011 werden für die Finanzierung der Zins- und Verwaltungskosten dieses KfW-Programms haushaltswirksam.

Mit der Erhöhung des Baukostenzuschusses aus der Zwangsdividende und weiteren 500 Mio. Euro zinslosen Darlehen können die Schieneninvestitionen auf mehr als 2 Mrd. Euro pro Jahr angehoben werden.

20 Prozent der gesamten Mittel nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sollen in eigenen Titeln für Erhalt bzw. Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur zweckgebunden festgeschrieben werden, so wie es § 8 Abs. 2 des BschwAG vorsieht. Zusätzlich soll ein neuer Titel über 50 Mio. Euro geschaffen werden, mit dem ein Infrastrukturförderprogramm für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen geschaffen wird.

Das von der rot-grünen Regierung initiierte Förderprogramm für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehr (KV) und das Gleisanschlussprogramm ist ein voller Erfolg. Die Mittel reichen aber trotz der vorgenommenen Erhöhung bei weitem nicht aus. Das überproportionale Wachstum des KV der letzten Jahre kann nur gehalten werden, wenn die Kapazitäten der Umschlaganlagen mitwachsen. Der Mittelansatz soll daher auf 150 Mio. Euro jährlich erhöht werden.

Lkw-Maut zur Logistikabgabe entwickeln

Wir wollen die Lkw-Maut im Sinne einer Logistikabgabe wieder für die Finanzierung aller Bundesverkehrswege einsetzen, so wie es mit der Einführung der Lkw-Maut 2003 beschlossen wurde. Die Logistikabgabe soll durch die Einbeziehung externer Kosten, eine stärkere Mautspreizung mit dem Ziel die Durchschnittsmaut auf das Niveau des Wegekostengutachtens 2007 zu erhöhen und die Ausdehnung auf Lkw unter 3,5 Tonnen gesteigert werden. Diese Maßnahmen sollen insgesamt 2 Mrd. Euro Netto-Zusatzeinnahmen bringen, mit denen die Aufwüchse in anderen Bereichen finanziert werden.

Die Förderprogramme De-Minimis und Aus- und Weiterbildung leisten einen Beitrag, um den Transport auf der Straße sparsamer und umweltfreundlicher zu machen. Die Bedingungen der Programme sind jedoch so ausgestaltet, dass nicht nur Kleine und Mittlere Unternehmen von den Programmen profitieren, sondern auch große Einzelhandelsgesellschaften anderweitige Fortbildungsmaßnahmen finanzieren können. So lange die Bedingungen nicht geändert sind, sollen die Mittel unter Vorbehalt stehen.
Intelligentes Erhaltungs- und Kapazitätsmanagement der Bundesfernstraßen aufbauen

Die Bundesfernstraßen und dabei insbesondere Brücken und Tunnel sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand. Dies liegt nicht nur an einer jahrzehntelangen Unterfinanzierung des Straßenunterhalts, sondern auch an einem überholtem Finanzierungsmodell. Statt die Straßenbaumittel unkonditioniert an die Länder zu überweisen, die die Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung des Bundes unterhalten und betreiben, sollte der Bund mit den Ländern eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über den Straßenerhalt für Fernstraßen (LuFV Fernstraße) abschließen, die folgende Bedingungen erfüllt: Die Infrastruktur hat einen Mindestzustandswert aufzuweisen, die Länder müssen Leistungsnachweise für den Erhalt erbringen und die Kontrolle erfolgt durch eine bundeseigene Gesellschaft. Die Länder erhalten dabei Anreize in Form von Boni, wenn der Zustand besser ist als vereinbart, oder Strafzahlungen, wenn der Zustandswert geringer ist als vereinbart.

Umschichtung von Erhaltungsmitteln für Neu- und Ausbau beenden

In den Jahren 2010 und 2011 wurden 46 Prozent mehr für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und 33 Prozent mehr für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ausgegeben als im Haushalt vorgesehen. Die tatsächlich verausgabten Mittel für den Erhalt lagen um 10 bzw. 20 Prozent unter den Haushaltsansätzen. Besonders negativ hervorgeraten bei dieser Mittelverschiebung haben sich Bayern (238% mehr für den Autobahnneubau) und Niedersachsen (182% mehr für Bundesstraßen).

Hohe Sollansätze für den Erhalt werden dadurch systematisch zu niedrigen Istausgaben. Da dies eindeutig gegen den Willen des Haushaltsgesetzgebers geht, wollen wir die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Erhalt- und Neu- und Ausbautiteln aufheben. Sie soll nur noch in eine Richtung erhalten bleiben: Nicht verausgabte Neu- und Ausbautitel können in den Erhalt umgeschichtet werden. Ein Umschichten vom Erhalt wollen wir grundsätzlich ausschließen.

Wir wollen zudem, dass der Haushalts- und der Verkehrsausschuss über jedes Neu- und Ausbauprojekte bei Straße und Schiene entscheidet und dies nicht mehr dem exekutiven Handeln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überlassen bleibt.

Gleichzeitig werden wir die Mittel für die Sanierung von Bundesfernstraßen steigern und den Mittelansatz für Neu- und Ausbau absenken. Der Neubau von Autobahnen und

Bundesstraßen ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels überflüssig. Die Kapazitäten der bestehenden Autobahnen können mit intelligenten Maßnahmen (generelles Tempolimit, Baustellenmanagement, Standstreifenfreigabe, Zufahrtsdosierung) gesteigert werden. Wo dies nicht ausreicht, sollte der Ausbau auf den mehrstreifigen Autobahnausbau an überlasteten Strecken mit sehr hohem Schwerverkehrsanteil konzentriert werden, anstatt Ortsumgehungen mit vergleichsweise geringen Verkehrsentlastungswirkungen zu bauen. Im Sinne einer effizienten Mittelallokation sollte der Bund zudem erneut in Verhandlungen mit den Ländern treten, um Bundesstraßen zu Landesstraßen abzustufen, um teure und überflüssige Baumaßnahmen zu verhindern, die allein darin begründet liegen, dass der Bund Straßenbaumittel überwiegend nach einem Länderproporz und nicht nach Notwendigkeit und Dringlichkeit zur Verfügung stellt.

Zur Umsetzung der Nationalen Strategie für Biologische Vielfalt und dem darin enthaltenen Programm zur Wiedervernetzung von Ökosystemen, wollen wir dauerhaft einen eigenen Titel mit 30 Mio. Euro schaffen.

Nationales Lärmschutzpaket umsetzen

Im Nationalen Lärmschutzpaket II vom August 2009 hat die vorige Bundesregierung beschlossen auf der Basis des Jahres 2008 folgende Ziele zu erreichen:

- Entlastung von Lärmbrennpunkten,
- Reduzierung der Verkehrslärmbelastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens,
- Minderung der Belästigung durch Lärm um 20 Prozent im Flugverkehr, um 30 Prozent im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt sowie um 50 Prozent im Schienenverkehr

Aus der Absenkung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB (A) ergibt sich demnach ein Mittelsanierungsbedarf von 1,5 Milliarden Euro. Wir wollen daher die Mittel für die Lärmsanierung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf 200 Mio. Euro jährlich erhöhen und in einem eigenen Haushaltstitel ausweisen, der keine Vermischung mehr enthält mit dem Bau von Rastanlagen oder anderen Um- und Ausbaumaßnahmen.

DB Netz AG geht davon aus, dass für die aktive und passive Lärmsanierung von 2660 Kilometern des Schienennetzes noch 1,9 Mrd. Euro notwendig sind. Um diese Sanierung bis 2020 abzuschließen müssen die Lärmschutzmittel daher auf 200 Mio. Euro verdoppelt werden. Die Lärmsanierung hoch belasteter Eisenbahnstrecken, z.B. im Rheintal, hat dabei Priorität.

Binnenschifffahrt umweltfreundlich entwickeln.

Entgegen aller Prognosen nimmt der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen kaum zu. Die Prognosen der vergangenen Jahre sind politische Wunschvorstellungen und entsprechen nicht der Realität. Durch eine entsprechende Rahmensetzung wollen wir die Binnenschifffahrt mit möglichst geringem Einsatz finanzieller Mittel und minimalen Eingriffen in die Umwelt maximal entwickeln.

Durch eine perfekte Abstimmung mit den Planungen für das Schienennetz können optimale Bedingungen für die umweltverträglichen Verkehrsträger im Güterverkehr entstehen. Dazu ist es vor allem notwendig, die vorgesehenen Maßnahmen am Rhein und am Nord-Ostsee-Kanal zügig umzusetzen. Die anstehenden Maßnahmen bei den Seewasserstraßen-

abschnitten von Flüssen sollen entsprechend der Anforderungen entwickelt werden, die bei einer optimalen Kooperation der Seehafenstandorte in Deutschland bestehen könnten bzw. noch erforderlich wären.

Wasserstraßen sind unter Berücksichtigung ökologischer Belange entsprechend des tatsächlichen Bedarfs für die Binnenschifffahrt zu entwickeln und die vorhandenen Mittel so zu priorisieren, dass Maßnahmen vor allem auf die Wasserstraßen mit guten Entwicklungsbedingungen konzentriert werden.

Auf der Basis der neuesten Ergebnisse der Klimaforschungen sind langfristige Prognosen für die Veränderung der mittleren Abladetiefen von Bundeswasserstraßen zu erstellen, auf deren Basis die langfristige Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit von flussbaulichen Maßnahmen überprüft werden kann.

Die Mittel eines Förderprogramms für umweltfreundliche Antriebssysteme für Binnenschiffe sind unzureichend. Eine Aufstockung des Programms soll sicherstellen, dass die Umrüstung auf klimafreundliche Antriebe – auch mit Abgasnachbehandlungssystemen, dieselektrischen Antrieben und Gasantrieben – nachhaltig erfolgen kann. Hierfür sind auch die Förderbedingungen nutzerfreundlich anzupassen und die Mittel mit dem Titel „Förderung zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte“ zusammen zu führen. Hierin sollen auch Mittel zur Förderung klimafreundlicher Hafenschlepper enthalten sein.

Mit erheblicher Verzögerung hat die Bundesregierung die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung begonnen. Derzeit ist jedoch unklar, wie und wann die einzelnen Schritte zur Modernisierung der Verwaltung tatsächlich umgesetzt werden. Um den Reformdruck bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufrecht zu erhalten, soll es eine globale Minderausgabe von 20 Mio. Euro geben. Gleichzeitig stehen die Mittel für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unter einem Vorbehalt und werden von der Umsetzung der Reform abhängig gemacht.

Klimafreundlichen Stadt- und Landverkehr ermöglichen

Die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans bis zum Jahr 2020 ist erfolgt. Allerdings stellt das Bundesverkehrsministerium nicht ausreichend Mittel für seine Umsetzung zur Verfügung. Die Mittel für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) müssen auf 15 Mio. Euro erhöht werden. Mittel für Radwege an Bundesfernstraßen sollen auf 100 Mio. Euro gesteigert werden.

Der Bund soll ein nationales Modellprogramm für fußgänger- und radverkehrsfreundliche Städte und Gemeinden ins Leben rufen, bei dem sich der Verkehr in den Städten am menschlichen Maß orientiert. Dieses soll mit zunächst 20 Mio. Euro jährlich dotiert werden. Auf der Ebene der Bundesministerien und in den Anstalten des Bundes sollen institutionelle und personelle Kapazitäten durch Umschichtungen von Planstellen für den Bereich Fußverkehr geschaffen und für den Radverkehr deutlich ausgeweitet werden.

Der Umweltvorteil des Öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Auto muss ausgebaut werden. Ein Modellprojekt soll Kommunen prämiieren, die ihren ÖPNV auf weitgehend klimaneutrale Antriebe umstellen. Das betrifft z.B. den Strombezug für elektrisch betriebene öffentliche Verkehrsmittel und den Stromverbrauch in den Verkehrsbetrieben bzw. die Anschaffung von Bussen mit EEV-Standard, die zertifiziertes Biogas tanken. Die Maßnahmen sind mit dem Förderprogramm für dieselektrische Hybrid-Busse des Bundesumweltministeriums abzustimmen.