

|                                       |  |  |  |      |
|---------------------------------------|--|--|--|------|
| Haushaltsausschuss<br>17. Wahlperiode |  |  |  |      |
| Ausschuss-<br>drucksache:             |  |  |  | 4144 |
|                                       |  |  |  |      |

*74. Sitzung des Haushaltsausschusses am 10. November 2011*

**Beschluss des Haushaltsausschusses zu TOP 20**

**Bereinigungssitzung zum Bundeshaushaltsentwurf 2012;  
hier: Beratung der bisher zurückgestellten bzw. noch nicht abschließend beratenen  
Kapitel und Titel (ohne Personaltitel) sowie einzelplan-übergreifender Maßnahmen;  
hier: Einzelplan 12**

Der Haushaltsausschuss möge beschließen:

I. Der Haushaltsausschuss stellt fest:

Deutschland braucht eine moderne Verkehrsinfrastruktur, um auch in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Mobilität gehört als wichtige Säule zum Leben der Menschen in Deutschland.

Es fehlen der deutschen Verkehrspolitik bei den Investitionen in die Verkehrswege klare Prioritäten. Die Bundesregierung scheut es, deutliche Schwerpunkte zu benennen. Bei der Überprüfung der Bedarfspläne im Bereich Bundesfernstraße und Bundesschienenwege im Herbst 2010 wurde bei den Verkehrsprojekten eine Chance vertan, neue Schwerpunkte zu setzen. Bei den Bundeswasserstraßen verkennt die Bundesregierung das Potential der Wasserstraße als Güterverkehrsweg der Zukunft und setzt unter dem Deckmantel der Privatisierung der WSV einen Stopp jeglicher Maßnahmen für Erhalt und Ausbau durch.

Die Investitionen in die deutsche Verkehrsinfrastruktur sind unterfinanziert. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat gegenüber der medialen Öffentlichkeit den Mehrbedarf beim Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen in Höhe von vier Milliarden Euro pro Jahr angegeben. Davon sind nach Aussagen des Bundesministers 2,5 Milliarden Euro für den Ausbau der Straßen notwendig, eine Milliarde Euro für die Bundesschienenwege und eine weitere halbe Milliarde Euro für die Bundeswasserstraßen. Bundesminister Peter Ramsauer betonte, dass anstelle der zehn Milliarden Euro im Bundeshaushalt eigentlich 14 Milliarden erforderlich sind.

Der Entwurf des Bundeshaushalts 2012 lässt es deshalb an Klarheit und Wahrheit im Einzelplan 12 fehlen. Er ist geprägt von großen Unsicherheiten auf der Einnahmen- wie auch bei der Ausgabenseite.

Das beklagte Defizit in der Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich ist zum Teil durch die Politik der schwarz-gelben Bundesregierung selbst verschuldet. Seit September 2009 ist die Bundesregierung für starke Einnahmeausfälle im Bundeshaushalt 2011 im Verkehrssektor verantwortlich.

Vor dem Hintergrund des geltenden Mautmoratoriums der schwarz-gelben Koalition und der damit faktisch gegebenen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes pro gefahrenen Bundesautobahnkilometer besteht eine große Einnahmeunsicherheit bei der Lkw-Maut.

Durch die Rücknahme der neuen Mautsätze für Euro 3-Lkw zum 01.01.2011 und die bisher nicht erfolgte Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen fehlt ein dreistelliger Millionenbetrag im Bundeshaushalt. Darüber hinaus ist auch nach zwei Jahren weiteren Verhandlungen das schwebende Mautschiedsverfahren nicht zu einem erfolgreichen Ende gebracht worden.

Ein besonders dringender Bedarf an zusätzlichen Finanzmitteln besteht bei:

### Brücken

Der Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich seit 2009 rasant verschlechtert. Die von der schwarz-gelben Bundesregierung im Entwurf des Bundeshaushalts 2012 beschlossene Aufstockung der Mittel für den Erhalt von Bundesfernstraßen deckt nicht einmal die Baupreissteigerungen und den zusätzlichen Bedarf aufgrund von verstärkten Winterschäden an Bundesfernstraßen.

Zunehmend werden Brücken an Bundesautobahnen für genehmigungspflichtige Schwertransporte nach § 29 (3) der StVO gesperrt, da sie die Gewichtsanforderungen nicht erfüllen. Unternehmen müssen ihre Transporte im Zickzack durch die Bundesrepublik Deutschland fahren lassen, um die Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven zu erreichen. Das verlängert die Fahrzeiten, erhöht den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland.

### Nord-Ostsee-Kanal:

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nord- und Ostseehäfen von herausragender Bedeutung. Mit rund 40.000 Schiffspassagen pro Jahr stellt er die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt dar. Um dem starken Wachstum im Ostseeverkehr und dem damit einhergehenden Trend zu immer größeren Schiffen zu begegnen, muss die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals deutlich erhöht werden. Andernfalls droht ein Verkehrsinfarkt, der massive Auswirkungen auf die Entwicklung des Güterverkehrs haben wird.

Auf Initiative der SPD hat die Bundesregierung im Jahr 2007 neben der Anpassung der Oststrecke und der Vertiefung des NOK den Neubau einer dritten Großen Schleuse in Brunsbüttel beschlossen. Diese Maßnahme ist erforderlich, um bei der anschließend geplanten Grundinstandsetzung der beiden vorhandenen Schleusen erhebliche Einschränkungen für den Schiffsverkehr zu verhindern.

Inzwischen ist die Bundesregierung jedoch öffentlich von den früheren Planungen abgerückt, und sie hat den Neubau der Schleuse in Brunsbüttel insgesamt infrage gestellt. Im Bundeshaushalt 2012 stünden keine Investitionsmittel für diese Maßnahme zur Verfügung, und Ersatzinvestitionen im Netz sollten Vorrang vor der Erweiterung der Schleuse haben. Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung favorisieren nun öffentlich eine kleine Lösung, wonach anstelle des bisher geplanten Neubaus einer dritten Großen Schleuse stattdessen die eigentlich für 2014 geplante Grundinstandsetzung der beiden großen Schleusenammern vorgezogen werden soll.

Diese Pläne sind von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Lotsenschaft, aber auch von Vertretern von Reedereien und maritimer Wirtschaft als unrealistisch zurückgewiesen worden. Die SPD-Bundestagsfraktion unterstützt diese Kritik. Die beiden alten Schleusen haben die Grenzen der Kapazität längst erreicht, und eine weitere Verschiebung

der Maßnahmen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan würde massive Folgen für den Güterverkehr und die Zukunft des Hamburger Hafens haben.

#### Lärmschutzmaßnahmen im Landverkehr:

Umgebungslärm wird in den Leitlinien der WHO als ernstes Gesundheitsrisiko eingestuft und die Lärmbelastung nimmt in Europa im Vergleich zu anderen Stressfaktoren tendenziell zu. Dem Gesetzgeber kommt hierbei eine besondere Sorgfaltspflicht zu, um die Bevölkerung vor den negativen Folgen der Mobilität effektiv zu schützen. Dazu muss das von dem sozialdemokratischen Bundesverkehrsminister 2009 verabschiedete Nationale Verkehrslärmschutzpaket II in aller Konsequenz umgesetzt werden. Erfolgreiche Lärminderung braucht klare und ambitionierte Grenzwerte für die Verkehrsträger, Marktanreize für lärmindernde Technik an der Quelle und passive Lärmschutzmaßnahmen für unvermeidbare Lärmeinträge. Besondere Bedeutung kommt der Bekämpfung des Lärms an der Quelle zu. Lärmgeminderte KFZ und Straßenbeläge, Flüsterbremsen und besondere Gleispflege sind wichtige Stell-schrauben, die nicht nur kontrollierbare Emissionsgrenzwerte benötigen, sie ziehen auch Investitionen nach sich, für die der Gesetzgeber sowohl entsprechende Anreize schaffen als auch direkte Unterstützung sicherstellen muss.

II. Der Haushaltsausschuss fordert die Bundesregierung auf:

- 1) Die deutliche Unterfinanzierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen und im Epl. 12 für das Haushaltsjahr 2012 Finanzmittel in Höhe von 1 Mrd. € zusätzlich einzustellen, sowie diese Mittel auch für zukünftige Jahre zu verstetigen.
- 2) Die zusätzlichen Mittel nach dem Schlüssel 400/300/300 für die notwendigen Investitionen im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraßen zu verwenden.
- 3) Zur Stärkung des Schienengüterverkehrs den Ausbau verkehrshemmender Knotenpunkte sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen zu forcieren (z.B. den Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing). Dabei den Schwerpunkt auf den Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen sowie von Hauptverkehrsachsen zu legen.
- 4) In den Erhalt von Bundesfernstraßen als prioritäre Maßnahme verstärkt zu investieren und dabei ein Sonderprogramm zur Brückensanierung im Zuge von Bundesautobahnen aufzulegen.
- 5) Im Bereich der Bundesfernstraßen, außerhalb der Länderquote, für den Güterverkehr notwendige Maßnahmen zur sechsspurigen Erweiterung von Bundesautobahnen, zum Neubau von Lückenschlüssen (z.B. den Lückenschluss BAB 33 Abschnitt 7.1 AS Halle/Steinhagen bis Borgholzhausen) und dringend notwendiger Ortsumgehungen (z.B. die Ortsumgehung Göltzschtal B 169, die Ortsumgehung Nierstein und den Neubau der B 90n, A 71 Trasdorf-Nahwinden), sowie Netzergänzungen im Bundesautobahnnetz zu finanzieren.
- 6) Das Programm zur Verbesserung der Attraktivität von Bahnhöfen neu aufzulegen. Mit einem fortgeführten Personenbahnhofsprogramm soll die Kundenfreundlichkeit erhöht werden. Ziel ist die Verbesserung der Fahrgastinformationen, Ausbau des Wetterschutzes und der Beleuchtung. Dabei werden die Empfangsgebäude energetisch saniert und optisch aufgewertet sowie Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt.
- 7) Im Bundeswasserstraßennetz zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen der Häfen zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen. Sie

dienen der Netzoptimierung, insbesondere für Schleusen und Kanäle und gleichzeitig die Erhaltungsinvestitionen zu verstärken. Dazu gehören auch betriebliche Ersatzinvestitionen, die für das sichere Betreiben der Wasserstraßen unabdingbar sind.

- 8) Die Mittel für die Lärmsanierung zu verdoppeln und dabei sowohl Mittel für den aktiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände) wie auch Investitionen für innovative Lärm-minderungsmaßnahmen am Gleis (z.B. Dämpfungselemente, Schieneneinbettung) bereitzustellen.