

**Arbeitsgruppe Haushalt  
der Fraktion der SPD**

Haushaltsausschuss 17. Wahlperiode				
Ausschuss- drucksache:				5506

06. November 2012

*107. Sitzung des Haushaltsausschusses am 8. November 2012*

**Beschluss des Haushaltsausschusses zu TOP 26:**

Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen

**Bereinigungssitzung zum Bundeshaushaltsentwurf 2013;**

**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.

Die Investitionen in die deutsche Verkehrsinfrastruktur sind unterfinanziert. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat den Mehrbedarf beim Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen in Höhe von vier Milliarden Euro pro Jahr angegeben.

Der Entwurf des Bundeshaushalts 2013 lässt es 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.

Die Bundesregierung hat die neuen Mautsätze für Euro 3-Lkw zum 01.01.2011 zurückgenommen und die verspätete Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen verschuldet. Dadurch fehlte der Bundesregierung in den letzten beiden Jahren ein dreistelliger Millionenbetrag im Bundeshaushalt. Darüber hinaus hat die Bundesregierung auch nach drei Jahren weiteren Verhandlungen das schwebende Mautschiedsverfahren nicht zu einem erfolgreichen Ende gebracht. Das geltende Mautmoratorium der schwarz-gelben Koalition und der damit faktisch gegebenen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes pro gefahrenen Bundesautobahnkilometer schafft große Unsicherheit bei den Einnahmen aus der Lkw-Maut. Im Entwurf des Verkehrshaushalts 2013 werden die Einnahmeerwartungen aus der Lkw-Maut erneut nach unten korrigiert. Bis heute hat es die Bundesregierung versäumt, ein neues Wegekostengutachten vorzulegen, auf deren Basis die Mauthöheverordnung aktualisiert werden kann.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer verstößt gegen sein persönliches Versprechen, alle zusätzlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut extra „on top“ in den Verkehrshaushalt fließen zu lassen. Die Lkw-Maut ist zum 01.08.2012 nach langer Verzögerung auf einige vier-spurige Bundesstraßen ausgedehnt worden. Rund 100 Mio. Euro neue Einnahmen belasten die Nutzer als Mautzahler zusätzlich, gleichzeitig werden die Investitionen in die Straße für 2013 um 500 Mio. Euro abgesenkt.

Mit der Einführung einer Zwangsdividende für die Deutsche Bahn AG hat die schwarz-gelbe Koalition den Verkehrsträger Schiene geschwächt. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer täuscht mit seinem sogenannten „Finanzierungskreislauf Schiene“ die Kunden der DB AG und verschweigt, dass die Zwangsdividende von 500 Mio. Euro zum Stopfen von Haushaltslöchern im allgemeinen Bundeshaushalt versickert. Von der seit 2012 auf 525 Mio. Euro ansteigenden Zwangsdividende fließen lediglich 25 Mio. Euro zurück in die Schieneninfrastruktur. Bis zum Jahr 2015 werden so 1,85 Mrd. Euro aus der Schieneninfrastruktur abgezogen.

Das für das Jahr 2012 mit einer Milliarde Euro kurzfristig aufgelegte sogenannte Infrastrukturbeschleunigungsprogramm verpufft derzeit weitgehend wirkungslos.

Einen besonders dringender Bedarf an zusätzlichen Finanzmitteln besteht bei:

### **Bundesfernstraßen**

Pendler stehen Tag für Tag auf den Bundesfernstraßen im Stau. Besonders in den Ballungszentren erstickt der Verkehr aufgrund der Engpässe an den Bundesautobahnen. Häufig stehen die LKWs, die die Güter zum Kunden transportieren, Stoßstange an Stoßstange und behindern den Verkehr. Hoher volkswirtschaftlicher Schaden entsteht durch unzureichendes Baustellenmanagement.

In Deutschland bröckeln die Brücken an Bundesfernstraßen und die LKWs müssen durch Streckensperrungen weite Umwege in Kauf nehmen. Rund 14 Prozent der Gesamtbrücken-

fläche im Bereich der Bundesfernstraßen sind so marode, dass dringender Instandhaltungsbedarf besteht. Bei 302 Bundesfernstraßenbrücken ist eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich.

Die für unsere Mobilität in Deutschland notwendige Infrastruktur stößt in Deutschland zunehmend auf massiven Widerstand der Bürgerinnen und Bürger. Auslöser ist in vielen Fällen der zunehmende Verkehrslärm, durch den sich die Gesundheit der Menschen verschlechtert. Er macht krank und ist verantwortlich für jährlich über 10 Mrd. Euro Schaden in unserer Volkswirtschaft. Insbesondere der Schutz derer, die dem Verkehrslärm am Wohn- oder Arbeitsplatz nicht ausweichen können, ist die Aufgabe des Staates. Die wachsenden Verkehre auf Straße und Schiene machen dringend weitere Anstrengungen zur Minderung des Verkehrslärms an bestehenden und neuen Verkehrswegen notwendig. Ohne sie werden wir keine Akzeptanz für den Verkehr der Zukunft bei den Menschen in Deutschland erlangen.

### **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 ein Konzept für den Ausbau des NOK beschlossen.

Nachdem der Neubau der zusätzlichen Schleusenkammer in Brunsbüttel im vergangenen Jahr in die Wege geleitet werden konnte, liegen die weiteren Ausbaumaßnahmen bislang auf Eis. Wertvolle Zeit verstreicht und eine weitere Verschiebung der Maßnahmen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan würde massive Folgen für den Güterverkehr und die Zukunft des Hamburger Hafens haben.

Von den von der Bundesregierung für den Ausbau des NOK veranschlagten 1,2 Mrd. € müssen nun, nach den ersten 300 Mio. € im Haushalt 2012 auch in den Folgejahren die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft vor allem die entsprechenden Finanzmittel für 2013 für den Beginn der Baumaßnahmen für die Osterweiterung. Hier muss nach Abschluss der entsprechenden Planungen jetzt umgehend mit dem Bau begonnen werden. Weiterhin müssen für einen sinnvollen Gesamtansatz am NOK die Planungen für den Bau der Kieler Schleusen mit Hochdruck fortgeführt und die entsprechenden Verpflichtungsermächtigungen bereits jetzt im Haushalt aufgenommen werden, um den Baubeginn an diesem Teilabschnitt des NOK für 2015 sicherzustellen.

### **Elbe-Seiten-Kanal**

Das Verkehrsaufkommen auf dem Elbe-Seitenkanal beträgt annähernd 9 Mio. Gütertonnen pro Jahr. Am Elbe-Seitenkanal bestehen aber auch Potenziale für Verkehrssteigerungen, insbesondere im Containerverkehr. Diese können gehoben werden, wenn es dem

Hamburger Hafen wie beabsichtigt gelingt, den Containerhinterlandverkehr auf dem Wasser zu steigern.

Die Verkehrsabwicklung am Elbe-Seitenkanal wird maßgeblich durch das Schiffshebewerk Scharnebeck bestimmt. Wenn es zu den Steigerungen im Containerhinterlandverkehr kommt, wird das Schiffshebewerk Scharnebeck wegen der begrenzten Trogabmessungen voraussichtlich bestimmend für die Durchführung wirtschaftlicher Binnenschiffsverkehre werden. Aus strategischen Gründen soll der Elbe-Seitenkanal, als die wichtigste Wasserstraßenhinterlandanbindung des Hamburger Hafens, dann zeitnah für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre gerüstet werden können.

Für Vorbereitung und Planung einer in Grundzügen bereits konzipierten zusätzlichen Schleuse in Scharnebeck mit Entwurfsplanungen und Genehmigungs- und Vergabeverfahren werden wegen des technischen Anspruchs jedoch 5-8 Jahre benötigt, sofern die erforderlichen Planungsressourcen zur Verfügung stehen. Erst danach kann mit dem Bau begonnen werden. Die Planungen für den Bau einer neuen Schleuse in Scharnebeck müssen umgehend weitergeführt und die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

## II. Die Bundesregierung wird aufgefordert:

1. Die deutliche Unterfinanzierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen und im Epl. 12 für das Haushaltsjahr 2013 Finanzmittel in Höhe von 2 Mrd. € zusätzlich einzustellen, sowie diese Mittel auch für zukünftige Jahre zu verstetigen.
2. Die zusätzlichen Mittel nach dem Schlüssel 1000/450/550 für die notwendigen Investitionen im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraßen zu verwenden.
3. in die Verbesserung des Baustellenmanagements bei Straßeninfrastrukturmaßnahmen investiert. Dabei werden bei Bedarf die Wochenarbeitszeit erhöht und die Bauprozesse optimiert. Bummelbaustellen infolge schlechtem Management gehören der Vergangenheit an. Dazu ist es notwendig, die komplette Tageshelligkeit im Mehrschichtsystem auf Baustellen wie auch den Samstag auszunutzen. An staukritischen Abschnitten ist vermehrt auch in der Nacht sowie sonn- und feiertags zu arbeiten. Ein Arbeiten an 365 Tagen im Jahr und 24 Stunden am Tag sollte zur Lösung der Probleme angestrebt werden. Dabei sind der Arbeitsschutz sowie eine Bezahlung von tariflich vereinbarten Zuschlägen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sicherzustellen. Gleichzeitig sollte neben dem Preis verstärkt auch die Bauzeit ein Kriterium für die Ausschreibung von Verkehrsbauprojekten und bei der Auswahl des durchführenden Unternehmens sein. Mehrkosten im Bundeshaushalt durch höheren technischen Aufwand und Überstunden, sowie Tag- und Nachtzuschläge stehen volkswirtschaftliche Einsparungen durch weniger Zeitverlust und Kraftstoffverbrauch sowie geringere Umwelt- und Klimabelastungen infolge von vermiedenen Staus entgegen.
4. Zur Stärkung des Schienengüterverkehrs den Ausbau verkehrshemmender Knotenpunkte sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen zu forcieren (z.B. den Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing) und dabei den Schwerpunkt auf den Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (wie zum Beispiel dem Ausbau der

Elbe im Bereich Hitzacker/Dömitz und Coswig) sowie von Hauptverkehrsachsen zu legen.

5. In den Erhalt von Bundesfernstraßen als prioritäre Maßnahme verstärkt zu investieren und dabei ein Sonderprogramm zur Brückensanierung im Zuge von Bundesautobahnen aufzulegen.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Die Mittel für die Lärmsanierung zu verdoppeln und dabei sowohl Mittel für den aktiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände) wie auch Investitionen für innovative Lärminderungsmaßnahmen am Gleis (z.B. Dämpfungselemente, Schieneneinbettung) bereitzustellen.