

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5022 –

Stillstand in der Verkehrspolitik überwinden – Zukunftskommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einrichten

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/1971 –

Grundlegende Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionspolitik für Klima- und Umweltschutz, Barrierefreiheit, soziale Gerechtigkeit und neue Arbeitsplätze

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1988 –

Durch eine neue Investitionspolitik zu mehr Verkehr auf der Schiene

A. Problem

Zu Buchstabe a

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, den Beschluss des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 9. Februar 2010 umzusetzen und ein Konzept zur Sicherung der Infrastrukturfinanzierung noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen, unter Beteiligung aller wichtigen gesellschaftlichen Kräfte ein Leitbild „Mobilität des 21. Jahrhunderts“ für Deutschland zu entwickeln und im Rahmen der dargestellten

Eckpunkte eine Reformdebatte zur Verkehrsinfrastrukturpolitik zu initiieren und eine Zukunftskommission der Bundesregierung unter Beteiligung der Bundesländer und aller Fraktionen des Deutschen Bundestages einzurichten, in der unter Beteiligung von Fachexperten aus Wissenschaft und Praxis Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung erarbeitet werden.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, in diesem Jahr die Ergebnisse der laufenden Überprüfung der Bedarfspläne nicht zum Anlass für eine gesetzliche Anpassung zu nehmen, einen realistischen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 aufzustellen, der Spielräume für die Neugestaltung der Bundesverkehrswegeplanung schafft, ein Sonderprogramm „Barrierefreiheit“ zu erarbeiten und spätestens ab 2011 mit den erforderlichen Mitteln auszustatten sowie außerdem darauf zu achten, dass bei anstehenden Investitionen den Anforderungen der Barrierefreiheit voll entsprochen wird, keine weiteren Straßenbauprojekte in Öffentlich-Privaten Partnerschaften durchzuführen und den Ausstieg aus den bestehenden Projekten nach dem A-Modell zu prüfen, die zweckgemäße Verwendung der für den Erhalt der Bundesfernstraßen vorgesehenen Mittel zu gewährleisten und einen Umsetzungsplan für die zügige Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen auf Basis neuer, anspruchsvoller Grenzwerte vorzulegen, zu gewährleisten, dass die Vergabe aller Investitionsmittel an Tarif- und Sozialstandards gebunden ist, die mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) abgeschlossene LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) dahingehend zu konkretisieren, dass der Mitteleinsatz vollumfänglich dem Erhalt des Schienennetzes des Bundes in seinem ganzen Umfang dient, und einen Gesetzentwurf für ein vom Bund finanziertes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr auf Basis des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) zu erarbeiten.

Weiterhin wird in dem Antrag die Forderung aufgestellt, noch in diesem Jahr mit den Arbeiten zu beginnen für die grundlegende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung und deren Überführung in eine Bundesmobilitätsplanung entsprechend den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates für Verkehr sowie für ein EU-weit abgestimmtes Konzept zur Verlagerung des innereuropäischen Luftverkehrs auf die Schiene und für eine strukturelle Trennung des Bestandserhalts an Bundesfernstraßen vom Neu- und Ausbau. Zudem soll die Bundesregierung nach dem Antrag dem Deutschen Bundestag über die Fortschritte in einem Jahr jeweils Bericht erstatten.

Weiterhin wird in dem Antrag gefordert, mit den Bundesländern in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel, die seit langem diskutierte Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen an die Bundesländer endlich zum Abschluss zu bringen. Zudem soll die Bundesregierung nach dem Antrag die Aufstockung und dauerhafte Fortführung der für den kommunalen Verkehr vorgesehenen Mittel des Entflechtungsgesetzes gesetzlich verankern und dabei die Verwendung der Mittel vorrangig für den Erhalt der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie den Rad- und Fußverkehr gewährleisten.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, für fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen durch eine Beendigung der Subventionierung des Luftverkehrs durch Einführung einer Energiebesteuerung (Kerosinsteuer) und einer Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge und die Ausweitung der Lkw-Maut auf Transporter ab 3,5 Tonnen und schrittweise über Bundesstraßen langfristig auf das gesamte Straßennetz, die volle Einbeziehung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu forcieren und sich für die Novellierung der

Eurovignetten-Richtlinie und für eine Aufnahme von Lärmkosten bei der Revision des ersten Eisenbahnpakets einzusetzen, für den Schienenpersonenfernverkehr die Planungsgrundsätze des Deutschland-Taktes zugrunde zu legen und dabei zusätzliche Güterverkehrsstraßen als Bestandteil der Strategie einzuplanen, die Investitionsschwerpunkte beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturprojekten derart zu verändern, dass der Beseitigung akuter Engpässe und damit Projekten mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis Priorität eingeräumt wird, kurzfristig und mit höchster Priorität die Projekte anzugehen, die im Verhältnis zu den eingesetzten Finanzmitteln den höchsten Zuwachs an Personen- und Tonnenkilometern erwarten lassen und Projekte, die diese Kriterien nicht erfüllen, zeitlich zu schieben, Neu- und Ausbauprojekte nach der Maßgabe eines umfassenden präventiven Lärmschutzes nur noch ohne Anrechnung des Schienenbonus bei der Berechnung des Schallpegels zu realisieren, die Ausrüstung der internationalen Korridore mit dem Zugsicherungs-/Zugleit-/Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS zu beschleunigen, kurzfristig ein Wachstumsprogramm für den Schienengüterverkehr mit dem Ausbau von Alternativrouten und der Beseitigung von Engpässen in den Knoten aufzulegen, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) aus Bundesmitteln zu fördern, regionale Schienennetze mit einem Finanzausgleich an die Länder zu übertragen, die Halbierung der Mittel für den Kombinierten Verkehr zurückzunehmen und stattdessen die Mittel auf 200 Mio. Euro pro Jahr zu erhöhen und das Gleisanschlussprogramm zu verbessern und flexibler zu gestalten, die Zielvorgabe der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu einer Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2015 gegenüber 1997 mit konkreten Zielen hinsichtlich des Kapazitätswachstums und der Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr zu unterfüttern, über einen Beschluss in der Hauptversammlung oder im Aufsichtsrat der DB AG dafür zu sorgen, dass die Gewinne der Infrastruktursparten der DB AG ab dem 1. Januar 2011 nicht mehr an die DB-Konzernholding abgeführt werden, sondern im Netz und den anderen Infrastruktureinrichtungen verbleiben, die Rechte der Bundesnetzagentur zu stärken, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz so zu überarbeiten, dass eine unabhängige und transparente Kontrolle der Mittelverwendung auf der Basis überprüfbarer Kriterien möglich wird, die Mittel für den Neu- und Ausbau von Bedarfsplanprojekten auf insgesamt 2 Mrd. Euro aufzustocken, von denen 500 Mio. Euro als zinslose Darlehen gewährt werden sollen, wobei die Aufstockung gebunden ist an eine strikte Befolgung der neuen Planungsgrundsätze, und dafür zu sorgen, dass die Schiene auch zukünftig über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft 38 Prozent aus den Nettoeinnahmen der Lkw-Maut erhält.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/5022 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/1971 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/1988 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu den Buchstaben a bis c

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Zu den Buchstaben a bis c

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 17/5022 abzulehnen,
- b) den Antrag auf Drucksache 17/1971 abzulehnen,
- c) den Antrag auf Drucksache 17/1988 abzulehnen.

Berlin, den 22. Dezember 2011

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Werner Simmling
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Werner Simmling

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/5022** in seiner 96. Sitzung am 17. März 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu den Buchstaben b und c

Der Deutsche Bundestag hat die Anträge auf **Drucksachen 17/1971** und **17/1988** in seiner 47. Sitzung am 11. Juni 2010 beraten und jeweils an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, den Beschluss des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 9. Februar 2010 umzusetzen und ein Konzept zur Sicherung der Infrastrukturfinanzierung noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen; unter Beteiligung aller wichtigen gesellschaftlichen Kräfte ein Leitbild „Mobilität des 21. Jahrhunderts“ für Deutschland zu entwickeln und im Rahmen der dargestellten Eckpunkte eine Reformdebatte zur Verkehrsinfrastrukturpolitik zu initiieren und eine Zukunftskommission der Bundesregierung unter Beteiligung der Bundesländer und aller Fraktionen des Deutschen Bundestages einzurichten, in der unter Beteiligung von Fachexperten aus Wissenschaft und Praxis Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung erarbeitet werden.

Zu Buchstabe b

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, in diesem Jahr die Ergebnisse der laufenden Überprüfung der Bedarfspläne nicht zum Anlass für eine gesetzliche Anpassung zu nehmen, einen realistischen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 aufzustellen, der Spielräume für die Neugestaltung der Bundesverkehrswegeplanung schafft, ein Sonderprogramm „Barrierefreiheit“ zu erarbeiten und spätestens ab 2011 mit den erforderlichen Mitteln auszustatten sowie außerdem darauf zu achten, dass bei anstehenden Investitionen den Anforderungen der Barrierefreiheit voll entsprochen wird, keine weiteren Straßenbauprojekte in Öffentlich-Privaten Partnerschaften durchzuführen und den Ausstieg aus den bestehenden Projekten nach dem A-Modell zu prüfen, die zweckgemäße Verwendung der für den Erhalt der Bundesfernstraßen vorgesehenen Mittel zu gewährleisten und einen Umsetzungsplan für die zügige Lärmsanierung

von Bundesfernstraßen und Schienenwegen auf Basis neuer, anspruchsvoller Grenzwerte vorzulegen, zu gewährleisten, dass die Vergabe aller Investitionsmittel an Tarif- und Sozialstandards gebunden ist, die mit der DB AG abgeschlossene LuFV dahingehend zu konkretisieren, dass der Mitteleinsatz vollumfänglich dem Erhalt des Schienennetzes des Bundes in seinem ganzen Umfang dient, und einen Gesetzentwurf für ein vom Bund finanziertes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr auf Basis des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) zu erarbeiten.

Weiterhin wird in dem Antrag die Forderung aufgestellt, noch in diesem Jahr mit den Arbeiten zu beginnen für die grundlegende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung und deren Überführung in eine Bundesmobilitätsplanung entsprechend den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates für Verkehr sowie für ein EU-weit abgestimmtes Konzept zur Verlagerung des innereuropäischen Luftverkehrs auf die Schiene und für eine strukturelle Trennung des Bestandserhalts an Bundesfernstraßen vom Neu- und Ausbau. Zudem soll die Bundesregierung nach dem Antrag dem Deutschen Bundestag über die Fortschritte in einem Jahr jeweils Bericht erstatten.

Weiterhin wird in dem Antrag gefordert, mit den Bundesländern in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel, die seit langem diskutierte Abstufung nichtfernverkehrsrelevanter Bundesstraßen an die Bundesländer endlich zum Abschluss zu bringen. Zudem soll die Bundesregierung nach dem Antrag die Aufstockung und dauerhafte Fortführung der für den kommunalen Verkehr vorgesehenen Mittel des Entflechtungsgesetzes gesetzlich verankern und dabei die Verwendung der Mittel vorrangig für den Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur sowie den Rad- und Fußverkehr gewährleisten.

Zu Buchstabe c

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, für fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen durch eine Beendigung der Subventionierung des Luftverkehrs durch Einführung einer Energiebesteuerung (Kerosinststeuer) und einer Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge und die Ausweitung der Lkw-Maut auf Transporter ab 3,5 Tonnen und schrittweise über Bundesstraßen langfristig auf das gesamte Straßennetz, die volle Einbeziehung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu forcieren und sich für die Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie und für eine Aufnahme von Lärmkosten bei der Revision des ersten Eisenbahnpakets einzusetzen, für den Schienenpersonenfernverkehr die Planungsgrundsätze des Deutschland-Taktes zugrunde zu legen und dabei zusätzliche Güterverkehrstrassen als Bestandteil der Strategie einzuplanen, die Investitionsschwerpunkte beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturprojekten derart zu verändern, dass der Beseitigung akuter Engpässe und damit Projekten mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis Priorität eingeräumt wird, kurzfristig und mit höchster Priorität die Projekte anzugehen, die im Verhältnis zu den eingesetzten Finanzmitteln den höchsten Zuwachs an Personen- und Tonnenkilometern erwarten lassen und Projekte, die diese

Kriterien nicht erfüllen, zeitlich zu schieben, Neu- und Ausbauprojekte nach der Maßgabe eines umfassenden präventiven Lärmschutzes nur noch ohne Anrechnung des Schienenbonus bei der Berechnung des Schallpegels zu realisieren, die Ausrüstung der internationalen Korridore mit dem Zugleit-/Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS zu beschleunigen, kurzfristig ein Wachstumsprogramm für den Schienengüterverkehr mit dem Ausbau von Alternativrouten und der Beseitigung von Engpässen in den Knoten aufzulegen, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) aus Bundesmitteln zu fördern, regionale Schienennetze mit einem Finanzausgleich an die Länder zu übertragen, die Halbierung der Mittel für den Kombinierten Verkehr zurückzunehmen und stattdessen die Mittel auf 200 Mio. Euro pro Jahr zu erhöhen und das Gleisanschlussprogramm zu verbessern und flexibler zu gestalten, die Zielvorgabe der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015 gegenüber 1997 mit konkreten Zielen hinsichtlich des Kapazitätswachses und der Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr zu unterfüttern, über einen Beschluss in der Hauptversammlung oder im Aufsichtsrat der DB AG dafür zu sorgen, dass die Gewinne der Infrastruktursparten der DB AG ab dem 1. Januar 2011 nicht mehr an die DB-Konzernholding abgeführt werden, sondern im Netz und den anderen Infrastruktureinrichtungen verbleiben, die Rechte der Bundesnetzagentur zu stärken, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz so zu überarbeiten, dass eine unabhängige und transparente Kontrolle der Mittelverwendung auf der Basis überprüfbarer Kriterien möglich wird, die Mittel für den Neu- und Ausbau von Bedarfsplanprojekten auf insgesamt 2 Mrd. Euro aufzustocken, von denen 500 Mio. Euro als zinslose Darlehen gewährt werden sollen, wobei die Aufstockung gebunden ist an eine strikte Befolgung der neuen Planungsgrundsätze, und dafür zu sorgen, dass die Schiene auch zukünftig über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft 38 Prozent aus den Nettoeinnahmen der Lkw-Maut erhält.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/5022 in seiner 50. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 54. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 44. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 41. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 27. Oktober 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 17/1971 in seiner 41. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 31. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe c

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 27. Oktober 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 17/1988 in seiner 41. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 31. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zu den Anträgen auf Drucksachen 17/1971 und 17/1988 in seiner 27. Sitzung am 15. Dezember 2010 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 33. Sitzung am 23. März 2011 hat er beschlossen, den Antrag auf Drucksache 17/5022 in die öffentliche Anhörung einzubeziehen. Die öffentliche Anhörung fand in der 38. Sitzung des Ausschusses am 13. April 2011 statt. An der Anhörung

nahmen als Sachverständige teil: Stefan Gerwens, Pro Mobilität e.V.; Michael Holzhey, KCW GmbH; Dr. Stefan Kooths, Kieler Institut für Weltwirtschaft; Dr. Andreas Kossak, Andreas Kossak Forschung & Beratung; Hans-Ulrich Mann, Intraplan Consult GmbH und Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND). Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 38. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

In seiner 39. Sitzung am 11. Mai 2011 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die drei Anträge – zusammen mit dem Verkehrsinvestitionsbericht 2010, Drucksache 17/4980 – abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** verwies auf die Ausführungen der Fraktion der FDP und ergänzte, die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hätten in der Zeit ihrer Regierungsverantwortung Gelegenheit gehabt, vieles von dem, was sie in ihren Anträgen forderten, bereits zu realisieren. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wiederhole in ihrem Antrag bekannte Forderungen und ignoriere, dass die Bundesregierung eine Neujustierung bei den Bundesschienerwegen vorgenommen habe, wo alle Projekte auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft worden seien. Der Ruf nach mehr Geld sei angesichts der engen Spielräume nicht realistisch.

Die **Fraktion der SPD** kritisierte, das Investitionsvolumen sinke im Verkehrsbereich vom Jahr 2009 bis zum Jahr 2011 von 12 Mrd. Euro auf 10 Mrd. Euro ab. Zweifelhaft sei, ob die vorgesehenen Finanzmittel und die vorgelegten Konzepte ausreichend seien, um den Anforderungen gerecht zu werden. Sie sehe jedenfalls eine bezahlbare, sichere und umweltfreundliche Mobilität, die umweltfreundliches und nachhaltiges Wirtschaftswachstum generiere, als notwendig an.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, Klimaschutz und Ressourcenschonung seien wichtige Parameter für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturpolitik, aber es seien nicht die einzigen. Die Koalition stehe dafür, Mobilität zu ermöglichen und auch den Logistikstandort Deutschland weiter auszubauen. Man wolle eine leistungsfähige Infrastruktur, die ökologisch und sozial nachhaltig sei, die aber auch unternehmerische Freiheiten ermögliche. Die Anträge der Oppositionsfraktionen seien ein wertvoller Beitrag zu einer Generaldebatte zur Verkehrspolitik. Die darin enthaltenen

Forderungen seien aber zum großen Teil bereits im Koalitionsvertrag verankert. Einige Forderungen in den Anträgen seien bereits überholt. Andere Forderungen, vor allem in dem Antrag der Fraktion DIE LINKE., seien rein ideologisch motiviert.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bemerkte in verschiedenen Bereichen, zu denen auch der Verkehrsbereich gehöre, finde zwar Wachstum statt, dieses sei aber nicht damit verbunden, dass die Bevölkerung insgesamt über mehr Wohlstand verfüge. Diese Zusammenhänge müsse man auch thematisieren, wenn man sich über große Investitionssummen unterhalte. Augenfällig sei, dass es nicht gelinge, eine Entkopplung von Wachstum, Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß zu erreichen. Das gelte im Verkehrssektor ganz besonders; dort werde man nicht darum herumkommen, das Verkehrsaufkommen zurückzufahren.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, bei dem Verkehrsträger Straße sei nicht erkennbar, wie dieser die Einhaltung der Klimaschutzvorgaben erreichen solle und wie er den Umstieg von dem knapper werdenden Rohöl schaffen solle. Deshalb sei es eine zentrale Herausforderung bei den Infrastrukturinvestitionen, den Verkehrsträger Schiene zu stärken, insbesondere für den Güterverkehr. Mit dem Umschwenken müsse man jetzt beginnen. Nach einem Gutachten des Umweltbundesamtes sei bezüglich der Engpassbeseitigung im Schienenverkehr mit Kosten von 11 Mrd. Euro zu rechnen. Deshalb sei es auch an der Zeit, bestimmte Großprojekte im Schienenbereich zu überdenken und stattdessen ein Programm aufzulegen, durch das man mit den genannten 11 Mrd. Euro die Kapazität des Schienennetzes verdoppeln könne.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/5022. Den Antrag auf Drucksache 17/1971 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abzulehnen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. empfiehlt er den Antrag auf Drucksache 17/1988 abzulehnen.

Berlin, den 22. Dezember 2011

Werner Simmling
Berichterstatter