

presse

Gesellschaftlichen Konsens für Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur organisieren

Zur heutigen Ausschussberatung über den Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erklärt der Sprecher für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion Sören Bartol:

Der Entwurf des Bundeshaushalts 2013 lässt es an Klarheit und Wahrheit im Verkehrsbereich fehlen. Das Defizit in der Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich ist durch die Politik der schwarz-gelben Bundesregierung selbst verschuldet. Das Mautmoratorium der schwarz-gelben Koalition und der damit faktisch gegebenen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes pro gefahrenen Bundesautobahnkilometer schafft sinkende Einnahmen aus der Lkw-Maut.

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 vierspurige 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.

Das für das Jahr 2012 mit einer Milliarde Euro kurzfristig aufgelegte sogenannte

Infrastrukturbeschleunigungsprogramm verpufft. Ein Zwischenbericht an den Haushaltsausschuss des Bundestags zeigt: Bis zum 30.06.2012 waren im Bereich Straße lediglich 10 Prozent der Gesamtsumme verbaut, bei der Schiene und der Verbesserung von Bahnhöfen war überhaupt kein Geld investiert. Die Sondermilliarde für die Verkehrsinvestitionen erweist sich als zu kurzatmig und wird zum Strohfeuer, da nicht langfristig im Vorfeld geplant werden konnte.

Es fehlen der deutschen Verkehrspolitik bei den Investitionen in die Verkehrswege klare Prioritäten, die nachvollziehbar sind. Die Bundesregierung scheut es, deutliche Schwerpunkte zu benennen. Stattdessen verkündet Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bis zur „Schmerzgrenze“ Investitionsmittel nach Bayern fließen zu lassen. Die Probleme in der Fläche werden ignoriert.

Die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen im Bundeshaushalt 2013 um zwei Milliarden Euro aus Steuerzusatzeinnahmen aufgestockt und in der mittelfristigen Finanzplanung ab dem Jahr 2014 strukturell verstetigt werden.

Der Vorschlag, die Investitionsmittel zu erhöhen, ist durch das schlüssige Steuer- und Abgabekonzept, wie es die SPD im Dezember 2011 unter dem Titel „Fortschritt und Gerechtigkeit: Wirtschaftlicher Erfolg, solide Finanzen und sozialer Zusammenhalt“ vorgelegt hat, gegenfinanziert. Die Umsetzung ist die Voraussetzung für die Aufstockung der Investitionsmittel.

Mit der Aufstockung des Verkehrsinvestitionsetats müssen gleichzeitig eine Priorisierung der zu bauenden Verkehrsprojekte sowie eine Reform der Auftragsverwaltung bei den Bundesfernstraßen und bei der Bundeswasserstraßenverwaltung erfolgen. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass alle Gewinne aus dem Schienennetz 1:1 in die Infrastruktur reinvestiert werden.