

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Umsetzung des Koalitionsvertrags – Halbzeitbilanz der Bundesregierung im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Das Arbeitsergebnis der Bundesregierung und des zuständigen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, ist zur Halbzeit der Legislaturperiode ernüchternd. Zentrale Projekte des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP sind zur Hälfte der Legislaturperiode nicht umgesetzt und liegen brach. In den meisten Fällen beinhaltet er ohnehin nur Prüfaufträge.

Die schwarz-gelbe Koalition hat in ihrem Koalitionsvertrag eine weitreichende Reform der Infrastrukturfinanzierung angekündigt. Das Agieren des zuständigen Bundesministers zeigt, dass er durchsetzungsschwach ist.

Das Verstecken hinter gestanzten Sprachregelungen in der Debatte um die Pkw-Maut (steht nicht auf der Tagesordnung der Bundesregierung, es gibt aber keine Denkverbote) macht die Ratlosigkeit offensichtlich.

Fragen einer neuen Mobilitätspolitik für Deutschland werden nicht gestellt. Auch hier herrscht Stillstand.

Bei der Entwicklung der Städte und Gemeinden betätigt sich Bundesminister Dr. Peter Ramsauer als Abbruchminister. Die Städtebauförderung wurde zusammengestrichen. Die Förderung der Gebäudesanierung wurde erst auf null gefahren, um sie jetzt wieder neu zu beginnen, aber stark reduziert.

Der Bereich des ehemaligen Bundesbauministeriums ist politisch verwaist, den Bundesminister interessieren die Interessen der Mieterinnen und Mieter wie auch der Städte und Gemeinden nicht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche gesetzlichen Spielräume hat die Bundesregierung bei der Umsetzung der Bedarfspläne (Straße und Schiene) in den Ausbaugesetzen bisher genutzt (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP – KoaV –, S. 35)?
2. Welche neuen Bedarfskriterien überprüft die Bundesregierung bei der derzeit laufenden Vorbereitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (vgl. KoaV, S. 35)?

3. Welche neuen Verkehrswachstumsprognosen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Neukonzipierung des Bundesverkehrswegeplans zu welchem Zeitpunkt ausgeschrieben, und warum ist die Vergabe der Prognosen an externe Institutionen bisher noch nicht erfolgt?
4. Warum will die Bundesregierung den Prognosehorizont lediglich um fünf Jahre auf 2030 gegenüber vorliegenden Verkehrsprognosen verlängern (vgl. KoaV, S. 35)?
5. Warum hat die Bundesregierung bisher noch keine neue Konzeption für ein Wasserstraßenausbaugesetz vorgelegt (vgl. KoaV, S. 35)?
6. Zu welchem Urteil ist die Bundesregierung bei der Prüfung, ob Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können, gekommen, und auf welche Art und Weise könnte eine Aufnahme erfolgen (vgl. KoaV, S. 35)?
7. Warum hat die Bundesregierung in den Bundeshaushalten 2010 und 2011 sowie im Entwurf für das Jahr 2012 keine Direktzuweisung der Lkw-Maut an die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) vorgenommen?
Wann will die Bundesregierung eine Direktzuweisung bis 2013 umsetzen (vgl. KoaV, S. 35)?
8. Warum hat die Bundesregierung nach zwei Jahren noch nicht die rechtlichen Voraussetzungen für eine begrenzte Kreditfähigkeit der VIFG geschaffen (vgl. KoaV, S. 35)?
9. Welches Modell der begrenzten Kreditfähigkeit der VIFG unterstützt die Bundesregierung?
10. Welche Modelle zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung wurden bei dem Gespräch des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer mit den Geschäftsführern der VIFG am 22. Juni 2011 besprochen?
11. Warum belastet die Bundesregierung durch den sogenannten Finanzierungskreislauf Straße den Verkehrsträger Straße allein mit dem Einnahmerisiko der Lkw-Maut, und wie will die Bundesregierung die jährlichen Einnahmeschwankungen bei der Lkw-Maut ausgleichen?
12. Wird die Bundesregierung an dem Bestand der VIFG auch ohne Einführung einer begrenzten Kreditfähigkeit festhalten, und welche zusätzlichen Aufgaben wird die VIFG bis 2013 übernehmen?
13. Wann wird die Bundesregierung den verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreislauf Schiene (unter Einbezug der Abschaffung der internen Gewinnabführungsverträge der Deutschen Bahn AG – DB AG) und Wasserstraße bis 2013 mit welcher Begründung einführen (vgl. KoaV, S. 35)?
14. Warum hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Überprüfung der Bedarfspläne in den Ausbaugesetzen (Straße und Schiene) nicht den Auftrag des Koalitionsvertrags umgesetzt und eine Priorisierung von Investitionsprojekten wie die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, die Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen, Hinterlandanbindungen für Häfen und Flugdrehkreuzen sowie EU-Osterweiterung vorgenommen (vgl. KoaV, S. 35)?
15. Wird die Bundesregierung in Zukunft zunächst Verkehrsprojekte mit dem im Vergleich zu anderen Projekten höchsten gesamtwirtschaftlichen Nutzen prioritär umsetzen, und wenn ja, welche Projekte mit geringem Nutzen-Kosten-Faktor nahe 1 aus den Bedarfsplänen werden weniger prioritär umgesetzt?

16. Was sind die Gründe, warum ab dem Jahr 2012 kein einziges Verkehrsprojekt in Deutschland durch den Bund neu begonnen wird?
17. Was sind die Gründe für die zeitlichen Verzögerungen bei der Vergabe der ersten beiden Projekte der zweiten Staffel von ÖPP-Projekten (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) bei Bundesautobahnen, die entgegen öffentlicher Ankündigung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (Zitat: „Demnächst starten wir die nächste Tranche von acht Projekten“, vgl. Süddeutsche Zeitung vom 24. Dezember 2009) erst im Jahr 2011 erfolgt ist, und warum sind erst lediglich zwei von acht angekündigten Projekten an einen Konzessionsnehmer vergeben worden (vgl. KoaV, S. 35)?
18. Schließt die Bundesregierung negative Ergebnisse bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der noch nicht vergebenen Projekte der zweiten ÖPP-Staffel aus, und wenn ja, warum?
19. Welche weiteren Modelle – über das Verfügbarkeitsmodell sowie das A- und F-Modell hinaus – wird die Bundesregierung im Rahmen von ÖPP im Verkehrssektor umsetzen, und was sind die Gründe dafür, dass die Bundesregierung seit 2009 noch keine weiteren Modelle erarbeitet hat?
20. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 den Beschluss von Bundesrat und Deutschem Bundestag (und damit auch die Vorgabe des Koalitionsvertrags), Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz zurückzustufen, nicht fristgemäß umgesetzt, und wie sieht der weitere Zeitplan der Bundesregierung unter Einbeziehung welcher konkreten Bundesfernstraßen bis 2013 bei der Abstufung aus (vgl. KoaV, S. 35)?
21. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung seit 2009 zur Beschleunigung des Planungsrechts erarbeitet (vgl. KoaV, S. 36)?
22. Welche gesetzlichen Änderungen hat die Bundesregierung seit 2009 vorgeschlagen, um im Planungsrecht Doppelprüfungen zu vermeiden, und wenn keine, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?
23. Welche gesetzlichen Änderungen hat die Bundesregierung zur Einbeziehung von raumordnerischen Belangen im Fachplanungsrecht seit 2009 vorgeschlagen (vgl. KoaV, S. 36)?
24. Auf welche Art und Weise hat die Bundesregierung sich seit 2009 für eine Harmonisierung des europäischen Umweltrechts eingesetzt, und welche legislativen Akten der Europäischen Union haben zu einer Harmonisierung beigetragen (vgl. KoaV, S. 36)?
25. Auf wie vielen Kilometern Bundesautobahn ist in den Jahren 2005 bis 2009 und im Vergleich in den Jahren 2010 und 2011 durch eine Ausrüstung mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystemen eine bessere Auslastung von hochfrequentierten Autobahnabschnitten erreicht worden?
Um welche Streckenabschnitte in welchen Bundesländern handelt es sich dabei (vgl. KoaV, S. 36)?
26. Welches finanzielle Volumen hatte das Sanierungsprogramm des Bundes zur Gewährleistung der Sicherheit von Brückenbauwerken, das laut Koalitionsvertrag fortgeführt werden soll, in den Jahren 2010 und 2011 sowie im Vergleich in den Jahren 2005 bis 2009 (vgl. KoaV, S. 36)?
27. Wann wird die Bundesregierung über die Höhe der Finanzausstattung für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung bis 2019 entscheiden, und wie wird sich das im Bundeshaushalt niederschlagen?
Wird die Bundesregierung die Finanzausstattung auf dem bisherigen Niveau fortführen oder erhöhen, und wenn nein, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?

28. Welche konkreten Streckenvorschläge hat die Bundesregierung im Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission zur Revision der europäischen TEN-T Richtlinie übermittelt (vgl. KoaV, S. 36)?
29. Hat die Bundesregierung gemäß dem Koalitionsvertrag auf europäischer Ebene erreicht, dass das neue Konzept zur Anlastung externer Kosten (Novellierung der Wegekostenrichtlinie – Eurovignetten-Richtlinie), alle Verkehrsträger mit einbezieht, und wenn nicht, warum nicht (vgl. KoaV, S. 36)?
30. Warum hat die Bundesregierung nicht im Sinne der Vorgaben des Koalitionsvertrags, der eine Einbeziehung von Staukosten in die europäischen Vorgaben zur Berechnung der externen Kosten ablehnt, die Regelung, dass auf stauanfälligen Streckenabschnitten die Möglichkeit geschaffen wird, die Infrastrukturmaut örtlich und zeitlich zu differenzieren, verhindert (vgl. KoaV, S. 36)?
31. Welche konkreten legislativen Änderungen hat die Bundesregierung auf der europäischen Ebene seit 2009 erreicht, durch die für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe Wettbewerbsverzerrungen auf europäischer Ebene abgebaut wurden (vgl. KoaV, S. 36 und 37)?
32. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen gegen das Belastungsmoratorium des Koalitionsvertrags verstößt (vgl. KoaV, S. 37)?
33. Warum hat die Bundesregierung die zum 1. Januar 2011 geplante Erhöhung der Lkw-Mautsätze der Mautkategorie C (Abgasnorm Euro 3) zurückgenommen, und wie lässt sich diese Entscheidung mit dem ständigen – und durchaus berechtigten – Klagen und Mahnen des Bundesverkehrsministers über eine erhebliche Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur vereinbaren, und in welcher Höhe sind dem Bund durch diese Entscheidung Einnahmen entgangen?
34. Warum hat die Bundesregierung nicht seit 2009 den im Koalitionsvertrag angekündigten Feldversuch von Gigaliner in Deutschland umgesetzt (vgl. KoaV, S. 37)?
35. Wie will die Bundesregierung geeignete Relationen für Gigaliner testen, wenn die wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen und Güterverkehrsrouten durch Bundesländer führen, deren Landesregierungen eine Beteiligung an dem sogenannten Feldversuch ablehnen?
36. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 über 23 Monate gebraucht, um einen Gesetzentwurf für eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beschließen, und entspricht der lange Zeitraum der zeitlichen Vorgabe des Koalitionsvertrags von „unverzüglich“ (vgl. KoaV, S. 37)?
37. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 eine transparente Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder erreicht, und wenn nicht, warum (vgl. KoaV, S. 37)?
38. Welche neuen Betreibermodelle für regionale Schienenprojekte erprobt die Bundesregierung seit 2009 (vgl. KoaV, S. 37)?
39. Warum wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode keine ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der DB AG schrittweise einleiten (vgl. KoaV, S. 37)?
40. Durch welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 die Rechte des Bundes bei der Initiierung und Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten gestärkt (vgl. KoaV, S. 37)?

41. Wie lang waren die Planungsvorläufe bei der DB AG vor 2009, und wie hat sich die Länge seit 2009 entwickelt (vgl. KoaV, S. 37)?
42. Wann wird die Bundesregierung beim Bau von Eisenbahninfrastrukturprojekten Planungskostenbudgets und eine flexiblere Handhabung von Planungskostenerstattungen gewährleisten, und warum hat die Bundesregierung seit 2009 dieses Vorhaben noch nicht umgesetzt (vgl. KoaV, S. 38)?
43. Wann wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vorgesehene Kapung der Gewinnabführungsverträge zwischen der Holding und den Infrastruktursparten der DB AG umsetzen, und warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch kein Ergebnis ihrer Prüfungen vorgelegt (vgl. KoaV, S. 38)?
44. Wie hat die Bundesregierung bei der DB AG gemäß dem Koalitionsvertrag Doppelmandate bei der Holding und den Infrastrukturgesellschaften ausgeschlossen, und wenn nicht, warum (vgl. KoaV, S. 38)?
45. Wird die Bundesregierung bei der Regulierung der Trassen- und Stationspreise im Schienenverkehr in Deutschland eine Anreizregulierung einführen, und wenn ja, wann wird das erfolgen (vgl. KoaV, S. 38)?
46. Welche Instrumente hat die Bundesregierung seit 2009 entwickelt und umgesetzt, damit der Bund und die Länder einen vertiefenden Einblick in die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Schienenverkehr bekommen (vgl. KoaV, S. 38)?
47. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch keine rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz geschaffen, und wann soll das Ziel des Koalitionsvertrags umgesetzt werden (vgl. KoaV, S. 38)?
48. Warum hat die Bundesregierung nach zwei Jahren Prüfungszeitraum noch kein Ergebnis der Überprüfung der Vorschläge für die Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr vorgelegt?
Auf welche Art und Weise wurden bisher die Bundesländer in den Prüfprozess eingebunden (vgl. KoaV, S. 38)?
49. Auf welche Art und Weise sind die Bundesländer seit 2009 durch die Bundesregierung in die „Initiative Luftverkehr“ eingebunden worden (vgl. KoaV, S. 38)?
50. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keine gesetzliche Initiative zur Präzisierung des Luftverkehrsgesetzes mit dem Ziel, international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherzustellen, vorgelegt, und wann plant die Bundesregierung den entsprechenden Auftrag des Koalitionsvertrags umzusetzen (vgl. KoaV, S. 38)?
51. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 im Sinne des Koalitionsvertrags noch keine Änderung des § 65 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vorgenommen, um Verbesserungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) zu erreichen (vgl. KoaV, S. 38)?
52. Warum hat die Bundesregierung nach einem Prüfzeitraum von zwei Jahren noch kein Ergebnis hinsichtlich einer Kapitalprivatisierung der DFS vorgelegt (vgl. KoaV, S. 38)?
53. Wann plant die Bundesregierung eine Kapitalprivatisierung der DFS (vgl. KoaV, S. 38)?
54. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Emissionshandel im Luftverkehr zum 1. Januar 2012 in der Europäischen Union wettbewerbsneutral eingeführt wird (vgl. KoaV, S. 38 und 39)?

55. Werden alle in der Europäischen Union startenden und landenden Flugzeuge aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union und von Drittstaaten zwingend in den Emissionshandel ab dem 1. Januar 2012 einbezogen?
56. Warum hat die Bundesregierung das Ziel des Koalitionsvertrags, „Die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln werden wir fortsetzen.“ nicht umgesetzt und die Mittel für den Ausbau und Erhalt von Bundeswasserstraßen im Vergleich zum Jahr 2009 gesenkt (vgl. KoaV, S. 39)?
57. Wann wird die Bundesregierung ein Gesetz zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorlegen (vgl. KoaV, S. 39)?
58. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keinen neuen weiterentwickelten Nationalen Radverkehrsplan vorgelegt (vgl. KoaV, S. 39)?
59. Wie will die Bundesregierung dem Ziel des Koalitionsvertrags, innovative Biokraftstoffe zu fördern, angesichts des Desasters bei der Einführung des Biokraftstoffes E10 weiter umsetzen (vgl. KoaV, S. 39)?
60. Wann wird die Bundesregierung, wie bereits mehrfach angekündigt, das erfolgreiche Nationale Verkehrssicherheitsprogramm aus dem Jahr 2002 fortentwickeln (vgl. KoaV, S. 40)?
61. Wann wird die Bundesregierung die rechtlichen Voraussetzungen für den Aufbau eines umfassenden Netzes von Ladestationen für Elektromobile vorlegen, und warum ist das seit 2009 noch nicht erfolgt (vgl. KoaV, S. 40)?
62. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keinen gesetzlichen Vorschlag für die vom Koalitionsvertrag geforderte bundesweite Vereinheitlichung von Ausnahmeregelungen bei der Feinstaubplakettenverordnung vorgelegt, und wann wird sie einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten (vgl. KoaV, S. 40)?
63. Warum ist der sogenannte Schienenbonus seit 2009 noch nicht – auch nicht schrittweise – reduziert worden?
64. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 fast zwei Jahre gebraucht, um mit der DB AG eine Vereinbarung auszuhandeln, die ein lärmabhängiges Trassenpreissystem vorsieht (vgl. KoaV, S. 40)?
65. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit 2009 die Mittel für das Lärmsanierungsprogramm Schiene erhöht, und wenn keine Erhöhung erfolgte, warum nicht?
66. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 noch keine Entscheidung über eine weitere Entbürokratisierung der Fahrzeugzulassung getroffen und über eine Neuregelung im Sinne eines Online-Zulassungsverfahrens entschieden (vgl. KoaV, S. 40)?
67. Warum hat die Bundesregierung trotz einer bereits im Jahr 2009 gestarteten Initiative des damaligen sozialdemokratischen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee zur Vereinfachung des Punktesystems beim Bundeszentralregister in Flensburg nach zwei Jahren noch keine entsprechende Gesetzesinitiative vorgelegt (vgl. KoaV, S. 41)?
68. Warum hat die Bundesregierung nicht den geltenden Koalitionsvertrag, der festlegt, dass „die Städtebauförderung (...) auf bisherigen Niveau“ fortgeführt wird, eingehalten und seit 2009 die Fördermittel kontinuierlich zusammengestrichen (vgl. KoaV, S. 41)?

69. Warum hat die Bundesregierung seit 2009 keine Neuregelung der sogenannten Altschuldenhilfe für ostdeutsche Wohnungsunternehmen vorgelegt, obwohl der Koalitionsvertrag eine Lösung einfordert und eine von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Studie ebenfalls Handlungsbedarf sieht (vgl. KoaV, S. 41)?
70. Was sind die Eckpunkte des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Außenwirtschaftskonzepts, und an welchen Punkten überschneidet sich das Konzept mit den Aktivitäten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung?
71. Was hat die Bundesregierung unternommen, um durch Stärkung der Innenentwicklung der Städte die Inanspruchnahme neuer Flächen für Verkehrs- und Siedlungszwecke zu reduzieren (vgl. KoaV, S. 42)?
72. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um innerstädtische Grundstücke des Bundes und bundeseigener Unternehmen schneller einer Umnutzung bzw. Veräußerung zuzuführen (vgl. KoaV, S. 42)?
73. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Wohneigentumsquote zu erhöhen, und welche Instrumente zur Vereinfachung der Eigenheimrente wurden dazu eingeführt (vgl. KoaV, S. 42)?
74. Wann ist die Entscheidung der Bundesregierung zu erwarten, ob der Bund den Ländern auch nach dem Jahr 2013 weiterhin zweckgebundene Haushaltsmittel zur Finanzierung von Maßnahmen der Wohnraumförderung zur Verfügung stellt (vgl. KoaV, S. 42)?
75. Was hat die Bundesregierung unternommen, um Wohnraum alten- und generationsgerecht zu gestalten, und wie ist in diesem Zusammenhang das Auslaufen der Haushaltsmittel für das KfW-Förderprogramm „Altersgerecht Umbauen“ zu bewerten (vgl. KoaV, S. 73)?
76. Wie will die Bundesregierung die derzeitige Sanierungsquote im Gebäudebestand erhöhen, um die deutschen Klimaschutzziele zu erfüllen (vgl. KoaV, S. 28)?
77. Wie ist in diesem Zusammenhang zu bewerten, dass die für 2012 geplanten Finanzmittel für das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm unter dem Niveau der letzten Jahre liegen soll (vgl. KoaV, S. 28)?

Berlin, den 21. September 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

