

## Hildebrandt

---

**Von:** Sören Bartol, MdB [soeren.bartol@bundestag.de]  
**Gesendet:** Montag, 3. März 2014 10:07  
**An:** Siegfried Hildebrandt  
**Cc:** Burkert Martin; Katzmarek Gabriele  
**Betreff:** AW: Verkehrsinfrastruktur

Sehr geehrter Herr Hildebrandt,

vielen Dank für Ihre Antwort auf meine Stellungnahme. Ich nehme sie gern zum Anlass, einige kurze ergänzende Anmerkungen zu machen.

Mir ist der Bericht der sogenannten Bodewig-Kommission sehr gut bekannt. Er deckt sich in vielen Punkten mit den Vorschlägen des Projekts "Infrastrukturkonsens 2020" der SPD-Bundestagsfraktion aus der letzten Legislaturperiode, das unter meiner Leitung durchgeführt wurde.

Zu dem von der Bodewig-Kommission genannten Investitionsbedarf von 7.2 Mrd. Euro möchte ich lediglich anmerken, dass sich die Zahl nicht nur auf die Infrastruktur des Bundes bezieht, sondern auch Landes- und Kommunalstraßen umfasst.

Die Verkehrspolitiker der SPD, CDU und CSU haben den Vorschlag eines Sondervermögens/ haushaltsinternen Fonds in ihrer Verhandlungsarbeitsgruppe aufgenommen und für den Koalitionsvertrag als Vorhaben vorgeschlagen. In der Endrunde der Verhandlungen ist das Vorhaben im Wortlaut gestrichen worden. Jedoch wurden die beiden Ziele der Überjährigkeit von Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt und die gegenseitige Deckungsfähigkeit in der Endfassung des Koalitionsvertrags aufgegriffen. Damit sind zwei wichtige Ziele, die mit einem haushaltsinternen Fonds verfolgt werden, im Koalitionsvertrag verankert worden. Nun gilt es dies zusammen mit den Haushältern umzusetzen. Ob es am Ende dann das Instrument eines haushaltsinternen Fonds ist oder ein anderes Instrument, vermag ich derzeit nicht zu sagen. Mir ist jedoch wichtig, dass die Ziele verankert sind. Sicherlich gehört zur Wahrheit auch dazu, dass die Verkehrspolitiker der Koalition sich noch mehr erhofft hätten. Trotzdem sehe ich mit den entsprechenden Formulierungen des Koalitionsvertrags weiterhin die Möglichkeit, eine Strukturreform der Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt zu erreichen.

Hinsichtlich der Finanzierungsinstrumente sind wichtige Entscheidungen getroffen worden: die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Bundesfernstraßen ist fest vereinbart. Und die Einnahmen sollen zusätzlich zu den 5 Mrd. Euro in die Verkehrsinvestitionen fließen. Das

wird nicht ausreichen, um den Investitionsstau endgültig aufzulösen, geht aber in die richtige Richtung. Wir machen damit Schluss mit den kurzatmigen Streufeuerprogrammen, für die jedes Jahr Sondermittel einmalig im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags beschlossen wurden, aber keine verbindliche Erhöhung der Investitionen erfolgte.

Das Ziel der SPD weitere zusätzliche Mittel in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren ist an den fehlenden Möglichkeiten im Bundeshaushalt gescheitert, da wir in den Koalitionsverhandlungen unseren Wunsch nach Steuererhöhungen für Reiche nicht durchsetzen konnten.

Mit dem Bundeshaushalt 2014 und 2015 wird die mittelfristige Finanzplanung verabschiedet werden. Aus ihr wird sich die Entwicklung der Investitionslinie in den kommenden Jahren ablesen lassen. Sie ist verbindlich. Außerdem gehe ich davon aus, dass wir in der kommenden Zeit einen Fahrplan von der Bundesregierung erhalten werden, aus dem die zeitliche Umsetzung der Fortentwicklung der Lkw-Maut hervorgeht.

Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen Ihre Nachfragen aufgegriffen und beantwortet habe.

Mit freundlichen Grüßen  
Sören Bartol

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Stellvertretender SPD-Fraktionsvorsitzender  
für Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur

Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel: 030 / 227-70191  
Fax: 030 / 227-76351  
E-Mail: [soeren.bartol@bundestag.de](mailto:soeren.bartol@bundestag.de)  
<http://www.bartol.de>