



**Reinhold Sendker, Mitglied des Deutschen Bundestages**

**Reinhold Sendker (CDU/CSU):**

Sehr verehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es sind schon gewaltige Herausforderungen, vor denen unser Land und unsere Volkswirtschaft in der Verkehrsinfrastruktur in der Zukunft stehen. Dabei wirken die 5 Milliarden Euro zusätzliche Mittel, die im Koalitionsvertrag vereinbart wurden, weiterhin sehr positiv.

So steigt gegenüber 2014 die Investitionslinie im Jahr 2015 um 352 Millionen Euro auf 10,8 Milliarden Euro. Zum Ende der Legislaturperiode - das wurde eben schon angesprochen - werden wir dann etwa 12 Milliarden Euro erreicht haben. Das entspricht im Schnitt einer halben Milliarde Euro pro Jahr mehr für unsere Verkehrsinfrastruktur. Sachlich gesehen ist das also eine sehr positive Verstetigung der Investitionslinie.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Aber - das muss mit Blick in die Zukunft auch gesagt werden - allein für die Erhaltung und Sicherung der Bestandsnetze fehlen Milliardenbeträge. Blicken wir einmal zurück auf den Zeitraum von 2001 bis 2013: In diesen zwölf Jahren gab es bei unseren Bestandsnetzen einen Gesamtbedarf von 83 Milliarden Euro. 60 Milliarden Euro sind in etwa investiert worden. Bei diesem Defizit wäre es allerdings vermessen, nur Kritik zu üben. Denn erstens ist in dieser Zeit tatsächlich enorm viel investiert worden. Zweitens wollen wir nicht übersehen, dass die entstandene Leistungsdifferenz in all den Jahren aufgebaut wurde, und drittens war eine Haushaltskonsolidierung nach den Jahren der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise zwingend erforderlich. Die Konsolidierung hat nun mit dem ersten Haushaltsausgleich nach 45 Jahren durch unsere Koalition ein ganz herausragendes Ergebnis erreicht.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Sören Bartol  
(SPD))

Es bleibt die Perspektive, durch Optionen in der zukünftigen Haushaltsfinanzierung oder in der Nutzerfinanzierung Mehreinnahmen zu erzielen. Vor allem bewahren wir durch eine gut aufgestellte Infrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Deshalb kann es nur unser Ziel sein, im internationalen Ranking nicht weiter zurückzufallen, sondern diesen so wichtigen Standortfaktor erneut zu stärken.

Deutschland ist zudem das große Drehkreuz für Personen- und Güterverkehre in Europa, Logistikweltmeister und Wachstumsmotor. Die Erfüllung des Anspruchs, dass das so bleibt, verlangt auch im Hinblick auf den prognostizierten Verkehrsaufwuchs in den nächsten Jahren eine verbesserte Mittelausstattung. Die Bemannung aller Bundesstraßen wird in Zukunft dazu beitragen. Ferner weist der Bundeswirtschaftsminister auf den Einsatz privaten Kapitals hin; das ist in der Tat ein sehr diskussionswürdiger Vorschlag. Aktuell bleibt es aber dabei: Wir verfügen erstens über zu wenige Investitionsmittel, und zweitens ist und bleibt für uns die Öffentlich-Private-Partnerschaft eine starke Option. Da schaue ich aktuell auf den Ausbau der A 9 in Thüringen mit einer Bauzeit von nur knapp drei Jahren. Wir können das überall beobachten: ÖPP-Projekte im Straßenbau gehen deutlich schneller vonstatten. Das schafft volkswirtschaftlichen Nutzen. Genau darauf kommt es an.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Das sieht das Deutsche Verkehrsforum übrigens genauso - ich zitiere -:

Nur den Zinsnachteil von privaten Unternehmen gegenüber der öffentlichen Hand zu betrachten und aus diesen höheren Finanzierungskosten die

Unwirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten abzuleiten, ist polemisch und falsch.

Vielmehr seien alle Effekte einzubeziehen: die Qualität, die Bauzeit, die Folgekosten über den gesamten Lebenszyklus sowie ferner der volkswirtschaftliche Nutzen. Folglich besteht mit dieser Beschaffungsvariante die Chance, in der laufenden Legislaturperiode netto mehr für unsere Verkehrsanlagen zu erreichen.

Verehrter Herr Kollege Kindler, die Menschen erleben keine Parallelwelt, sondern, dass sie jeden Morgen stundenlang im Stau stehen. Angesichts dessen sollen wir ihnen sagen, dass sie noch 12 oder 14 Jahre länger warten sollen, obwohl ein schnellerer Ausbau erreichbar ist? Nach unserem Koalitionsvertrag hat diese Beschaffungsvariante eine faire Chance im Wirtschaftlichkeitsvergleich verdient.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Darüber hinaus sind bei dringend notwendigen Erhaltungsinvestitionen für Autobahnbrücken und Bundesstraßen Beschleunigungsverfahren sehr sinnvoll. Ich nenne als Beispiel die Brücke auf der A 1 bei Leverkusen. Lieber Herr Minister, was Sie dort vor Ort mit Herrn Landesminister Groschek aus Nordrhein-Westfalen vereinbart haben, spart uns möglicherweise anderthalb Jahre; das ist bemerkenswert. Vielen herzlichen Dank dafür!

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ein anderes Thema ist die Verbesserung der Transparenz in der haushalterischen Erfassung. Hier leistet die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die VIFG, in der Bewirtschaftung der Lkw-Mautmittel mit tagesaktuellen und projektbezogenen Informationen, die wir sonst nirgendwo bekämen, sehr gute Arbeit. Insofern

freue ich mich auf die Diskussion mit den Vertretern der VIFG in der nächsten Ausschusssitzung.

Der vorliegende Etatentwurf 2014 enthält auch einige On-top-Positionen, darunter den Betriebsdienst „Straße“ oder das Bundeseisenbahnvermögen mit Blick auf mehr Bedarfe in der Tarifrunde. Erfreulich ist auch, dass der erhöhte Ansatz für unsere Radwege aus dem Jahr 2014 auf 2015 übertragen wird.

(Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
80 Millionen statt 100 Millionen wie früher! Das ist  
weniger! Das ist eine Kürzung!)

- Es stimmt, es sind 80 Millionen Euro.

So fasse ich zusammen: Erstens. Der Einzelplan 12 ist nach wie vor mit Abstand der größte Investitionshaushalt des Bundes. Zweitens. Unser Koalitionsvertrag hat der Infrastruktur weitere Mittel zugeführt. Drittens. Um der vorhandenen Unterfinanzierung wirkungsvoll entgegenzutreten, unterstützen wir mit Nachdruck unseren Minister beim Einwerben zusätzlicher Investitions- und Finanzmittel.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)