

# **BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG**

**Nr. 76-2 vom 27. Juni 2014**

## **Rede des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt,**

zum Haushaltsgesetz 2014  
vor dem Deutschen Bundestag  
am 27. Juni 2014 in Berlin:

Herr Präsident!

Sehr geehrte Damen und Herren!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Wohlstandssicherung geht nur über Mobilitätsgewinnung. Das ist ein Grundsatz, den wir in unserem Haushalt sehr deutlich abgebildet sehen. Da, wo Güterverkehre, Personenverkehre und Datenverkehre wachsen, da wächst am Schluss auch der Wohlstand. Das ist die Begründung dafür, dass wir in unsere Infrastruktur erheblich investieren, dass wir sie als Basis für wirtschaftliches Wachstum und in der Folge für Wohlstand begreifen. Deswegen werden wir die Investitionen in die Infrastruktur in diesem und im folgenden Haushalt weiter aktivieren. Das heißt, wir betreiben eine aktivierende Mobilitätspolitik.

Das ist das genaue Gegenteil, das krasse Gegenteil von dem, was von anderen jahrzehntelang gepredigt worden ist, die gemeint haben, Herr Kindler, durch eine Entkoppelung könne man die Wirtschaft wachsen lassen. Sie wollten wirtschaftliches Wachstum von der Infrastruktur entkoppeln. Wer das tut, der entkoppelt unsere Gesellschaft vom Wohlstand. Das ist die Wahrheit, Herr Kindler.

Wohlstandssicherung geht nur über Mobilitätsgewinnung. Die Voraussetzungen dafür habe ich vor wenigen Wochen auch bei der Darlegung der neuen Verkehrsprognose

für alle begreiflich dargestellt. 40 Prozent Zuwachs des Güterverkehrs auf der Straße bis 2030, 43 Prozent Zuwachs des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2030 und 23 Prozent Zuwachs des Güterverkehrs auf den Binnenschiffen bis 2030: Das ist nicht nur eine große Herausforderung, sondern vor allem auch eine Chance in Bezug auf den zukünftigen Wohlstand.

Deswegen haben wir mit diesem Haushalt 2014 den Einstieg in einen *Fünf-Punkte-Plan* „Investitionshochlauf“ gestaltet:

*Erster Punkt.* Die erste Tranche der fünf Milliarden Euro, die wir in der Koalition beschlossen haben, wird in diesem Haushalt abgebildet. Insgesamt erreichen wir dadurch einen Hochlauf der Investitionssumme von 10,5 Milliarden Euro in 2014 auf bis zu zwölf Milliarden Euro im Jahre 2017. Damit steht nicht nur mehr Geld für die Infrastruktur zur Verfügung, sondern damit steigern wir auch die Effizienz des Mitteleinsatzes.

Nach sehr vielen Jahren verkehrspolitischer Diskussionen und des Einsatzes aller Beteiligten ist es uns gelungen, eine Überjährigkeit und Mehrjährigkeit der Mittel zu erreichen. Zu diesem Zweck haben wir den Einsatz der Mittel bei langlaufenden Projekten stärker an die baulichen Fortschritte gekoppelt. Das ist ein großer Erfolg der Verkehrspolitik in diesem Haus. Deswegen sage ich an dieser Stelle auch Danke schön für Ihren Einsatz.

Der *zweite* große Punkt des Investitionshochlaufs der nächsten Jahre ist die Ausweitung der Nutzerfinanzierung. Ich habe einen klaren Fahrplan vorgelegt: zum 1. Juli nächsten Jahres die Verbreiterung der Lkw-Maut auf weitere 1.000 Kilometer vierstellige Bundesstraßen, die Vertiefung der Lkw-Maut ab 1. Oktober 2015 auf Fahrzeuge von 7,5 bis zwölf Tonnen, die Pkw-Maut ab dem 1. Januar 2016 und die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen in Deutschland ab Mitte 2018.

All diesen Maßnahmen muss eines gemeinsam sein: Diese Mittel kommen aus dem Bereich der Straße und müssen deswegen auch wieder in die Straßen investiert wer-

den. Bei allen Mitteln, die aufgewandt werden, muss es eine klare Zweckbindung geben. Die Mittel, die aus dem Bereich eines bestimmten Transportweges kommen, müssen in diesen auch wieder investiert werden.

Der *dritte* Punkt des Investitionshochlaufs ist die Ausweitung der ÖPP-Projekte. Ich weiß, dass wir – das ist übrigens nicht neu – seit vielen Jahren immer wieder darüber diskutieren: Kann man sie optimieren, kann man sie verbessern? Führen wir in jedem Einzelfall den Nachweis der Wirtschaftlichkeit? Ja, wir führen ihn, und wir haben in dieser Koalition eine klare Vereinbarung hinsichtlich der ÖPP-Projekte getroffen: Wenn sie schneller, effizienter und wirtschaftlicher sind, dann wollen wir dieses Instrument nutzen.

Ich bitte hier um Verständnis. Ich nehme die Hinweise des Bundesrechnungshofes sehr ernst, und wir gehen jedem einzelnen Hinweis auch an dieser Stelle ganz selbstverständlich nach.

Deswegen sage ich: Ja, wir überprüfen jedes ÖPP-Projekt darauf, ob es wirtschaftlich ist und ob es wirtschaftlicher realisierbar ist als eine andere Beschaffungsvariante. Die Prüfmechanismen müssen aber eben auch umfänglich sein. Sie müssen nicht nur den jeweiligen Bau während der Erstellung, sondern auch den ganzen Lebenszyklus und den volkswirtschaftlichen Nutzen mit einschließen. Die Alternative zu ÖPP-Projekten heißt Stau, und Stau ist die schlechteste wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Variante.

Deswegen bereiten wir auch eine *dritte* Staffel von ÖPP-Projekten vor. Ich sichere aber zu: Wir werden uns in der Tat jeden Einzelfall sehr genau anschauen, ihn analysieren und auf seine Wirtschaftlichkeit hin prüfen, weil wir uns hier konform mit den Vereinbarungen verhalten wollen.

*Vierter* Punkt des Investitionshochlaufs ist eine klare Prioritätensetzung. Das heißt, Investitionen, die wir vorhaben, richten sich nach der verkehrlichen Gesamtwirkung und dem volkswirtschaftlichen Nutzen. Es geht um Engpässe, es geht um Knotenpunkte, und es geht darum, ein bestehendes Netz leistungsfähiger zu machen.

Das tun wir zum Beispiel mit dem Seehafen-Hinterland-Anbindungsprogramm in seiner dann zweiten Version. Wir werden damit dort helfen, wo wir Engpässe feststellen, wo also ein hohes Verkehrsaufkommen auftritt und dadurch das ganze Netz gestört wird, zum Beispiel an Europas größtem Rangierbahnhof Maschen. Was man dort bei einer Besichtigung sieht, ist schon eindrucksvoll. Aber dieser Rangierbahnhof ist auch ein Knotenpunkt, eine Engstelle mit Auswirkungen auf das ganze umliegende Netz, die wir gerne dadurch auflösen wollen, dass wir mit dem Seehafen-Hinterland-Anbindungsprogramm in den Ausbau dieser Knotenpunkte investieren.

Ein zweites, prioritätensetzendes Element haben Sie erwähnt: den Nord-Ostsee-Kanal mit seiner ganzen Bedeutung. Von diesem Kanal kann man nur dann überzeugt sein, wenn man die Leistungsfähigkeit dieses weltweit einzigartigen Projektes sieht. Deswegen bin ich dankbar, dass wir im Haushaltsausschuss die Mehrkosten für die fünfte Schleusenkammer gemeinschaftlich freigegeben haben.

Ich sage Ihnen, Herr Kindler: Ihre Kritik an dieser Stelle kann ich nicht verstehen. Wir sind uns einig, dass dies ein herausragendes Projekt im Rahmen unserer Verkehrssysteme ist. Alle Fraktionen haben der Übernahme der Mehrkosten im Haushaltsausschuss gemeinschaftlich zugestimmt, und zwar auch deswegen, weil wir die Kritik des Rechnungshofes an dieser Stelle für nicht schlüssig gehalten haben. Deswegen ist es falsch, zu sagen, hier wäre etwas auf den Weg gebracht worden, was in der Kritik stand.

Wir haben sehr deutlich gemacht: Es gibt mit Blick auf den Ausbau des NOK kein Wenn und Aber. Wir wollen den Ausbau erreichen. Deswegen werden wir diese Mehrkosten übernehmen und investieren. Dies gilt genauso, liebe Frau Hagedorn, für die Oststrecke. Die Gelder dafür sind in den Ermächtigungen freigegeben. Wir werden umgehend in den Bau der Oststrecke einsteigen.

Für bestimmte Teile brauchen wir allerdings Baurecht. Wir haben nicht auf allen Teilen der Oststrecke Baurecht. Da, wo wir dieses Recht haben, können wir schon in diesem Jahr beginnen. An den anderen Teilen müssen wir erst Baurecht schaffen. Wir können trotz Geldes ohne Baurecht nicht bauen. Das wäre ein Schwarzbau. Kein Parlament

würde wollen, dass der Bundesminister mit schwarz gebauten Strecken in Zusammenhang gebracht wird.

Herr Kindler, zu Ihrer Frage: Als *Erstes* halte ich fest, dass Sie mir Recht geben. Die Kritik des Rechnungshofes, die Sie vorhin noch einmal deutlich beschrieben haben, konnte ausgeräumt werden. Wir lagen richtig damit, die Mehrkosten für die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel zu übernehmen. Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben. Es wird ein gutes Projekt auf den Weg gebracht. Dieses Missverständnis können wir hier ausräumen.

Das *Zweite* haben wir bereits im Haushaltsausschuss ausgiebig besprochen. Wir waren mit der Kritik des Rechnungshofes noch nicht im kontradiktorischen Verfahren, was der übliche Weg der Zuleitung zum Minister ist. Deswegen hat mein Haus vollkommen korrekt gehandelt. Mein Staatssekretär hat mich vollkommen korrekt informiert, und deswegen sind die Vorwürfe, die Sie gegen ihn erheben, aus meiner Sicht vollkommen unerheblich und im Haushaltsausschuss ausgeräumt worden.

*Fünfter* Punkt unseres Investitionshochlaufs: Substanzerhalt geht vor Neu- und Ausbau. Das ist nicht nur ein Spruch, sondern es findet sich in dem ganzen Haushalt wieder. Deswegen ist eines der elementarsten Teile unserer Infrastruktur jetzt zu einem eigenen Programm zusammengeschnürt worden. Das Sonderprogramm Brückenmodernisierung, wie wir es genannt haben, nimmt die sensibelsten Bereiche der Infrastruktur, nämlich die Brücken, in den Fokus. Wir haben dieses Programm mit über einer Milliarde Euro bis 2017 ausgestattet. Davon kommen in der Tat 400 Millionen Euro aus dem Fünf-Milliarden-Euro-Programm und 600 Millionen Euro aus bestehenden Mitteln. Damit können wir über eine Milliarde Euro direkt in diesen sensiblen Bereich der Infrastruktur investieren.

Wenn man offen und transparent an das Thema herangeht, wie es mit diesem Programm der Fall ist, dann sollten wir uns klar vor Augen führen – ich glaube, das ist jedem bekannt –, dass wir jahrelang auch unseren Brücken sehr viel zugemutet haben. Denn wir haben deutlich mehr Lasten auf die Brücken verlagert, als die ursprünglichen Berechnungen für gewisse Zeiträume vorausgesagt haben. Deswegen sind die Sanierungen in diesem Bereich dringend notwendig.

Ich habe eines der Beispiele, das uns alle immer wieder beschäftigt, sehr genau vor Augen, nämlich die Rheinbrücke bei Leverkusen auf der A 1, die gerade wieder für Lastwagen über 3,5 Tonnen gesperrt werden musste, weil erneut Sanierungsbedarf festgestellt wurde. Das hat nichts mit Schlamperei oder sonst etwas zu tun. Es ist einfach eine Zeit gekommen, in der die Brücken an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit geraten. Wir – das kann ich an dieser Stelle sagen – werden gerade in dem zentralen Bereich A 1, Rheinbrücke Leverkusen alle Möglichkeiten ausnutzen, um schnell, umgehend und sicher einen Ersatzbau zu realisieren. Da hat diese Region die ganze Solidarität dieses Hauses. Wir werden möglichst schnell eine neue Brücke auf den Weg bringen.

Wir haben im Hinblick auf die digitale Infrastruktur ein Programm aufgelegt, dessen Umsetzung in der Tat gewisse Zeit in Anspruch nimmt, weil es mit *zwei* wesentlichen Elementen arbeitet. Das eine ist die digitale Netzallianz, die dafür sorgt, dass die investitionswilligen Unternehmen zusammenkommen und die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit mehr Investitionen in die digitale Infrastruktur erfolgen.

Wir haben des Weiteren zugesagt, dass die Einnahmen aus der Digitalen Dividende, die im nächsten Jahr durch die Versteigerung der 700-Megahertz-Frequenzen realisiert werden können, direkt für den Ausbau und die Förderung der Breitbandtechnologie gerade auf dem Land eingesetzt werden. Das ist ein festes Programm, das auch umgesetzt wird.

Die Digitalität und die Mobilität sind zwei Elemente einer zukunftsfähigen Gesellschaft, die zusammengehören. Die Mobilität der Zukunft schreibt das nächste Kapitel der sozialen Marktwirtschaft. Deswegen werden wir den Zusammenhang zwischen Mobilität, Modernität und Digitalität in unserem Haus weiterhin abbilden, gerade auch in unseren Haushalten.

\* \* \* \* \*