

# Deutschland im Investitionsstau

Die Straßen und Brücken kaputt, die Kanalisation löchrig,  
die Energiewende tritt auf der Stelle. Was tun?

THIS fragte die im Bundestag vertretenen Parteien,  
wie sie die Probleme lösen würden.

Eugen Schmitz



Foto: Rainer Sturm / pixelio.de

Selten war sich Deutschland so einig: Schlecht sieht es aus um unsere Infrastruktur. Straßen und Schienen, Brücken und Kanäle, teilweise auch die Schulen verfallen schneller, als saniert und repariert wird. Einhelliger Tenor von Bürgern und Betroffenen, von Medien und Industrie: Der Staat und die Kommunen tun zu wenig.

Prof. Thomas Bauer, Präsident des Hauptverbands der deutschen Bauindustrie (HDB), sah sich deshalb Anfang Juni in Berlin auf dem Tag der Deutschen Bauindustrie zu mahnenden Worten genötigt: „Deutschland betreibt bereits seit zehn Jahren seine Infrastruktur – seine Verkehrswege, seine Ver- und Entsorgungsnetze, aber auch seine soziale Infrastruktur – auf Verschleiß. Wir reden hier über einen jahrzehntelang aufgestauten Bedarf.“

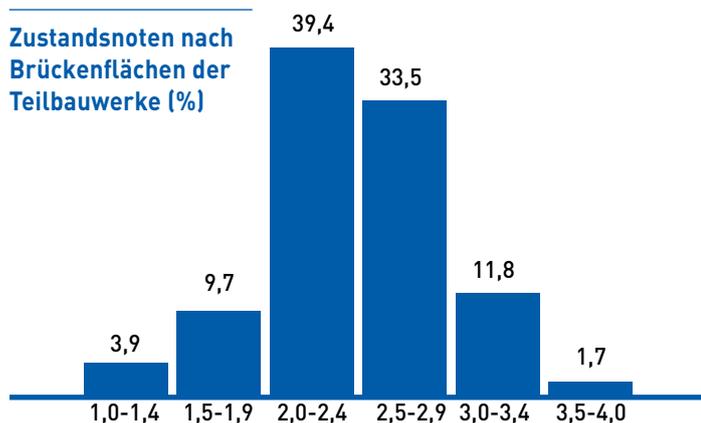
Handelsblatt

## „Deutschland zerfällt“

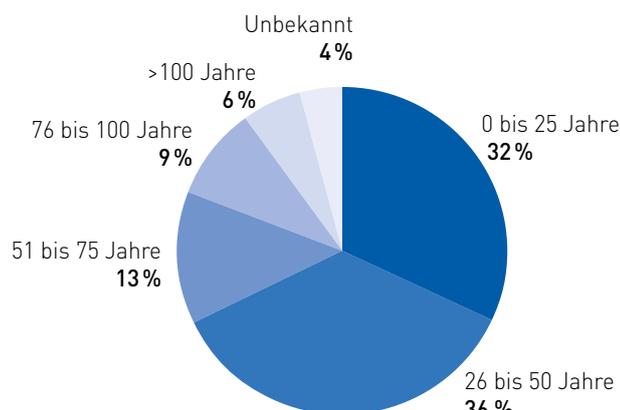
2013 wird das elfte Jahr in Folge sein, in dem der deutsche Staat weniger saniert und neu baut, als der Zahn der Zeit kaputt nagt. Allein im kommunalen Bereich beläuft sich der Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur, bei Kanalisation und Leitungssystemen, bei Schulen und Kindertagesstätten auf gewaltige 100 Milliarden Euro. Weitere 53 Milliarden Euro wären unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung für den altersgerechten Umbau kommunaler Infrastruktur notwendig; weitere 75 Milliarden Euro ständen für die energetische Sanierung kommunaler und sozialer Infrastruktur an, schätzt die Kreditanstalt

für Wiederaufbau (KfW). Deutschland, das in der Kategorie „Infrastruktur 2008“ im weltweiten Vergleich noch auf Platz drei landete, ist inzwischen auf den zehnten Rang abgerutscht.

### Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke (%)



Nur noch knapp 15 Prozent aller Fernstraßenbrücken sind in einwandfreiem Zustand.



Zwei Drittel unserer Kanalisation ist älter als 25 Jahre.

Mit derart harten Fakten konfrontiert, reagiert die Bundesregierung bislang eher zurückhaltend: Verkehrsinvestitionen von gut zehn Milliarden Euro pro Jahr wolle man bis 2016 bereitstellen, so Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Diese Summe sei eine „verlässlich hohe Investitionslinie“. Die meisten Fachleute halten diese Investitionen jedoch für viel zu niedrig: „Das reicht noch nicht einmal für die Instandhaltung“, so Martin Wansleben, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK).

**SPIEGEL ONLINE**

## „Deutsche sind genervt“

Deutschland ist beim Investieren inzwischen trauriges Schlusslicht unter den Industrieländern: Während der Wert des staatlichen Anlagevermögens in den vergangenen zehn Jahren in Spanien und Großbritannien inflationsbereinigt um 200 Milliarden Euro, in Frankreich um 115 und selbst in Italien um 55 Milliarden Euro wuchs, sank es hierzulande um fast 30 Milliarden Euro – das errechnete das Handelsblatt aus Daten der Europäischen Kommission. Der Wert des staatlichen Vermögens nimmt damit kontinuierlich ab.

Die Verbraucher-Vereinigung ADAC geht etwa davon aus, dass im Fernstraßennetz mindestens 15 % der Fahrstreifen dringend und zeitnah saniert werden müssten, um größere Schäden abzuwenden. Im kommunalen Straßennetz seien sogar die Hälfte der Straßen akut substanzgefährdet. Auch ein Drittel aller Brücken sei nur noch in ausreichendem, weitere 14 % der Brücken sogar in kritischem Zustand – Tendenz steigend.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Quelle: Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.



Hermann Gröhe,  
Generalsekretär der CDU

**CDU**

„Straßen, Schienen, Kanäle, Stromtrassen und Breitband sind die Lebensadern unserer Wirtschaft. Hier hat Deutschland einen großen Standortvorteil im internationalen Wettbewerb. Diesen müssen wir unbedingt erhalten. Die von Angela Merkel geführte Bundesregierung hat bereits viel für die Infrastruktur getan – beispielsweise mit den Konjunkturprogrammen.

Damit Deutschland auch in Zukunft über eine moderne und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur verfügt, wollen wir hier in der nächsten Legislaturperiode einen besonderen Schwerpunkt setzen: Wir werden in den kommenden vier Jahren die Mittel für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen auf insgesamt 25 Milliarden Euro erhöhen. Damit schaffen wir Planungs- und Finanzierungssicherheit und leisten mit einer modernen Infrastruktur einen wichtigen Beitrag zu höherer Wettbewerbsfähigkeit. Wir haben in der zu Ende gehenden Legislaturperiode eindrucksvoll bewiesen, dass wir durch eine kluge Politik Spielräume erarbeiten können, um in die Zukunft zu investieren.

Auch werden wir verstärkt die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern in sogenannten Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) nutzen, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte schneller umgesetzt werden können.

Leistungsfähige Seehäfen sind Wachstumstreiber für unsere Küstenregionen und wichtige Stützen für den Standort Deutschland. Daneben gehören auch die Binnenhäfen mit ihren Straßen- und Gleisanschlüssen zu den Kernelementen einer Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert. Das Gesamtsystem aus Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen werden wir nachhaltig stärken.

Wir wollen den Ausbau des Stromnetzes genauso beschleunigen wie die Entwicklung neuer Speichertechnologien. Um den Netzausbau voranzubringen, haben wir bereits wichtige Entscheidungen getroffen. Mit dem Energieleitungsausbaugesetz, dem Netzausbaubeschleunigungsgesetz sowie dem Bedarfsplangesetz stellen wir sicher, dass zentrale länderübergreifende Projekte durch schnellere Verfahren und eine bessere Koordination rascher fertig gestellt werden können. Von besonderer Bedeutung ist der Bau der großen Stromtrassen, die den Strom aus den windreichen Regionen an Nord- und Ostsee in die Ballungszentren im Süden und Westen unseres Landes transportieren. Wir sind der festen Überzeugung, dass wir diesen Kraftakt gemeinsam meistern können.“

Hermann Gröhe



Patrick Döring,  
Generalsekretär der FDP



„In der nächsten Legislaturperiode wird der neue Bundesverkehrswegeplan aufgestellt. Wir Liberale haben uns für eine objektivierete Bewertungsmethodik eingesetzt, um die Projekte sinnvoll priorisieren zu können. Dabei steht Erhalt vor Neubau. Aber anders als die politische Konkurrenz wollen wir keineswegs auf Neu- und Ausbaumaßnahmen verzichten. Wichtig ist auch eine angemessene Verteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrsträger. Dabei orientieren wir uns an den Realitäten: die Straße ist und bleibt der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Ideologisch motivierte Anti-Straßen-Politik lehnen wir ab.

Mit der Einführung eines bundesweit koordinierten Netzentwicklungsplans, der Grundlage für einen Offshore-Netzentwicklungsplan und zahlreicher gesetzlicher Vorkehrungen für eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren haben wir Liberale wesentliche Vorkehrungen für einen beschleunigten Netzausbau getroffen. Nun kommt es darauf an, dass die Ausbauprojekte zügig von den Netzbetreibern realisiert werden. Dabei sind auch die Länder in der Pflicht, die vorhandenen Instrumente für eine zügige Umsetzung in vollem Umfang zu nutzen.

Die FDP hat dafür gesorgt, dass die Investitionen in Verkehrswege gegenüber den Vorgängerregierungen erhöht wurde. Verglichen mit der mittelfristigen Finanzplanung der alten Koalition wurden über 1,5 Milliarden Euro zusätzlich bereitgestellt. Für einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau wird auch in Zukunft ein auskömmliches Investitionsvolumen erforderlich sein. Im Bundeshaushalt müssen dafür die notwendigen Prioritäten gesetzt werden. Allein der Bund verfügt jährlich über 300 Milliarden Euro Einnahmen, davon stammen rund 53 Milliarden Euro aus dem Straßenverkehr (Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Lkw-Maut). Die Einführung einer Pkw-Maut, einer City-Maut, eine Ausweitung der Lkw-Maut und eine Erhöhung der Kfz- oder Mineralölsteuer lehnt die FDP ab. Neuen Finanzierungsinstrumenten steht die FDP grundsätzlich nicht ablehnend gegenüber. Eine Diskussion darüber wird erfolgen, sobald die so genannte Bodewig-Kommission ihren Abschlussbericht vorgelegt hat.

Der Ausbau des Stromnetzes wird nicht vom Bund finanziert. Als zusätzliches Finanzierungsinstrument haben das FDP-geführte Bundeswirtschaftsministerium und das CDU-geführte Bundesumweltministerium die Bürgerdividende vorgeschlagen, die es Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen soll, in den Netzausbau zu investieren und dafür bis zu fünf Prozent Zinsen zu erhalten.“

Patrick Döring



Andrea Nahles,  
Generalsekretärin der SPD



„Unser Land braucht einen Neuanfang in der Infrastrukturpolitik mit klaren Prioritäten und deutlich verbesserter Finanzausstattung. Erhalt muss Vorrang vor Neu- und Ausbau haben. Wir werden deshalb die Mittel für den Erhalt der Straßen aufstocken und ein Programm zur Sanierung der Bundesautobahnen mit Schwerpunkt Autobahnbrücken auflegen. Beim Aus- und Neubau haben die Beseitigung von Engpässen und die Reduzierung von Staus Priorität. Hierfür werden wir ein „Nationales Verkehrswegeprogramm“ auflegen, in das 80 Prozent der Neu- und Ausbaumittel fließen.

Unser Ziel ist die Stärkung der öffentlichen Daseinsvorsorge. Dazu gehört die kommunale Abwasserentsorgung samt Kanalisationsnetzen. Wir wollen – auch auf europäischer Ebene – sicherstellen, dass Kommunen selber entscheiden können,

In der zunehmenden Zahl bröckelnder Brücken und gammelnder Straßen sehen Experten eine große Gefahr für den Wohlstand: Jochen Pimpertz vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln befürchtet: „Langfristig gefährden wir unser Wachstumspotenzial, wenn wir nicht wieder mehr investieren.“ Ins gleiche Horn stößt auch der Bundesverband der deutschen Industrie. Inzwischen wird die problematische Verkehrssituation und ihre schädlichen Einflüsse auf die Wirtschaft auch wissenschaftlich erforscht. So heißt es in einer Studie der Universität Siegen, die sich mit dem Thema Schwertransporte befasst: „Beim Verkehrsträger Straße führt der zunehmend schlechte Zustand der Verkehrsinfrastruktur dazu, dass immer weniger Strecken die notwendigen Voraussetzungen für Großraum- und Schwert-

Frankfurter Allgemeine  
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

## „Schwarze Löcher auf Deutschlands Straßen“

transporte erfüllen. Entscheidend sind dabei die zulässigen Traglasten der Brücken. Diese sind in den letzten Jahren vielfach herabgesetzt worden. Dadurch entstehen mitunter erhebliche Umwege, die nicht nur zu Fahrtzeitverlängerungen und damit Kostenerhöhung führen, sondern in der Folge häufig auch weitere Zuständigkeitsgebiete berühren, so dass der Genehmigungsprozess noch zeitraubender wird.

Als zusätzlicher, limitierender Faktor kommen Baustellen hinzu. Sie schränken die Tauglichkeit eines Streckenabschnitts für Großraum- und Schwertransporte für einen bestimmten Zeit-

wie sie diese öffentlichen Aufgaben erbringen. Wir werden uns deshalb Vorhaben, die einen Zwang zur Privatisierung beinhalten, entgegenstellen.

Erforderlich ist eine Synchronisierung des Ausbaus der erneuerbaren Energien mit dem Ausbau der Netzinfrastruktur. Dazu sind der Ausbau und die Modernisierung der Stromnetze auf allen Netzebenen erforderlich, sowohl im Übertragungs- als auch im Verteilnetz.

Die regionalen Verteilnetze müssen zu intelligenten Leitungssystemen ausgebaut werden, weil zunehmend mehr Verbraucher zu Erzeugern werden und ihren Strom unregelmäßig einspeisen. Die überregionalen Übertragungsnetze müssen mit bedarfsgerecht innovativer Technik, wie etwa Hochtemperaturseilen, Gleichstromübertragung, ertüchtigt bzw. ausgebaut werden, um die Erzeugungszentren im Norden mit den Lastzentren im Süden Deutschlands zu verbinden.

Wir werden die Bürgerinnen und Bürger von Anfang an bei der Planung von Infrastrukturprojekten – etwa Verkehrswegen und Stromleitungen – frühzeitig beteiligen. Bürgerbeteiligung ist für uns nicht Gegensatz, sondern Bestandteil moderner Verkehrs- und Energiepolitik.

Wir wollen die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt um 20 Prozent auf jährlich 12 Mrd. € aufstocken. Außerdem wollen wir Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und auch die Mehreinnahmen daraus ohne Abstriche in Erhalt und Ausbau der Verkehrswege investieren. Von einer Ausweitung der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen erwarten wir jährliche Zusatzeinnahmen von rd. 2 Mrd. Euro; weitere knapp 800 Mio.

Euro von einer Ausweitung auf die übrigen Straßen. Sämtliche Mehreinnahmen müssen in vollem Maße der Verkehrsinfrastruktur zu Gute kommen. Länder und Gemeinden sollen ihren Anteil an den Erlösen zweckgebunden zum Erhalt und Ausbau der Landes- und Kommunalstraßen sowie der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten. Wir streben die Zusammenführung der Übertragungsnetze in einer Deutschen-Netz-Gesellschaft an. Die öffentliche Hand beteiligt sich an der Netz-AG (und ihren Erträgen) durch Investition in den Anschluss von Offshore-Parks und anderen wichtigen Großprojekten und nimmt somit eine Steuerungsfunktion wahr. Mit Bürger-Fonds wollen wir zudem den Bürgerinnen und Bürgern den Erwerb von Anteilen an Infrastrukturen – etwa im Bereich der Stromnetze – ermöglichen.

Erhalt und Ausbau der Kanalisation sind als Teil der Abwasser-versorgung Aufgabe Kommunen. Damit diese hinreichenden finanziellen Mittel zur Erledigung ihrer Aufgaben Verfügung stehen, streben wir einen Investitions- und Entschuldungspakt für die Kommunen in Deutschland an. Wir wollen damit einen dauerhaften Beitrag zur Stabilisierung der Kommunalfinanzen und zur Investitionsfähigkeit der Städte, Gemeinden und Kreise leisten.

Daneben können durch kommunale Anleihen Investitionsmittel für kommunale Vorhaben generiert werden. Erforderlich ist, dass die Kommunen selbst über solche Projekte entscheiden und dass die Haushalts- und Entscheidungshoheit der demokratisch gewählten Gremien in Städten, Gemeinden und Kreisen gewahrt bleibt.“

**Andrea Nahles**

raum ein. Dies führt wiederum zu Umwegen. Da es sich bei Baustellen um zeitlich veränderbare Randbedingungen handelt, sind sie im Genehmigungsverfahren immer einer aktuellen Überprüfung zu unterziehen. Da die Genehmigungsverfahren aber selbstverständlich mit einem gewissen Vorlauf zum beabsichtigten Transport laufen müssen, sind auch Baustellen in Betracht zu ziehen, die derzeit noch nicht bestehen, aber für die nähere Zukunft geplant sind. Dies stellt wiederum eine zusätzliche Anforderung bei der Fahrtwegprüfung und damit im gesamten Genehmigungsverfahren dar.“

Einige deutsche Industrieunternehmen haben bereits deutlich spürbare Nachteile zu beklagen, so etwa die Firma SMS Siemag, Hersteller von Walzwerken für die metallverarbeitende Industrie. Noch vor vier Jahren brauchten deren Sattelschlepper nur einen Tag, um die gigantischen Maschinen von der heimischen Fabrik im Siegerland zum Hamburger Hafen zu fahren – heute sind es deren drei.

Das liegt an den zahlreichen maroden Brücken der Autobahnen A1 und A45. Zwar halten diese den normalen PKW- und LKW-Transport gerade noch aus, doch für Schwerlasttransporte sind sie gesperrt. Die Sattelschlepper tingeln daher meist über die Dörfer – und machen nun dort von Amts wegen die Straßen kaputt. Zusätzlich dauern die Transporte erheblich länger, kosten deutlich mehr Geld, behindern den Verkehr vor Ort und strapazieren die Nerven von Fahrern und Anwohnern.



**Cem Özdemir, Bundesvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen**



„Erhaltung muss Vorrang vor Neu- und Ausbau haben. Die Mittel für den Erhalt der Autobahnen und Bundesstraßen wollen wir um eine Milliarde Euro aufstocken. Eine Umwidmung von Erhaltungsmitteln in den Neu- und Ausbau muss zukünftig ausgeschlossen werden.

Die Entsorgung von Abwässern ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Kanalisation und der öffentlichen Abwasserbehandlungsanlagen obliegen im Regelfalle den jeweiligen Kommune oder Städten. Nach dem Kostendeckungsprinzip sind die dafür notwendigen finanziellen Mittel über Gebühren zu finanzieren. Wir planen nicht, dies zu ändern.

Der Netzentwicklungsplan für Stromtrassen muss weiterentwickelt werden und auf einem verbesserten Szenario basieren, damit Alternativen sichtbar werden. Eine Beschleunigung des Ausbaus geht auch mit mehr Bürgerbeteiligung und Transparenz. Betroffene sollen finanziell beteiligt werden. Sämtliche Kosten werden wie bisher auf die Netznutzungsentgelte gewälzt.“

**Cem Özdemir**

Eine Situation, die der ADAC nicht nachvollziehen kann: „Die Straßennutzer in Deutschland bezahlen jährlich 53 Milliarden Euro an spezifischen Abgaben, die in den Bundeshaushalt fließen. Es fehlt demnach nicht an Geld für zusätzliche Verkehrsinvestitionen, sondern am politischen Willen, hiervon mehr Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.“

Prof. Bauer vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie kann sich als Lösungsansatz für die Finanzierungsprobleme auch eine PKW-Maut vorstellen, diese sei den Bürgern allerdings nur unter bestimmten Bedingungen vermittelbar. Sie müsse strikt zweckgebunden sein und etwa durch Entlastungen bei der KFZ-Steuer kompensiert werden, damit die ohnehin hoch belasteten deutschen Autofahrer nicht über alle Maßen strapaziert werden. Eine weitere Möglichkeit, dringend erforderliche Sanierungen im Fernstraßennetz voran zu treiben, so Prof. Bauer, seien Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) – ein Standpunkt, den auch der Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB) teilt.

Doch nicht nur der marode Zustand von Verkehrswegen und Leitungssystemen ist problematisch, auch die andere große baustelle der Politik, die Energiewende, kommt bestenfalls stockend voran. Die Gründe dafür sind vielfältig: Es gibt keine Verständigung über erforderliche Zwischenschritte und Ausbauziele der erneuerbaren Energien, über die Synchronisation ihres Ausbaus mit Stromnetzen, -trassen und -speichern. Pumpspeicher und Gaskraftwerke, die dringend benötigt werden, um an windstillen, sonnenfreien Tagen die Stromproduktion aufrecht erhalten zu können, lassen sich nicht mehr rentabel betreiben.

Zu Recht fordert die International Energy Agency (IEA) in ihrem aktuellen Bericht zur Energiepolitik der IEA-Länder: „Die Bundesregierung sollte sicherstellen, dass die großangelegten Projekte zum Ausbau der Übertragungs- und Verteilungsnetze (...) rechtzeitig eingeleitet werden und dass ein Regulierungssystem vorhanden ist, das ein ausreichendes Maß an finanziellen Anreizen und Investitionssicherheit zur Mobilisierung der notwendigen Investitionen in die Verteilung gewährleistet.“

## „Verkehrsinvestitionen auf Eis“

DIE  WELT

Es sind viele Hürden, die einer effektiven und effizienten Umsetzung dringend erforderlicher Projekte im Weg stehen. Derzeit liegen 83 große Investitionsvorhaben mit einem gesamten Investitionsvolumen von knapp 51 Milliarden Euro auf Eis – ausgebremst durch Finanzierungsprobleme, Bürgereinsprüchen oder politischen Blockaden. Die Elbvertiefung zwischen Hamburg und der Nordsee, die den Hamburger Hafen fit für die Zukunft machen sollte, scheiterte ebenso an Bürgereinsprüchen wie der Bau einer Betonschutzwand im sächsischen Grimma, das auch prompt der diesjährigen Flut zum Opfer fiel. Das Autobahndreieck Drammetal – Salzgitter, das die Autobahnen A7 und A39 verbinden soll, kommt nicht voran, weil das Land Niedersachsen eine Realisierung als öffentlich-privates Projekt ablehnt.

Ob Deutschland in Zukunft weiterhin als Industrie- und Wirtschaftsstandort bestehen kann oder noch weiter zurückfällt, hängt von einer raschen Auflösung des aktuellen Investitionsstaus ab. Jetzt ist die Politik gefragt, ihre vollmundigen Ankündigungen in die Tat umzusetzen.

Alexander Dobrindt, Generalsekretär der CSU



Mobilität gehört zu einem modernen Land. Mit einer leistungsfähigen Infrastruktur sichern wir nachhaltig unseren Wohlstand sowie gleichwertige Lebensverhältnisse in der Stadt und auf dem Land und entsprechen dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen in der globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts. Mobilität, die freie Fahrt von einem zum anderen Ort, ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Infrastruktur ein Standortvorteil, den wir weiter ausbauen müssen. So sichern wir dauerhaft unsere Wettbewerbsfähigkeit. Straßen, Brücken, Schienen und Kanäle sind die Verkehrsadern unseres Landes. Diese wurde aber in den vergangenen Jahrzehnten massiv beansprucht, und die Belastung wird gerade durch den weiter zunehmenden Güterverkehr noch

Matthias Höhn,  
Bundesgeschäftsführer  
„Die Linke“



**DIE LINKE.**

Wir wollen das Verkehrssystem zukunftsfähig umgestalten. Jedem Verkehrsträger kommt darin auf Grund seiner spezifischen Vorteile eine besondere Rolle zu. Wir wollen einen Schwerpunkt auf den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs legen. Angesichts der vergangenen Wachstumsraten gilt es zunächst, das Wachstum des Straßengüterverkehrs zu verlangsamen. Dazu wollen wir Güterverkehr soweit wie möglich auf die Schiene und Schiffe holen. Den derzeit von der Bundesregierung – gegen den Widerstand vieler Bundesländer – durchgeführten Feldversuch mit so genannten Longlinern lehnen wir ebenso ab wie den in der Schublade liegenden Plan zum Einsatz der nicht nur längeren, sondern auch schwereren Gigaliner. Wir wollen nicht, dass der Straßenverkehr die Schiene kopiert – und dabei die

steigen. Wir wollen in der nächsten Legislaturperiode eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur durch zusätzliche Ausgaben zu einem besonderen Schwerpunkt unserer Politik machen – für leistungsfähige Straßen, Schienen, Wasserwege und wettbewerbsfähige Flughäfen. Wir haben in dieser Legislaturperiode erreicht, dass im Bundesverkehrshaushalt zusätzliche Mittel von 1,75 Milliarden Euro in diesem und dem vergangenen Jahr eingestellt wurden. Wir wollen, dass diese Zusatzinvestitionen für die Zukunft verstetigt werden. In der kommenden Wahlperiode wollen wir mit einem 25 Milliarden Euro Investitionsprogramm für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen einen besonderen Schwerpunkt setzen. Wir schaffen mit Investitionen Planungs- und Finanzierungssicherheit. Zudem wollen wir verstärkt die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern in sogenannten Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) nutzen, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte schneller umgesetzt werden können. In Bayern haben wir mit ÖPP-Projekten bereits gute Erfahrungen gemacht.

Für den Bau von Verkehrswegen werden alle geplanten Baumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan aufgelistet, der unter Beteiligung der Bürger zügig fertiggestellt soll. Wir wollen, dass Investitionen in den Verkehr vor allem dort erfolgen, wo sie den größten Nutzen bringen. Hier spielen die Beseitigung von Engpässen und Lückenschlüsse zur Stauvermeidung eine wichtige Rolle. Gemeinsam mit der EU wollen wir die großen europäischen Verkehrsachsen weiter ausbauen. Auch das ist für die Exportnation Deutschland von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus wollen wir auch mehr Fairness und Gerech-

tigkeit bei der Straßenfinanzierung. Deshalb wollen wir eine PKW-Maut für Reisende aus dem Ausland auf deutschen Autobahnen einführen. Fast alle unsere Nachbarländer in Europa erheben eine PKW-Maut. Umgekehrt müssen ausländische Autofahrer für die Benutzung unserer Autobahnen nichts bezahlen. Das wollen wir ändern. Die Mittel aus der PKW-Maut sollen in vollem Umfang ausschließlich für den Straßenbau zweckgebunden verwendet werden.

Auch in Bayern werden wir das Straßen- und Schienennetz verstärken und ausbauen. Wir werden die Mittel für die Sanierung von Staatsstraßen in Bayern weiter aufstocken. Der Schienenverkehr soll im Flächenland Bayern den Personen- und Güterverkehr effizienter und attraktiver machen. Wir wollen, dass die Länder mehr Einfluss beim Bau von Schienenstrecken bekommen. Konkret streben wir unter anderem den Bau einer zweiten Stammstrecke der Münchner S-Bahn an. Davon profitieren täglich bis zu 800.000 Pendler im gesamten Münchner Umland. Wir steuern einen zügigen Baubeginn an.

Der Ausbau des Stromnetzes wird in der nächsten Legislaturperiode weiter eine große Rolle spielen. Wir wollen den Ausbau der Stromnetze weiter vorantreiben und neue Speichertechnologien entwickeln, damit Strom auch in Zukunft immer an jedem Ort und zu jeder Zeit zur Verfügung steht. Der Bau großer Stromtrassen ist hierbei von Bedeutung, genauso wie die regionalen Netze, die den Strom vor Ort zu den Verbrauchern bringen. Hier wollen wir die Netze mit Hilfe moderner Informations- und Kommunikationstechnik weiterentwickeln. Auch beim Netzausbau wollen wir die Bürger frühzeitig beteiligen.“

**Alexander Dobrindt**

Straßen noch mehr verstopft. Wir setzen auf das Original auf der Schiene!

Insbesondere den Neubau von Autobahnen, der überwiegend nur noch in dünnbesiedelten Regionen die Wirtschaft ankurbeln soll, aber keine echten Verkehrsbedürfnisse bedient, lehnen wir ab. Zudem scheint nach einigen Jahren der Stagnation die zukünftige Verkehrsentwicklung ungewisser denn je.

Deswegen wollen wir keinen Ausbau aller Verkehrsträger, der auf veralteten Verkehrsprognosen basiert, sondern eine soziale und ökologische Gestaltung der Verkehrspolitik und der Wirtschaft. Das bedeutet eine Abkehr vom Neubau und eine Hinwendung zum Ausbau bestehender Straßen an Engpässen. Das bedeutet aber vor allem, den Fokus auf das seit Langem vernachlässigte Netz von Bundesfernstraßen zu legen. Die Berichte insbesondere über den Zustand der Brücken sind besorgniserregend.

Verkehrstelematik kann bestehende Engpässe lindern, ist aus Sicht der LINKEN aber nicht die entscheidende Lösung für Kapazitätsengpässe. Intelligente Verkehrssysteme können aber durchaus dazu beitragen, beispielsweise unnötige Parkplatz-Suchfahrten von Lkw zu vermeiden. Durch konsequente Anwendung kann auch auf den Ausbau einiger Strecken verzichtet werden.

In Deutschland verfügen rund zwei Drittel der Bevölkerung über kein oder nur ein sehr geringes Vermögen. Das reichste Zehntel hält dagegen über 66 Prozent des Geld- und Sachvermögens und vergrößert seinen Anteil seit Jahren kontinuierlich. Vor diesem Hintergrund fordert DIE LINKE die Wiedereinführung

der Vermögensteuer, und zwar in der Form der Millionärsteuer. Der Teil des Privatvermögens von Millionären, der oberhalb von einer Million Euro liegt, soll mit fünf Prozent besteuert werden. Steuerpflichtig ist dabei ausschließlich das Privatvermögen. Wer weniger als eine Million Euro Vermögen hat, zahlt keine Steuer. Damit ist zugleich gewährleistet, dass beispielsweise das selbstgenutzte Eigenheim von der Steuer befreit bleibt. Mit den entsprechenden Einnahmen für die öffentliche Hand (rund 80 Milliarden Euro jährlich) können die überfälligen Aufgaben im Bereich der Infrastruktur zügig und umfassend in Angriff genommen werden.

„Eine Ausweitung der LKW-Maut mit der Differenzierung nach Emissionsklassen halten wir für ein sehr sinnvolles Instrument. Den Vorschlag der so genannten Daehre-Kommission, die LKW-Maut schrittweise auf das gesamte Straßennetz, alle Lkw ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht und Fernbusse auszudehnen, halten wir ebenfalls für sinnvoll. Eine Pkw-Maut und auch City-Maut für das Befahren von Innenstädten lehnen wir aus Gerechtigkeitsgründen ab. Eine Pkw-Maut lehnen wir auch aus Gründen des unserer Ansicht nach nicht sicher zu gewährleistenden Datenschutzes und des nicht vertretbaren Aufwandes ab. Eine Vignettenlösung würde zudem ökologisch kontraproduktive Anreize setzen, sein Geld „wieder rein zu fahren“. Die Argumentation der CSU, dass dann auch ausländische Pkw zahlen müssten, überzeugt angesichts deren geringen Anteils an der gesamten Fahrleistung keinesfalls.“

**Matthias Höhne**