

## **Bilanz der 18. Wahlperiode** **Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur**

### **Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur**

Als Mobilitäts- und Exportnation kann Deutschland nur mit einem flächen-deckend gut ausgebauten Verkehrsnetz wettbewerbsfähig bleiben. Ein Schwerpunkt unserer Tätigkeit bildet daher das Anliegen, auch für künftiges Wachstum und Wohlstand die bestmögliche Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dafür bedarf es stabiler Finanzmittel und optimaler Planungs- und Verwaltungsprozesse. In beiden Bereichen ist Vieles erreicht und auf den Weg gebracht worden.

Mit dem Investitionshochlauf unter Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt wurden die Mittel für Infrastruktur und Mobilität um 40 % gesteigert: von 10,5 Mrd. € zum Beginn der Legislaturperiode auf 14,4 Mrd. € im Jahr 2018. Die vorgefundene Investitionslücke wurde geschlossen – die Umstellung von Steuer- zu Nutzerfinanzierung weiter vorangebracht. Zudem haben wir dafür gesorgt, dass besonders eilige Fernstraßenprojekte beschleunigt umgesetzt werden können; die Modernisierung der Autobahnverwaltung haben wir eingeleitet.

### **Erweiterung der Nutzerfinanzierung**

In die 18. WP fallen die Einführung einer **Infrastrukturabgabe** für PKW und umfangreiche Änderungen am **LKW-Mautsystem**.

Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe (sog. PKW-Maut) für inländische und ausländische PKW und Wohnmobile wird ein Systemwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung vollzogen. Damit wird eine größere Unabhängigkeit von der Haushaltslage des Bundes und mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von dringend erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erreicht. Um für deutsche Kfz-Halter eine Doppelbelastung beim Übergang zur nutzerbasierten Infrastrukturfinanzierung zu vermeiden, wurden in das Kraftfahrzeugsteuergesetz Steuerentlastungsbeträge aufgenommen.

Die Gesamteinnahmen (brutto) werden jährlich mit rd. 3,9 Mrd. € prognostiziert, wobei rd. 3,1 Mrd. € auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und rd. 830 Mio. € auf nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge entfallen. Die Systemkosten werden mit rd. 210 Mio. € pro Jahr (laufende Betriebs- und Personalkosten) angesetzt. Die von gebietsfremden Fahrzeugen vereinnahmten Nettomehreinnahmen der Infrastrukturabgabe in Höhe von rund 2 Milliarden

Euro pro Wahlperiode fließen zusätzlich in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes.

Die **LKW-Maut** haben wir in mehreren Schritten ausgedehnt. Im Juli 2015 wurden zusätzliche 1.100 km Bundesstraßen einbezogen. Im gleichen Jahr wurden auch LKW ab 7,5 t einbezogen. Mit einer weiteren Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes haben wir Ende 2016 die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die LKW-Maut ab Mitte 2018 auf allen Bundesstraßen zur Anwendung kommen kann. Dadurch werden jährlich bis zu 2 Mrd. € mehr an Finanzmitteln für die Straßeninfrastruktur zur Verfügung stehen.

### **Bundesverkehrswegeplan**

Im Dezember 2016 wurden die auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beruhenden Ausbaugesetze für die Fernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen abschließend beraten. Damit entsteht eine verkehrspolitische Gesamtstrategie für die Entwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur bis 2030. Notwendiger und effizienter Infrastrukturausbau und die Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel gehen zukünftig Hand in Hand.

In den Ausbaugesetzen sind rund 1000 Projekte in einem Gesamtumfang von rd. 270 Mrd. Euro vorgesehen, die im Zeitrahmen bis 2030 umgesetzt werden können. Dabei entfallen rd. 132,8 Mrd. Euro (49,3 %) auf die Straße, 112,3 Mrd. Euro (41,6 %) auf die Schiene und 24,5 Mrd. Euro (9,1 %) auf die Wasserstraße. Im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens hat sich der Deutsche Bundestag darauf verständigt, verkehrsträgerübergreifend das Finanzvolumen insgesamt noch einmal um 1,3 Mrd. Euro für Neu- und Ausbauprojekte anzuheben.

Investitionsschwerpunkt ist mit 141,6 Mrd. Euro der Erhalt und Ersatz der Verkehrswege. Das sind rund 60 Mrd. Euro und damit über 70% mehr als beim BVWP 2003. Engpässe auf Autobahnen und im Schienennetz werden beseitigt.

### **Infrastrukturgesellschaft Verkehr**

Für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist es oberste Priorität, das nicht nur ausreichend Mittel dauerhaft zur Verfügung gestellt werden, sondern dass diese auch zügig verbaut werden. In den letzten Jahren wurde immer deutlicher, dass fehlende Planung mittlerweile zum Nadelöhr geworden ist und wichtige Projekte nicht zeitnah realisiert werden können. Es gilt

daher, die Verfahren und Planungsprozesse so zu verbessern, dass das Geld auch zügig auf die Straße gebracht werden kann. Dies wird eine über diese Legislatur hinausgehende Herausforderung. Besonders drängend ist das Problem im

Bereich der Bundesautobahnen. Wir haben daher im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen die Auftragsverwaltung modernisiert.

Mit der in diesem Jahr beschlossenen Reform werden die Bundesautobahnen in unmittelbare Bundesverwaltung übernommen. Dabei steht die Einrichtung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr im Zentrum der Modernisierung. Mit der Bündelung von Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb des Autobahnnetzes in einer Hand wird dafür gesorgt, dass Autobahnen nach bundesweit einheitlichen Vorgaben zur Qualität und Verfügbarkeit gebaut, erhalten und betrieben werden. Wir haben dabei sichergestellt, dass Autobahnen und die neue Infrastrukturgesellschaft vollständig im Eigentum des Bundes verbleiben. Zudem haben wir sowohl im Grundgesetz als auch in den Begleitgesetzen festgehalten, dass sich Dritte an der Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften nicht beteiligen können, auch nicht mittelbar.

Die Gesellschaft soll die Einnahmen aus der LKW-Maut und der Infrastrukturabgabe für eine effiziente Finanzierung der Infrastruktur aus dem Haushalt erhalten. Schrittweise wollen wir zur vollständigen Nutzerfinanzierung der Bundesautobahnen kommen, um den Nutzern ein leistungsfähiges Fernstraßennetz zur Verfügung stellen zu können.

## **Straßenverkehr**

Im Fokus der Öffentlichkeit stehen vor allem Maßnahmen, die den Verkehr auf der Straße betreffen. Einen Schwerpunkt bildete in der zu Ende gehenden Legislaturperiode alternative Antriebe, insbesondere die Elektromobilität. Hier wurden wichtige Impulse zur weiteren Marktdurchdringung gesetzt. Neben Förderprogrammen für Ladeinfrastruktur und Kaufanreizen haben wir mit dem Elektromobilitätsgesetz Möglichkeiten zur Förderung von E-Fahrzeugen vor Ort geschaffen. Die Kommunen können nun entsprechende Autos im Straßenverkehr privilegieren, z. B. durch kostenfreie Parkplätze oder Nutzungsrechte für Busspuren.

Mit dem Carsharinggesetz haben wir 2016 u.a. die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass für Carsharingfahrzeuge auf Parkgebühren verzichtet und spezielle Carsharingstellflächen vorgehalten werden können. Durch diese Anreize entlasten wir den innerstädtischen Individualverkehr, sorgen so für flüssigeren Verkehr und bessere Luft.

Moderne Mobilität zeigt sich u. a. an den im Straßenverkehrsgesetz vorgenommenen Änderungen, um das hoch- und vollautomatisierte Fahren zu ermöglichen. Die technischen Entwicklungen im Automobilbau wird es in absehbarer Zeit möglich machen, dass das Kfz in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übernehmen kann. Diese automatisierten Systeme erkennen aber ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer bei Bedarf zur (Wieder) Übernahme der Fahrzeugsteuerung auf. Als Beispiel für ein derartiges System ist der Autobahn-Chauffeur zu nennen: Automatisches Beschleunigen und Bremsen sowie Lenkung auf Autobahnen bis zu einer oberen Geschwindigkeitsgrenze (von voraussichtlich 130 km/h) einschließlich Spurwechsel. Es handelt sich dabei (noch) nicht um autonome Systeme (s. Google-Auto), in denen der Fahrer zum Passagier wird und nicht mehr in die Steuerung eingreifen kann.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird eine grundlegende Regelung zum Zusammenwirken zwischen Fahrer und einem Kfz mit automatisierten Fahrfunktionen getroffen. Der Fahrer soll bei der Nutzung von automatisierten Systemen stärker aus der Verantwortung entlassen werden. Im Kern wird damit geklärt, dass sich der Fahrer unter bestimmten Voraussetzungen bei der Nutzung der automatisierten Fahrfunktion vom Verkehr abwenden darf und ihm dazu kein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht wird. Aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung und den laufenden Verhandlungen auf internationaler und europäischer Ebene handelt es sich um ein in die Zukunft gerichtetes Gesetz, so dass Ende 2019 eine Evaluierung des Gesetzes vorgesehen ist.

Auch durch Modernisierung und Übernahme internationaler Vorgaben haben wir die weitere Entwicklung automatisierter Fahrsysteme unterstützt.

Durch weitere Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes konnten außerdem die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Groß- und Schwerlasttransporte auch von privaten Spezialfirmen begleitet werden können. Damit entlasten wir die Polizei deutlich. Auch wurde der grenzüberschreitende Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte erleichtert und die internetbasierte Fahrzeugzulassung vorangebracht.

Moderne Mobilität auf der Straße erfordert gut ausgebildete Fahrlehrer. Wir haben in der 18. WP das Fahrlehrerrecht überarbeitet und damit einen weiteren Auftrag des Koalitionsvertrages erfolgreich abgeschlossen.

Aber auch die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Straße bedürfen permanenter Anpassung an sich wandelnde Bedingungen.

Durch das geänderte Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes wird es künftig einfacher, Missbrauch bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern im Güter- und Personenverkehr zu verhindern. Das Gesetz verbessert die bisherigen Überwachungsmöglichkeiten, schafft und erweitert Bußgeldtatbestände und versieht diese mit einer strengeren Sanktion.

Schließlich haben wir durch eine nationale Regelung das Verbringen von Wochenruhezeiten der Berufskraftfahrer klarer geregelt und so dem modernen Nomadentum auf Autobahn-Rastplätzen eine klare Absage erteilt.

Daneben gab und gibt es im Recht des Straßenverkehrs eine Vielzahl von Änderungen in Verordnungsbereich, die von Verkehrspolitikern der Union angeregt und konstruktiv begleitet haben.

### **Radverkehr**

Die AG Verkehr und digitale Infrastruktur hat auch den Radverkehr gestärkt. Sie hat im 200. Geburtsjahr des Fahrrades nicht nur das Rad als urbane Mobilitätsform in den Mittelpunkt eines Fraktions-Kongresses gestellt, sondern durch gesetzgeberische Maßnahmen u.a. die Weichen für bessere Radverkehrsinfrastruktur gestellt: Radschnellwege sind ein relativ neues Instrument der Verkehrspolitik und insbesondere für Pendlerverkehre in urbanen Räumen und Metropolregionen interessant. Daher haben wir ermöglicht, dass sich der Bund zukünftig finanziell am Bau von Radschnellwegen beteiligen kann.

### **Luftverkehr**

Wir haben den Luftverkehr gestärkt und die Sicherheit am Himmel weiter optimiert. Sei es etwa im Rahmen der Initiativen zur Entlastung der Luftverkehrswirtschaft, der intensiven Mitberatung bei Gesetzen wie dem Luftsicherheitsgesetz oder der konstruktiven Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Sachen Luftverkehrskonzept oder Drohnenregulierung.

Schwerpunkte der gesetzgeberischen Arbeit bildete das 15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes. Das Gesetz kodifiziert die Grundsätze des Bundesverwaltungsgerichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei Anlage oder Ausbau eines Flughafens und sichert den Einklang mit EU Recht. Es dient zudem ganz wesentlich der Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben in den Bereichen Flughäfen und Flugbetrieb. Für den Betrieb von Hubschraubern an sogenannten Einrichtungen von öffentlichem Interesse (insbesondere

Krankenhäusern) wurden Sicherheitsbestimmungen umgesetzt, die für einig-  
es Aufsehen gesorgt hatten. Wir konnten bei der Umsetzung der besonderen  
Bedeutung dieser Landestellen für das flächendeckende Luftrettungssystem  
Rechnung tragen und Rechtssicherheit schaffen.

Noch unter dem Eindruck des Germanwings-Unglücks stehend, konnte  
zudem die hohe Sicherheitsarchitektur im deutschen Luftverkehrsrecht weiter  
verbessert werden. Durch moderne Verfahren, in dessen Zentrum eine neue  
Flugmedizinische Datenbank steht, wird das sogenannte „Ärztchopping“ nun  
noch besser unterbunden. Stichprobenartigen Drogen- und Alkoholkontrollen  
wurden ebenfalls ins Gesetz aufgenommen.

Um Deutschland noch stärker an die globalisierte Welt anzubinden, haben wir  
viele multi- und bilaterale Luftverkehrsabkommen ins nationale Recht über-  
führt. Dadurch können unsere Airlines optimale Verbindungen anbieten.

### **Binnen- und Seeschifffahrt**

Die Rahmenbedingungen für Mobilität auf dem Wasser konnte ebenfalls in  
dieser Legislaturperiode modernisiert und optimiert werden. Unter anderem  
wurden Sicherheitsstandards fortlaufend überprüft und angepasst, der mari-  
time Standort gestärkt, für Wassertourismus und Hafenwirtschaft strategische  
Konzepte erarbeitet und durch innovationsfördernde Programme wie IHATEC  
für die Zukunft gut aufgestellt.

### **Schieneverkehr**

Im Schienenverkehr konnten wir z. B. die Zugzulassung beschleunigen, durch  
Umorganisation der Eisenbahnunfalluntersuchung deren Unabhängigkeit  
und Effizienz stärken und die Modernisierung der DB AG finanziell absichern.

Ein wichtiger Schritt für mehr Wettbewerb auf der Schiene und der Schaffung  
eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums war die Verabschiedung  
des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich.

Im Kern geht es dabei um die Verbesserung des diskriminierungsfreien  
Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, die Ausgestaltung der Regulierung für  
die Nutzungsentgelte von Schienenwegen und die Stärkung der Bundesnetz-  
agentur. Ein Knackpunkt dieses Regelwerks ist das Verhältnis der Nutzungs-  
entgelte zu den Mitteln, die den Ländern für den zu bestellenden Schienenper-  
sonenverkehr zur Verfügung stehen (Regionalisierungsmittel). Hier

konnten wir angesichts von über 50 Änderungswünsche der Länder solide Kompromisse durchsetzen und einen Vermittlungsausschuss vermeiden.

Aber auch die den Ländern auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes zur Verfügung stehenden Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr haben wir nachhaltig gestärkt. Die Neufestsetzung dieser Finanzmittel war Gegenstand umfangreicher Verhandlungen und konnte mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes abschließend fixiert werden. Die Mittel wurden für 2016 schließlich auf 8,2 Mrd. € erhöht. Ab 2017 steigt dieser Betrag um jährlich 1,8 %. Die Mittel werden nach gesonderten Schlüssel auf die Länder verteilt und stellen sicher, dass auch zukünftig ein gutes Angebot an SPNV zur Verfügung gestellt werden kann.

Wir wollen mehr Schienenverkehr! Dies kann nicht gelingen, ohne effektiven Lärmschutz. Auch in dieser Hinsicht haben wir viel erreicht. Mit dem **Schienenlärmschutzgesetz** haben wir ein Verbot lauter Güterwagen ab Dezember 2020 festgeschrieben. Beim Betrieb von Güterwagen entstehender Schall ist dann auf das Maß begrenzt, das von leisen Güterwagen eingehalten wird.

Mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ haben wir zusätzlichen Lärmschutz für einen der am meisten befahrenen Schienenkorridore in Europa ermöglicht und dabei in besonderer Weise die konstruktive Zusammenarbeit vor Ort und konkreten Empfehlungen des Projektbeirates beim Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel aufgegriffen. Mit einem zweiten Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ haben wir dieses Vorgehen für weitere Schienenprojekte an anderen, von Lärm besonders betroffenen Orten, grundsätzlich geöffnet. Wir ermöglichen damit mehr Akzeptanz vor Ort, was wiederum eine Grundvoraussetzung darstellt, für die Umsetzung des Zieles, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

### **Ausbau der digitalen Infrastruktur**

Die digitale Infrastruktur bildet genauso wie Straßen, Schienen und Wasserstraßen das Rückgrat unserer Wirtschaft und ist selbstverständlicher Bestandteil unseres täglichen Lebens. 2013 hat sich die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag zum Ziel gesetzt, bis 2018 flächendeckend Breitbandanschlüsse mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s zur Verfügung zu stellen. Mittlerweile sind für 75,5 % der Haushalte Anschlüsse mit mindestens 50 Mbit/s verfügbar. Bei einem Start zu Beginn der Legislaturperiode bei 59 % weisen wir nun beim Ausbau in Europa die höchste Dynamik auf.

Die Verantwortung für den Breitbandausbau liegt in erster Linie bei der Wirtschaft. Daher wurde gleich zu Beginn der Legislaturperiode die Netzallianz eingerichtet. Allein für die Jahre 2015 und 2016 haben die Unternehmen – erstmals – in Höhe von je 8 Mrd. Euro in den Netzausbau investiert. Gemeinsames Ziel der Netzallianz ist es, dass die Unternehmen mit Unterstützung des Bundes im Zeitraum 2014 bis 2023 100 Milliarden Euro in den Netzausbau investieren.

Eine deutlich verstärkende Wirkung im Hinblick auf eine zeitnahe Schließung der noch fehlenden Ausbaugebiete – insbesondere in dünner besiedelten Gebieten – übt das Bundesförderprogramm aus. Erstmals hat sich der Bund in dieser Legislaturperiode mit insgesamt vier Milliarden Euro für den Ausbau der digitalen Infrastruktur engagiert. In 1.759 Fällen konnte damit als Unterstützung der kommunalen Entscheidungsträger vor Ort die Planung von möglichen zukünftigen Ausbauprojekten gefördert werden. Insgesamt sind als Ausfluss dieser Beratungsförderung mittlerweile Fördermittel für 336 konkrete Ausbauprojekte positiv beschieden worden. Damit werden bereits Fördermittel in Höhe von 2,3 Milliarden Euro gebunden und insgesamt Investitionen in Höhe von 5,2 Milliarden Euro ausgelöst. 94 % der Gesamtinvestitionen fließen unmittelbar in den Ausbau von Glasfaserinfrastrukturen. Von den Projekten werden fast zwei Millionen Haushalte und rund 150.000 Unternehmen mit einer deutlich besseren Internetanbindung profitieren.

Gleichzeitig hat die Koalition den rechtlichen Rahmen dafür geschaffen, dass die Telekommunikationsanbieter ihre Ausbaukosten deutlich senken können und somit noch mehr Gebiete erschließbar werden (sog. DigiNetz-Gesetz). Neben der so ermöglichten Hebung von Synergien durch Mitnutzung vorhandener Infrastrukturen werden künftig in allen Neubaugebieten und bei vielen Verkehrsprojekten gleich Glasfaserleitungen mit verlegt.

Im Rahmen der Vergabe von Mobilfunkfrequenzen (sog. Digitale Dividende II) wurde festgelegt, dass spätestens Anfang 2020 bundesweit für 98 % der Haushalte über Mobilfunk Downloadraten von in der Regel 10 Mbit/s zur Verfügung stehen müssen. Daneben sind die Hauptverkehrswege (Autobahnen und ICE-Strecken) vollständig zu versorgen.

Zudem gab es eine Vielzahl an bi- oder multilateralen Regelungen, die wir zur Optimierung von Sicherheit oder internationalen Verfahren bzw. Verkehren gesetzlich ermöglicht haben, auf die hier aber nicht im Einzelnen eingegangen werden kann. Gleiches gilt für etliche ins deutsche Recht umgesetzte EU Vorgaben und internationalen Vereinbarungen, wie sie insbesondere für den grenzüberschreitenden Luft-, Schiffs- oder Eisenbahnverkehr getroffen werden.