

## **Antrag**

**der Abgeordneten Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Bartholomäus Kalb, Norbert Königshofen, Dr. Paul Laufs, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Wilhelm Josef Sebastian, Gert Willner, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Zukunft sichern – Verkehrsinfrastrukturinvestitionen verstärken**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In einer durch Arbeitsteilung und Globalisierung geprägten Wirtschaft ist Mobilität ein Schlüsselfaktor für die künftige Entwicklung des Standortes Deutschland. Nur eine gut ausgebaute Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht, bietet die Chance, im internationalen Wettbewerb mithalten zu können. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und eine wichtige Voraussetzung für die Produktivität der Volkswirtschaft. Etwa 40 % des Produktivitätsfortschritts in Deutschland von 1965 bis 1990 wären ohne Verkehrswachstum in dieser Zeit nicht möglich gewesen.

Die Qualität des Standortes Deutschland hängt entscheidend von der Qualität seiner Verkehrsinfrastruktur ab. Engpässe im Verkehrssystem blockieren wirtschaftliche Entwicklungen.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind damit zugleich auch Investitionen in die Wirtschaft mit den entsprechenden Wirkungen auf den Arbeitsmarkt.

Die sich aus der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems ergebenden Beschäftigungseffekte müssen stärker berücksichtigt werden.

Eine in diesem Jahr vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln erstellte Studie weist nach, dass sich ein direkter und indirekter Beschäftigungseffekt aus dem Verkehrssektor in einer Größenordnung von 4,3 Millionen Erwerbstätigen ergibt.

Verkehr ist somit nicht Selbstzweck, sondern wichtiger Faktor der Gesellschafts-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, in dem auch umweltpolitische Gesichtspunkte immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands wurde infolge der Teilung nach 1945 im Wesentlichen in Nord/Süd-Richtung ausgebaut. Die deutsche Vereinigung und die Öffnung nach Osten mit der Erschließung neuer Wirtschaftsräume schafften eine weitere starke Verkehrsachse in Ost/West-Richtung.

Die zunehmenden Verkehrsströme entstehen nicht allein im Binnen- und Wechselverkehr, sondern in wachsendem Maße im Durchgangsverkehr. Deutschland ist heute das Haupttransitland in Europa.

Die Bundesverkehrswege weisen für Deutschland-West und –Ost einen noch immer unterschiedlichen Ausbaustandard aus. Dabei haben die enormen Investitionen in die Verkehrswege der neuen Bundesländer inzwischen zu einer weitgehenden Annäherung geführt. Von 1990 bis 1998 sind rund 80 Mrd. DM in die ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur investiert worden. Beträchtliche Aufwendungen sind dennoch weiterhin notwendig, um die Lebensverhältnisse im Osten denen des Westens anzugleichen.

Die Ausbaunotwendigkeiten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in den alten Bundesländern dürfen jedoch gleichzeitig nicht vernachlässigt werden. Schiene, Straße und Wasserstraße müssen in ihrem Gesamtzustand optimiert werden, um zukünftigen Erfordernissen gewachsen zu sein. Maßstab darf nicht der gegenwärtige Bedarf sein, sondern das zu erwartende Verkehrsaufkommen.

Von einer Entwicklung unseres Landes zu einem wichtigen europäischen Verkehrsdrehkreuz in der Luft, auf Schiene und Straße und zu Wasser würde Deutschland darüber hinaus auch als Tourismusstandort profitieren.

Nur eine auf künftige Verkehrsbedürfnisse ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur ist imstande, die Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum zu schaffen. Infrastrukturausbau wird damit zur Zukunftssicherung für das 21. Jahrhundert.

Bei dem hierfür notwendigen Ausgabenumfang muß der scheinbare Zielkonflikt mit der Konsolidierung öffentlicher Haushalte gelöst werden. Im Wege einer qualitativen Konsolidierung, also Schuldenabbau bei gleichzeitiger Investitions-erhöhung, muß dem Infrastrukturausbau eine neue Priorität verliehen werden. Überlegungen zu Finanzierungsalternativen, wie z. B. Privatfinanzierung und zweckgebundenen streckenbezogenen Nutzungsgebühren, sind genauso wichtig wie die höhere Dotierung der Investitionen gegenüber dem Konsum.

Eine zukünftige Mobilitätssicherung erfordert ein effektives und wirtschaftlich effizientes Zusammenwirken von Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehr. Dies vor allem angesichts der sehr unterschiedlichen Verkehrsanteile.

Nach Feststellungen des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung betragen 1998 die Anteile der Leistungen (Personen-km, Tonnen-km) im

- Personenverkehr: Pkw 81,7 %, Flugzeug 3,2 %, Eisenbahn 7,0 %, ÖPNV 8,2 %,
- Güterverkehr: Lkw 67,2 %, Eisenbahn 16,1 %, Binnenschiff 13,6 %, Flugzeug 0,1 %,
- Pipeline 3,0 %.

Die Verkehrsleistungen werden in den nächsten 10 Jahren noch einmal deutlich steigen.

Im Rahmen einer für den BVWP 92 von der Prognos AG durchgeführten Strukturdatenprognose wurde auf der Basis des Jahres 1988 folgender Nachfragezuwachs bis zum Jahr 2010 prognostiziert:

- Personenverkehr: mot. Individualverkehr 30 %, Eisenbahn 41 %, ÖPNV 27 %,

- Luftverkehr 151 %,
- Güterverkehr: Straßengüterfernverkehr 95 %, Eisenbahn 55 %, Binnenschiff 84 %.

Diese Entwicklung erfordert eine spürbare Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Hierbei können der Einsatz von Telematik, die Nutzung moderner Verkehrsmanagement- und -logistiksysteme sowie eine bessere Verkehrsorganisation und intelligente Vernetzung der Verkehrsträger zwar einen wichtigen Beitrag leisten, auf einen weiteren Ausbau der Infrastruktur kann dadurch jedoch nicht verzichtet werden.

Würde allein der Zuwachs im Güterverkehr in den nächsten 15 Jahren auf die Schiene verlagert, so müßte die Leistung der Eisenbahnen fast verdreifacht werden.

Noch gravierender wirken sich die Zuwächse auf das Bundesfernstraßennetz aus, das schon jetzt die Grenzen seiner Aufnahmefähigkeit erreicht hat. Von 1995 bis 2015 wird das Verkehrsaufkommen nach einer Prognose des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung in folgender Weise zunehmen:

- auf den Autobahnen um 25 % im Personen- und 51 % im Güterverkehr,
- auf den Bundesstraßen um 18 % im Personen- und 30 % im Güterverkehr.

Als Folge allgemeiner Überlastungen staut sich der Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen. Dadurch entstehen volkswirtschaftliche Verluste, die jedes Jahr zweistellige Milliardenbeträge erreichen. Nach einer Studie der Universität Köln zieht jede Mark, die beim Ausbau des Straßennetzes eingespart wird, einen gesamtwirtschaftlichen Verlust von 3 DM nach sich.

Während 1990 der Anteil des Bundesfernstraßenetats am vom Kraftfahrzeugverkehr aufgebrachten Mineralölsteueraufkommen noch 23 % betrug, ging er 1999 auf 15 % zurück und wird nach gegenwärtiger Finanzplanung bis zum Jahr 2003 auf 7 % absinken. Eine nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz für das Straßenwesen bestehende Zweckbindung von Teilen des Mineralölsteueraufkommens wird durch die jährlichen Haushaltsgesetze aufgehoben.

Vor allem aufgrund der durch parlamentarische Mehrheitsentscheidung herbeigeführten Mineralölsteuererhöhung ist dem Autofahrer nicht weiter vermittelbar, dass bei steigenden finanziellen Belastungen des Kraftfahrzeugverkehrs die Mittel für den dringend notwendigen Neu- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes gekürzt werden.

Bereits mit 1 Pfennig aus dem Mineralölsteueraufkommen könnte der Bundesfernstraßenetat um rund 700 Mio. DM aufgestockt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. den Abhängigkeiten von Mobilität und Wirtschaftswachstum größere Aufmerksamkeit zu widmen und dabei insbesondere
  - die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zukunftsorientiert zu verstärken,
  - eine ausgewogenere Arbeitsteilung der Verkehrsträger anzustreben und dabei ihre arteigenen Vorteile besser zur Geltung zu bringen,
  - den Ausbau von Knoten und Schnittstellen voranzubringen,
  - Straße und Schiene in ihrer Bedeutung ideologiefreier zu beurteilen,
  - die Verkehrsentwicklung und die sich abzeichnenden Tendenzen zur Kenntnis zu nehmen und daraus die entsprechenden Folgerungen für die Notwendigkeiten gezielter Investitionen abzuleiten,

- den Beitrag der Telematik zur Erhaltung der Mobilität und zur Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastung weiterzuentwickeln, um damit Verkehre zu verlagern oder sogar überflüssige Verkehre zu vermeiden;
2. die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu verbessern, indem
- die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr verbessert werden,
  - die DB AG in ihrem Umwandlungsprozess von der Behördenbahn zum Wettbewerbsunternehmen nachhaltig unterstützt wird,
  - die Investitionen es der Bahn ermöglichen, ihr Streckennetz zu modernisieren und zu erweitern, um einen größeren Anteil des allgemeinen Verkehrszuwachses aufzunehmen,
  - der europaweite Zugang zur Schieneninfrastruktur beschleunigt vorangetrieben wird,
  - nach Öffnung der Märkte im Osten Europas die Transeuropäischen Netze entsprechend der gewachsenen Notwendigkeiten ausgebaut werden,
  - im internationalen Eisenbahnverkehr auf eine spürbare Beschleunigung durch Verkürzung bei den Grenzaufhalten hingewirkt wird;
3. die Straße als Rückgrat des Gesamtverkehrssystems anzuerkennen und als Konsequenz
- den ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Neu- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes nicht weiter zu vernachlässigen,
  - die Investitionsquote für den Bundesfernstraßenbau entsprechend der bisherigen und der zu erwartenden Verkehrsleistungen des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs zu erhöhen,
  - die investiven Voraussetzungen für eine weitgehend staufreie Verkehrsabwicklung zu schaffen, wobei der Entlastung von Städten und Gemeinden durch den Bau von Umgehungsstraßen besondere Bedeutung zukommt,
  - den veränderten Verkehrsanforderungen infolge der Öffnung der Märkte im Osten Europas Rechnung zu tragen;
4. die Mineralölsteuer in festzulegenden Anteilen zweckgebunden für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden, um auf diese Weise
- zum Grundgedanken der Straßenbaufinanzierung nach Artikel 1 Abs. 1 des Straßenbaufinanzierungs-Gesetzes vom 28. März 1960 zurückzukehren, wonach „der auf den Kraftverkehr entfallende Teil des Aufkommens an Mineralölsteuer für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden ist“,
  - mit dem vom Straßenverkehr erbrachten Aufkommen Finanzierungslücken im Bundesfernstraßenbau zu schließen,
  - dem Autofahrer das Bewußtsein zu vermitteln, dass ihm die Mineralölsteuer zu einem Teil wieder zu Nutzen kommt.

Berlin, den 14. Dezember 1999

**Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion**