

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Dr. Helmut Haussmann, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Jürgen W. Möllemann, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae und der Fraktion der F.D.P.

Straßenbau statt Autostau

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
die Zukunft der Straßenverkehrsinfrastruktur zu einem zentralen Thema ihrer Politik zu machen und
 - ein Investitionsprogramm sowie
 - ein zukunftsfähiges Konzept zur langfristigen Sicherung eines bedarfs- und leistungsgerechten Bundesfernstraßennetzes unter gerechter Kostenanlastungvorzulegen.

Das Investitionsprogramm soll aus zwei Elementen bestehen:

- Die Straßenbautitel des Bundes werden sofort um 1,3 Mrd. DM pro Jahr aufgestockt.
Die Gegenfinanzierung im Verkehrshaushalt erfolgt durch die Zweckbindung der Einnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw (780 Mio. DM) und die Umwidmung der nach dem im Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Gutachten (Wibera II) als zu hoch festgestellten Zuschüsse des Bundes an die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (500 Mio. DM). Die Unterstützung des Bundes für einen leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr der Länder bleibt in Höhe von 7,4 Mrd. DM sichergestellt.
- Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen legt sein für 2003 angekündigtes Programm zur Beseitigung von Stauschwerpunkten, Engpässen, Lücken und dem Reparaturstau im vorhandenen Netz sofort vor.

Der Fahrplan zur Umstellung der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur auf ein verursachergerechtes und effizientes System in Public-private-partnership und unter Einbeziehung ausländischer Nutzer enthält folgende Eckpunkte:

- Die Möglichkeiten des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes werden zielgerichtet erweitert und durch einen zentralen Beratungsstab beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstützt, um vorhandene Erfahrungen zu sammeln und bei Bedarf bundesweit zur Verfügung stellen zu können.
 - Es wird unverzüglich mit der Ausschreibung von Modellprojekten begonnen, um Erfahrungen mit der Einbeziehung Privater in Bau, Betrieb und Unterhaltung des Fernstraßennetzes, Teilnetzen und Strecken sowohl in Ballungszentren wie auch in städtischen Agglomerationen und im ländlichen Raum zu sammeln.
 - Im Zusammenhang mit den Modellprojekten und der Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes wird ein Zeitplan zur Umstellung des Systems der Finanzierung der Straßeninfrastruktur weg von der Haushaltsfinanzierung hin zu einer privatfinanzierten Lösung mit verursachergerechten, kilometerbezogenen Nutzungsentgelten innerhalb von drei Jahren vorgelegt. Die Systemumstellung muss belastungsneutral erfolgen und auch ausländische Kraftfahrer einbeziehen. Die Planungshoheit für die Bundesfernstraßen bleibt beim Bund. Als ersten Schritt hin zu einer Privatisierung des Fernstraßennetzes des Bundes ist eine Bundesfernstraßengesellschaft zu gründen, an der sich auch private Unternehmen beteiligen können.
2. Zusätzlich müssen die Rahmenbedingungen für die Verkehrswegeplanung in ganz Deutschland vereinheitlicht und optimiert werden. Das Bundesfernstraßengesetz ist mit Blick auf die große Zahl baureifer und planfestgestellter Projekte, die aus der fünfjährigen Geltungsdauer herauszufallen drohen im Sinne des Gesetzesantrags Baden-Württembergs im Bundesrat zu ändern.

Berlin, den 25. Januar 2000

Horst Friedrich
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Gutmacher
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Klaus Haupt
Dr. Helmut Haussmann
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Jürgen W. Möllemann
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Dr. Irmgard Schwaetzer
Marita Sehn
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae

Begründung

Das Straßennetz des Bundes ist in mangelhaftem Zustand. Neubautätigkeit, Ausbaumaßnahmen und auch der Erhaltungszustand der Bundesautobahnen und der Fernstraßen des Bundes werden den Ansprüchen der Bürger und der Wirtschaft, der gestiegenen Verkehrsleistung und den geänderten Verkehrsströmen innerhalb Deutschlands und Europas nicht gerecht. Das deutsche Bundesfernstraßennetz hat zu viele Engpässe, der Straßenverkehr erlebt täglich und bundesweit zu viele Verkehrsinfarkte, die ihre Ursache im unzureichenden Ausbau- und mangelhaften Erhaltungszustand haben. Gleichzeitig wird die Substanz des Straßennetzes durch die vorhandene Überbeanspruchung und nicht ausreichende Unterhaltungsinvestitionen immer schneller verzehrt.

Der in weiten Teilen des Landes zur Regel gewordene Dauerstau stellt inzwischen eine erhebliche zusätzliche Belastung der Umwelt dar und führt zu großem volkswirtschaftlichen Schaden. 4,7 Mrd. Stunden Zeitverlust und mehr als 12 Milliarden Liter staubedingte Kraftstoffvergeudung führen nach Expertenmeinung zu einem Schaden in Höhe von 200 Milliarden DM pro Jahr.

Gleichzeitig steigt die Steuer- und Abgabenlast des Kraftverkehrs durch Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Lkw-Vignette von 85 Mrd. DM in 1999 auf 104 Mrd. DM bis zum Jahr 2003. In demselben Zeitraum sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Ausgaben des Bundes für den Neu- und Ausbau der Fernstraßen von 6 Mrd. DM auf 3,4 Mrd. DM sinken. Diese im „Investitionsprogramm 1999 bis 2003“ enthaltenen Kürzungen und zusätzlich die im Einzelplan des Bauministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthaltenen Haushaltsrisiken und globalen Minderausgaben stehen in einem krassen Missverhältnis zum tatsächlich vorhandenen Investitionsbedarf und zur Steuererhöhung beim Straßenverkehr durch die so genannte Ökosteuer. Die Schere zwischen dem berechtigten Anspruch der Nutzer auf eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur und dem tatsächlichen Straßenzustand wird sich weiter öffnen.

Deutschland ist dabei, seine bisherige Standortqualität in Bezug auf eine ausgezeichnete Verkehrsanbindung zu verlieren und seiner Rolle als Transitland im Herzen Europas nicht ausreichend gerecht zu werden.

Die Bundesregierung ist deshalb gefordert, ihre Investitionspolitik und ihr Instrumentarium zur zeitgerechten Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur zu überprüfen. Die bisherige Politik der Bundesregierung ist dazu nicht geeignet, auch wenn es vereinzelte begrüßenswerte Ansätze gibt:

- Die Bundesregierung hat durch ihren zuständigen Minister eine Expertenkommission „Finanzierungsalternativen Verkehrsinfrastruktur“ eingesetzt, mit der neue Wege und eine bessere Infrastrukturfinanzierung gesucht werden sollen,
- die Bundesregierung hat die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans auch mit Blick auf veränderte Verkehrsströme angekündigt,
- der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Umstellung der Euro-Vignette für schwere Lkw auf eine streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr angekündigt und in die Wege geleitet und
- mit der Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes um 5 Jahre konnten zumindest in den neuen Bundesländern die planerischen Voraussetzungen für einen zeitnahen und bedarfsgerechten Straßenbau erhalten werden.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung jedoch mit ihrer Verkehrspolitik der Problemstellung nicht gerecht:

- Die Investitionen des Bundes in das Straßennetz werden gekürzt und nicht, wie von den Länderverkehrsministern einstimmig gefordert, um 4 Mrd. DM erhöht. Allein in Nordrhein-Westfalen fehlen beispielsweise durch die Kürzungen im aktuellen „Investitionsprogramm“ 1,6 Mrd. DM, um die Maßnahmen des bestehenden Bedarfsplans zeitgerecht zu bauen. Bei dem dort vorgesehenen Rückgang der Investitionsmittel um 72 % bleibt ein großer Teil der als vorrangig eingestuften Verkehrsprojekte auf der Strecke.
- Die Anschlussfinanzierung für die im Investitionsprogramm enthaltenen Maßnahmen ist ab dem Jahr 2003 völlig unsicher,
- Die angekündigte Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans und seiner Bewertungskriterien kommt nicht voran,
- Die vom Bundesrechnungshof angemahnten Maßnahmen zur effizienten Verwendung vorhandener Haushaltsmittel, wie die Straffung der Organisation der Straßen- und Autobahnmeistereien, verlaufen zu zögerlich,
- Einsparpotenziale, wie das ebenfalls durch den Bundesrechnungshof angemahnte Abstufungsprogramm für parallel zu Autobahnen verlaufenden Bundesstraßen werden nicht genutzt und
- mögliche Einsparungen zu Lasten rechtlich nicht mehr gedeckter Zuschüsse an die Länder für den Schienenverkehr werden nicht ausgeschöpft, während im Straßenverkehr massiv gekürzt wird.

Diese Politik trägt dem Umstand, dass die Straße auf lange Sicht Verkehrsträger Nummer 1 bleiben wird, nur ungenügend Rechnung. Wie die jüngste Ifo-Prognose zur Verkehrsentwicklung zeigt, werden die anderen Verkehrsträger Mühe haben, angesicht rasant steigender Zuwächse sowohl im Wirtschafts- wie auch im Freizeitverkehr ihren Anteil am Verkehrsaufkommen zu halten. Deutschland braucht jedoch eine realistische Verkehrspolitik, die dem Anteil der Lasten des Verkehrsträgers Straße Rechnung trägt.