

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Norbert Königshofen, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/1877 –

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Vorbemerkung

- I. Die besondere Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturpolitik für eine Volks- und für die Weltwirtschaft ergibt sich daraus, dass Bau, Unterhaltung und Sicherung der Verkehrsinfrastruktur großenteils unmittelbar oder mittelbar in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegen. Hieraus resultiert die Notwendigkeit, eine aktive integrierte Verkehrspolitik zu betreiben. In diesem Rahmen ist es das Ziel einer integrierten Verkehrswegeplanung, mobilitätssichernde Infrastrukturen zu schaffen und zu erhalten.
- II. Die nationale Verkehrspolitik zieht aus der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur den Schluss, dass nachhaltige Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft eine wichtige Voraussetzung für die Produktivität der Volkswirtschaft ist. Der Verkehrssektor ist mit rund 4,3 Millionen direkt und indirekt Beschäftigten in Deutschland – allein aus seiner Leistungserstellung und seinem Volumen an Infrastrukturinvestitionen – ein bedeutender Beschäftigungsfaktor. Schon durch den Bau von Verkehrswegen des Bundes werden pro 1 Mrd. DM Investitionsvolumen rund 12 000 Arbeitsplätze gesichert bzw. geschaffen. Darüber hinaus leisten die verkehrsinfrastrukturellen Erweiterungsinvestitionen des geltenden Bundesverkehrswegeplanes für den Zeitraum ihrer Nutzungsdauer einen erheblichen Beitrag zum Wachstum des Sozialproduktes in Deutschland.
- III. Für die Bundesregierung ergibt sich die besondere verkehrspolitische Herausforderung, eine adäquate Verkehrsinfrastruktur durch zielgerichtete Investitionen für nachhaltiges Wirtschaftswachstum sowohl mit traditionellen als auch neuen Finanzierungsformen bereitzustellen. Gerade die Bestrebungen im Rahmen der Haushaltskonsolidierung des Bundes erfordern den verstärkten Einsatz neuer Finanzierungsmöglichkeiten und Finanzierungsformen der Verkehrsinfrastruktur.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 12. April 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche besonderen verkehrspolitischen Akzente beabsichtigt die Bundesregierung durch ihr Investitionsprogramm 1999 bis 2002 für die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für den Straßenbau, zu setzen?

Mit dem Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 wird eine solide – d. h. an den realistischen finanziellen Möglichkeiten orientierte – Investitionsplanung erreicht, die bereits seit Jahren angemahnt wurde. Hierzu waren insbesondere die Vorgaben für den Bundeshaushalt 2000 und die Finanzplanung bis 2003 gemäß Kabinettsbeschluss vom 23. Juni 1999 strikt zu beachten. Das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 konzentriert die Mittel auf die im Bau befindlichen Projekte und Zahlungsverpflichtungen der jüngsten Vergangenheit; außerdem schafft es Kontinuität bei Planung und Bauinvestitionen bis zum Vorliegen eines überarbeiteten Bundesverkehrswegeplans. Mit dem Investitionsprogramm wird insbesondere der Aufbau Ost mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit auf hohem Niveau fortgeführt. Es steht im Einklang mit dem Zukunftsprogramm der Bundesregierung zur Sicherung von Arbeit, Wachstum und sozialer Stabilität. Ferner werden die Investitionen in Ersatz und Erhaltung – entsprechend ihrem besonderen Stellenwert – berücksichtigt.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung den wirtschaftlichen Nutzen von Straßenbauinvestitionen in Deutschland?

Der volkswirtschaftliche Nutzen von Straßenbauinvestitionen wird unter Rentabilitäts Gesichtspunkten beurteilt, die unter anderem die Verbilligung von Beförderungsvorgängen, Verringerung des Aufwandes der Verkehrswegeinstandhaltung, Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit berücksichtigen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer II. der Vorbemerkung sowie die Antwort zu den Fragen 9. und 10. hingewiesen.

Soweit sich die Frage auf Art und Weise der Ermittlung des wirtschaftlichen Nutzens bezieht, wird auf das Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen verwiesen. Es beinhaltet eine Kosten-Nutzen-Analyse unter zusätzlicher Abwägung der Belange von Umwelt, Städtebau sowie die Einbeziehung weiterer Entscheidungskriterien. Dieses in der Bundesverkehrswegeplanung angewandte Bewertungsverfahren ist international angesehen und beispielhaft. Es wird kontinuierlich neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und gesellschaftlichen Anforderungen angepasst.

3. Wie ist die Aufteilung der Mittel im Straßenbauhaushalt für die Jahre 2000 bis 2003 auf die 16 Bundesländer, und zwar in absoluten Zahlen und als Länderquoten sowie mit jeweiligen Veränderungen gegenüber dem bisherigen Ansatz auf der Basis des geltenden Fünfjahresplanes?

Die Mittel des gesamten Bundesfernstraßenhaushaltes eines Jahres werden erst mit der Haushaltsverabschiedung durch den Deutschen Bundestag auf die Länder verteilt. Nur zur Finanzierung der Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel) werden länderbezogene Ansätze für den Zeitraum des geltenden Finanzplanes vorgegeben. Mit den Ansätzen für die Hauptbautitel wurde das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 für die Neubau- und Erweiterungsvorha-

ben der Bundesfernstraßen aufgestellt. Dabei erfolgte eine Aufteilung zwischen hochprioritären und prioritären Maßnahmen.

Bei der Aufteilung der Bedarfsplanmittel auf die Länder müssen eine Reihe wichtiger Finanzierungsschwerpunkte berücksichtigt werden, insbesondere

- vorrangige Finanzierung der Straßenbauprojekte Deutsche Einheit und der Aufbau Ost,
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur EXPO 2000,
- Anschluss Flughafen Berlin-Brandenburg-International,
- Refinanzierung der 27 Projekte privatfinanzierter Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte,
- Anschubfinanzierung des Bundes für – nach dem Betreibermodell – privat finanzierte Verkehrsinfrastruktur,
- jährlicher Beitrag für die Umschlaganlagen des Kombinierten Ladungsverkehrs.

Die verbleibenden Spielräume werden entsprechend dem Anteil am „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans – getrennt nach alten und neuen Bundesländern – aufgeteilt.

Übersicht der Länderanteile an den Ausgabemitteln für den Zeitraum 2000 bis 2002 (in Mio. DM) entsprechend dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002

Land	BW	BY	HB	HH	HE	NI	NW	RP	SL	SH	BE	BB	MV	SN	ST	TH
Mio. DM	1052	2003	60	107	509	1038	1465	352	197	449	448	1556	1911	1468	2333	2994
%-Anteil	5,9	11,2	0,3	0,6	2,8	5,8	8,2	2,0	1,1	1,5	2,5	8,7	10,7	8,2	13,0	16,7

Übersicht der Länderanteile an den Ausgabemitteln für den Zeitraum 1993 bis 2000 (in Mio. DM) entsprechend dem Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

Land	BW	BY	HB	HH	HE	NI	NW	RP	SL	SH	BE	BB	MV	SN	ST	TH
Mio. DM	2695	4814	186	330	1311	2605	3755	960	172	708	689	3448	2995	4203	4659	5251
%-Anteil	6,9	12,4	0,5	0,9	3,4	6,7	9,7	2,5	0,4	1,9	1,8	8,9	7,7	10,8	12,0	13,5

4. Welche Straßenprojekte werden von der Bundesregierung in diesem Zeitraum in den einzelnen Bundesländern konkret vorangetrieben und welche Projekte des Bedarfsplanes und des Fünfjahresplanes werden zurückgestellt?

In das Investitionsprogramm konnten Neubau- und Erweiterungsinvestitionen (sog. Hauptbautitel) in Höhe von 17,9 Mrd. DM – einschließlich der Anrechnung von anteiligen Erhaltungsmitteln in Höhe von 550 Mio. DM – eingestellt werden. Von diesen 17,9 Mrd. DM sind allein 9,2 Mrd. DM für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und 6,6 Mrd. DM für weitere im Bau befindliche Maßnahmen erforderlich. Für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Projekte, für die straßenseitige Anbindung des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) sowie die Kofinanzierung der mit Mitteln der EU in den neuen Bundesländern vorgesehenen Investitionen (EFRE) sind weitere 1,3 Mrd. DM gebunden. Alle im veröffentlichten Investitionsprogramm einge-

stellten hochprioritären und prioritären Maßnahmen sind in den dem Programm beigehefteten Länderlisten dargestellt. Im Zeitraum 1999 bis 2002 können für rd. 800 Mio. DM, also für knapp 5 % (ohne die EFRE- und BBI-Projekte), weitere neue Maßnahmen begonnen werden.

Die Maßnahmenauswahl zum Investitionsprogramm orientiert sich am Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und setzt diesen um. Es entspricht hinsichtlich seiner Funktion dem gesetzlich begründeten (§ 5 Abs. 1 FStrAbG) Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 und überbrückt den Zeitraum bis zur Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans und den nachfolgenden gesetzlichen Bedarfsplänen.

Die Realisierung und Finanzierung von Einzelmaßnahmen erfolgt generell in Abhängigkeit von den aktuellen und mittelfristigen finanziellen Rahmenvorgaben. Das gilt für das jetzt aufgelegte Investitionsprogramm, aber auch für den Fünfjahresplan.

Mit dem Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 werden ab 2003 zusätzliche Investitionen zur Beseitigung von Engpässen im Verkehrsnetz außerhalb des Normalprogramms finanziert.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen des von ihr beschlossenen Sparprogramms auf die notwendigen Investitionen für den Straßenbau?

Die Bundesregierung hat mit ihrem Zukunftsprogramm die Konsolidierung des Bundeshaushaltes eingeleitet. Dieser Weg ist deswegen erforderlich, weil die alte Bundesregierung einen Schuldenberg von rd. 1 500 Mrd. DM hinterlassen hat, welcher zu jährlichen Zinslasten im Bundeshaushalt von derzeit mehr als 80 Mrd. DM führt, die für sinnvollere Maßnahmen – auch für Verkehrsinfrastrukturprojekte – nicht mehr zur Verfügung stehen. Trotz der Konsolidierung des Bundeshaushalts wird auch in Zukunft ein hohes Investitionsniveau beim weiteren Ausbau der Bundesverkehrswege sichergestellt; insbesondere soll es bei bereits im Bau befindlichen Projekten keine Bauunterbrechung geben.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Auffassung der Länderverkehrsministerkonferenz in ihrem Beschluss vom 21./22. April 1999, „dass eine durchgreifende Behebung der kritischen Situation im Bundesfernstraßenbau nur durch die Bereitstellung erheblicher zusätzlicher finanzieller Mittel erreichbar ist.“?

Seit vielen Jahren bringen die Verkehrsminister der Länder ihren Wunsch zum Ausdruck, die Mittel für den Bundesfernstraßenbau zu erhöhen. Insofern hat die jetzige Bundesregierung diesen Wunsch nach zusätzlichen Mitteln für den weiteren Ausbau sowie für die Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes – wie frühere Bundesregierungen – zur Kenntnis genommen. Angesichts der derzeit begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten aus dem Bundesfernstraßenhaushalt wird auf die Antworten zu den Fragen Nr. 5 und 20 verwiesen.

7. Wie ist die Aufteilung der globalen Minderausgaben in den Jahren 2000 bis 2003 im Einzelplan 12 vorgesehen und sind davon auch Investitionen in Straße und Schiene betroffen?

Für das Jahr 2000 ist im Rahmen des Zukunftsprogramms 2000 der Bundesregierung eine globale Minderausgabe nicht vorgesehen. Die im Jahre 2000 im Einzelplan 12 ausgebrachte globale Minderausgabe in Höhe von 121,4 Mio. DM stellt den Finanzierungsanteil des ehemaligen Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Rahmen der Umlagefinanzierung für den Bau des Fahrwegs des Transrapid dar. Für die Jahre 2001 bis 2003 ist auch die Aufteilung auf die Investitionen bei Schiene und Straße Gegenstand der zz. laufenden Gespräche zur Haushaltsaufstellung auf Ressortebene.

8. Inwieweit ist nach Meinung der Bundesregierung der Aufholprozess im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern vollzogen?

Im Zeitraum von 1991 bis 1998 wurden in den neuen Bundesländern rd. 76 Mrd. DM in die Bundesverkehrswege investiert, das entspricht über 40 % des Gesamtinvestitionsvolumens. Damit ist es gelungen, die Verkehrsinfrastruktur bereits heute soweit aus- und neu zu bauen bzw. zu modernisieren, dass einerseits die Verkehrsverbindungen zwischen den alten und den neuen Bundesländern in großem Maße den verkehrlichen Notwendigkeiten entsprechen und andererseits der Faktor Infrastruktur seinen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der neuen Bundesländer leistet.

Eine besondere Priorität kommt hierbei den 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) mit einem Gesamtvolumen von rd. 69 Mrd. DM zu. Alle Projekte sind im Bau, bis Ende 1998 wurden hierfür rd. 29 Mrd. DM aufgewendet, davon rd. 60 % für die Schienenprojekte, von denen bereits fünf in Betrieb genommen wurden.

Erhebliche Anstrengungen wurden unternommen, um das Schienennetz entsprechend den neuen Anforderungen auszubauen und die Verbindungen zwischen Ost und West leistungsfähig zu gestalten. Dafür wurden bis 1998 rd. 35 Mrd. DM investiert. Zusätzlich zu den Neubaumaßnahmen wurden im Zeitraum 1994 bis 1998 bereits sog. investive Altlasten in einem Umfang von rd. 14,1 Mrd. DM beseitigt. Hierdurch konnten die Verkehrsverbindungen – insbesondere in den Relationen von und nach Berlin, aber auch zu den anderen wirtschaftlichen Zentren in den neuen Ländern – verbessert werden.

Für den Bundesfernstraßenbau wurden im Zeitraum bis 1998 über 25 Mrd. DM in den neuen Ländern investiert. Auch hier haben die VDE Vorrang, in die bis zum Jahresende 1998 rd. 10,5 Mrd. DM investiert wurden. Bereits bis November 1999 konnten rd. 800 km Autobahnen neu gebaut bzw. sechsstreifig erweitert werden; weitere rd. 430 km sind im Bau. Außerhalb der VDE wurden große Abschnitte der A 11, A 12, A 13, A 19 und A 24 ausgebaut. 39 Ortsumgehungen wurden in den neuen Ländern fertig gestellt.

Der umweltverträgliche Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes hat im Wesentlichen zum Ziel, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern und die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen durch Herstellung bedarfsgerechter Seehafenzufahrten zu sichern. Mit über 2 Mrd. DM wurde in den vergangenen Jahren hauptsächlich das bestehende Wasserstraßennetz saniert. Derzeit konzentriert sich der Ausbau auf die Wasserstra-

ßenverbindung Hannover–Berlin als VDE 17 mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg als Schwerpunkt.

Die Bundesregierung stellt mit ihrem Investitionsprogramm 1999 bis 2003 allein 13,3 Mrd. DM für die Fortführung der VDE zur Verfügung. Dies entspricht einem Anteil von rd. 20 % an den Gesamtinvestitionen. Mit einem Anteil von 45 % beim Verkehrsträger Bundesschienenwege, 60 % beim Verkehrsträger Bundesfernstraßen und 43 % beim Verkehrsträger Bundeswasserstraßen werden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer nach wie vor auf hohem Niveau und entsprechend der Zusage der Bundesregierung zum Vorrang des Aufschwungs Ost weitergeführt.

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurden durch den Bund im Zeitraum von 1991 bis 1998 insgesamt fast 14 Mrd. DM zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Förderungsschwerpunkt waren der Wiederaufbau und Ausbau der S-Bahnen – insbesondere in Berlin – und der Stadt- und Regionalbahnen.

Der Aufholprozess im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern ist damit im Ergebnis weit vorangekommen.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die durch die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entstehende wirtschaftliche Dynamik in den neuen Ländern ein?
10. Welche Auswirkungen hat nach Einschätzung der Bundesregierung die sich durch das „Sparpaket“ verschlechternde Finanzsituation der Kommunen auf die ohnehin seit 1992 eher rückläufigen kommunalen Infrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam wie folgt beantwortet:

Die Bundesregierung hat mit ihrem Zukunftsprogramm den erforderlichen Weg zur Konsolidierung des Bundeshaushalts angetreten. Auch die kommunale Ebene profitiert von den Einsparungen des Programms. Ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung von kommunalen Investitionsausgaben und dem Zukunftsprogramm der Bundesregierung ist nicht erkennbar.

Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der neuen Länder und ihre Anbindung an Westdeutschland und die transeuropäischen Verkehrswegenetze wurden und werden wesentliche Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Unternehmen im Wettbewerb bestehen können.

Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen bewirken insofern wirtschaftliche Dynamik, als in erheblichem Umfang Arbeitsplätze geschaffen und gesichert werden: Je 1 Mrd. DM Investitionsvolumen entfaltet der Bau von Verkehrswegen Beschäftigungswirkungen von rd. 12 000 Jahresarbeitsplätzen; die sekundären Beschäftigungswirkungen nach Abschluss der Bauphase entsprechen – je nach Randbedingungen – einer Neuschaffung bzw. dauerhaften Sicherung von 500 bis 3 500 Arbeitsplätzen.

11. Wie will die Bundesregierung die Finanzierung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ sicherstellen?

Die noch im Bau befindlichen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 als hoch prioritäre Maßnahmen eingestellt. Darüber hinaus ist entsprechend der Beschlusslage der Bundesregierung die Finanzierung dieser Verkehrsprojekte bis zu ihrer Fertigstellung sichergestellt. Dies geschieht dadurch, dass die entsprechenden finanziellen Mittel in den Bundeshaushalten für die nächsten Jahre bereitgestellt werden.

12. Wie sollen die Einnahmeausfälle aus dem gescheiterten Verkauf der Eisenbahnerwohnungen und der nicht vollzogenen Veräußerung von Bundesforderungen gegenüber der Deutschen Bahn AG an eine Finanzierungsgesellschaft ausgeglichen werden und welche Auswirkungen hat dies auf den Verkehrshaushalt und die Verkehrsinvestitionen?

Im Bundeshaushalt 1999 waren Einnahmen aus der Privatisierung der Eisenbahnwohnungsgesellschaften in Höhe von 4,6 Mrd. DM eingeplant. Die zusätzlichen Ausgaben zur Abdeckung des Defizits beim Bundeseisenbahnvermögen infolge des Ausfalls der Erlöse aus dem Verkauf der Eisenbahnwohnungsgesellschaften in Höhe von rd. 4,4 Mrd. DM konnten durch Minderausgaben an anderer Stelle im Bundeshaushalt ausgeglichen werden.

Die Verträge zur Veräußerung von Forderungen des Bundes gegenüber der Deutschen Bahn AG sind im Dezember 1999 unterzeichnet worden. Der Veräußerungserlös ist dem Bundeshaushalt 1999 zugeflossen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, einen Teil der Öko-Steuer-Einnahmen für Investitionen in das Bundesverkehrswegenetz bereitzustellen und insbesondere dort zu verwenden, wo Maßnahmen aus Umweltschutzgründen erforderlich sind, wie z. B. Lärmschutzmaßnahmen, der Bau von Ortsumfahrungen etc.?
14. Wird sich die Bundesregierung, angesichts der Notwendigkeit und der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Standort Deutschland, für den Einsatz von zweckgebundenen Mitteln aus der geplanten Erhöhung der Mineralölsteuer für Investitionen zum Erhalt und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes einsetzen?

Wenn ja, wie und in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam wie folgt beantwortet:

Bekanntlich wurden die Einnahmen aus der Öko-Steuer dazu bestimmt, im Ergebnis für eine Stabilisierung der Lohnnebenkosten zu sorgen und so einen Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zu leisten.

15. Welche verkehrspolitische Bedeutung misst die Bundesregierung der Umstellung von einer zeitbezogenen auf eine streckenbezogene LKW-Gebühr bei?

Die Einführung der streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere Nutzfahrzeuge hat nach Auffassung der Bundesregierung erhebliche verkehrspolitische Bedeutung. Durch eine solche Gebühr können die Wegekosten in gerechterer Weise als durch die derzeitige Eurovignette den Verursachern angelastet werden. Sie kann auch zur Verkehrsverlagerung von Güterverkehrsanteilen auf Schiene und Schiff beitragen.

16. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit den an der LKW-Gebühr beteiligten europäischen Nachbarländern?

Deutschland ist – im Rahmen der Richtlinie 93/89 EWG – frei in seiner Entscheidung, eine streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr einzuführen. Die Mitgliedstaaten der EU wurden anlässlich der Tagung des Verkehrsministerrates am 30. November/1. Dezember 1998 durch folgende zu Protokoll gegebene Erklärung über das deutsche Vorhaben informiert:

„Rat und Kommission nehmen Kenntnis von der Absicht der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, in Übereinstimmung mit Art. 7 der Richtlinie 93/89 EWG vor Ende des Jahres 2002 die bestehende Benutzungsgebühr durch eine Maut zu ersetzen.“

17. Mit welchem Zeitplan und mit welchem Konzept beabsichtigt die Bundesregierung, diesbezügliche Pläne umzusetzen?

Zur konzeptionellen Umsetzung der Pläne der Bundesregierung ist Folgendes vorgesehen:

Durchführung einer europaweiten funktionalen Ausschreibung, d. h. Beschränkung der Ausschreibung auf Ziele und Wirkvorschriften, wodurch der Industrie Spielraum eröffnet wird zur Entwicklung innovativer technisch-organisatorischer Lösungen. Ziel ist es, ein Gebührenerhebungs- und Kontrollsystem zu erhalten, das sich nicht nur auf dem neuesten technischen Stand befindet, sondern zugleich Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und Nutzerfreundlichkeit am besten gerecht wird.

Das Ausschreibungsverfahren ist durch einen Teilnahmewettbewerb im Dezember 1999 eingeleitet. Die Absicht der Bundesregierung in Übereinstimmung mit europäischem Recht, bis zum Jahr 2003 die bestehende Autobahnbenutzungsgebühr durch eine Maut zu ersetzen, besteht fort.

18. Wie sollen die Mittel aus den Gebühreneinnahmen bewirtschaftet werden?

Die Bewirtschaftung der Mittel aus den Gebühreneinnahmen der streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere Nutzfahrzeuge erfolgt ebenso wie bei der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw nach den Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung.

19. Ist eine Zweckbindung dieser Mittel für Straßenbauinvestitionen vorgesehen?

Wenn ja, wie und in welcher Höhe?

Wenn nein, warum nicht?

Die Netto-Mehreinnahmen aus der einzuführenden streckenbezogenen LKW-Gebühr, die über die im Finanzplan bis 2003 eingeplanten Einnahmen hinausgehen, sollen für das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung verwendet werden.

20. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Privatfinanzierung von Straßenprojekten bei?

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Schlüsselfragen der künftigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Angesichts der unübersehbaren Leistungsgrenzen der klassischen Haushaltsfinanzierung gilt es, neue Finanzierungsformen für die Bundesverkehrswege zu suchen und so rasch wie möglich einzusetzen. Dies ist auch für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft im Hinblick auf eine Beteiligung an ausländischen Verkehrsinfrastrukturprojekten von Bedeutung, denn die ausländischen Projektinitiatoren suchen Betreiber mit erfolgreichen Engagements und Erfahrung auf ihrem nationalen Markt.

Mit der Entscheidung der früheren Bundesregierung, 27 Bundesfernstraßenmaßnahmen privat vorzufinanzieren, ist einerseits zwar die Realisierung wichtiger Projekte vorgezogen worden, andererseits sind aber durch die notwendige Refinanzierung die Finanzierungsmöglichkeiten der kommenden Jahre erheblich eingeeengt. In dem Jahr 2003 wird der Bundesfernstraßenbau durch die Refinanzierung mit rd. 500 Mio. DM und ab dem Jahr 2004 mit rd. 560 Mio. DM vorbelastet sein. Eine Ausweitung darüber hinaus ist wegen der Belastung künftiger Haushalte nicht vorgesehen, da andernfalls die staatliche Handlungsfähigkeit unangemessen eingeschränkt wird.

Seit September 1994 sind mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf neu zu errichtende

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen,
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Hierdurch können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen künftig an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhält der Private das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Mit dem Betreibermodell können Maßnahmen frühzeitig realisiert werden, die mit konventioneller Haushaltsfinanzierung auf absehbare Zeit nicht gebaut werden könnten.

Für insgesamt 11 Projekte in der Baulast des Bundes konnte Einvernehmen mit den Ländern zur Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen (Abschät-

zung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung als Betreibermodell erzielt werden. Sechs Untersuchungen sind abgeschlossen, wobei zwei zu dem Ergebnis kamen, dass diese Projekte als Betreibermodell wenig geeignet sind (A 17, Pirna-Bundesgrenze D/CR und B 10, Nordtangente Karlsruhe). Fünf Untersuchungen sind in Bearbeitung. Hinzu kommen zwei Projekte in der Baulast der Gemeinden (Rostock, Lübeck).

Eine Ausweitung des derzeit im Wesentlichen auf punktuelle Maßnahmen begrenzten Betreibermodells nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz wird mit der Umstellung der zeitbezogenen auf die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge möglich. Dazu wäre allerdings eine entsprechende Ausweitung der gesetzlichen Grundlage notwendig.

Entsprechend den Beratungen im Bundeskabinett am 23. Juni 1999 wurde die Ausarbeitung von Vorschlägen für neue Finanzierungsformen für die Bundesverkehrswege einer hochrangig besetzten Kommission übertragen. Die dazu im Herbst 1999 berufenen Kommissionsmitglieder sind Vertreter aus den Bereichen Banken, Industrie, Verkehrs- und Bauwirtschaft, Technologie und Wissenschaft. Im Sommer 2000 sollen die Gesamtergebnisse vorliegen, die Vorschläge enthalten sollen, wie für die Realisierung weiterer dringend erforderlicher Maßnahmen zusätzliches privates Kapital aktiviert werden kann.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die künftige Entwicklung der Privatfinanzierung von Straßenprojekten in der Europäischen Union?

Grundsätzlich sind sehr unterschiedliche Ansätze in den EU-Mitgliedstaaten festzustellen. Der bestehende EU-Rechtsrahmen ermöglicht es den Mitgliedstaaten, in ihrem Hoheitsgebiet Straßenbenutzungsgebühren einzuführen oder für bestimmte Arten von Straßenprojekten Mautgebühren zur Refinanzierung zu erheben.

22. In welchen Punkten sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Privatfinanzierung weiteren Handlungsbedarf und was tut die Bundesregierung, um das restriktive EU-Recht zu novellieren?

Die Bundesregierung erwartet, dass zu diesem angesprochenen Fragenkreis die in der Antwort zu Frage 20 beschriebene Kommission Vorschläge für einen möglichen weiteren Handlungsbedarf unterbreitet.

23. In welchem Umfang lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung durch einen verstärkten und gezielten Einsatz der Straßenverkehrstelematik die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßen erhöhen?

Der Einsatz von Straßenverkehrstelematiksystemen und -diensten kann mit dazu beitragen, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und damit sowohl die Leistungsfähigkeit des bestehenden Bundesfernstraßennetzes als auch die Verkehrssicherheit an bisherigen Unfallschwerpunkten zu erhöhen.

So können z. B. die vom Bund finanzierten Streckenbeeinflussungsanlagen in bestimmten Situationen Kapazitätserhöhungen um bis zu 10 % erzielen. Durch die Nutzung dieser Reserve und durch die Vergleichmäßigung der Verkehrsabläufe können das Entstehen von Stau und die Dauer von Staus bei Überlastung

in größerem Umfang verringert werden. Auf den entsprechenden Strecken ist darüber hinaus ein Rückgang der Unfälle um bis zu 30 % zu verzeichnen. Vertiefende und aktualisierte Erkenntnisse über die Auswirkungen von Streckenbeeinflussungsanlagen auf die Leistungsfähigkeit sollen durch eine derzeit laufende Forschungsarbeit gewonnen werden.

Netzbeeinflussungsanlagen, bei denen der Verkehr mittels Wechselwegweisern von überlasteten Strecken auf aufnahmefähige Umleitungsstrecken geleitet wird, können zwar die Leistungsfähigkeit der Straße nicht verbessern, sie bewirken jedoch eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Reserven durch eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs. Solche Anlagen können bis zu 40 % des Durchgangsverkehrs von der Original- auf die Alternativroute umleiten, wodurch die Gesamtverkehrsstärke auf der ursprünglichen Strecke um bis zu 15 % verringert werden kann. Hierdurch werden Staus vermieden oder abgebaut. Dasselbe Prinzip der Verlagerung auf Strecken mit noch vorhandenen Kapazitätsreserven verfolgen die privaten individuellen verkehrsabhängigen Zielführungssysteme.

Dynamische Verkehrsbeeinflussungsanlagen tragen seit mehr als 20 Jahren dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsablauf zu verbessern. Das erstmals 1980 aufgestellte Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen wurde im Jahre 1996 mit einem geplanten Investitionsvolumen von rd. 600 Mio. DM bis zum Jahr 2001 fortgeschrieben. In Zukunft sind Investitionen für neue Anlagen von durchschnittlich 60 Mio. DM/Jahr vorgesehen. Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung versehenen Autobahnstrecken (beide Fahrtrichtungen) beträgt mittlerweile knapp 700 km (in beiden Fahrtrichtungen); bis zum Ende des Jahres 2001 werden ca. 1 100 km der Autobahnen mit solchen Anlagen ausgestattet sein. In Autobahnnetzmaschen mit einer Gesamtlänge von etwa 1 550 km können heute Wechselwegweiser Umleitungsempfehlungen für Alternativrouten geben; auch hier sind auf ca. 550 km weitere Maßnahmen geplant. Damit werden die besonders störanfälligen Bereiche des Autobahnnetzes im Wesentlichen abgedeckt sein. Im Jahre 2002 besteht damit eine automatische Verkehrsbeeinflussung und -datenerfassung auf ca. 3 200 km der Autobahnen. Auch für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden Verkehrsbeeinflussungsanlagen aus Mitteln des Bundes finanziert. 1999 waren dafür rd. 10 Mio. DM vorgesehen, um besonders unfallträchtige oder überlastete Strecken mit solchen dynamischen Anlagen auszustatten.

Auch private Telematikdienstleister tragen zunehmend dazu bei, durch ihre angebotenen Systeme und Dienste den Verkehrsfluss zu verbessern, wie z. B. dynamische Routenplanungs- und Navigationssysteme. Aber auch der vom Bund, den Bundesländern, öffentlich-rechtlichen und privaten Rundfunkanstalten sowie der Industrie initiierte digitale Verkehrswarndienst TMC, der jederzeit und beliebig wiederholbar individuell benötigte Verkehrsmeldungen ausstrahlt, ermöglicht eine verbesserte Reiseplanung und trägt so zur Entzerrung des Verkehrs bei.

Durch den Einsatz der Telematik im Güterverkehr, wie etwa Logistik- und Flottenmanagementsysteme, mit denen sich der Anteil der Leerfahrten reduzieren lässt, sowie durch Telematiksysteme in Transportketten kann die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes und damit auch der Bundesfernstraßen verbessert werden.

Die Ableitung weiterer Handlungsfelder im Bereich der Verkehrstelematik setzt Kenntnisse über zu erwartende Wirkungen im Verkehr in Abhängigkeit von Art und Ausbreitung der Nutzung von Verkehrstelematik voraus. Die Bundesregierung hat daher ein Forschungsprojekt in Auftrag gegeben, das die Wir-

kungspotentiale der Verkehrstelematik zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmittelauslastung vertieft untersuchen soll.

24. In welchem Verhältnis stehen die dafür erforderlichen Mittel zur möglichen Effizienzsteigerung?

Die mögliche Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch den Einsatz von Verkehrstelematik ist nur eine von vielfältigen Auswirkungen der Telematik. Ein weiterer wesentlicher Aspekt, der als verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung in der Koalitionsvereinbarung festgeschrieben ist, besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zur Verwirklichung dieses Ziels bietet die Verkehrstelematik zahlreiche Anwendung, wie die Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen, mit denen die Zahl der Unfälle um bis zu 30 % gesenkt werden kann. Bei vorher unfallträchtigen Strecken haben sich während Zeiten hoher Verkehrsbelastungen sogar Reduzierungen der Unfallrate bis zu 60 % erreichen lassen. Darüber hinaus konnten in einigen Fällen die Unfälle bei Nebel um über 80 % gesenkt werden, und auch Massenunfälle (mit mindestens sechs Beteiligten) konnten um knapp 60 % reduziert werden.

Der Nutzen kollektiver Verkehrsbeeinflussungsanlagen besteht neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Vermeidung oder Verringerung (späteres Entstehen bzw. früheres Auflösen) von Staus und in einer Verkürzung der Reisezeiten. Durch Nutzen-Kosten-Berechnungen ist für jede einzelne vom Bund finanzierte Verkehrsbeeinflussungsanlage nachzuweisen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen durch Unfallkostensparnis, Verbesserung staubedingter Emissionen, Verringerung der Betriebskosten und Erzielung von Zeitersparnissen die Kosten der Anlagen bezogen auf die Nutzungsdauer überschreiten. Nutzen-Kosten-Verhältnisse von größer als drei sind hierbei die Regel.