

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten der Abgeordneten Renate Blank,
Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3133 –**

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Die Qualität des Standortes Deutschland hängt entscheidend von der Qualität seiner Verkehrsinfrastruktur ab. Sie ist ein Schlüsselfaktor unserer Volkswirtschaft und bestimmt maßgeblich die Rolle und die Zukunft des Standortes Deutschland. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind deshalb zugleich auch Investitionen in die Wirtschaft mit den entsprechenden Wirkungen auf den Arbeitsmarkt. Engpässe im Verkehrssystem blockieren wirtschaftliche Entwicklungen.

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzte Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung empfiehlt, den Weg der Entstaatlichung der Bundesverkehrswege konsequent einzuschlagen. Sie sieht in diesem Zusammenhang in der Bahnstrukturreform auch einen ersten wichtigen und richtigen Schritt auf dem Wege einer Neuorientierung. Die Kommission empfiehlt, die Bundesverkehrswege prinzipiell aus dem allgemeinen öffentlichen Haushalt auszugliedern und ihre Finanzierung schrittweise auf Nutzerfinanzierung umzustellen, ohne dass dabei der Bund seine Infrastrukturverantwortung aufgibt. Denn damit würden der Erhalt und der Ausbau der Bundesverkehrswege den Einflüssen entzogen, denen der Bundeshaushalt unterworfen ist. Es würde die notwendige Kontinuität und Flexibilität in der Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen gewonnen.

Die Kommission stellt zudem fest, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der Aufstellung des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 durch seine Haushaltskürzungen in Kauf genommen hat, dass in der qualifizierten Substanzerhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes sich zunehmend drastische Defizite aufbauen.

Der Bundesrat hat seinen Gesetzentwurf, wonach die Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen für Bauvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen verlängert werden soll, insbesondere damit begründet, dass die gegenwärtig und künftig voraussichtlich verfügbaren Mittel für den Bundesfernstraßenbau außer Verhältnis zu der großen Anzahl nicht abgearbeiteter baureifer Projekte

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19. April 2000 übermittelt.

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

stünden. Der Umfang baureifer, nicht finanzierbarer Projekte beträgt mittlerweile rd. 5 Mrd. DM.

Die in diesem Zusammenhang entfachte Diskussion über eine Neugestaltung der Verkehrswegefinanzierung verdeutlicht mit ständig neuen Angaben und Forderungen zu Art, Höhe und Träger einer Gebühr für die Nutzung der Bundesfernstraßen die Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung. Dies führt zu einer erheblichen Verunsicherung, die einer vorbehaltlosen Aufklärung bedarf.

1. Wie sind ihre Vorstellungen über die notwendigen gesetzgeberischen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen und den Ablauf einer schrittweisen Umstellung der Finanzierung der Bundesfernstraßen?
2. Wie sind ihre Vorstellungen über die Gründung einer privatrechtlich organisierten Finanzierungsgesellschaft, der die Einnahmen aus der LKW-Gebühr zweckgebunden zugeführt werden, und darüber, inwieweit dieser Gesellschaft die Aufgaben der Planung, der Finanzierung, des Baus und des Betriebs der Bundesfernstraßen übertragen werden sollen?
3. Wie ist ihre Vorstellung zu einer Rechtsform für diese Gesellschaft, die den Zutritt für Private und privates Kapital ermöglicht und die erforderliche Transparenz der Geschäftstätigkeit gewährleistet?

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Schlüsselfragen der künftigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Angesichts der unübersehbaren Leistungsgrenzen der klassischen Instrumente gilt es, neue Finanzierungsformen für die Bundesverkehrswege zu suchen und so rasch wie möglich zum Einsatz zu bringen.

Entsprechend den Beratungen im Bundeskabinett am 23. Juni 1999 wurde die Ausarbeitung von Vorschlägen neuer Finanzierungsmodelle für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen einer hochrangig besetzten Kommission übertragen. Im Herbst 1999 wurde diese Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ von Bundesminister a. D. Franz Müntefering eingesetzt. Die Kommission ist unabhängig und keinen Weisungen unterworfen.

Die Ergebnisse der Kommission sollen Mitte 2000 vorgelegt werden. Auf deren Grundlage wird sich die Bundesregierung zur weiteren Vorgehensweise hinsichtlich Privatfinanzierung/Privatisierung von Bundesverkehrswegen äußern.

4. Wie ist ihr Konzept für die entfernungs- und leistungsbezogene Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW, insbesondere auch hinsichtlich des Verfahrensablaufs und einer realitätsnahen Systemeinführung?

Zur konzeptionellen Umsetzung der Pläne der Bundesregierung ist Folgendes vorgesehen:

Es wird eine europaweite funktionale Ausschreibung, d. h. unter Beschränkung auf Ziele und Wirkvorschriften, durchgeführt werden, wodurch der Industrie Spielraum zur Entwicklung innovativer technisch-organisatorischer Lösungen eröffnet wird. Ziel ist es, ein Gebührenerhebungs- und Kontrollsystem zu be-

kommen, 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 worden. Die Bundesregierung beabsichtigt, in Übereinstimmung mit europäischem Recht bis zum Jahr 2003 die bestehende Autobahnbenutzungsgebühr durch eine Maut zu ersetzen.

5. Wie ist ihr Konzept, wie in diesem Zusammenhang die Verkehrsteuern und ihre Aufteilung neu geordnet werden sollen, wenn mit einer Finanzierung der Verkehrswege über Gebühren Änderungen im bisherigen System notwendig werden?

Das zusätzliche Netto-Gebührenaufkommen aus der beabsichtigten streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr soll zweckgebunden zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Dadurch kann die Beseitigung von bereits seit langem bestehenden permanent Stau verursachenden Engpässen zügiger realisiert werden. An eine Änderung der bestehenden Strukturen der Verkehrswegefinanzierung ist in diesem Zusammenhang nicht gedacht.

6. Wie ist ihr Konzept, wie die Kompensationsmöglichkeiten genutzt werden, die bezüglich der Anwendung der EU-Mindeststeuersätze für das Güterkraftverkehrsgewerbe noch offen sind, und wie die Harmonisierung im Wettbewerb weiter gefördert wird?

Die Bundesregierung prüft zurzeit,

- ob und inwieweit es Belastungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe gibt, die einer Kompensation bedürfen,
- welche Kompensationsmaßnahmen gegebenenfalls EG-rechtlich zulässig und verkehrs-, umwelt- und finanzpolitisch vertretbar sind.

Die Harmonisierung ist im technischen Bereich des Güterkraftverkehrs schon weit fortgeschritten. Im Bereich der Sozialvorschriften und deren einheitlicher Kontrolle in der Gemeinschaft sind weitere Harmonisierungen noch im Gange.

