

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P. – Drucksache 14/3218 –

Kriterien für das „Anti-Stau-Programm“ der Bundesregierung und möglicher Korrekturbedarf

Das vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Reinhard Klimmt, öffentlich vorgestellte „Anti-Stau-Programm“ umfasst eine große Zahl von Verkehrsprojekten in den alten Bundesländern, deren Auswahl kaum nachvollzogen werden kann. Rund die Hälfte der vorgesehenen Investitionen fließen außerdem nicht zur Staubeseitigung in den Straßenbau, sondern kommen der Eisenbahn und dem Binnenschiff zugute. Gleichzeitig stellt die Finanzierung des Programms ausschließlich auf die für das Jahr 2003 vorgesehene Umstellung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw auf eine streckenbezogene Gebühr in Verbindung mit einer deutlichen Erhöhung dieser Abgabe ab, ohne dass der Zeitpunkt dieser Umstellung realistisch erscheint.

1. Gibt es in dem Programm Projekte, die die Kriterien für die Aufnahme nicht oder nicht vollständig erfüllen?

Alle die im Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 enthaltenen Projekte der Bundesbahnen, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen erfüllen die in dem Programm beschriebenen verkehrsträgerspezifischen Kriterien.

Engpasssituationen gibt es nicht nur beim Verkehrsträger Straße; ihre Erscheinungsformen und Wahrnehmungen sind lediglich von Verkehrsträger zu Verkehrsträger unterschiedlich.

2. Gab es Projekte, die diese Kriterien erfüllt haben, ohne in das Programm aufgenommen worden zu sein?

Die Projektauswahl erfolgte nach streng objektiven verkehrstechnischen Kriterien. Es ist aber bekannt, dass darüber hinaus Engpässe in Verkehrsnetzen bestehen.

Auf Grund der begrenzten finanziellen Mittel konnten nicht alle Engpässe in das Anti-Stau-Programm aufgenommen werden; es ist als ein ergänzendes Programm konzipiert, das zusätzliche Investitionen für eine begrenzte Zahl von Projekten ermöglichen soll. Maßnahmen, die vergleichbare Engpässe überwinden, werden im Rahmen der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes, die gegenwärtig erfolgt, berücksichtigt werden.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die ungleiche regionale Verteilung der im Programm enthaltenen Projekte?

Da die Projektauswahl für das Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 nach streng objektiven verkehrstechnischen Kriterien erfolgte, war eine regionale Kontingentierung ausgeschlossen.

4. Nach welchen fachlichen Kriterien wurde die Aufteilung der vorgesehenen Investitionen auf die Verkehrsträger vorgenommen?

Die in dem Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 genannten Kriterien sind bei den

Bundesschienenwegen

- stark eingeschränkte zulässige Geschwindigkeit, z. B. auf Grund maroder Bausubstanz oder betrieblichen Zwängen,
- eingleisige Streckenabschnitte mit hoher Zugbelegung (Flaschenhalse),
- Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Engpässe in Rangierbahnhöfen und beim Kombinierten Ladungsverkehr,

Bundesautobahnen

- 4-streifige Autobahnen mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von über 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag, auf der Grundlage der Daten von 1995,
- Autobahnstrecken mit
 - hohem Lkw-Anteil,
 - fehlenden Standstreifen und
 - großen Steigungen oder Gefällen,
- Schließen entscheidender Lücken im Netz, die bislang regelmäßig zu Staus im vorhandenen Netz geführt haben,

Bundeswasserstraßen

- Strecken mit Sperrungen wegen schlechter Bausubstanz und Sicherheitsmängeln,

- Strecken mit starker Reduzierung der Leistungsfähigkeit wegen nicht ausreichender Wassertiefe (Wirtschaftlichkeit der Transporte),
- Streckenabschnitte mit zu langen Wartezeiten an Schleusen, Hebewerken bei fehlenden Ausweichmöglichkeiten.

5. Ist sichergestellt, dass der verkehrswirtschaftliche Nutzen im Sinne der Staubeseitigung den Einsatz der Einnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw auch zu Gunsten anderer Verkehrsträger wie der Schiene rechtfertigt?

Ja, da durch die Beseitigung von Engpässen im Bundesschienenwegenetz und im Bundeswasserstraßennetz wird nicht nur primär deren Leistungsfähigkeit erhöht, sondern auch die Verkehrsverlagerungen von der Straße zur Schiene und Wasserstraße begünstigt und somit zur Entlastung der Bundesfernstraßen beigetragen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dass angesichts des Planungsstandes eine Vielzahl von Projekten, vor allem in Nordrhein-Westfalen, im vorgesehenen Zeitraum nicht baureif werden könnten?

Der Behauptung, dass eine Vielzahl von Projekten im entsprechenden Zeitraum nicht baureif werden könnte, fehlt die Grundlage. Vielmehr ist für die meisten Projekte bereits jetzt Baureife gegeben. Soweit dies gegenwärtig noch nicht der Fall ist, geht die Bundesregierung davon aus, dass bis zum Beginn des Programms im Jahr 2003 auch insoweit Baurecht vorliegen wird.

7. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, dass Mittel für nicht baureife Projekte zu Gunsten anderer dringender Baumaßnahmen umgewidmet werden könnten?

Unter Bezug auf die Antwort zu Frage 6 kommt die Möglichkeit einer Umwidmung nicht in Betracht.

8. Hält die Bundesregierung an dem „Anti-Stau-Programm“ fest, auch wenn sich die vorgesehene Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw verzögern sollte?

Da die Ausschreibung des Vorhabens und die fachlichen Planungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zur Einführung der künftigen Lkw-Gebühr auf das Jahr 2003 ausgerichtet sind, stellt sich die Frage nach Verzögerungen nicht.

9. In welcher Weise wird die Aussage abgesichert, wonach die Einnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zweckgebunden für die Infrastruktur verwendet werden sollen?

Die Absicht, Einnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw zweckgebunden für die Infrastruktur zu verwenden, wird durch geeignete legislative und administrative Maßnahmen sichergestellt werden.