

Antrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Dietrich Austermann, Steffen Kampeter, Bartholomäus Kalb, Ilse Aigner, Norbert Barthle, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Jochen Borchert, Cajus Caesar, Manfred Carstens (Emstek), Hubert Deittert, Albrecht Feibel, Enak Ferlemann, Herbert Frankenhauser, Jochen-Konrad Fromme, Dr. Michael Fuchs, Hans-Joachim Fuchtel, Peter Götz, Markus Grübel, Klaus Hofbauer, Bernd Heynemann, Susanne Jaffke, Bernhard Kaster, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Dr. Michael Luther, Laurenz Meyer (Hamm), Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Kurt J. Rossmanith, Georg Schirmbeck, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Antje Tillmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Klaus-Peter Willsch und der Fraktion der CDU/CSU

Deutschland braucht Klarheit bei der Verkehrsinfrastruktur

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung gibt den wirtschaftlichen Schaden des Bundes aus der Verzögerung bei der Einführung der streckenbezogenen LKW-Maut mit 6,5 Mrd. Euro an. Nach Feststellung des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, in seinem Schreiben vom 17. Februar 2004 an die Konsortialpartner DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom und Cofiroute S. A. ist das die Folge des von Toll Collect vorgelegten Projektplans, der gegenüber dem Betreibervertrag eine Verzögerung der Mauterhebung um 28 Monate zur Folge habe.

Die von der Bundesregierung in Erwägung gezogene vorübergehende Wiedereinführung der Eurovignette ist dabei deutlich weniger ergiebig, denn sie bringt lediglich ca. 450 Mio. Euro Einnahmen pro Jahr gegenüber den anvisierten 2,8 Mrd. Euro jährlich aus dem satellitengestützten System.

Die gegenwärtige Situation ist eine finanzielle Katastrophe für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, denn ausweislich des Einzelplans 12 des Bundeshaushalts sind allein für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Jahre 2004 aus der Maut als Ersatz für gekürzte Investitionsmittel rund 2,1 Mrd. Euro vorgesehen. Diese verteilen sich auf die Bundesfernstraßen in Höhe von 1,060 Mrd. Euro, auf die Schienenwege in Höhe von 782 Mio. Euro und auf die Bundeswasserstraßen in Höhe von 251 Mio. Euro.

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesminister Dr. Manfred Stolpe und Hans Eichel hätten dieses finanzielle Desaster verhindern können, wenn sie sich an den im Vermittlungsverfahren gefundenen Kompromiss gehalten hät-

ten, auf dessen Basis Deutscher Bundestag und Bundesrat nahezu einstimmig § 11 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (ABMG) in einer Neufassung verabschiedet haben. Demnach sollten die Mauteinnahmen dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und überwiegend für den Straßenbau zur Verfügung gestellt werden. In Verletzung dieser gesetzlichen Bestimmungen wurden aber die bisherigen Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt um rund 22 Prozent gekürzt und teilweise durch Mauteinnahmen wieder aufgefüllt. Insgesamt gehen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Jahr 2004 trotz Maut sogar noch gegenüber dem Vorjahr zurück.

Diese Vorgehensweise der Bundesregierung führt voraussichtlich dazu, dass es bei Straße und Schiene im Jahr 2004 erstmals seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland keinen einzigen Baubeginn eines neuen Projektes geben wird. Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung vom 25. November 2003 liegt sogar bereits eine Streichliste im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) vor.

Der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Hartmut Mehdorn, hat in Kenntnis der finanziellen Situation bereits mit Schreiben vom 18. Dezember 2003 Tiefbauunternehmern mitgeteilt, dass alle laufenden Ausschreibungen und Vergaben für die Eisenbahninfrastruktur gestoppt werden und darüber hinaus auch die Möglichkeit untersucht wird, laufende Projekte qualifiziert abzubrechen.

Bei alledem ist zu bedenken, dass bei Erstellung der Streichliste des BMVBW das ganze Ausmaß der fehlenden Mauteinnahmen noch nicht absehbar war. Hinzu kommen noch Einsparungen von weit mehr als einer halben Mrd. Euro, die das BMVBW im Jahre 2004 zusätzlich erbringen muss und zu denen auch die Verkehrsinvestitionen herangezogen werden sollen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dem Deutschen Bundestag

- einen Bericht zuzuleiten, in dem endlich das ganze Ausmaß der fehlenden Mauteinnahmen und alle haushaltsrelevanten Auswirkungen des Mautausfalls dargestellt werden;
- mitzuteilen, welche konkreten Verkehrsinfrastrukturprojekte nach derzeitigem Stand gestrichen werden sollen;
- in einem schlüssigen Konzept darzulegen, wie die fehlenden Einnahmen ausgeglichen werden sollen, damit die notwendigen Aus- und Neubauten bei Straße, Schiene und Wasserstraße erfolgen können. Dabei sind insbesondere Einsparungen bei den konsumtiven Ausgaben des Bundes vorzusehen;
- konkrete Zeitangaben dazu zu machen, wann die Bundesländer und die Deutsche Bahn AG Klarheit darüber bekommen, mit welchen Investitionszuschüssen des Bundes sie rechnen können.

Berlin, den 2. März 2004

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion