

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Heinrich L. Kolb, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Kurskorrektur bei Verkehrsinvestitionen – Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans 2015 sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Vergangenheit galten Ausbaustand und Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur als vorbildlich und waren Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg der Bundesrepublik Deutschland. Heute droht sich dieser ursprüngliche Vorteil des Standorts Deutschlands in sein Gegenteil zu verkehren. Der Erhaltungszustand insbesondere des Hauptverkehrsträgers, der Straße, hat sich ausweislich des Straßenbauberichtes 2003 stetig verschlechtert. Staus sind auf deutschen Straßen weithin bereits der Normalzustand und verursachen hohe volkswirtschaftliche Schäden. Vieles deutet daraufhin, dass sich die Bedeutung leistungsfähiger Verkehrswege nochmals erhöhen wird. Der erst im vergangenen Jahr vorgelegte Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung geht von einer Steigerung der Verkehrsleistungen im Pkw-Verkehr um gut 20 Prozent und im Straßengüterverkehr sogar um weitere 60 Prozent aus.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 wurde von der Bundesregierung mit dem Anspruch vorgestellt, auf einem „guten finanziellen Fundament“ zu stehen. Er sieht für den Zeitraum 2001 bis 2015 einen Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro vor. Die Bundesregierung propagierte bei der Vorstellung des BVWP 2003 ausdrücklich den Anspruch, ein „Finanzierungsdefizit“, wie sie es für den BVWP 1992 errechnet haben will, zu vermeiden. Allerdings sollte die Zielstellung „solide Ausfinanzierung“ nicht durch eine signifikante Aufstockung der Finanzierungsmittel gegenüber der 13. und 14. Legislaturperiode erfolgen, sondern durch eine neue, geringer angesetzte Definition des „vordringlichen Bedarfs“. Dazu wurde die „Abschneidegrenze“ in Gestalt des Kosten-Nutzen-Faktors deutlich heraufgesetzt. Nur ein Jahr nach Vorlage des BVWP und noch vor Verabschiedung der entsprechenden Ausbaugesetze im Deutschen Bundestag ist sogar diese – ohnehin zu knappe – finanzielle Basis des BVWP bereits Makulatur. Was sich jetzt für die mittelfristige

Finanzplanung des Bundes abzeichnet, läuft darauf hinaus, dass in der gesamten Planungsperiode des BVWP (2001 bis 2015) für den Neu- und Ausbau der Verkehrswege jährlich weniger als 8 Mrd. Euro zur Verfügung stehen, während der BVWP jährlich eine Investitionssumme von 10 Mrd. Euro vorsieht. Für Autobahnen und Bundesstraßen bedeutet das eine Kürzung um rund 3,5 Mrd. Euro in der aktuellen Mittelfristperiode (bis 2008). Damit stünden für den Fernstraßenbau jährlich nur noch knapp über 4 Mrd. Euro zur Verfügung. Bei der Schiene würden die Investitionsmittel (ohne Berücksichtigung von Investitionszuschüssen nach dem Regionalisierungsgesetz) weit unter die von der DB Netz AG für erforderlich gehaltenen 4 Mrd. Euro (2,5 Mrd. Euro für das Bestandsnetz und 1,5 Mrd. Euro für Bedarfsplanmaßnahmen) sinken, mit unter 3 Mrd. Euro würde der Tiefststand seit der Wiedervereinigung erreicht. Die von der Bundesregierung geplanten Kürzungen der Infrastrukturinvestitionen stehen in diametralen Gegensatz zum Anspruch der Bundesregierung, mit dem BVWP eine verlässliche Planungsgrundlage für die Entwicklung von Wirtschaftsräumen und für eine Sicherstellung der Mobilität der Bürger dieses Landes zu geben. Finanzierungsansätze des BVWP, die ohnehin viel zu knapp angesetzt waren, würden um rund 20 Prozent unterschritten. Die Kürzung der Investitionsmittel steht im krassen Gegensatz zur gestiegenen Steuerbelastung auf den Straßenverkehr. Seit 1998 ist die Belastung des Straßenverkehrs mit Mineral- und Kfz-Steuer von 38 Mrd. Euro auf rund 50 Mrd. Euro gestiegen. Die Lkw-Maut kommt noch hinzu. Weniger als 10 Prozent dieses Steueraufkommens werden in Zukunft für den Bundesfernstraßenbau verwendet. Konsequenz wäre ein schwerer Rückschlag für den Wirtschaftsstandort Deutschland und dessen Chancen für wirtschaftliches Wachstum und mehr Beschäftigung. Deutschland könnte seine Verantwortung als europäische Verkehrsdrehscheibe nicht wahrnehmen. Ein Substanzverzehr der Infrastruktur wäre unvermeidbar. Deshalb muss es zu einer Kurskorrektur bei Verkehrsinvestitionen kommen.

Eine wesentliche Schwäche des BVWP und der bisherigen Investitionspolitik der Bundesregierung besteht im Festhalten an Verlagerungssillusionen im Güterverkehr von der Straße zur Schiene. Seit der Wiedervereinigung stehen der Schiene jährlich ungefähr gleich hohe Investitionsmittel zur Verfügung wie der Straße, obwohl 70 Prozent des Güterverkehrs und fast 90 Prozent des Personenverkehrs auf der Straße stattfinden, dagegen nur 15 Prozent des Güterverkehrs und 8 Prozent des Personenverkehrs auf der Schiene. 15 Jahre nach der Wiedervereinigung ist es Zeit für das Eingeständnis, dass die Straße dauerhaft mit großem Abstand der Hauptverkehrsträger Nummer Eins bleiben wird und die Schiene die Erwartungen an Verlagerungsmöglichkeiten nicht erfüllen konnte. Diese Erkenntnis muss endlich auch in der Investitionspolitik ihren Niederschlag finden. Das bedeutet keineswegs eine Kürzung der Investitionen in die Schienenwege unter das für weiteren Ausbau erforderliche Maß. Die ideologische Vorgabe jedoch, wonach Investitionen in den Straßenbau nicht diejenigen in den Schienenbau überschreiten dürfen, muss aufgegeben werden.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Die Finanzierung der Neu- und Ausbauprojekte des im Juli 2003 vorgelegten Bundesverkehrswegeplans und im Juni 2004 zu verabschiedeten Ausbaugesetze für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege sicherzustellen;
2. Ein zukunftsfähiges Konzept zur langfristigen Sicherung eines bedarfs- und leistungsgerechten Ausbaus der Verkehrswege vorzulegen;
3. Bei diesem Finanzierungskonzept sind folgende Eckpunkte zu beachten:
 - strenge Zweckbindung der Lkw-Maut für Verkehrsinvestitionen;
 - die Möglichkeiten des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes zielgerichtet zu erweitern und durch einen zentralen Beratungsstab beim

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu unterstützen, um vorhandene Erfahrungen zu sammeln und bei Bedarf bundesweit zur Verfügung stellen zu können;
- unverzüglich weitere Modellprojekte der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur in Public-Private-Partnership auszuschreiben, um zusätzliche Erfahrungen mit der Einbeziehung in Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrswegen zu sammeln;
4. Bei der Finanzplanung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Straße auf lange Sicht mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer Eins bleiben wird. Deswegen ist es erforderlich:
- unter Beibehaltung des Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, die unrealistische Erwartung an die Verdopplung des Schienengüterverkehrs aufzugeben;
 - die Begrenzung der Investitionen in Fernstraßen auf das Niveau für die Schiene (unter Berücksichtigung von investiven Regionalisierungsmitteln) aufzuheben;
5. Bei der Verteilung von Investitionsmitteln die volkswirtschaftliche Effizienz der einzelnen Projekte verkehrsträgerübergreifend zum Maßstab zu machen.

Berlin, den 30. Juni 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)

Hans-Michael Goldmann

Joachim Günther (Plauen)

Eberhard Otto (Godern)

Daniel Bahr (Münster)

Rainer Brüderle

Angelika Brunkhorst

Ernst Burgbacher

Jörg van Essen

Ulrike Flach

Rainer Funke

Klaus Haupt

Ulrich Heinrich

Dr. Heinrich L. Kolb

Sibylle Laurischk

Harald Leibrecht

Ina Lenke

Günther Friedrich Nolting

Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Detlef Parr

Cornelia Pieper

Gisela Piltz

Dr. Max Stadler

Dr. Rainer Stinner

Carl-Ludwig Thiele

Jürgen Türk

Dr. Claudia Winterstein

Dr. Volker Wissing

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

