

Antrag

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

Notwendige Investitionen in die deutsche Verkehrsinfrastruktur bereitstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein wichtiger Standortvorteil Deutschlands besteht – insbesondere auch im Hinblick auf die EU-Osterweiterung – in einer gut ausgebauten, funktionierenden Infrastruktur. Zudem schafft und erhält jede Milliarde Euro, die für den Verkehrswegebau eingesetzt wird, rund 24 000 Arbeitsplätze. Wenn auf Dauer zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, werden wichtige Chancen vergeben, den Arbeitsmarkt anzukurbeln, Deutschland zur entscheidenden Logistikkdrehscheibe im vereinten Europa auszubauen und somit wieder zu einem attraktiven Standort aufzuwerten.

Aufgrund der zentralen Lage Deutschlands in Europa ist dessen Rolle als Transitland für den europäischen Personen- und Güterverkehr von immer größerer Bedeutung. Den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße werden daher immense Zuwachszahlen prognostiziert. So sieht der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 massive Steigerungen bei den Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr vor. Die Prognose für das Jahr 2015 sieht, im Verhältnis zum Bezugsjahr 1997, folgende prozentuale Steigerungen für die so genannten Landverkehrsträger:

Personenverkehr

für den Bereich des Eisenbahnverkehrs von + 32 Prozent

für den Bereich des Individualverkehr von + 16 Prozent

für den Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs von + 4 Prozent

Güterverkehr

für den Bereich des Eisenbahnverkehrs von + 103 Prozent
für den Bereich des Straßengüterfernverkehrs von + 58 Prozent
für den Bereich der Binnenschifffahrt von + 39 Prozent.

Diese massiven Verkehrszunahmen machen eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erforderlich. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden diesem Wachstum jedoch schon seit Jahren nicht mehr gerecht. Der Verlauf der im Bundeshaushalt veranschlagten Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur stellt sich wie folgt dar:

2002 – rd. 9,2 Mrd. Euro
2003 – rd. 9,6 Mrd. Euro
2004 – rd. 9,5 Mrd. Euro
2005 – rd. 8,9 Mrd. Euro.

Im Haushaltsjahr 2005 sind die Verkehrsinvestitionen trotz erwarteter zusätzlicher Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 3 Mrd. Euro um mehr als 500 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr gekürzt worden. Damit können die tatsächlich notwendigen Neu- und Ausbauinvestitionen der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nicht auch nur annähernd bedarfsgerecht getätigt werden. Darüber hinaus werden die im Bundeshaushalt vorgesehenen Verkehrsinvestitionen aufgrund der Erwirtschaftung von globalen Minderausgaben und anderen Einsparvorgaben im Laufe des Jahres erfahrungsgemäß weiter gekürzt. So standen 2004 statt der geplanten 9,5 Mrd. Euro nach Abzug der Einsparauflagen lediglich noch rd. 8,8 Mrd. Euro tatsächlich für den Erhalt und Neubau von Bundeswasserstraßen, Wasser- und Schienenwegen zur Verfügung. Bereits mit Verabschiedung des Bundeshaushalts 2005 sind Einsparvorgaben für das BMVBW in Höhe von zunächst rd. 244 Mio. Euro festgelegt worden, die erfahrungsgemäß zu entsprechenden Kürzungen bei den Verkehrsinvestitionen in diesem Jahr führen werden. Weitere Einsparungen im Laufe des Haushaltsjahres sind wie üblich nicht auszuschließen.

Am 17. März 2005 verkündete Bundeskanzler Gerhard Schröder in seiner Regierungserklärung für die nächsten vier Jahre zusätzliche Mittel von insgesamt 2 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Damit stehen in den nächsten vier Jahren lediglich 500 Mio. Euro jährlich zusätzlich zur Verfügung. Im Haushaltsjahr 2005 werden die versprochenen Mittel voraussichtlich gerade einmal ausreichen, um die im Bundeshaushalt ohnehin veranschlagten Verkehrsinvestitionen in Höhe von 8,9 Mrd. Euro leisten zu können. Der tatsächliche Investitionsbedarf wird dagegen bei Weitem nicht abgedeckt.

Mit der permanenten Kürzung der Verkehrsinvestitionen verstößt die Bundesregierung ferner gegen § 11 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (ABMG). Danach sind die Einnahmen aus der Lkw-Maut nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems zusätzlich dem Verkehrshaushalt zuzuführen und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und dort überwiegend für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden. Bei im Haushaltsjahr 2005 erwarteten Mauteinnahmen in Höhe von rd. 3 Mrd. Euro müssten damit nach Abzug der Kosten in Höhe von rd. 600 Mio. Euro rd. 2,4 Mrd. Euro zusätzlich für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung gestellt werden, ohne die Verkehrsinvestitionen vorher um einen noch höheren Betrag zu kürzen. Trotz der Regelung in § 11 ABMG stehen durch die Vorgehensweise der Bundesregierung mit drastischen Kürzungen der Verkehrsinvestitionen vor Berücksichtigung der Maut-Einnahmen heute weniger Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung als vor Einführung der Lkw-Maut. Dies führt zu erheblichen Defiziten für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Für die Verkehrsinfrastruktur ist es darüber hinaus im Sinne der erforderlichen Planungssicherheit unverzichtbar, dass – bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger – über längere Planungszeiträume verlässlich Mittel zur Verfügung stehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die unter Berücksichtigung des steigenden Verkehrsaufkommens notwendigen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, damit die erforderlichen Neu- und Ausbauinvestitionen in Deutschland bedarfsgerecht getätigt werden können;
- die Investitionen im Verkehrsbereich – unter Berücksichtigung von § 11 ABMG – zu verstetigen;
- den einzelnen Verkehrsträgern zumindest mittelfristig Planungssicherheit durch verlässliches Handeln über längere Planungszeiträume zu gewährleisten;
- die im Bundeshaushalt 2005 vorgesehenen Verkehrsinvestitionen in voller Höhe für den Erhalt und Neubau von Bundesfernstraßen, Wasser- und Schienenwegen zur Verfügung zu stellen, ohne die veranschlagten Ausgaben im Rahmen der Haushaltsführung zu kürzen;
- die bestehenden Hemmnisse zur Realisierung von Public-Privat-Partnership-Projekten umgehend zu beseitigen und Zeitpläne und Rahmenbedingungen für die Realisierung konkreter Straßenbauprojekte dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Berlin, den 19. April 2005

Dirk Fischer (Hamburg)
Dietrich Austermann
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Bartholomäus Kalb
Ilse Aigner
Norbert Barthle
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Jochen Borchert
Klaus Brähmig
Cajus Julius Caesar
Manfred Carstens (Emstek)
Hubert Deittert
Albrecht Feibel
Enak Ferlemann
Herbert Frankenhauser
Jochen-Konrad Fromme
Hans-Joachim Fuchtel
Peter Götz
Bernd Heynemann
Ernst Hinsken
Klaus Hofbauer

Susanne Jaffke
Steffen Kampeter
Bernhard Kaster
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Dr. Michael Luther
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Kurt J. Rossmanith
Georg Schirmbeck
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Thomas Strobl (Heilbronn)
Lena Strothmann
Antje Tillmann
Edeltraut Töpfer
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Klaus-Peter Willsch
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

