

16.01.02

Antrag

des Landes

Baden-Württemberg

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Perspektiven für den Bundesfernstraßenbau

Staatsministerium Baden-Württemberg
Der Staatssekretär

Stuttgart, den 16. Januar 2002

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Klaus Wowereit

Sehr geehrter Herr Prsident,

die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat beschlossen, dem Bundesrat die als
Anlage beigefügte

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Perspektiven für den Bundesfernstraßenbau

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 23 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2002 aufzunehmen. Nach Vorstellung im Plenum soll die Entschließung den Ausschüssen zur weiteren Beratung überwiesen werden.

Mit freundlichen Gren



Rudolf Bhmeler

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Perspektiven für den Bundesfernstraßenbau

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

1. die Investitionsmittel für den Bundesfernstraßenbau auf angemessenem Niveau zu verstetigen. Die Pällmann-Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" und die Verkehrsministerkonferenz weisen seit langem darauf hin, dass für den Bau und die Instandhaltung der Bundesfernstraßen eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 4 Mrd. DM besteht. Darüber hinaus war die Haushalts- und Finanzplanung sowie die Höhe der zur Verfügung gestellten Investitionsmittel in den vergangenen Jahren erheblichen Schwankungen unterworfen. Solche Schwankungen sind auch für die Zukunft zu befürchten. Unterfinanzierung und Mittelschwankungen stehen jedoch effizienten Straßenbauinvestitionen unter Bereitstellung angemessener privater Baukapazitäten entgegen.
2. als wichtigen Schritt zur Verstetigung der Bundesfernstraßeninvestitionen durch eine gesetzliche Zweckbindung im vorgesehenen Autobahnmautgesetz sicherzustellen, dass Einnahmen aus der Maut für schwere LKW, die den Umfang der Kostendeckung übersteigen, nur für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden und das Mautaufkommen zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen dem Verkehrshaushalt des Bundes zugeführt wird. Damit kann bereits ein signifikanter Teil der Finanzierungslücke im Straßenbauhaushalt des Bundes geschlossen werden. Die zusätzlich zur bisherigen Abgabenbelastung erhobene LKW-Maut darf nur gezielt für die Verbesserung der Verkehrswege und nicht zur Schließung anderweitiger Haushaltslöcher verwendet werden.

3. dafür Sorge zu tragen, dass Haushaltsmittel für die Bahninvestitionen, die voraussichtlich im Laufe eines Haushaltsjahres nicht sachgemäß zu verausgaben sind, vorübergehend in den Bundesfernstraßenbau umgeschichtet werden können. Es ist nicht zu vertreten, dass einerseits nach Mitteilung der Bundesregierung baureife Straßenbauprojekte im Umfang von über 5 Mrd. DM bisher nicht begonnen werden konnten und gleichzeitig hohe Haushaltsbeträge von der Deutschen Bahn nicht oder jedenfalls nicht sachgerecht verausgabt werden können. Mit der vorübergehenden Verwendung im Bundesfernstraßenbau wird das Investitionsvolumen im Bereich der Deutschen Bahn nicht geschmälert, sondern nur eine flexible Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel innerhalb des Bereichs der Verkehrswege ermöglicht.
4. umgehend Planungssicherheit im Bundesfernstraßenbau über das Jahr 2002 hinaus zu schaffen. Das Investitionsprogramm 1999 – 2002 (IP) läuft zum Ende dieses Jahres aus. Auch das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) endet im Jahr 2003. Die rechtzeitige Umsetzung des bereits maßnahmenscharf angekündigten Anti-Stau-Programms von 2003 – 2007, welches auf den Einnahmen der ab 01.01.2003 geplanten Autobahnmaut für schwere LKW basiert, ist durch die Verzögerungen bei der Vergabe der Erhebungstechnik in Frage gestellt. Die Auftragsverwaltungen der Länder und die Bauwirtschaft benötigen im Sinne einer effizienten Planung – unabhängig von der notwendigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans – jedoch dringend Kenntnis darüber, mit welchem Mittelvolumen für den Bundesfernstraßenbau sie in den kommenden Jahren rechnen können. Die Arbeitshypothese des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dass die Finanzierungsansätze auf dem Niveau des Jahres 2003 (einschl. ZIP und ASP) gehalten werden, kann die Eröffnung einer gesicherten finanziellen Perspektive durch die Bundesregierung nicht ersetzen.
5. die im Grundsatz bewährte Auftragsverwaltung der Länder nach Art. 90 Abs. 2 GG nicht durch gesetzliche Regelungen oder auf andere Weise wesentlich zu beschneiden, sondern erforderlichenfalls im Einvernehmen mit den Ländern fortzuentwickeln. In den Gesetzentwürfen zur Verkehrsfinanzierung, die dem Bundesrat gegenwärtig zur Stellungnahme vorliegen, wird die Übertragung von wesentlichen Aufgaben der

Auftragsverwaltung auf den Bund ermöglicht und gleichzeitig die Beteiligung der Länder bei wichtigen gesetzlichen Vollzugsakten nicht im erforderlichen Umfang vorgesehen, ohne dass der Bund vorher mit den Ländern in ein Gespräch über diese Grundsatzfragen eingetreten wäre.

6. die Länder bei der Aufstellung von Investitionsprogrammen im Bundesfernstraßenbau künftig partnerschaftlich zu beteiligen. Die Baumaßnahmen im Rahmen des Investitionsprogramms, des Zukunftsinvestitionsprogramms und des Anti-Stau-Programms sind einseitig vom Bund ohne Mitsprache der Länder festgelegt worden. Damit waren die Länder auch von der Prioritätensetzung ausgeschlossen. Dies entspricht nicht dem Leitbild einer partnerschaftlichen und kooperativen Auftragsverwaltung im Bundesfernstraßenbau.
7. sich dafür einzusetzen, dass zumindest die bisherige regelmäßige Geltungsdauer der Planfeststellungsbeschlüsse nach dem Bundesfernstraßengesetz von fünf auf zehn Jahre verlängert wird. Bundesweit liegen gegenwärtig bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für Bundesfernstraßenmaßnahmen der Größenordnung von über 5 Mrd. DM vor, mit deren Bau bisher noch nicht begonnen werden konnte. Dabei handelt es sich durchweg um Projekte, die im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten sind. Auch wenn es gelingt, das Investitionsniveau in den kommenden Jahren anzuheben, kann ein erheblicher Teil der planfestgestellten Maßnahmen nicht rechtzeitig vor Ablauf der regelmäßigen Geltungsdauer von fünf Jahren begonnen werden. Die dann notwendigen Verlängerungsverfahren sind mit einem erheblichen Aufwand, der Gefahr einer erneuten Diskussion bereits behandelter Fragestellungen und rechtlicher Risiken hinsichtlich der Voraussetzungen einer Verlängerung verbunden.