

16.04.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fzzu **Punkt** der 775. Sitzung des Bundesrates am 26. April 2002

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Perspektiven
für den Bundesfernstraßenbau

- Antrag des Landes Baden-Württemberg -

A

Der federführende Verkehrsausschuss empfiehlt dem Bundesrat,
die Entschließung mit folgendem Text zu fassen:

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,*

(Bei
Minder-
heit
entfällt
Ziffer 2)

1. die Investitionsmittel für den Bundesfernstraßenbau auf angemessenem Niveau zu verstetigen. Die Pllmann-Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" und die Verkehrsministerkonferenz weisen seit langem darauf hin, dass für den Bau und die Instandhaltung der Bundesfernstraßen bisher eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 4 Mrd. DM besteht. Die nach dem sogenannten Autobahnmautgesetz vorgesehene zweckgebundene Verwendung des überwiegenden Teils aus der Lkw-Maut zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur führt zwar zu einer Verbesserung der bisherigen Situation, kann aber

Ausgeliefert am 16. APR. 2002

* Der Einleitungssatz gilt bei Annahme von mindestens einer der nachfolgenden Ziffern 1 bis 12 als mitbeschlossen.

(noch Ziffer 1)

- [2.]
(Entfällt bei Minderheit für Ziffer 1)
- [bei weitem]
- die bestehende Finanzierungslücke nicht schließen. 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 und der Bereitstellung angemessener privater Baukapazitäten entgegen.
- (Bei Minderheit entfällt Ziffer 4)
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
- [4.]
(Entfällt bei Minderheit für Ziffer 3)
- [; jedoch nach Schaffung der Realisierungsvoraussetzungen im Eisenbahnbereich zeitgerecht in gleichem Umfang wieder für Bahninvestitionen zurückgeführt werden] .
- 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.
- (Bei Minderheit entfällt Ziffer 6)
5. 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.

(noch Ziffer 5)

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.

[6.]
(Entfällt
bei
Minder-
heit für
Ziffer 5)

[Auch das im Investitionsbericht Infrastruktur des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (März 2002) angekündigte langfristige 90 Mrd. € Investitionsprogramm für die Modernisierung, den Ausbau und die bessere Vernetzung der Verkehrswege ändert an der kurz- und mittelfristigen Finanzierungsunsicherheit nichts.]

(Bei
Minder-
heit
entfällt
Ziffer 8)

7. sicherzustellen, dass die Vergabe und Installation der Erhebungstechnik schnellstmöglich abgeschlossen wird

[8.]
(Entfällt
bei
Minder-
heit für
Ziffer 7)

[und bei einem Beginn der Mauterhebung nach dem 01.01.2003 die fehlenden Mauteinnahmen im Rahmen des Anti-Stau-Programms 2003-2007 (ASP) durch zusätzliche Haushaltsmittel ersetzt werden].

9. 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.

10. 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.
11. 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.
12. sich dafür einzusetzen, dass im Vorgriff auf den in der nächsten Legislaturperiode zu beschließenden Bundesverkehrswegeplan schon jetzt von der Bundesregierung unstrittige Maßnahmen hoher Priorität für die Planung durch die Länder freigegeben werden. Nur so ist gewährleistet, dass ab dem Jahre 2005 baureife Maßnahmen insbesondere in den neuen Ländern zur Verfügung stehen."

B

Im **Finanzausschuss** ist zu der Vorlage eine Empfehlung an den Bundesrat nicht zustande gekommen.