

Der Bundesminister für Verkehr

StB 1 - Ar - 1006 Bd 71  
A 1 - V 940:01 - 91 Vma/71 (1)

Bonn, den 27. April 1971

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Leicht, Dr. Pohle, Dr. Althammer, Rawe, Dr. Müller-Hermann, Lemmrich und der Fraktion der CDU/CSU**  
— Drucksache VI/2078 —

Die Kleine Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Der Bundesminister für Verkehr wird in der Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. April 1971 zu den Problemen der Verkehrsinfrastrukturpolitik und dabei auch zu den in der Kleinen Anfrage angeschnittenen Problemen Stellung nehmen.

1. In der Begründung des Regierungsentwurfs des „Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“ (Drucksache VI/1180) wird der finanzielle Aufwand zur Verwirklichung des von der Regierung vorgelegten Bedarfsplanes (Preisstand 1968/69) mit 125 Mrd. DM angegeben. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der hohen Preissteigerungen des Jahres 1970 belaufen sich die Gesamtkosten gemäß Schriftlichem Bericht des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Mrd. DM

(Drucksache VI/1967) auf

147

Der Finanzaufwand erhöht sich bei Berücksichtigung

- a) der voraussichtlichen Preissteigerungen im Jahre 1971 von 10 v. H. (Schätzung der Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie in Düsseldorf, vgl. Handelsblatt vom 8. März 1971) um

15

- b) von jährlichen Baupreissteigerungen von 3 v. H. in den Jahren ab 1972 (entsprechend den Annahmen des Bildungsrates und des Wissenschaftsrates für die Ermittlung des voraussichtlichen finanziellen Bedarfs für den Ausbau des Bildungswesens; vgl. Bildungsbericht der Bundesregierung — Drucksache VI/925, S. 97, Fußnote 2) — um weitere

35

auf insgesamt

197,

also auf eine Größenordnung von rd. 200 Mrd. DM. Als Deckung stehen aus dem derzeitigen für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer „nur“ ca. 70 Mrd. DM zur Verfügung.

Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß es realistischer ist, den Finanzbedarf für die vollständige Verwirklichung ihres Planes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren bis 1985 mit 200 Mrd. DM anstatt mit den in der Begründung zum Gesetzentwurf genannten Zahlen (125 Mrd. DM gemäß Preisstand 1968/69 bzw. 147 Mrd. DM gemäß Preisstand 1970) anzunehmen?

Nein.

Nach dem Preisstand 1968/69 wären zur Erfüllung des ermittelten Gesamtbedarfs etwa 125 Mrd. DM an Investitionsmitteln notwendig gewesen. Durch die bis 1970 eingetretene Baupreissteigerung ist dieser Aufwand auf rd. 150 Mrd. DM angewachsen. Die Bundesregierung lehnt es ab, für den Straßenbau weitere Preissteigerung anzukündigen oder vorwegzunehmen.

2. Bundesminister Leber hat noch am 20. Dezember 1970 — also in einem Zeitpunkt, in dem der Umfang der Baupreissteigerungen des Jahres 1970 größenordnungsmäßig bereits bekannt war — in einem Interview mit dem Saarländischen Rundfunk den ungedeckten Finanzbedarf für die Verwirklichung des Ausbauplanes bis 1985 auf „nur“ 50 Mrd. DM beziffert. Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben,

2.1 daß die vom Bundesminister für Verkehr angegebene Deckungslücke bereits bei Berücksichtigung nur der im Zeitpunkt der Erklärung (20. Dezember 1970) bekannten Preissteigerungen wesentlich unterschätzt und damit falsch war?

Nein.

Der in dem Interview des Bundesministers für Verkehr mit dem Saarländischen Rundfunk am 20. Dezember 1970 bezifferte ungedeckte Investitionsbedarf mit 50 Mrd. DM bezog sich auf den Preisstand 1968/69.

2.2 daß die wirkliche Deckungslücke bei Zugrundelegung der Annahmen gemäß Frage 1 mit etwa 125 bis 130 Mrd. DM (Differenz zwischen Bedarf — 200 Mrd. DM — und Deckungsmitteln — 70 Mrd. DM —) etwa 2 1/2 mal so hoch ist, wie vom Bundesminister für Verkehr am 20. Dezember 1970 genannt?

Nein.

(Vgl. Antwort zu 1.)

3. Der Bundesrat hat bereits am 5. Juni 1970 darauf hingewiesen, daß aus den zur Verfügung stehenden Deckungsmitteln die I. Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplanes erst im Jahre 1983 abgeschlossen werden könne und praktisch keine Möglichkeit bestehe, die Dringlichkeitsstufen II und III überhaupt während der Laufzeit des Gesetzes (bis 1985) in Angriff zu nehmen (Drucksache VI/1180, Seite 6). Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, daß im Hinblick auf die zwischenzeitliche Preisentwicklung und nach den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem derzeit für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer die Durchführung der Dringlichkeitsstufe I möglicherweise sogar bis zu dem vom Bundesrat genannten Termin (1983) noch nicht abgeschlossen ist? Bis wann ist hiernach aus heutiger Sicht mit einem Abschluß der Dringlichkeitsstufe I zu rechnen?

Die Bundesregierung hat mehrmals zum Ausdruck gebracht, daß im wesentlichen nur die Maßnahmen der 1. Dringlichkeit bis 1985 fertiggestellt werden können, sofern keine zusätzlichen Mittel für den Bundesfernstraßenbau bereitgestellt werden.

4. Wann kann aus heutiger Sicht nach den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem derzeit für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer frühestens mit dem Ausbau
  - 4.1 der Dringlichkeitsstufe II und
  - 4.2 der Dringlichkeitsstufe IIIbegonnen werden?

Mit den Maßnahmen der 2. und 3. Dringlichkeit kann frühestens in der 1. Hälfte der 80er Jahre begonnen werden, sofern keine zusätzlichen Mittel für den Bundesfernstraßenbau bereitgestellt werden.

5. Die Fraktion der SPD hat in jüngster Zeit wiederholt durch ihren stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Apel eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe um 3 bis 5 Pfennig je Liter gefordert. In der Öffentlichkeit wurde dadurch der Eindruck erweckt, als ob mit dieser Erhöhung die Realisierung des Bedarfsplanes bis 1985 sichergestellt werden könne. Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß selbst eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe um 3 bis 5 Pfennig mit Sicherheit nicht ausreicht, um ihren Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 auch nur annähernd zu verwirklichen?

Die Bundesregierung hat niemals behauptet, daß bei „einer Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe um 3 bis 5 Pfennig“ der gesamte Bedarfsplan bis 1985 erfüllt werden kann.

6. Trifft es nicht vielmehr zu, daß eine Finanzierung des ungedeckten Mehrbedarfs über eine Anhebung der Mineralölsteuer
  - 6.1 bei Beibehaltung des gegenwärtigen zweckgebundenen Anteils eine Erhöhung des Steuersatzes auf Benzin (bei entsprechender Erhöhung der Steuer auf Diesel) von gegenwärtig 35 Pfennig/Liter um etwa 44 Pfennig/Liter auf etwa 79 Pfennig/Liter — und zwar ab 1971, bei späterer Erhöhung entsprechend mehr —,
  - 6.2 bei Zweckbindung des vollen Mehraufkommens aus der Mineralölsteuer immer noch um 22 Pfennig/Liter auf 57 Pfennig/Liter ab 1971erforderlich machen würde?

Nein.

Beide Darstellungen gehen von falschen Zahlen aus. Sie würden bis 1985 für den Straßenbau ein Mineralölsteueraufkommen von rd. 240 Mrd. DM ergeben, während nach den vorliegenden Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr nach dem Preisstand 1970 für die Investitionen nur etwa 150 Mrd. DM erforderlich sind; im übrigen vgl. die Antwort zu Frage 7.

7. Falls Frage 6 verneint wird: Welche Steuererhöhungen (Größenordnung, bezogen auf den Liter Treibstoff) und ab wann hält die Bundesregierung rein rechnerisch für erforderlich, um den ungedeckten Mehrbedarf für ihren Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis 1985 zu decken?

Die Bundesregierung hat nicht behauptet, daß sie den ermittelten Bedarf bis 1985 erfüllen kann. Vielmehr wurde der Bedarfsplan auf das Jahr 1985 abgestellt, weil zu diesem Zeitpunkt eine vorläufige Grenze der Motorisierung erreicht sein wird. Der Plan trifft keine Aussagen über den Zeitpunkt, zu dem er erfüllt sein soll. Somit wäre die Ermittlung der Steuersätze, die die „Deckungslücke“ schließen würden, nur ein Rechenspiel und damit nicht sinnvoll.

Die Bundesregierung arbeitet z. Z. an einer umfassenden Konzeption für die Neuordnung der Abgaben des Kfz-Verkehrs. Sie wird zu gegebener Zeit ihre Vorschläge dem Deutschen Bundestag unterbreiten. Sie kann sich dabei nicht unter Termindruck bringen und auch nicht durch kleine Anfragen zur vorzeitigen Bekanntgabe ihrer Überlegungen bewegen lassen.

8. Welche Auswirkungen würden Steuererhöhungen des genannten Umfangs (Fragen 6 und 7) auf die Tankstellenpreise haben?

Die Bundesregierung bezieht die Auswirkungen einer Mineralölsteueranhebung auf die Tankstellenpreise in ihre Überlegungen ein.

9. Hält die Bundesregierung Steuererhöhungen in dem zur vollen oder auch nur annähernden Erfüllung des Planes für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 (Fragen 6 und 7) erforderlichen Umfang für vertretbar, und strebt sie diese an?

Nein.

10. Falls Frage 9 nicht bejaht wird:

- 10.1 Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß ihr Bedarfsplan bis 1985 nicht verwirklicht werden kann?

Die Bundesregierung hat niemals erklärt, daß sie den ermittelten Bedarf bis 1985 erfüllen wird.

- 10.2 Welchen Sinn hat nach Auffassung der Bundesregierung ein in Gesetzesform verabschiedeter und damit für die Regierung verbindlicher Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985, wenn feststeht, daß dieser Plan von der Finanzierungsseite her auch nicht annähernd verwirklicht werden kann?

Die durch die Gesetzesform bewirkte Verbindlichkeit des Bedarfsplans rechtfertigt die Wahl dieses Weges.

- 10.3 Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß nachfolgend wörtlich und mit Fundstelle wiedergegebene Versprechungen des Bundesministers für Verkehr unrealisierbar und damit falsch sind:

- a) „Mit fast 100 Mrd. DM werden bis 1985 rd. 8000 km neue Autobahnen gebaut. Das Autobahnnetz wird so dicht, daß jeder zweite Autofahrer nach höchstens 6 km die nächste Auffahrt erreicht.“

(Wörtliches Zitat aus der an alle Haushaltungen im letzten Winter verteilten und „mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr“ herausgegebenen und aus Haushaltsmitteln finanzierten Broschüre „Neue Ordnung im Verkehr“.)

- b) „bis dahin [1985] wird unser Autobahnnetz von 5000 km auf rd. 13 000 km angewachsen sein, das heißt: fast dreimal mehr Autobahnen bis 1985 für nicht einmal doppelt so viele Kraftwagen. . . .

Überall dort, wo der Verkehrsfluß dadurch wesentlich verbessert wird,

- erhalten beim Autobahnbau Steigungsstrecken eine „Kriechspur“ für den Lkw,
- werden ganze Neubaustrecken und vorhandene Strecken mit sechs oder mehr Fahrspuren versehen,
- werden parallele Autobahnen gebaut, von denen einige gegebenenfalls zeitweise ausschließlich dem Pkw-Verkehr vorbehalten werden können,

98% der Bevölkerung wohnen [bis 1985] bis zur nächstgelegenen Autobahn nur höchstens 25 km entfernt in einem Gebiet, das 96% der Fläche der Bundesrepublik deckt.

85% der Bevölkerung wohnen [bis 1985] bis zur Autobahn nur höchstens 10 km entfernt in einem Gebiet, das 70% der Fläche der Bundesrepublik deckt. Darin befinden sich alle Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern.

55% der Bevölkerung wohnen [bis 1985] in Ballungsräumen nur durchschnittlich 6 km von der nächsten Autobahnauffahrt entfernt."

(Auszug aus einer mit Unterschrift und Bild versehenen Erklärung des Bundesministers für Verkehr in der von ihm im August 1969 in ebenfalls hoher Auflage herausgegebenen Werbeschrift „Start in den Straßenverkehr der Zukunft".)

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß das erklärte Ziel des Bundesministers für Verkehr zu erreichen ist, das Autobahnnetz von 5000 km im Jahre 1970 auf 13 000 km im Jahre 1985 zu erweitern. Das entspricht im übrigen nur etwa 50% des Gesamtbedarfs an Bundesautobahnen, die der Bedarfsplan ermittelt hat.

10.4 Ist die Bundesregierung bereit, dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, aus dem sich ergibt, welche Maßnahmen des Bedarfsplanes bis 1985 voraussichtlich nicht realisiert werden können?

Die Bundesregierung ist nach einer Entscheidung über die Frage zusätzlicher Mittel für den Bundesfernstraßenbau bereit, in einem Bericht diejenigen wichtigen Projekte anzugeben, die voraussichtlich bis 1985 verwirklicht oder begonnen werden können.

**Leber**