

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Renate Blank, Norbert Königshofen, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Cajus Caesar, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Wilhelm Josef Sebastian, Gert Willner und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche besonderen verkehrspolitischen Akzente beabsichtigt die Bundesregierung durch ihr Investitionsprogramm 1999 bis 2002 für die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für den Straßenbau, zu setzen?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung den wirtschaftlichen Nutzen von Straßebauinvestitionen in Deutschland?
3. Wie ist die Aufteilung der Mittel im Straßenbauhaushalt für die Jahre 2000 bis 2003 auf die 16 Bundesländer, und zwar in absoluten Zahlen und als Länderquoten sowie mit jeweiligen Veränderungen gegenüber dem bisherigen Ansatz auf der Basis des geltenden Fünfjahresplanes?
4. Welche Straßenprojekte werden von der Bundesregierung in diesem Zeitraum in den einzelnen Bundesländern konkret vorangetrieben und welche Projekte des Bedarfsplanes und des Fünfjahresplanes werden zurückgestellt?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen des von ihr beschlossenen Sparprogramms auf die notwendigen Investitionen für den Straßenbau?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Auffassung der Länderverkehrsministerkonferenz in ihrem Beschluss vom 21./22. April 1999, „dass eine durchgreifende Behebung der kritischen Situation im Bundesfernstraßenbau nur durch die Bereitstellung erheblicher zusätzlicher finanzieller Mittel erreichbar ist.“
7. Wie ist die Aufteilung der globalen Minderausgaben in den Jahren 2000 bis 2003 im Einzelplan 12 vorgesehen und sind davon auch Investitionen in Straße und Schiene betroffen?

8. Inwieweit ist nach Meinung der Bundesregierung der Aufholprozess im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern vollzogen?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die durch die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entstehende wirtschaftliche Dynamik in den neuen Ländern ein?
10. Welche Auswirkungen hat nach Einschätzung der Bundesregierung die sich durch das „Sparpaket“ verschlechternde Finanzsituation der Kommunen auf die ohnehin seit 1992 eher rückläufigen kommunalen Infrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland?
11. Wie will die Bundesregierung die Finanzierung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ sicherstellen?
12. Wie sollen die Einnahmeausfälle aus dem gescheiterten Verkauf der Eisenbahnerwohnungen und der nicht vollzogenen Veräußerung von Bundesforderungen gegenüber der Deutschen Bahn AG an eine Finanzierungsgesellschaft ausgeglichen werden und welche Auswirkungen hat dies auf den Verkehrshaushalt und die Verkehrsinvestitionen?
13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, einen Teil der Öko-Steuer-Einnahmen für Investitionen in das Bundesverkehrswegenetz bereitzustellen und insbesondere dort zu verwenden, wo Maßnahmen aus Umweltschutzgründen erforderlich sind, wie z. B. Lärmschutzmaßnahmen, der Bau von Ortsumfahrungen etc.?
14. Wird sich die Bundesregierung, angesichts der Notwendigkeit und der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Standort Deutschland, für den Einsatz von zweckgebundenen Mitteln aus der geplanten Erhöhung der Mineralölsteuer für Investitionen zum Erhalt und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes einsetzen?  
Wenn ja, wie und in welcher Höhe?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Welche verkehrspolitische Bedeutung misst die Bundesregierung der Umstellung von einer zeitbezogenen auf eine streckenbezogene LKW-Gebühr bei.
16. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit den an der LKW-Gebühr beteiligten europäischen Nachbarländer?
17. Mit welchem Zeitplan und mit welchem Konzept beabsichtigt die Bundesregierung, diesbezügliche Pläne umzusetzen?
18. Wie sollen die Mittel aus den Gebühreneinnahmen bewirtschaftet werden?
19. Ist eine Zweckbindung dieser Mittel für Straßenbauinvestitionen vorgesehen?  
Wenn ja, wie und in welcher Höhe?  
Wenn nein, warum nicht?
20. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Privatfinanzierung von Straßenprojekten bei?
21. Wie beurteilt die Bundesregierung die künftige Entwicklung der Privatfinanzierung von Straßenprojekten in der Europäischen Union?
22. In welchen Punkten sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Privatfinanzierung weiteren Handlungsbedarf und was tut die Bundesregierung, um das restriktive EU-Recht zu novellieren?

23. In welchem Umfang lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung durch einen verstärkten und gezielten Einsatz der Straßenverkehrstelematik die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßen erhöhen?
24. In welchem Verhältnis stehen die dafür erforderlichen Mittel zur möglichen Effizienzsteigerung?

Berlin, den 26. Oktober 1999

**Renate Blank**  
**Norbert Königshofen**  
**Dirk Fischer (Hamburg)**  
**Dr.-Ing. Dietmar Kansy**  
**Eduard Oswald**  
**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
**Georg Brunnhuber**  
**Cajus Caesar**  
**Wolfgang Dehnel**  
**Hubert Deittert**  
**Peter Götz**  
**Manfred Heise**  
**Hans Jochen Henke**  
**Peter Letzgus**  
**Eduard Lintner**  
**Dr. Michael Meister**  
**Günter Nooke**  
**Norbert Otto (Erfurt)**  
**Hans-Peter Repnik**  
**Hannelore Rönsch (Wiesbaden)**  
**Wilhelm Josef Sebastian**  
**Gert Willner**  
**Dr. Wolfgang Schäuble**  
**Michael Glos und Fraktion**

