

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Norbert Königshofen, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian und der Fraktion der CDU/CSU

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Die Qualität des Standortes Deutschland hängt entscheidend von der Qualität seiner Verkehrsinfrastruktur ab. Sie ist ein Schlüsselfaktor unserer Volkswirtschaft und bestimmt maßgeblich die Rolle und die Zukunft des Standortes Deutschland. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind deshalb zugleich auch Investitionen in die Wirtschaft mit den entsprechenden Wirkungen auf den Arbeitsmarkt. Engpässe im Verkehrssystem blockieren wirtschaftliche Entwicklungen.

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzte Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung empfiehlt, den Weg der Entstaatlichung der Bundesverkehrswege konsequent einzuschlagen. Sie sieht in diesem Zusammenhang in der Bahnstrukturreform auch einen ersten wichtigen und richtigen Schritt auf dem Wege einer Neuorientierung. Die Kommission empfiehlt, die Bundesverkehrswege prinzipiell aus dem allgemeinen öffentlichen Haushalt auszugliedern und ihre Finanzierung schrittweise auf Nutzerfinanzierung umzustellen, ohne dass dabei der Bund seine Infrastrukturverantwortung aufgibt. Denn damit würden der Erhalt und der Ausbau der Bundesverkehrswege den Einflüssen entzogen, denen der Bundeshaushalt unterworfen ist. Es würde die notwendige Kontinuität und Flexibilität in der Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen gewonnen.

Die Kommission stellt zudem fest, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der Aufstellung des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 durch seine Haushaltskürzungen in Kauf genommen hat, dass in der qualifizierten Substanzerhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes sich zunehmend drastische Defizite aufbauen.

Der Bundesrat hat seinen Gesetzentwurf, wonach die Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen für Bauvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen verlängert werden soll, insbesondere damit begründet, dass die gegenwärtig und künftig voraussichtlich verfügbaren Mittel für den Bundesfernstraßenbau außer Verhältnis zu der großen Anzahl nicht abgearbeiteter baureifer Projekte

stünden. Der Umfang baureifer, nicht finanzierbarer Projekte beträgt mittlerweile rd. 5 Mrd. DM.

Die in diesem Zusammenhang entfachte Diskussion über eine Neugestaltung der Verkehrswegefinanzierung verdeutlicht mit ständig neuen Angaben und Forderungen zu Art, Höhe und Träger einer Gebühr für die Nutzung der Bundesfernstraßen die Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung. Dies führt zu einer erheblichen Verunsicherung, die einer vorbehaltlosen Aufklärung bedarf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sind ihre Vorstellungen über die notwendigen gesetzgeberischen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen und den Ablauf einer schrittweisen Umstellung der Finanzierung der Bundesfernstraßen?
2. Wie sind ihre Vorstellungen über die Gründung einer privatrechtlich organisierten Finanzierungsgesellschaft, der die Einnahmen aus der LKW-Gebühr zweckgebunden zugeführt werden, und darüber, inwieweit dieser Gesellschaft die Aufgaben der Planung, der Finanzierung, des Baus und des Betriebs der Bundesfernstraßen übertragen werden sollen?
3. Wie ist ihre Vorstellung zu einer Rechtsform für diese Gesellschaft, die den Zutritt für Private und privates Kapital ermöglicht und die erforderliche Transparenz der Geschäftstätigkeit gewährleistet?
4. Wie ist ihr Konzept für die entfernungs- und leistungsbezogene Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW, insbesondere auch hinsichtlich des Verfahrensablaufs und einer realitätsnahen Systemeinführung?
5. Wie ist ihr Konzept, wie in diesem Zusammenhang die Verkehrsteuern und ihre Aufteilung neu geordnet werden sollen, wenn mit einer Finanzierung der Verkehrswege über Gebühren Änderungen im bisherigen System notwendig werden?
6. Wie ist ihr Konzept, wie die Kompensationsmöglichkeiten genutzt werden, die bezüglich der Anwendung der EU-Mindeststeuersätze für das Güterkraftverkehrsgewerbe noch offen sind, und wie die Harmonisierung im Wettbewerb weiter gefördert wird?

Berlin, den 4. April 2000

Renate Blank
Dirk Fischer (Hamburg)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Eduard Oswald
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Georg Brunnhuber
Wolfgang Dehnel
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise

Hans Jochen Henke
Norbert Königshofen
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Günter Nooke
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion