

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),  
Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/2582 –**

### **Straßenbau statt Autostau**

#### **A. Problem**

Die Antragsteller fordern eine schrittweise Umstellung der Verkehrswegefinanzierung von einer Steuer- in eine Nutzerfinanzierung, die Gründung einer privatrechtlich organisierten Finanzierungsgesellschaft, die Zweckbindung der Einnahmen aus der zeitbezogenen LKW-Gebühr ab 2001 für die Finanzierung des Engpassbeseitigungsprogramms, die Umstellung der zeitbezogenen auf eine streckenbezogene LKW-Gebühr und die Erweiterung des Fernstraßenbau-privatfinanzierungsgesetzes.

#### **B. Lösung**

Ablehnung des Antrags.

**Mehrheitsentscheidung im Ausschuss**

#### **C. Alternativen**

Die F.D.P.-Fraktion besteht auf der Annahme ihres Antrags.

#### **D. Kosten**

Keine

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 14/2582 abzulehnen.

Berlin, den 12. April 2000

### **Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**  
Vorsitzender

**Angelika Mertens**  
Berichterstatte~~r~~in

## Bericht der Abgeordneten Angelika Mertens

### I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/2582 in seiner 84. Sitzung am 27. Januar 2000 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder sowie an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen.

### II.

Mit dem vorliegenden Antrag soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, für die Straßenverkehrsinfrastruktur ein Investitionsprogramm und ein zukunftsfähiges Konzept zur langfristigen Sicherung eines bedarfs- und leistungsgerechten Bundesfernstraßennetzes unter gerechter Kostenanlastung vorzulegen. Dabei sollen die Straßenbautitel des Bundes sofort um 1,3 Mrd. DM pro Jahr aufgestockt und das für 2003 angekündigte Anti-Stau-Programm sofort vorgelegt werden. Was das zukunftsfähige Konzept betrifft, soll die Verkehrswegefinanzierung schrittweise von einer Steuer- in eine Nutzerfinanzierung umgestellt und eine privat rechtlich organisierte Finanzierungsgesellschaft gegründet werden. Ab 2001 sollen die Einnahmen aus der zeitbezogenen LKW-Gebühr zweckgebunden für die Finanzierung des Engpassbeseitigungsprogramms verwendet und später die zeitbezogene auf eine streckenbezogene LKW-Gebühr umgestellt werden. Schließlich soll das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz mit dem Ziel erweitert werden, zusätzliches privates Kapital für weitere dringende Maßnahmen zu aktivieren.

### III.

Sämtliche **mitberatenden Ausschüsse** haben jeweils mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion empfohlen, den Antrag abzulehnen. Die CDU/CSU-Fraktion hat im **Haushaltsausschuss** und im **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** für den Antrag, im **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** gegen den Antrag gestimmt und sich im **Finanzausschuss**, im **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** sowie im **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** der Stimme enthalten.

### IV.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Antrag in seiner 28. Sitzung am 15. März 2000 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion bei Stimmenthaltung der CDU/CSU-

Fraktion beschlossen, die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Die **SPD-Fraktion** hat im Ausschuss gegen den Antrag gestimmt, weil sie eine enge Zweckbindung der Einnahmen aus der LKW-Gebühr für den Straßenbau und damit eine Abkoppelung dieses Bereichs von den Bemühungen um eine Haushaltskonsolidierung sowie die Umstellung auf eine reine Nutzerfinanzierung, die ohne eine PKW-Gebühr nicht denkbar wäre, ablehnt. Eine PKW-Gebühr scheidet nach Ansicht der SPD-Fraktion nach den bisherigen Modellversuchen aus datenschutzrechtlichen Gründen wohl aus. Die SPD-Fraktion wendet sich auch gegen die Forderung, ab 2001 die Einnahmen aus der Autobahnvignette für schwere LKW's einer neu zu gründenden privatrechtlich organisierten Finanzierungsgesellschaft zuzuweisen, da die Verantwortung für die gesamte Verkehrsinfrastruktur bei den politischen Gremien verbleiben muss. Die SPD-Fraktion räumt ein, dass zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für den Ausbau des Verkehrswegenetzes gefunden werden müssen und dass es eine Kompensation der künftigen LKW-Gebühr geben muss. Diese Frage kann aber erst geklärt werden, wenn die Höhe der neuen Gebühr feststeht. Deshalb muss auch das Ergebnis der Arbeit der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ abgewartet werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat den Antrag im Ausschuss ebenfalls abgelehnt und betont, der Zwang zur Haushaltskonsolidierung gelte für alle Bereiche mit Ausnahme von Forschung und Bildung. Der Vorschlag, aus der LKW-Gebühr ab 2003 780 Mio. DM zweckgebunden für den Straßenbau vorzusehen, sei im Anti-Stau-Programm bereits berücksichtigt. Darüber hinaus werde aber in diesem Programm ein gleich hoher Betrag aus der LKW-Maut für die Stärkung der Alternativen – Schiene und Wasserstraße – vorgesehen. Dies fehle im vorliegenden Antrag, der daher als ein reiner „ADAC-Antrag“ und somit verkehrspolitisch zu einseitig kritisiert werden müsse. Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz existiere bereits seit 1994. Wenn davon nur in sehr bescheidenem Umfang Gebrauch gemacht worden sei, habe dies mit Vorbehalten hinsichtlich der Rentabilität zu tun.

Die **PDS-Fraktion** lehnt den Antrag aus noch grundsätzlicheren Erwägungen ab. Nirgendwo in dicht besiedelten Gebieten sei es gelungen, durch immer mehr Autobahnbau die Staus zu verhindern. Die Lösung könne nur in einer ganz anderen Verkehrspolitik liegen. Die Forderung des Antrags, entsprechend dem WIBERA II-Gutachten die nach dem Regionalisierungsgesetz an die Länder gezahlten 500 Mio. DM umzuwidmen und für den Straßenbau zu verwenden, wäre keine Lösung, sondern würde die Situation nur verschärfen. Solange das Auto in der Konkurrenz mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Vorteil sei, werde es trotz Straßenbaus immer wieder neue Staus geben.

Die **F.D.P.-Fraktion** hat im Ausschuss auf der Annahme ihres Antrags bestanden und u. a. darauf hingewiesen, der An-

trag habe auch den Zweck, festzustellen, wie ernst die Aussagen im Anti-Stau-Programm mit der Zweckbindung von 7,4 Mrd. DM seien. Es wäre schon viel gewonnen, wenn ab 2001 jährlich 780 Mio. DM zweckgebunden würden. Wenn die SPD-Fraktion einwende, sie kenne nicht die Höhe der Einnahmen aus der LKW-Gebühr, dann könnte die Bundesregierung auch noch kein Anti-Stau-Programm vorlegen. Der Antrag gehe davon aus, dass sich die Haushaltsbelastung nicht erhöhe, wenn die Einnahmen aus der LKW-Vignette zweckgebunden verwendet würden und der Bund die nach dem WIBERA II-Gutachten zu viel gezahlten 500 Mio. DM entsprechend umwidme. Damit könne ab 2001 begonnen werden. Gleichzeitig sei nach dem Antrag zu prüfen, ob für planfestgestellte Projekte die Geltungsdauer in einem vereinfachten Verfahren geändert werden könne. Schließlich sollten die bereits vorhandenen Instrumentarien durch Modellprojekte erprobt werden. Man brauche nicht mehr auf den Abschlussbericht der Kommission

„Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ zu warten. Die Probleme und die Lösungsansätze seien klar.

Die **CDU/CSU-Fraktion** räumt zwar ein, dass der Antrag in die richtige Richtung gehe. Trotzdem hat sie sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten, da aus dem F.D.P.-Antrag zu wenig deutlich werde, wie die private Finanzierung mit den verursachergerechten und kilometerbezogenen Nutzungsentgelten funktionieren solle. Wenn die SPD-Fraktion im Ausschuss den Vorschlag einer privatrechtlich organisierten Finanzierungsgesellschaft ablehne, übersehe sie, dass Bundesminister Reinhard Klimmt 14 Tage vorher den gleichen Vorschlag gutgeheißen habe. Die CDU/CSU-Fraktion hat im Ausschuss die Bundesregierung aufgefordert, endlich ein Konzept vorzulegen, damit die Widersprüche zwischen der Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen geklärt würden.

Berlin, den 12. April 2000

**Angelika Mertens**  
Berichterstatlerin