

Beschlussempfehlung und Bericht

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

**zu dem Antrag der Abgeordneten Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg),
Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion von CDU/CSU
– Drucksache 14/2360 –**

Zukunft sichern – Verkehrsinfrastrukturinvestitionen verstärken

A. Problem

Die Antragsteller streben mit ihrem Antrag an, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, verstärkte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu tätigen, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu verbessern, die Straße als Rückgrat des Gesamtverkehrssystems anzuerkennen und die Mineralölsteuer in festen Anteilen zweckgebunden zu verwenden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags.

Mehrheit im Ausschuss

C. Alternativen

Annahme des Antrags auf Drucksache 14/2360.

D. Kosten

Keine

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 14/2360 abzulehnen.

Berlin, den 12. April 2000

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Angelika Mertens
Berichterstatte^rin

Bericht der Abgeordneten Angelika Mertens

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/2360 in seiner 84. Sitzung am 27. Januar 2000 in erster Lesung beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller streben mit ihrem Antrag an, dass der Deutschen Bundestag die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland und für den Arbeitsmarkt sowie die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vor dem Hintergrund künftiger, zunehmender Verkehrsbedürfnisse feststellen soll. Er solle weiterhin die Bundesregierung auffordern, der Abhängigkeit von Mobilität und Wirtschaftswachstum größere Aufmerksamkeit zu widmen, die Verkehrsinfrastruktur zu optimieren und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu verstärken, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern, die Straße als Rückgrat des Gesamtverkehrs anzuerkennen und die Mineralölsteuer in festzulegenden Anteilen zweckgebunden für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. die Ablehnung des Antrags. Der **Haushaltsausschuss** hat mit Mehrheit die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. empfohlen. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** schlägt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. vor. Der **Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung** empfiehlt mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. die Ablehnung des Antrags. Der **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** schlägt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Vertreters der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Mitglieder der CDU/CSU-Frak-

tion und des Vertreters der F.D.P.-Fraktion vor. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. die Ablehnung des Antrags. Der **Ausschuss für Tourismus** votiert mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen diejenigen der Fraktionen der CDU/CSU sowie der F.D.P.-Fraktion bei Abwesenheit der Fraktion der PDS für die Ablehnung des Antrags. Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen diejenigen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion der F.D.P. die Ablehnung des Antrags.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlage in seiner 29. Sitzung am 22. März 2000 beraten.

Die **SPD-Fraktion** im Ausschuss hält den Antrag für bemerkenswert; er weiche in vielen Bereichen nicht weit von den Ansichten der SPD ab. Die unter Punkt 1 des Antrages erhobenen Forderungen zu Mobilität und Wirtschaft seien bei der neuen Koalition in guten Händen, die alles unternehme, was diesem Zweck diene. Zu der in Punkt 2 des Antrags geforderten Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Bahn erklärt sie, die Bundesregierung habe die Rahmenbedingungen für die Bahn durch Fortsetzung der Investitionen auf hohem Niveau, durch faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger, durch Einflussnahme auf die Preisgestaltung und des Netzzuganges verbessert. Zudem habe sie die Umwandlung der Bahn zum Wettbewerbsunternehmen durch geeignete Gesetze gestützt. Zu kritisieren sei die Hervorhebung der Straße und die Vernachlässigung der Schiene unter Punkt 3. Die unter Punkt 4 geforderte Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau werde abgelehnt.

Die **CDU/CSU-Fraktion** im Ausschuss hält Investitionen in den Straßenbau für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft für unverzichtbar, denn diese werde an der Qualität ihrer Infrastruktur gemessen. Zudem wickle die Straße über 80 Prozent des Personenverkehrs ab. Wenn die Bahn nur eine 20%ige Steigerung des Straßenverkehrs auffangen wolle, müsse sie ihre Kapazität um 250 % erhöhen. Beim Güterverkehr sehe es ähnlich aus. Deshalb komme man im Hinblick auf die weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht umhin, für die Straße als Rückgrat des Verkehrs, welches sie realistischerweise sei, mehr Geld bereitzustellen. Der Autofahrer zahle jährlich 85 Mrd. DM, aber nur 32 Mrd. DM pro Jahr würden für den Straßenbau verwendet. 1 Pfennig pro Liter Kraftstoff bei der beschlossenen Mineralölsteuererhöhung erbringe Einnahmen von 732 Mio. DM.

Daher wolle man eine in Teilen zweckgebundene Mineralölsteuer.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hält die Rechnung, nach der von 85 Mrd. DM Einnahmen aus Mineralöl- oder Kfz-Steuer nur 32 Mrd. DM für den Straßenbau verwendet würden, für fraglich, da dabei viele Investitionen wie z.B. für Parkhäuser oder U-Bahn-Tunnel, die ebenfalls den Straßenverkehr entlasteten, unberücksichtigt blieben. Falsch werde diese Rechnung, wenn man die gesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Folgekosten des Automobilverkehrs dazunehme, die laut wissenschaftlichen Erkenntnissen bei 100 bis 260 Mrd. DM lägen. Die Antragsteller müssten zudem sagen, welche Steuer erhöht werden solle, um mehr Geld für Investitionen zu erlangen. Geld aus der Ökosteuer zu nehmen, habe Folgen für die Rentenkassen. Auch die Mineralölsteuer anderweitig einzusetzen, verursache Defizite im Etat. Da die Finanzierung offenbar unmöglich sei, lehne die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN diesen Antrag ab.

Die **F.D.P.-Fraktion** erklärte, sie stimme mit den Punkten 1 bis 3 des Antrags überein, nicht aber mit Punkt 4.

Die **PDS-Fraktion** bezweifelte, dass das Verkehrswachstum für 40 Prozent des Produktivitätsfortschritts von 1965 bis 1990 verantwortlich sei. Ein direkter Zusammenhang

zwischen Mobilität und Produktivität lasse sich nicht belegen. Stelle man die addierten Ausgaben für Straßenbau und -erhalt von 1960 bis 1985 den gesamten Einnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuer desselben Zeitraumes gegenüber, erhalte man für 17 Jahre ein Defizit und nur für 3 Jahre mehr Steuereinnahmen als Ausgaben. Die Verzinsung mit Zinseszins dieses Defizits ergebe eine Zinsschuld von 70 Mrd. DM im genannten Zeitraum. Die entscheidende Frage sei, ob man Vorrang für die Schiene und eine ökologische Verkehrsstruktur wolle, was bedeute, dass man Verkehr vermeide und verlagere oder ob man die Planungen des Bundesverkehrswegeplans realisieren wolle, was eine weitere Steigerung des Luft- und Straßenverkehrs und einen Einbruch bei der Bahn bedeute.

V. Abstimmungsergebnis im Ausschuss

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der SPD-Fraktion, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der CDU/CSU-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion der F.D.P. den Antrag – Drucksache 14/2360 – abzulehnen.

Berlin, den 12. April 2000

Angelika Mertens
Berichterstatlerin