

Beschlussempfehlung und Bericht

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

zu dem Antrag der Abgeordneten Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Wilhelm Danckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 14/3179 –

Antistauprogramm

A. Problem

Das Antistauprogramm vom 15. Februar 2000 sieht für den Zeitraum von 2003 bis 2007 zusätzliche Investitionen im Umfang von 7, 4 Mrd. DM für die Verkehrsinfrastruktur vor, um gezielt Engpässe im Autobahnnetz sowie im Schienen- und Wasserstraßennetz zu entschärfen.

B. Lösung

Wie in dem Antrag vorgeschlagen, begrüßt der Deutsche Bundestag, dass die Bundesregierung mit dem Antistauprogramm zusätzliche Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur bereitstellt und dass sie mit der Vorlage des Programms für alle Beteiligten Planungssicherheit geschaffen hat. Er unterstützt die Bundesregierung, das Antistauprogramm mit der Maßgabe strenger Auswahlkriterien ab dem Jahr 2003 umzusetzen. Er fordert die Bundesregierung auf, die bisherige Lkw-Vignette schnellstmöglich in eine entfernungsabhängige Lkw-Maut umzuwandeln und das Aufkommen aus der Maut – soweit es über die Einnahmen aus der jetzigen zeitbezogenen Lkw-Vignette hinausgeht – gezielt für das Antistauprogramm und zum Ausbau und zur weiteren Verbesserung des integrierten Verkehrssystems zu verwenden.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der F.D.P. und der PDS, den Antrag auf Drucksache 14/3179 anzunehmen.

Mehrheit im Ausschuss

C. Alternativen

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/3179.

D. Kosten

Das Antistauprogramm sieht zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von rd. 7,4 Mrd. DM in dem Zeitraum von 2003 bis 2007 vor.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 14/3179 anzunehmen.

Berlin, den 28. Juni 2000

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Renate Blank
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Renate Blank

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/3179 in seiner 100. Sitzung am 14. April 2000 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Ziel des Antrags ist es u.a., dass der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung mit dem Antistauprogramm vom 15. Februar 2000 für den Zeitraum von 2003 bis 2007 zusätzliche Investitionsmittel im Umfang von 7,4 Mrd. DM für die Verkehrsinfrastruktur bereitstellt. Das Antistauprogramm ist als ein zusätzliches Programm gedacht, welches die mit normalen Haushaltsmitteln getätigten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ergänzen soll. Zu seiner Finanzierung soll die zukünftigen entfernungsabhängige Lkw-Maut herangezogen werden. Durch die gleichmäßige Verteilung auf Straße und Schiene und Wasserstraße soll insbesondere auch der Ausbau der Alternativen zum Lkw-Verkehr vorangetrieben werden. Die Kriterien für die Aufnahme in das Antistauprogramm sind bei Bundesautobahnen eine durchschnittliche Frequenz von über 65 000 Fahrzeugen pro Tag, im Schienennetz Strecken mit stark eingeschränkt zulässiger Geschwindigkeit und bei den Bundeswasserstraßen Strecken mit Sperrung wegen schlechter Bausubstanz und Sicherheitsmängeln. Mit dem Antrag soll die Bundesregierung auch aufgefordert werden, die bisherige Lkw-Vignette in eine entfernungsabhängige Lkw-Maut umzuwandeln. Der Antrag sieht die entfernungsabhängige Lkw-Maut als für eine verursachergerechte Wege-Kosten-Anlastung unverzichtbar an.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 38. Sitzung am 7. Juni 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, den Antrag anzunehmen. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage in seiner 34. Sitzung am 7. Juni 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, den Antrag anzunehmen

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Vorlage in seiner 37. Sitzung am 28. Juni 2000 beraten.

Die **SPD-Fraktion** äußerte im Ausschuss, man müsse die Engpässe beseitigen, die nicht erst seit gestern existierten, sondern sich in den letzten Jahren in der Verantwortung der früheren Koalition aufgebaut hätten. Man begrüße bei dem Antistauprogramm ganz besonders, dass Schiene und Wasserstraße die Hälfte der Mittel aus diesem Programm erhielten. Gerade bei der Schiene müsse man feststellen, dass es viel marode Bausubstanz gebe, welche die frühere Koalition der jetzigen Koalition hinterlassen habe. Was die vielfach marode Bausubstanz und die Sicherheitsmängel bei den Wasserstraßen anbelange, sei dies ebenfalls von der früheren Koalition zu verantworten. Es gehe hier nicht um eine Verteilung der Projekte nach Länderquoten. Die Projekte in dem Programm seien danach ausgesucht worden, ob sie bestimmte, sehr überzeugende Dringlichkeitskriterien erfüllten. Die meisten Staus gebe es in Nordrhein-Westfalen, welches die höchste Bevölkerungsdichte aufweise. Dies widerlege auch Behauptungen, dass es sich bei dem Programm um eine Wahlkampfhilfe gehandelt habe. Man werde nie eine völlig bedarfsgerechte Infrastruktur erreichen können und könne sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Belastungen in Spitzenzeiten orientieren. Kritik wegen der fehlenden Berücksichtigung des Programms in der mittelfristigen Finanzplanung und der beabsichtigten Form der Finanzierung hält die SPD-Fraktion entgegen, dass immer der jeweilige Haushalt maßgeblich sei und nicht die mittelfristige Finanzplanung. Die Höhe der streckenbezogenen Lkw-Maut solle so festgelegt werden, dass die Einnahmen daraus in jedem Fall höher ausfielen, als die für das Antistauprogramm erforderlichen Aufwendungen.

Die **CDU/CSU-Fraktion** vertrat im Ausschuss die Auffassung, dass ein Programm zur Beseitigung von Engpässen an sich eine gute Sache sei. Das Programm komme aber zu spät. Es solle erst ab dem Jahr 2003 greifen. Zuvor würden bis zum Jahr 2002 die Mittel für den Straßenbau – ohne die Berücksichtigung der globalen Minderausgabe – um 4,9 Mrd. DM gekürzt. Die in dem Antistauprogramm vorgesehenen Maßnahmen seien auch unzureichend. Die Aufteilung der Mittel bedeute eine Bevorzugung des Landes Nordrhein-Westfalen und eine Benachteiligung des Landes Bayern. Das vorgelegte Programm sei auch vollständig unterfinanziert. Es werde der Eindruck erweckt, die Bundesregierung und die Koalition gingen sicher davon aus, dass sie die erforderlichen Mittel fest einplanen könnten, obwohl doch auch die Regierung nicht sagen könne, wie die Ausschreibungen für die Technik und die Infrastruktur für die streckenbezogene Lkw-Maut verliefen. Es seien hier enorme Voraussetzungen zu schaffen. Bundesminister Klimmt habe in der Presse ein Antistauprogramm mit einem klaren Finanzrahmen bekannt gegeben. Der Bürger erwarte die Erfüllung dieser Ankündigung. Dazu gehöre die Absicherung dieser Ausgaben in der mittelfristigen Finanzpla-

nung für die Zeit ab 2003, was bislang nicht gegeben sei. Wenn dies nicht geschehe, bestätige man den Vorwurf der Opposition, dass es sich bei dem Antistauprogramm um eine Propagandamaßnahme im Vorfeld der NRW-Wahl gehandelt habe.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärte, die Regelungen für die Schwerverkehrsabgabe könnten erst in den kommenden 2 Jahren Gesetzesreife erlangen. Der Gesetzgeber werde die erforderlichen Beschlüsse rechtzeitig zum Jahre 2003 treffen. Man könne sich darauf verlassen, dass alles, was im Antistauprogramm vorgesehen sei, Realität werde.

Die **PDS-Fraktion** meinte, was das Antistauprogramm anbelange, sei es schon wissenschaftlich falsch, zu glauben, man könne mit einem Antistauprogramm ernsthaft Verkehrspolitik machen. Wenn man den einen Stau beseitige, werde man in dem bestehenden Verkehrsnetz neue Staus entdecken. Das Programm sei populistisch auf die Land-

tagswahl in NRW orientiert gewesen. Von der SPD sei ein Klima geschaffen worden, welches nicht auf eine Verkehrswende gerichtet gewesen sei, sondern die Argumente von Union und F.D.P. unterfüttert habe. Wenn man ein Finanzvolumen für das Antistauprogramm angebe und festlege, dass das Antistauprogramm durch die Mauteinnahmen finanziert werden solle, müsse man logischerweise heute bereits wissen, welche Gebühreneinnahmen man von dieser Maut erwarte, sonst könne man den Antrag der Koalition zumindest nicht mit einem festgelegten Investitionsvolumen beschließen.

V. Abstimmungsergebnis im Ausschuss

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU, F.D.P. und PDS, den Antrag anzunehmen.

Berlin, den 28. Juni 2000

Renate Blank
Berichterstatterin

