

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Viola von Cramon-Taubadel, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abarbeitungsstand der Konjunkturprogramme und des Mautmehreinnahmenprogramms im Bereich Verkehr

Im Rahmen des ersten Konjunkturpakets wurde am 4. Dezember 2008 ein Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr (APBV) auf den Weg gebracht, mit dem – neben weiteren Investitionen im Baubereich – jeweils in 2009 und in 2010 zusätzliche 1 Mrd. Euro in die Bundesverkehrswege investiert werden sollen. Dazu wurde eine Projektliste vorgelegt, deren Projektumfang zusätzlich 950 Mio. Euro für die Straße, 620 Mio. Euro für die Schiene und 430 Mio. Euro für Wasserstraßen vorsieht. Als Sockelbeträge des Bundeshaushalts 2009, auf den diese Maßnahmen aufsetzen und die sie verstärken, werden für die Straße Investitionen in Höhe von rund 5,2 Mrd. Euro, für die Schiene in Höhe von rund 3,9 Mrd. Euro und für die Wasserstraße in Höhe von 890 Mio. Euro genannt.

Am 17. Dezember 2008 – und ebenfalls als konjunkturverstärkendes Maßnahmenpaket avisiert – legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Programm „zusätzliche Mautmittel“ vor. Darin heißt es:

„Die Anpassung der Lkw-Mautsätze ab dem 01. 01. 2009 führt zu Mautmehreinnahmen, die der Erhöhung der Verkehrsinvestitionen zugute kommen. Insgesamt stehen 2009–2012 gegenüber der früheren Finanzplanung, in der diese Mauteinnahmen noch nicht berücksichtigt waren, für zusätzliche Investitionen in Bundes-schiennenwege, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, KV-Umschlaganlagen und die Gleisanschlussförderung rd. 3,1 Mrd. € (davon fast 2,9 Mrd. € für Schiene, Straße, Wasserstraße) mehr zur Verfügung.“

Von diesen Mitteln sollen knapp 1,8 Mrd. Euro in zusätzliche Straßenbauprojekte, ca. 930 Mio. Euro zusätzlich für die Schiene und etwa 130 Mio. Euro zusätzlich für Binnenwasserstraßen investiert werden. Hinzu kommen in dem Bericht nicht näher spezifizierte Erhöhungen für KV-Umschlaganlagen und die Gleisanschlussförderung, die das Gesamtvolumen dieser Erhöhung auf rund 3,1 Mrd. Euro beziffern. Diesem Programm ist ebenfalls eine Projektliste für die Investitionen in die Bundesverkehrswege beigelegt (insgesamt rund 2,9 Mrd. Euro).

Im Rahmen des zweiten Konjunkturprogramms wurde am 20. Februar 2009 eine „Projektliste Verkehrsinvestitionen“ vorgelegt, deren Projektumfang zusätzlich 850 Mio. Euro für die Straße, 700 Mio. Euro für die Schiene, 350 Mio.

Euro für Wasserstraßen und 100 Mio. Euro für den Kombinierten Verkehr vorsieht.

Insgesamt summieren sich die zusätzlichen Investitionen der drei Programme gegenüber dem Haushaltsentwurf des Einzelplans 12 für das Jahr 2009 auf 7,1 Mrd. Euro im Zeitraum 2009 bis 2012.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung im vollen Umfang an den beiden Konjunkturprogrammen Verkehr und dem Mautmehreinnahmenprogramm mit einem Zusatzinvestitionsvolumen von 7,1 Mrd. Euro im Zeitraum 2009 bis 2012 fest?
2. Welche jeweilige Investitionslinie bei den Investitionen in Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen und die weiteren Investitionsprogramme im Bereich Verkehr in den Jahren 2009 bis 2012 definiert die Basis für die Zusätzlichkeit der einzelnen Programme?
3. Werden nicht abgeflossene Mittel dieser Programme im vollen Umfang zusätzlich in den folgenden Haushaltsjahren für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung gestellt?

Wie weit ist diese Übertragung möglich, und wie ist dies im Hinblick auf die ab 2011 geltende „Schuldenbremse“ (Grundgesetz) zu bewerten?

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sie den Bestimmungen des § 11 des Autobahnmautgesetzes (Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen), nach denen das nach den Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems verbleibende Mautaufkommen zusätzlich dem Verkehrshaushalt für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden soll, gerecht wird, und plant die Bundesregierung dementsprechend zusätzliche Mauteinnahmen, wie sie sich aus der Anhebung der Mautsätze zum 1. Januar 2009 ergeben, ohne Kürzung der steuerfinanzierten Investitionen in die Bundesverkehrswege für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen (siehe auch Bundestagsdrucksache 16/4342)?
5. Werden die genannten Vorhaben aus dem Programm „Zusätzliche Mautmittel“ unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Mauteinnahmen im genannten Zeitraum bis 2012 umgesetzt oder wird zumindest mit dem Bau begonnen?
6. Werden die Mittel für die Schiene und die Wasserstraße aus dem Programm „Zusätzliche Mautmittel“ auch dann aufgestockt, wenn die Lkw-Maut ausschließlich in die Bundesfernstraßen fließt, und wenn ja, durch welche Maßnahme?
7. Welche Projekte der drei Programme waren zum Zeitpunkt ihrer Benennung nicht rechtskräftig planfestgestellt?
8. Welche Projekte der drei Programme sind bis heute nicht rechtskräftig planfestgestellt?
9. Welche Projekte der drei Programme sind nicht Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans?

10. Wie ist der Abarbeitungsstand der einzelnen Projekte der drei in der Vorbemerkung genannten Programme (mit Projektlisten)?
Wie ist der Mittelabfluss in den Bundesländern?
11. Welche Folgeinvestitionen sind zur Fertigstellung der einzelnen Projekte und in der Summe der Vorhaben für die einzelnen Programme nach Auslaufen der Programme noch erforderlich?
12. Werden die in den drei Programmen genannten Projekte in den geplanten Zeiträumen alle gebaut oder wird zumindest mit dem Bau begonnen, oder könnten andere Bedarfsplanprojekte vorgezogen werden, und wenn nein, welche Projekte könnten zurückgestellt werden?
13. Teilt die Bundesregierung die Interpretation, dass die Formulierung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau sicherstellen zu wollen, die Umsetzung der von der großen Koalition beschlossenen Konjunkturprogramme Verkehr und des Mautmehreinnahmenprogramms in dieser Wahlperiode einschließt?

Berlin, den 26. Januar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

