

**20.08.04**

## **Unterrichtung**

durch die Bundesregierung

---

### **Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Perspektiven für den Bundesfernstraßenbau**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Schreiben vom 17. August 2004 zu der o.g. Entschließung des Bundesrates (siehe Drucksache 24/02 (Beschluss)) wie folgt Stellung genommen:

#### Zu 1:

Es trifft nicht zu, dass der Bundesfernstraßenhaushalt insgesamt und damit die Investitionen für Neubau und Erweiterung sowie Erhaltung der Bundesfernstraßen in den vergangenen Jahren erheblichen Schwankungen unterworfen waren.

Für die Bundesfernstraßen wurden in den Jahren 2002 rd. 5,65 Mrd. € und 2003 rd. 5,66 Mrd. € verausgabt. Dies verdeutlicht die Kontinuität der Bundesfernstraßenmittel und stellt - ohne Berücksichtigung der Sondermittel „Aufschwung Ost“ im Jahre 1992 - den bisher höchsten Ausgabenstand im Bundesfernstraßenhaushalt dar.

Darüber hinaus werden auf Grund der Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ unter anderem für den Bereich der Bundesfernstraßen erhebliche Fortschritte dadurch erreicht, dass mit dem Instrumentarium der Betreibermodelle durch Beteiligung privater Investoren am Ausbau der Infrastruktur der 6-streifige Ausbau von Autobahnen beschleunigt wird. Diese Betreibermodelle werden mit der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut möglich.

Insgesamt werden die Investitionen für den Bau von Bundesfernstraßen – trotz der weiterhin erforderlichen Konsolidierung des Bundeshaushaltes – auch in Zukunft auf hohem Niveau fortgeführt werden.

Bereits für das Jahr 2004 hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages trotz der fehlenden Mauteinnahmen am 2. März 2004 die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel für mautfinanzierte Investitionen vollständig freigegeben. Für die künftigen Jahre zwingen jedoch Einsparauflagen u. a. aus der Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge zu einer strengeren Bestimmung von Schwerpunkten und zugleich zu einem flexibleren Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel.

#### Verwendung der künftigen Mauteinnahmen

Die Bundesregierung wird die Einnahmen aus der Mauterhebung im Einklang mit § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwenden .

Eine vollständige Verwendung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur ist allerdings nicht vorgesehen und auch nicht möglich. So sind z. B. die Kosten für die Errichtung und den Betrieb des Mautsystems aus dem Mautaufkommen zu begleichen.

Eine einseitige Stärkung nur des Straßenbaus wäre verkehrs- und umweltpolitisch verfehlt. Die Bundesregierung verfolgt eine integrierte Verkehrspolitik. Zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens, insbesondere im Güterverkehr, müssen die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in stärkerem Maße am Verkehrswachstum teilhaben. Um diese Verkehrsträger qualitativ und quantitativ dazu in die Lage zu versetzen, sind höhere Investitionen auch in diesen Bereichen zwingend erforderlich. Letztlich werden diese Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen und somit auch dem Straßengüterverkehr zu Gute kommen.

Vor diesem Hintergrund wird ein Teil des künftigen Mautaufkommens in Höhe von rd. 757 Mio. Euro pro Jahr zur Finanzierung des bereits bestehenden „Anti-Stau-Programms“ eingesetzt werden.

Darüber hinaus sind nach einer Anschubfinanzierung bis zu rd. 250 Mio. Euro Mautmittel pro Jahr für die Realisierung von Straßeninfrastrukturprojekten vorgesehen, die durch die private Bauindustrie nicht nur erstellt, sondern auch finanziert, erhalten und betrieben werden sollen (sog. A-Modelle). Mit diesen Betreibermodellen soll durch die Beteiligung privater Investoren der 6-streifige Ausbau von Autobahnen beschleunigt werden. Zur Refinanzierung werden die Einnahmen aus der LKW-Maut auf den entsprechenden Streckenabschnitten für einen befristeten Zeitraum an die privaten Betreiber weitergeleitet.

Die verbleibenden Mautmittel werden vor allem zunächst zur Weiterfinanzierung laufender Maßnahmen eingesetzt.

Nach den Planungen der Bundesregierung ist somit eine weitgehende Bindung der Mittel für Zwecke des Baus, der Erhaltung und für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen.

Zu 2:

Es ist zutreffend, dass in den zurückliegenden Jahren die verfügbaren Bundesmittel für Investitionen in die Schienenwege nicht immer vollständig durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) eingesetzt werden konnten. Jedoch konnten die Investitionsmittel von den EIU im Jahr 2002 nahezu vollständig und im Jahr 2003 vollständig verbaut werden.

Insofern besteht die Erwartung, dass die jährlich verfügbaren Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen zukünftig vollständig oder nahezu vollständig verausgabt werden können. Sollte dies nicht gelingen, so besteht ab diesem Jahr(2004) die Möglichkeit, einen Teil der Schienenwegeinvestitionsmittel (Maut) durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Verkehrswegen (VIFGG) vom 28. Juni 2003 - BGBl 2003, Teil I, Nr. 30 vom 8. Juli 2003, S. 1050 - gegründet worden ist, zeitlich befristet Verkehrsträger übergreifend in den Bundesfern- oder Bundeswasserstraßenbau umzuschichten.

Zu 3:

Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 und die Regierungsentwürfe des

- Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des
- Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes

beschlossen. Damit hat die Bundesregierung ihre Verkehrsinvestitionsvorstellungen für den Zeitraum bis 2015 klar definiert.

Beide Gesetze sind am 1. Juli 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossen worden und nach entsprechender Beschlussfassung des Bundesrates am 9. Juli 2004 zustande gekommen. Das war ein weiterer wichtiger Schritt, stabile Perspektiven aufzuzeigen.

Die Vorhaben des

- Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 – 2002 (einschl. der Investitionsschleppe)
- Anti-Stau-Programms für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP) und des
- Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 – 2003 (ZIP)

sind als laufende und fest disponierte Vorhaben ohne erneute Bewertung im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten. Gleiches gilt für hochbeplante Vorhaben mit einem Planfeststellungsbeschluss vor dem Stichtag 31. Dezember 1999 sowie für besondere Strecken, bei denen die verkehrliche Bedeutung unbestritten ist. Diese Bundesfernstraßenvorhaben sind, wie die neuen bewerteten Vorhaben, zugleich in den Vordringlichen Bedarf des gesetzlichen Bedarfspans aufgenommen worden.

Die Vorhaben in dieser Dringlichkeitsstufe sind verbunden mit einem uneingeschränkten Planungsauftrag. Die genannten Programme und die im Vordringlichen Bedarf erfolgte sehr frühe Differenzierung in „laufende und fest disponierte Vorhaben“ standen und stehen für die Schaffung von Planungssicherheit und die Kontinuität der Realisierung dieser Maßnahmen.

Mit den im novellierten Fernstraßenausbaugesetz unter der Rubrik „Weiterer Bedarf – neue Vorhaben mit Planungsrecht“ aufgeführten Straßenbauvorhaben wird den Ländern die Möglichkeit („Planungsrecht“) eingeräumt, die Projektplanung bis zur Erlangung des Baurechts zu betreiben. Diese Vorhaben können wie Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ mit einem jeweils vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der durch die jährlichen Haushaltsgesetze vom Parlament mit vorgegebenen Finanzierungsmöglichkeiten realisiert werden. Natürlich gilt grundsätzlich, dass dies nur dann erfolgen kann, wenn sie in den jährlich aufzustellenden Straßenbauplan, der Anlage des Haushaltsplans ist, aufgenommen sind.

Nunmehr gilt es, schnellstmöglich den nach § 5 des neuen Fernstraßenausbaugesetzes geforderten Fünfjahresplan zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan aufzustellen. Er bildet den Rahmen für die Aufstellung des jeweiligen Straßenbauplans nach Artikel 3 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes.

Auch beim künftigen Investitionsgeschehen ist eine durchgreifende Priorisierung der Projekte erforderlich. Dies geschieht in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern. Hier bestehen die Investitionsschwerpunkte in der Erhaltung und der Modernisierung der Bestandsnetze von Schienen, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie in der Weiterführung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und der Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung. Neue Vorhaben werden grundsätzlich nur begonnen, wenn ihre Durchfinanzierung gesichert werden kann. Mit dem Entwurf des Bundeshaushalts 2005 konnten die Verkehrsinvestitionen auf dem höchstmöglichen Niveau gehalten werden. Trotz des erheblichen Konsolidierungsbedarfs des Bundeshaushalts ist es durch Verbesserungen auf der Einnahmeseite und Umschichtungen im Verkehrshaushalt um rd. 1 Mrd. € gelungen, den Anteil der Investitionen im Verkehrsbereich an den Gesamtausgaben des Einzelplans 12 relativ zu erhöhen. Mit dem unbestrittenen Anstieg des Straßengüterverkehrs sind im Übrigen auch steigende Mauteinnahmen verbunden. Die im BVWP 2003 berücksichtigten Mautmittel basieren auf dem derzeitigen Lkw-Verkehr.

Zu 4:

Entwicklung, Errichtung, Finanzierung und Betrieb des künftigen Lkw-Mautsystems sind Ende 1999 europaweit ausgeschrieben worden. Die Leistungen waren als einheitlicher Dienstleistungsauftrag in einem mehrstufigen Verhandlungsverfahren mit vorangegangenen Teilnahmewettbewerb zu vergeben.

Am 20. September 2002 ist dem Bieterkonsortium Toll Collect (bestehend aus DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A.) der Zuschlag zur Errichtung, Finanzierung und Betrieb des Lkw-Mautsystems in Deutschland erteilt und der Betreibervertrag abgeschlossen worden.

Das Toll Collect-Konsortium hatte den Betreibervertrag vom 20. September 2002 nicht eingehalten, am 27. Januar 2004 dem Bund ein nicht akzeptables Angebot unterbreitet und auch in den folgenden Verhandlungen weitgehend an seiner Position festgehalten. Vor diesem Hintergrund wurde dem Konsortium am 19. Februar 2004 eine Kündigungsanzeige übermittelt. Am 29. Februar konnten sich der Bund und die Vorstandsvorsitzenden der Konsortialunternehmen auf eine Fortsetzung der Zusammenarbeit verständigen, nachdem eine für den Bund akzeptable Vertragsergänzung erreicht werden konnte.

Das Bieterkonsortium hat sich verpflichtet, am 1. Januar 2005 die Mauterhebung mit der so genannten OBU 1 zu beginnen. Erst mit OBU 2 soll die laut Betreibervertrag geforderte Softwareversion zum Einsatz kommen, mit der das Autobahnnetz über Luftschnittstelle aktualisiert werden kann. Spätestens am 1. Januar 2006 soll die Mauterhebung mit OBU 2 fortgesetzt werden.

Von Seiten der Bundesregierung ist beabsichtigt, in dem bevorstehenden schiedsgerichtlichen Verfahren Schadensersatz in voller Höhe der Mauteinnahmeausfälle zu fordern. Ebenso sollen die verwirkten Vertragsstrafen geltend gemacht werden, die bis Ende 2004 bereits bis zu einem Betrag von ca. 1 Mrd. Euro angestiegen waren.

Zu 5:

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, die grundsätzlich bewährte Auftragsverwaltung der Länder nach Artikel 90 Abs. 2 GG durch gesetzliche Regelungen in verfassungsrechtlich nicht zulässiger Weise zu ändern.

Die auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Verkehrswegen (VIFGG) vom 28. Juni 2003 erfolgte Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft dient nicht dazu, Aufgaben der Auftragsverwaltung auf den Bund zu übertragen und gleichzeitig die Beteiligung der Länder bei wichtigen gesetzlichen Vollzugsakten zu ändern.

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft ist eine hundertprozentige Gesellschaft des Bundes in privater Rechtsform. Es handelt sich um eine Organisationsprivatisierung des Bundes, die nicht die bestehende Kompetenzverteilung zwischen Bund und den Ländern berührt. Der Gesellschaft sind lediglich Aufgaben des Bundes übertragen worden.

Zu 6:

Die Maßnahmen des Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 – 2002, des Anti-Stau-Programms für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 – 2007 sowie des Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 – 2003 wurden – soweit möglich – mit den Ländern abgestimmt.

Es war und ist dem BMVBW ein besonderes Anliegen, zu allen Themen, die mit der Aufstellung von Investitionsprogrammen im Zusammenhang stehen, mit allen Beteiligten einen offenen Dialog zu führen. In Gesprächen wurden und werden zu diesem Zweck sowohl in Einzelbesprechungen als auch in größeren Veranstaltungen Informationen weitergegeben.

Seit Beginn der Bundesverkehrswegeplanung hat z. B. die Verkehrsabteilungsleiterkonferenz der Länder für einen institutionalisierten Informationsfluss den Arbeitskreis „Bundesverkehrswegeplanung“ (AK BVWP) eingerichtet, in dem alle Bundesländer vertreten sind.

Das „Investitionsprogramm für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen“ wurde in diesem Gremium am 07.10.1999 im Entwurf vorgestellt und diskutiert. Mit allen Ländern wurden darüber hinaus im Herbst 1999 in Einzelbesprechungen die Fernstraßenmaßnahmen, die in das Investitionsprogramm aufgenommen werden sollten, im Einzelnen abgestimmt.

Das Anti-Stau-Programm wurde im AK BVWP am 18.04.2000 ausführlich vorgestellt.

Unabhängig von diesen Programmen zur Überbrückung der Zeit bis zum Vorliegen eines neuen Bedarfsplans ist insbesondere der Bundesverkehrswegeplan 2003 selbst äußerst transparent und in einem sehr engen Dialog zwischen dem BMVBW und den Ländern erstellt worden. Dazu gehören intensive Befassungen in den Verkehrsministerkonferenzen, ausführliche Abstimmungen im AK BVWP sowie zahlreiche Gespräche mit den Bundesländern auf Arbeits- und Leitungsebene zu erwogenen Projekten. Gleiches gilt für den Dialog mit den Vertretern der weiteren Gebietskörperschaften.

Begleitet wurde der Prozess der Überarbeitung durch ausführliche Informationen per Drucksachen, per Internet-Veröffentlichungen und mittels eines besonderen Projektinformationssystems. Auch der Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wurde im Zuge der parlamentarischen Behandlung in begründeten Fällen überarbeitet und so auch sowohl hinsichtlich der Prioritätensetzung als auch im Hinblick auf die Variantenauswahl im Sinne der Länder gestaltet. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen trägt somit unverkennbar auch die Handschrift der Länder. Die im Ergebnis vergleichsweise wenigen Änderungsvorschläge der Länder in der letzten Phase der Beratungen sind Beleg dafür.

Die Bundesregierung wird diese partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Ländern fortführen.

#### Zu 7:

Ziffer 7 dieser Entschließung des Bundesrates bezieht sich auf eine Gesetzesinitiative aus der 14. Legislaturperiode, die zunächst der Diskontinuität anheim fiel, jedoch in der 15. Legislaturperiode vom Bundesrat erneut aufgegriffen worden ist. vor. Die Bundesregierung hat wie folgt Stellung genommen (BT-Drs. 15/409):

„Zentraler Punkt des Gesetzesentwurfs ist die Verlängerung der Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen. Die geltende Regelung in § 17 Abs. 7 FStrG sieht vor, dass Planfeststellungsbeschlüsse nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt ihrer Bestandskraft außer Kraft treten. Diese Frist kann um weitere fünf Jahre auf Antrag von der Planfeststellungsbehörde bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen und Beachtung von Verfahrensregelungen verlängert werden.

Aufgrund begrenzter Haushaltsmittel sieht der Bundesrat das Risiko, dass mit erheblichem Planungsaufwand zustande gekommene bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse nach Ablauf von fünf Jahren außer Kraft treten, ohne dass es zur Verwirklichung der Planung kommt.

Eine Verlängerung der Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen könnte zu einer Lösung dieses Problems beitragen, wenn andererseits den Risiken wirksam begegnet wird, die sich mit zunehmendem zeitlichen Abstand zur planerischen Entscheidung für das weitere Vorliegen der tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen eines Planfeststellungsbeschlusses ergeben können. Dieser Ansatz muss allerdings von der Bundesregierung auch im Zusammenhang mit anderen anstehenden Fragen geprüft werden.“

Zu 8:

Dem Petition wurde durch die nicht neu zu bewertenden Projekte der Investitionsprogramme (laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs) und durch die Einräumung der Möglichkeit des Planungsrechts selbst bei Vorhaben der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ in besonders begründeten Fällen Rechnung getragen. Die über die Finanzierungslinie des BVWP 2003 hinausgehende Planungsreserve im Vordringlichen Bedarf ist nicht zuletzt geschaffen worden, um Vorhaben beplanen zu können, deren Komplexität über den Zeithorizont 2015 hinausgeht, und um rechtzeitig geplante Projekte zur Verfügung zu haben, wenn andere Projekte behindert sind. An baureifen Maßnahmen wird es somit nicht mangeln.