

27.05.05

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zum Fünften Gesetz zur Änderung des FernstraÙenausbaugesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Schreiben vom 26. Mai 2005 zu der o.g. EntschlieÙung des Bundesrates (siehe Drs. 540/04 (Beschluss)) wie folgt Stellung genommen:

Vorbemerkung

Die Bundesregierung ist sich ihrer Verantwortung für die Erhaltung und den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bewusst. Das hat der Bundeskanzler in seiner Regierungserklärung vom 17. März 2005 zum Ausdruck gebracht, indem die Bundesregierung von 2005 bis 2008 jährlich 500 Mio. Euro, insgesamt 2 Mrd. Euro, zusätzlich für Verkehrsinvestitionen des Bundes zur Verfügung stellt. Damit werden die Verkehrsinvestitionen auf dem hohen Niveau von über 10 Mrd. Euro jährlich verstetigt.

Das „2 Mrd. Euro-Programm“ schafft neue Spielräume für den Beginn und die Verstärkung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Das bedeutet neue Wachstumsimpulse, denn jede investierte Milliarde Euro sichert oder schafft rd. 25.000 Arbeitsplätze.

Die zusätzlichen Investitionsmittel sollen allen drei Verkehrsbereichen zugute kommen, davon

- Schiene 750 Mio. Euro
- Straße 900 Mio. Euro
- Wasserstraße 350 Mio. Euro.

Damit erhalten die besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße über die Hälfte der Mittel. Die Straße wird angesichts bestehender Engpässe und des weiter prognostizierten Verkehrswachstums mit dem größten Anteil der Investitionen ausgestattet. Die Aufteilung der Mittel auf einzelne Jahresscheiben muss der tatsächlichen Abflussmöglichkeit Rechnung tragen. Deswegen hat das „2 Mrd. Euro-Programm“ zwei Teile: Das Maßnahmenpaket 2005 und das Maßnahmenpaket 2006 - 2008.

Das Maßnahmenpaket 2005 wurde der Öffentlichkeit vorgestellt. Derzeit wird das Maßnahmenpaket 2006 - 2008 erarbeitet. Bei der Auswahl der Projekte wird u. a. entscheidend sein, ob die Vorhaben folgenden Kriterien entsprechen:

- Beseitigung von Engpässen,
- Vollendung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- Stärkung des Maritimen Standortes Deutschland,
- Realisierung von Projekten im Rahmen internationaler Verträge,
- Bewältigung der Transporte aus der EU-Osterweiterung,
- zügige Realisierungsmöglichkeit.

Damit trägt das „2 Mrd. Euro-Programm“ der Bundesregierung maßgeblich dazu bei, den verkehrspolitischen Zielen durch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Rechnung zu tragen.

Zu den Punkten 1 und 2:

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) ist wie seine Vorgänger kein Finanzierungsplan. Als Maßstab für die Aufnahme von Verkehrsprojekten in den „Vordringlichen Bedarf“ bzw. in den „Weiteren Bedarf“ wird dem BVWP ein Finanzrahmen zugrunde gelegt. Der Finanzrahmen muss sowohl dem Anspruch der Solidität als auch der Vermittlung von Planungssicherheit gerecht werden.

Der Finanzrahmen des BVWP 2003 wurde auf der Basis der Bundeshaushalte 2001 bis 2003 und der seinerzeit geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Epl. 12) mit angemessener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 erstellt.

Die einzelnen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes bzw. des auf seiner Grundlage beschlossenen Bundesschienenwege- bzw. Bundesfernstraßenausbaugesetzes werden nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert, über die der Haushaltsgesetzgeber entscheidet.

Von dem gesetzten Finanzrahmen des BVWP 2003 in Höhe von rund 149 Mrd. Euro wird in den ersten fünf Jahren des BVWP-Zeitraumes bis einschließlich 2005 - das heißt im ersten Drittel seiner Laufzeit - mit über 46 Mrd. Euro auch annähernd ein Drittel des Finanzrahmens realisiert sein.

Mit dem Bundeshaushalt 2005 und der Finanzplanung bis 2008 hält die Bundesregierung an ihrem finanzpolitischen Kurs fest. Ziel ist es, die strukturellen Defizite in den öffentlichen Haushalten zu verringern, das Wirtschaftswachstum zu steigern und die europäischen Stabilitätsvorgaben zu erfüllen. Die Einsparauflagen aus der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat zum Subventionsabbau vom 19. Dezember 2003 führen auch zu deutlichen Belastungen des Einzelplanes 12. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat jedoch gegenüber dem ursprünglichen Ansatz zu den Haushaltsplanungen für das Jahr 2005 strukturelle Verbesserungen erreichen können.

Für die Schiene haben sich der Bund und die Deutsche Bahn AG auf eine gemeinsame Projektpriorisierung für die Jahre 2004 bis 2008 verständigt. Der Investitionsstruktur liegt ein Plafond für das Bestandsnetz von 2,5 Mrd. Euro jährlich zu Grunde. Damit können der Bedarf für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes vollständig abgesichert werden. Vorhaben des Bedarfsplanes können im Umfang von rd. 3,8 Mrd. Euro im Zeitraum 2004 bis 2008 berücksichtigt werden. Damit sind die Weiterführung laufender Vorhaben und der Baubeginn der wichtigsten Vorhaben gesichert.

Die Investitionen in die Bundeswasserstraßen werden in 2005 mit rund 675 Mio. Euro gegenüber den Vorjahren um rd. 75 Mio. Euro erhöht. Damit werden laufende Maßnahmen fortgeführt. Neben dringlichen Erhaltungsmaßnahmen bestehen die Investitionsschwerpunkte in Ersatzinvestitionen verbunden mit notwendigem Ausbau. Mit den zusätzlichen Mitteln aus dem „2 Mrd. Euro-Programm“ soll noch in 2005 mit dem Neubauvorhaben „Zweite Schleuse Fankel (Mosel)“, den Sicherungs- und Ersatzmaßnahmen am Teltow Kanal und in 2005/2006 mit dem Bau der Hafenschleuse Magdeburg begonnen werden.

Für Straßeninvestitionen sind jährlich 4,6 bis 4,2 Mrd. Euro verfügbar, wovon 2,4 bis 1,5 Mrd. Euro für Hauptbautitel und mit steigender Tendenz Erhaltungsinvestitionen außerhalb von Erweiterung und Ausbau einzusetzen sind.

Für den geplanten Start von Betreibermodell-Projekten für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) in 2005 wurde am 25. Februar 2005 eine Entscheidung über erste Einzelkonzessionen getroffen. Danach sollen fünf A-Modell-Projekte als Pilotprojekte in zeitlich enger Staffelung auf den Markt gebracht werden. Das Vergabeverfahren für das erste Pilotprojekt, die A 8, wurde am 18. März 2005 gestartet.

zu Punkt 3:

Der Bund verwendet die Einnahmen aus der Lkw-Maut entsprechend § 11 ABMG zusätzlich zum Verkehrshaushalt des Bundes. Die Investitionskürzungen im Verkehrshaushalt sind insbesondere auf die Einsparauflagen aus der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat zurückzuführen.

zu Punkt 4:

Der Bund verlangt vom Toll Collect - Konsortium Schadensersatz wegen entgangener Maut-einnahmen sowie Vertragsstrafen. Wann eine Entscheidung des Schiedsgerichts zur Sache ergehen und welchen Inhalt diese Entscheidung haben wird, kann derzeit nicht beurteilt werden. Die Dauer des Schiedsverfahrens hängt u. a. davon ab, welche Fristen das Schiedsgericht den Parteien für ihre Klage- und Klageerwiderungsschriftsätze einräumen wird.

Entsprechend dem Schreiben von Herrn Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen, Karl Diller, an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses vom 2. März 2004 beabsichtigt die Bundesregierung, die Einnahmen aus Vertragsstrafen und Schadenersatzansprüchen, die aus dem Schiedsgerichtsverfahren gegen Toll Collect erwartet werden, den Investitionen aus der Lkw-Maut zuzuführen.