

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Viola von Cramon-Taubadel, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/513 –

Abarbeitungsstand der Konjunkturprogramme und des Mautmehreinnahmenprogramms im Bereich Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bundesschienenwege, 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.

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?

Die Bundesregierung hält an den Konjunkturprogrammen fest. Bei der im Dezember 2008 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichten Projektliste handelt es sich nicht um ein besonderes Investitionsprogramm, sondern um eine Auflistung prioritärer Verkehrsprojekte.

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?

Der Kabinettsbeschluss zum Bundeshaushalt 2009 und die Finanzplanung bis 2012 sahen die in der Tabelle dargestellte Investitionslinie für die klassischen Verkehrsträger und den Kombinierten Verkehr vor. Das Konjunkturpaket I wurde erst im Rahmen der parlamentarischen Beratung zum Bundeshaushalt 2009 etatisiert, die für Verkehrsinvestitionen vorgesehenen Mittel des Konjunkturpakets II stehen außerhalb des Bundeshaushalts im Investitions- und Tilgungsfonds zur Verfügung.

Angaben in Mio. Euro	2009	2010	2011	2012
Bundeshaushalt	10 196	9 996	9 850	9 800
<i>davon Bundesschienenwege</i>	<i>3 918</i>	<i>3 918</i>	<i>3 922</i>	<i>3 922</i>
<i>Bundesfernstraßen</i>	<i>5 231</i>	<i>5 041</i>	<i>4 890</i>	<i>4 850</i>
<i>Bundeswasserstraßen</i>	<i>900</i>	<i>890</i>	<i>880</i>	<i>870</i>
<i>Kombinierter Verkehr</i>	<i>147</i>	<i>147</i>	<i>158</i>	<i>158</i>

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?

Die Ausgaben für Investitionen sind nach § 19 der Bundeshaushaltsordnung übertragbar. Entsprechend der konjunkturpolitischen Zielsetzung geht die Bundesregierung davon aus, dass die im Rahmen der Konjunkturpakete im Bundeshaushalt und im Investitions- und Tilgungsfonds veranschlagten Mittel für Verkehrsinvestitionen zeitgerecht ausgeschöpft werden. Die Verkehrsinvestitionsmittel im Rahmen des Konjunkturpakets II in Höhe von 2 Mrd. Euro stehen ohnehin – ohne Aufteilung auf einzelne Jahre – für den Gesamtzeitraum 2009

bis 2011 zur Verfügung. Im Übrigen entscheidet der Haushaltsgesetzgeber im Lichte der verfassungsrechtlichen Verschuldungsregelungen über die Veranschlagung der Investitionsausgaben.

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)?

Die Veranschlagung der Einnahmen aus der auf der Basis des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen erhobenen Lkw-Maut im Bundeshaushalt erfolgt entsprechend dem erwarteten Aufkommen. Diese Einnahmen werden abzüglich der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie der Leistungen für die so genannten Harmonisierungsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung ggf. sich aus den Vorjahren ergebender Abzugs- oder Zuschlagsbeträge in vollem Umfang für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung gestellt. Eine Abweichung von oder Änderung dieser Vorgehensweise ist nicht beabsichtigt.

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?

Die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist abhängig von der Höhe der im jeweiligen Haushaltsjahr in den Einzelplan 12 eingestellten Haushaltsmittel. Hierüber entscheidet der Deutsche Bundestag.

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?

Die Verwendung der Einnahmen aus der Maut ist im Autobahnmautgesetz festgelegt. Danach werden Mautmittel auch für Investitionen in die Schienenwege des Bundes und die Bundeswasserstraßen verwendet.

Im Rahmen der Prüfung zur Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Maut an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) wird auch zu untersuchen sein, wie die Finanzierung der anderen Verkehrsträger erfolgen könnte.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei 34 Straßenprojekten und 18 Schienenprojekten lag bei Anmeldung kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

Bei 13 Straßenprojekten und 16 Schienenprojekten liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss noch nicht bzw. noch nicht für alle Teile der jeweiligen Maßnahme vor.

Bei den Maßnahmen der Wasserstraße werden die Mittel aus der Maut und aus den Konjunkturprogrammen für eine Vielzahl von Teilvorhaben, wie dringende Ersatzinvestitionen, verwendet, für die kein Planfeststellungsbeschluss benötigt wird bzw. wo bereits ein rechtskräftiger Beschluss vorliegt. Deshalb ist ein Ausweis von Planfeststellungen hier nicht möglich.

9. Welche Projekte der drei Programme sind nicht Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans?

Bis auf die folgenden zwei Projekte bei den Bundesfernstraßen sind alle Infrastrukturmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten.

- Autobahn 1, DEK-Brücke–Autobahnkreuz Münster/Süd (§ 6 des Fernstraßenausbaugesetzes)
- Bundesstraße 96, Westtangente Bautzen (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht).

10. Wie ist der Abarbeitungsstand der einzelnen Projekte der drei in der Vorbemerkung genannten Programme (mit Projektlisten)?
Wie ist der Mittelabfluss in den Bundesländern?

Der Abarbeitungsstand der einzelnen Projekte ist unterschiedlich. Überwiegend sind die Maßnahmen in Bau, zum Teil im Vergabeverfahren oder noch im Planfeststellungsverfahren bzw. Planungsprozess.

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?

Aussagen zu etwaigen Folgeinvestitionen zur Fertigstellung der einzelnen Projekte können erst nach Auslaufen der jeweiligen Programme getroffen werden.

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?

Die Bundesregierung priorisiert fortlaufend die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, um mit den verfügbaren Mitteln den größtmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen zu erzielen. Die Umsetzung der geplanten Be-

darfsplanprojekte erfolgt im Rahmen der verfügbaren Mittel. Nach derzeitigem Erkenntnisstand wird davon ausgegangen, dass in den Bereichen Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen alle in Rede stehenden Projekte realisiert werden können oder zumindest mit deren Bau begonnen wird.

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?

Im zweiten Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2010 sind – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Konjunkturpaket I – im Einzelplan 12 Investitionen in Höhe von rund 9,8 Mrd. Euro veranschlagt. Die Finanzplanung sieht für 2011 Investitionen in Höhe von 10 Mrd. Euro und für die Folgejahre 2012 und 2013 von je rund 9,8 Mrd. Euro vor. Damit werden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau verstetigt.

Im Haushalt 2010 ist zusätzlich 1 Mrd. Euro aus dem Konjunkturpaket I veranschlagt, hinzu kommen Mittel aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (Konjunkturpaket II, insgesamt 2 Mrd. Euro für die Jahre 2009 bis 2011).

