

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, Annette Faße, Norbert Formanski, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Konrad Kunick, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Heide Mattischeck, Karin Rehbock-Zureich, Gerhard Rübenkönig, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Rita Streb-Hesse, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, Helmut Wilhelm (Amberg), Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1998

– Drucksache 14/245 –

Der Bundestag wolle beschließen:

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturpolitik ist zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Investitionen in den Ausbau und Erhalt unserer Verkehrswege sind sowohl für die Wirtschaft als auch für eine zunehmende mobile Gesellschaft unerlässlich. Eine solche Infrastrukturpolitik zeichnet sich dabei durch realistische Investitionspläne und klare Prioritäten aus.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die zügigen Entscheidungen der Bundesregierung bei der Infrastrukturplanung der kommenden Jahre. Mit dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002

- werden Wachstum und Beschäftigung sichergestellt;
- werden die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit weitergeführt und der Aufbau Ost wird fortgesetzt;
- werden die Unsicherheiten über die tatsächlich möglichen Investitionen, die sich aus der jahrelangen Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplanes ergeben hatten, beendet;
- ist sichergestellt, dass bereits begonnene Investitionsvorhaben zügig umgesetzt werden.

Mit einem Volumen von 64,5 bzw. 67,35 Mrd. DM für die Jahre 1999 bis 2002 schafft das Investitionsprogramm Planungssicherheit für alle Beteiligten in Bund, Ländern und Kommunen – und natürlich auch bei den betroffenen Bürgerinitiativen. Sofern die planungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, kön-

nen die Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die in diesem Programm zusammengestellt sind, realisiert werden; die dafür notwendigen Investitionsmittel werden in den Haushalten der nächsten Jahre bereitgestellt werden können, wodurch auch in Zukunft ein hohes Investitionsniveau sichergestellt wird.

Damit macht dieses Programm Schluss mit der von der vorigen Bundesregierung jahrelang geübten Praxis, durch Spatenstichorgien Illusionen über die tatsächlich vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten von Verkehrsinfrastruktur zu erzeugen. Das Investitionsprogramm bringt wieder Verlässlichkeit in die Infrastrukturplanung.

Das Programm fasst die Investitionen im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraße zusammen. Das tatsächliche Investitionsvolumen wird allerdings noch größer sein: über die hier angesetzten Bundesmittel hinaus kommen der Schiene in den nächsten Jahren weitere Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zugute sowie die Mittel für die Lärmsanierung an der Schiene.

- Lärmsanierung an Schienenwegen 400 Mio. DM
- Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen 800 Mio. DM
- S-Bahn-Investitionen gemäß GVFG-Bundesprogramm 1 205 Mio. DM
- privat vorfinanziertes Schienenprojekt
München–Ingolstadt–Nürnberg 3 000 Mio. DM

Insgesamt sind dies zusätzlich 5,4 Mrd. DM, die für die Schiene mobilisiert werden. Hinzu kommen Mittel für die Verstärkung des Kombinierten Verkehrs sowie Eigenmittel der Bahn von voraussichtlich über 3 Mrd. DM.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die umfassende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans zügig fortzusetzen. Dazu gehören die Modernisierung der Planungsmethodik sowie die Einbeziehung von umwelt-, städtebaulichen und grenzüberschreitenden Aspekten. Diese Arbeiten sind vordringlich, weil der von der vorhergehenden Bundesregierung verabschiedete Bundesverkehrswegeplan mit seinem Zielhorizont bis 2012 mit mehr als 90 Mrd. DM unterfinanziert ist. Neue Bewertungsmaßstäbe sind erforderlich, um die Verkehrsprojekte zukünftig in eine vernünftige Prioritätenreihung zu bringen;
2. die Umwandlung der gegenwärtigen zeitabhängigen Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw in eine streckenbezogene Gebühr weiter voranzubringen. Die streckenbezogene Benutzungsgebühr wird es ermöglichen, künftig die Wegekosten verursachergerecht anzulasten. Sie wird entscheidend dazu beitragen, Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Schiff zu verlagern;
3. sich auf EU-Ebene weiter für entscheidende Schritte zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs einzusetzen. Durch die kürzlich in Brüssel erzielte Einigung über den Netzzugang auf einem transeuropäischen Schienennetz für den Güterverkehr und über die Trassenpreise ist ein Maßnahmenpaket geschnürt worden, mit dem deutlich mehr Güterverkehr auf die Schiene gelenkt werden kann.

Berlin, den 26. Januar 2000

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion