

Antrag

**der Abgeordneten Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Wilhelm Danckert, Sebastian Edathy, Annette Faße, Norbert Formanski, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Gabriele Iwersen, Konrad Kunick, Dr. Uwe Küster, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Lothar Mark, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, 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**

Antistauprogramm

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung mit dem Antistauprogramm vom 15. Februar 2000 zusätzliche Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur bereitstellt. Mit diesem Programm werden in den Jahren 2003 bis 2007 Investitionen im Umfang von 7,4 Mrd. DM getätigt, um gezielt Engpässe im Autobahnnetz sowie im Schienen- und Wasserstraßennetz zu entschärfen. Damit werden die Finanzierungsmittel gezielt dort hingelenkt, wo der größte verkehrs- und volkswirtschaftliche Nutzen zu erzielen ist; Investitionen werden dort getätigt, wo die gravierendsten Engpässe zu beseitigen sind.

Mit dem Antistauprogramm sowie mit dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 werden Verkehrsinvestitionen im Umfang von über 70 Mrd. DM verlässlich zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt. Damit stellt die Bundesregierung unter Beweis, dass sie trotz aller Haushaltsengpässe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf höchstmöglichem Niveau tätigen wird. Dass sie dabei uneingeschränkt am Vorrang für den Ausbau der Infrastruktur in Ostdeutschland festhält, geht insbesondere aus dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 hervor.

Das Antistauprogramm ist ein zusätzliches Programm, das die mit normalen Haushaltsmitteln finanzierten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ergänzen wird. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Planungssicherheit, die mit der Vorlage des Programms für alle Beteiligten geschaffen worden ist, so dass mit vorbereitenden Planungsarbeiten sofort begonnen werden kann.

Die Heranziehung der künftigen entfernungsabhängigen Lkw-Abgabe ist ein richtiger Schritt, um das Antistauprogramm solide ab dem Jahr 2003 zu finanzieren. Durch die gleichmäßige Mittelverteilung auf Straße und Schiene/Wasserstraße wird insbesondere auch der Ausbau der Alternativen zum Lkw-Verkehr, der Güterverkehr mit der Bahn und dem Binnenschiff, vorangetrieben.

Der Deutsche Bundestag unterstützt die Bundesregierung, das Anti-stauprogramm mit der Maßgabe strenger Auswahlkriterien ab dem Jahr 2003 umzusetzen: Diese sollten für die verschiedenen Verkehrsträger wie folgt sein:

- Bundesautobahnen: eine durchschnittliche dauernde Verkehrsstärke von über 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag; Autobahnstrecken mit hohem Lkw-Anteil und fehlenden Standstreifen und großen Steigungen oder Gefällen; Schließen von Lücken im Netz, die bislang regelmäßig zu Staus geführt haben.
- Bundesschienenwegenetz: Strecken mit stark eingeschränkter zulässiger Geschwindigkeit z. B. aufgrund maroder Bausubstanz oder betrieblicher Zwänge; eingleisige Streckenabschnitte mit hoher Zugbelegung; Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz und/oder Engpässe in Rangierbahnhöfen und beim kombinierten Ladungsverkehr.
- Bundeswasserstraßen: Strecken mit Sperrungen wegen schlechter Bausubstanz und Sicherheitsmängeln sowie Strecken mit stark reduzierter Leistungsfähigkeit wegen nicht ausreichender Wassertiefe; Streckenabschnitte mit zu hohen Wartezeiten an Schleusen und Hebewerken.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die bisherige Lkw-Vignette schnellstmöglich in eine entfernungsabhängige Lkw-Maut umzuwandeln; das Aufkommen aus der Maut – soweit es über die Einnahmen aus der jetzigen zeitbezogenen Lkw-Vignette hinausgeht – ist gezielt für das Antistauprogramm und zum Ausbau und zur weiteren Verbesserung des integrierten Verkehrssystems zu verwenden.

Die entfernungsabhängige Lkw-Maut ist unverzichtbar für eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, da nur so die tatsächliche Fahrleistung, auch die ausländischer Fahrzeuge, Maßstab zur Wegekostendeckung der Verkehrsinfrastruktur werden kann. Die Höhe der Maut, die gleichermaßen für in- und ausländische Fahrzeuge gilt, ist entscheidend für die Wettbewerbsbedingungen auf dem europäischen Transportmarkt. Dabei ist die Summe der Steuer- und Abgabenbelastungen für die Unternehmen des Straßengüterverkehrs in den EU-Partnerländern beim fairen Vergleich zu berücksichtigen.

Berlin, den 11. April 2000

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