

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Günter Rexrodt, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

A 6 modellhaft ausbauen – Deutschlands Fernstraßennetz für Europa fit machen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das deutsche Fernstraßennetz ist nicht europatauglich. Die durch die fortschreitende EU-Integration und die bevorstehende EU-Osterweiterung zu erwartenden Zuwächse im Verkehrsaufkommen werden sich zum überwiegenden Teil auf der Straße bewegen. Dies gilt selbst dann, wenn die Schienenverkehrspolitik des Bundes dazu führt, dass deutlich mehr Verkehr als bisher den Verkehrsträger Schiene wählt.

Bereits heute ist der größte Teil der wichtigen Ost-West- und Nord-Südverbindungen überlastet. Auf den Autobahnen herrscht vor allem im Bereich der Ballungszentren Dauerstau. Viele Baumaßnahmen befinden sich deshalb zu Recht im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen, auch ohne dass die jüngere und zukünftige europäische Verkehrsentwicklung ausreichend berücksichtigt werden konnte. Die durch die europäische Entwicklung bedingten Verkehrszuwächse werden die dramatische Situation auf den Haupttraversalen noch verstärken. Insofern herrscht dringender Handlungsbedarf, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft gerecht zu werden.

Die Investitionspolitik der Bundesregierung ist bislang ungeeignet, um den zeit- und bedarfsgerechten Ausbau der wichtigsten Bundesfernstraßen in den nächsten zehn Jahren sicherzustellen.

- Die Bundesregierung hat mit ihrem „Investitionsprogramm 1999 bis 2002“ die stetigen Investitionen in das Bundesfernstraßennetz drastisch gekürzt.
- Die ab dem Jahr 2002 vorgesehenen Mittel für das „Anti-Stau-Programm“ gleichen diese Kürzungen nicht aus und hängen zudem vom Zeitpunkt der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut und ihrer Höhe ab.
- Das „Zukunftsinvestitionsprogramm“, mit dem ein Teil der Zinersparnisse aus UMTS-Erlösen für Investitionen ausgegeben wird, ist ein reines

Ortsumgehungsprogramm, das die Erfordernisse eines leistungsfähigen europäischen Fernstraßennetzes völlig vernachlässigt.

- Die von der Bundesregierung angekündigte Neubewertung des Bundesverkehrswegeplanes ist vollkommen ins Stocken geraten und in der laufenden Wahlperiode nicht mehr zu erwarten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- mit einem Investitionsprogramm „Europäische Verkehrsverbindungen“ den bedarfsgerechten Ausbau der wichtigsten Nord-Süd- sowie Ost-West-Fernstraßenverbindungen in ganz Deutschland voranzutreiben. Das Programm wird durch die Zweckbindung der bestehenden Autobahnbenutzungsgebühr finanziert;
- die A 6 als wichtige Ost-West-Verbindung für Baden-Württemberg und Bayern modellhaft auszubauen und sie
 - mittels Investitionsprogramm unverzüglich durchgehend auf sechs Spuren zu erweitern sowie
 - mit einem Modellversuch „Privatfinanzierung“ den fehlenden Lückenschluss zwischen Amberg und Pfreimd herzustellen;
- die Defizite bei den notwendigen Investitionen in grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen und die Leitlinien für Transeuropäische Netze konsequent umzusetzen;
- den Bundesverkehrswegeplan wie angekündigt noch in dieser Wahlperiode zu überarbeiten und dabei den europäischen Verkehrsströmen besonderes Gewicht zu geben;
- das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz zu novellieren, um die bislang nur beschränkt mögliche Einbeziehung Privater in Bau, Ausbau, Unterhaltung und Betrieb der Fernstraßen zu verbessern;
- weitere Modellversuche des Bundes auszuschreiben, mit denen Erfahrungen mit der Einbeziehung privater Betreiber von Bundesautobahnen gesammelt werden können.

Berlin, den 6. Februar 2001

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion