

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Otto Fricke, Rainer Funke, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Verlagerung von Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen stoppen

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Ausmaß der Verlagerungen von Schwerlastverkehr, das durch die Einführung der LKW-Maut auf Bundesautobahnen verursacht wurde, ist unterschätzt worden. Schon kurz nach Einführung der LKW-Maut häuften sich Berichte über Ausweichverkehre von Autobahnen auf Bundesstraßen. Die Annahme, dass sich ein solches Ausweichen nicht lohne und deswegen aus kaufmännischen Gründen vermieden werde, hat sich nicht bewahrheitet. Vieles spricht dafür, dass insbesondere für transeuropäische Verkehre die Zeitersparnis, die durch die Benutzung einer mautpflichtigen Strecke erreicht werden kann, nicht immer von ausschlaggebender Bedeutung ist. Die betroffenen Städte und Gemeinden haben inzwischen auf breiter Front Proteste gegen die zunehmenden Ausweichverkehre formuliert. Beispielsweise einigten sich in der „Oppenheimer Erklärung“ Repräsentanten von rund 40 Städten und Gemeinden aus fünf Bundesländern auf Forderungen an die Bundesregierung und das Bundesamt für Güterkraftverkehr zur Bekämpfung von Ausweichverkehren.

Die Bundesregierung hat bisher auf das Verlagerungsproblem nicht angemessen reagiert. In Ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 15/5210) wird die Vorlage eines Berichtes über die Auswirkungen der Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz erst für Herbst 2005 angekündigt. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass erst nach Vorlage dieses Berichtes Entscheidungen darüber getroffen werden sollen, unter welchen Bedingungen die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden kann. Dabei wird auch auf die notwendige Anhörung der EU-Kommission für eine Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen hingewiesen. In einer Arbeitsgruppe von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Verkehrsminister der Länder am 29. April 2005 wurde lediglich beschlossen, dass Bundesstraßen, die mautpfeiler als dauerhafte Ausweichstrecken benutzen, „möglichst zügig“ in die mautpflichtigen Straßen einbezogen werden. Angesichts des immer drängender werdenden Problems bedarf es jedoch der sofortigen Einleitung konkreter Maß-

nahmen in einem straffen Zeitplan, um unmittelbar nach Vorliegen der technischen Voraussetzungen eine Mautpflicht auf den betroffenen Bundesstraßen einführen zu können.

Die Bundesregierung hat in jüngster Zeit wieder darauf hingewiesen, dass für die Bundesländer die Möglichkeit bestünde, auf den betroffenen Bundesstraßen durch verstärkte LKW-Kontrollen sowie durch Maßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung, etwa durch Tempolimits, Tonnagebeschränkungen oder Durchfahrtsverboten, den Ausweichverkehr einzudämmen. Allerdings hat die Bundesregierung bisher nicht erläutert, wie dabei eine Benachteiligung des städtischen Lieferverkehrs, des regionalen Schwerlastverkehrs und insbesondere des regionalen Werkverkehrs verhindert werden kann. Die gleiche Problematik ergibt sich für den Fall einer Einführung der streckenbezogenen LKW-Maut auf Bundesstraßen, die schon bisher in gewissem Umfange für regionalen Schwerlastverkehr in Anspruch genommen wurden, auf denen nun aber zusätzlich Ausweichverkehre des Güterfernverkehrs hinzugekommen sind. Durch die Einführung einer allgemeinen Mautpflicht könnten es hier zu schweren Standortnachteilen für Regionen kommen, in denen die Bundesstraßen mautpflichtig sind im Vergleich zu Regionen, in denen eine solche Mautpflicht auf Bundesstraßen nicht existiert wird. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, die gesetzlichen und technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass regionale Schwerlastverkehre, insbesondere Werksverkehre, von der Mautpflicht ausgenommen werden können. Das Ziel muss sein, dass die Mautpflicht zielgenau nur ausweichende Fernverkehre trifft.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

1. bis zum 30. Juni 2005 zumindest einen Zwischenbericht mit den wesentlichen Erkenntnissen über die Auswirkungen der Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz anzufertigen und dem Bundestag vorzulegen. Dabei sollen insbesondere die von den Ausweichverkehren besonders betroffenen Bundesstraßen mit den entsprechenden Verkehrsdaten aufgeführt werden;
2. bereits jetzt die notwendigen Vorbereitungen für erforderliche Ausdehnungen der Mautpflicht auf Abschnitte von Bundesfernstraßen vorzubereiten. Insbesondere sollen bereits jetzt Vorgespräche mit der EU-Kommission geführt werden, damit sich nicht erneute Verzögerungen aus der erforderlichen Anhörung der EU-Kommission ergeben;
3. dem Bau von Ortsumgehungen auf Bundesstraßen eine höhere Priorität als bisher einzuräumen;
4. die gesetzlichen und technischen Voraussetzungen zu prüfen bzw. prüfen zu lassen, wie bei einer Bemaufung von Bundesstraßen regionale Schwerlastverkehre, insbesondere ortsansässige Werksverkehre und Zulieferverkehre, von der Mautpflicht ausgenommen werden können.

Berlin, den 11. Mai 2005

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion