

11.01.02**Vk - Fz****Beschluss**
des Deutschen Bundestages

Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 208. Sitzung am 13. Dezember 2001 zu dem von ihm verabschiedeten **Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen** – Drucksachen 14/7013, 14/7087 – die folgende EntschlieÙung unter Buchstabe B der Beschlussempfehlung – Drucksache 14/7822 – angenommen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüÙt die Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut ab dem 1. Januar 2003. Die Lkw-Maut nimmt eine Schlüsselstellung bei der künftigen Gestaltung des Güterverkehrs in Europa ein.

Die entfernungsabhängige Lkw-Maut hat zentrale Bedeutung für

- den Abbau der Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Transportmarkt,
- die angemessene Beteiligung ausländischer Lkw bei der Finanzierung unserer Verkehrsnetze,
- mehr Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern
- und das erklärte Ziel der Bundesregierung, den Güterverkehr auf der Schiene bis zum Jahre 2015 zu verdoppeln; dies setzt eine verursachergerechte Wegekostenanlastung voraus.

Mit der LKW-Maut werden zusätzliche Investitionsspielräume für Verkehrsinfrastruktur nachhaltig eröffnet. Aus dem Maut-Aufkommen werden Mittel in Höhe von insgesamt 7,4 Mrd. DM zur Finanzierung der Maßnahmen des Anti-Stauprogramms 2003 – 2007 eingesetzt, – zusätzlich zu den in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Investitionsmitteln. Es geht um Mittelaufstockung für Erhalt und Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur; es gibt nur ein integriertes Verkehrsnetz. Wer die Straße entlasten will, muss Platz auf der Schiene und die notwendigen Bedingungen auf der Wasserstraße schaffen. Dies setzt die gleichmäßige Verwendung der Mauteinnahmen für die Verkehrsträger Straße und Schiene/Wasser voraus.

...

Sollte sich ein Teil des Straßengüterverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz verlagern, müssen geeignete Lösungen zum Schutz der Menschen in Ballungsräumen, Wohngebieten und grenznahen Gebieten gefunden werden. Gegebenenfalls ist dann die Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen. Der Deutsche Bundestag hält die im Gesetz vorgesehene Ermächtigung für ausreichend und für den richtigen Hebel, um unerwünschte Ausweichverkehre zu unterbinden.

Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass der europäische Transportmarkt seit Jahren durch einen beispiellosen Subventions- und Steuersenkungswettlauf unserer Nachbarn in eine Schieflage geraten ist. Um so wichtiger waren die bisherigen Initiativen der Bundesregierung, dem heimischen Transportgewerbe wieder eine bessere Perspektive für eine gesunde unternehmerische Existenz in Deutschland zu sichern: Zur Bekämpfung des Sozialdumpings wurde die einheitliche Fahrerlizenz für Fahrer aus Drittstaaten eingeführt; es wird lange Übergangsfristen bei der EU-Osterweiterung geben; bei den neuen AfA-Tabellen gibt es keine Verschlechterungen.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- a) In Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut einen größtmöglichen Schritt zur Harmonisierung der Abgabenbelastung des europäischen Transportgewerbes zu unternehmen, damit den Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Deutschen Straßentransportwirtschaft begegnet werden kann. Jetzt geht es darum, eine mit dem EU-Recht verträgliche Lösung zu finden, um bestehende fiskalische Nachteile auszugleichen. Entsprechende Schritte sollen rechtzeitig eingeleitet werden;
- b) die Auswirkungen der LKW-Maut auf Ballungsräume, Wohngebiete und grenznahe Gebiete intensiv zu beobachten und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen durch Ausdehnung der Mautpflicht unverzüglich einzuleiten;
- c) dem Deutschen Bundestag erstmals 12 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes und danach regelmäßig alle 3 Jahre darüber zu berichten,
 - ob – und gegebenenfalls auf welchen Streckenabschnitten – die Mautpflicht zu einem spürbaren Ausweichen des Lkw-Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz geführt hat,
 - ob – und in welchem Umfang – die Mautpflicht auf Abschnitte im nachgeordneten Straßennetz ausgedehnt wurde,
 - wie sich der Modal Split im Güterverkehr verändert hat.