

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Peter Harry Carstens (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksachen 13/1842, 13/3370 –

Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger

Der Bundestag wolle beschließen:

Der prognostizierte Zuwachs des Straßengüterverkehrs ist weder vom deutschen Straßennetz, noch von den Menschen und der Umwelt zu verkraften. Es müssen deshalb alle Anstrengungen unternommen werden, um die Kooperation und Vernetzung der Verkehrsträger auf allen Ebenen zu fördern; um möglichst große Anteile des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern zu können. Dies betrifft nicht nur den kombinierten Verkehr Bahn/Straße, sondern auch Kooperationsformen von Binnenschiff und Straße sowie Road-to-Sea-Konzepte. Der schnelle Aufbau integrierter Transportketten setzt sowohl einen Abbau der nationalen und internationalen Wettbewerbsverzerrungen als auch eine gezielte Förderung des Infrastrukturausbaus, der Anschaffung modernen Wagenmaterials, der Errichtung von Umschlaganlagen und logistikunterstützender technischer Systeme voraus.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

1. in den Revisionsverhandlungen zur EU-Vignetten-Richtlinie sicherzustellen, daß Vor- und Nachlaufverkehre des kombinierten Verkehrs von Straßenbenutzungsgebühren freigestellt werden können;
2. auf europäischer Ebene nachhaltig auf eine schnelle Harmonisierung der Kontrollpraxis hinsichtlich der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, der Vorschriften über den technischen Zustand der Fahrzeuge und der übrigen Sozialvorschriften zu drängen und national alle Möglichkeiten zu einer raschen Intensivierung der Kontrollen des Straßengüterverkehrs zu nutzen. In diesem Zusammenhang darf die Schwächung des Bun-

desamtes für den Güterverkehr durch Abbau von Nebenstellen und Einsparung im Bereich des Verwaltungspersonals nicht fortgesetzt werden. Das Bundesamt für Güterverkehr muß im Gegenteil in die Lage versetzt werden, deutlich intensiver als bisher Verstöße im Straßengüterverkehr festzustellen und spürbar zu ahnden, um dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrungen zu anderen Verkehrsträgern abzubauen;

3. die Initiativen der EU zur Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr aktiv zu unterstützen;
4. eine restriktive Kontingentierungspolitik gegenüber Drittstaaten beizubehalten und allen Bemühungen auf EU-Ebene zur Ausweitung der Drittlandskontingente im Straßengüterverkehr energisch zu widersprechen;
5. die Voraussetzungen für eine Leistungsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs der Bahn durch Ausweisung getrennter Netze für den Güter- und Personenverkehr zu schaffen, indem ausreichende Haushaltsmittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes im Haushalt bereitgestellt werden. Die bisherige Politik der Bundesregierung, die Schienenbautitel immer weiter zu kürzen, während gleichzeitig die Straßenbautitel im wesentlichen unverändert bleiben, führt erkennbar zu einer weiteren Stärkung des Straßengüterverkehrs am Verkehrsmarkt, obwohl politisch auch von der Bundesregierung die Stärkung der Bahn, des Binnenschiffs und Kombierter Verkehre angestrebt wird. Die Bundesregierung muß deshalb in künftigen Haushalten einen deutlichen Investitionsschwerpunkt beim Ausbau des Schienennetzes, bei der Erstellung eines flächendeckenden Netzes von Kombiverkehrs-Terminals und bei der Förderung von Umschlageneinrichtungen zwischen Wasserstraße und Straße sowie Road-to-Sea-Transporte setzen;
6. in den Vereinbarungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG sicherzustellen, daß das geplante Netz von Kombiverkehrs-Terminals grundsätzlich nur mit Baukostenzuschüssen gefördert wird. Angesichts der schwierigen Ertragslage des Kombinierten Verkehrs und der beabsichtigten Stärkung dieser Verkehrsart am Verkehrsmarkt ist eine Darlehensfinanzierung weder betriebswirtschaftlich noch politisch vertretbar;
7. in Zukunft einen eigenen Haushaltstitel zur Förderung von Investitionen Dritter in Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern bereitzustellen, damit auch Güterverkehrszentren, Schnittstellen zwischen der Binnenschifffahrt und der Straße und Road-to-Sea-Konzepte schneller als bisher umgesetzt werden können. Nur auf diesem Wege kann die Zurückhaltung des Verkehrsgewerbes und der verladenden Wirtschaft bei der Beteiligung am Aufbau solcher Schnittstellen überwunden werden;
8. die haushaltstechnischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß nicht abgerufene Infrastruktur-Investitionsmittel jeweils auch zur Förderung der Waggonbeschaffung im Kombinierten

Verkehr und zur Entwicklung von Telematiksystemen zur logistischen Unterstützung von Umschlagvorgängen eingesetzt werden können;

9. zu prüfen, ob und im welchem Umfang der Bund eine Entlastung des Kombinierten Verkehrs von Trassenkosten des Fahrwegbereichs der DB AG sicherstellen kann. Die EU läßt solche Fördermöglichkeiten grundsätzlich zu; das Beispiel der Niederlande, die den Kombinierten Verkehr der Bahn bis zum Jahr 2000 von den Trassenkosten freigestellt haben, zeigt, daß hier ein erhebliches Potential zum zumindest kurzfristigen Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen in anderen Bereichen liegt;
10. umgehend die Voraussetzungen für die Einführung einer gerechten Form der fahrleistungsbezogenen Wegekostenabgabe für den Straßengüterverkehr zu schaffen, die an die Stelle der unzureichenden und nur zeitbezogenen LKW-Vignette treten muß. Die Bemühungen der Bundesregierung, im Rahmen der geltenden EU-Vignetten-Richtlinie eine massive Gebührenerhöhung durchzusetzen, sind angesichts des im Rat der europäischen Wirtschafts- und Finanzminister geltenden Einstimmigkeitsprinzips erkennbar zum Scheitern verurteilt. Nur durch die in der Richtlinie offengelassene nationale Maut für den Straßengüterverkehr kann in absehbarer Zeit eine spürbare Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern erreicht werden.

Bonn, den 28. Februar 1996

Rudolf Scharping und Fraktion

