

**ANTRAG**

Der Landesparteitag  
Der Bundesparteitag möge beschließen

Den Berliner SPD KandidatInnen für den Bundestag vorab zur Kenntnisnahme:

**Antrag zur Reform der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung**

Angesichts der sich verschärfenden Instandhaltungskrise und der Engpässe im Straßen- und Schienennetz Deutschlands, tritt die SPD für eine Reform der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein, die sowohl sozial, volkswirtschaftlich als auch ökologisch verträglich ist.

Die SPD lehnt daher die Einführung einer „entfernungsunabhängigen PKW–Vignette (als „Flatrate“) ab.

Die SPD Bundestagsfraktion und die SPD Länderverkehrsminister werden aufgefordert, die notwendigen Mehreinnahmen für eine verlässliche und kontinuierliche Verkehrswegefinanzierung insbesondere aus der LKW-Maut zu generieren.

Es sind folgende Maßnahmen umzusetzen und in bei einer Regierungsbeteiligung der SPD in der Koalitionsvereinbarung zu verankern:

- Ausdehnung der LKW-Maut auf die gesamte Fahrstrecke in Deutschland;
- Zweckgebundene Verteilung des Aufkommens auf die Baulastträger (Bund, Länder und Kommunen) nach Anteil an den Betriebs- und Unterhaltungslasten (wie in der Schweiz erfolgreich praktiziert);
- Erhöhung der Mautgebühren entsprechend einer aktualisierten Wegekostenberechnung und Einbeziehung externer Kosten in die Mauthöhe, sobald es das EU-Recht zulässt;
- Ausdehnung der Mautpflicht auf LKW < 12,5 Tonnen. Eine geeignete Grenze ist anhand einer Wirkungsanalyse zeitnah zu ermitteln;
- Einbeziehung der Busse mit Ausnahme des ÖPNV in die Maut;
- Die aus der Maut gewonnenen Verkehrsdaten sind den Ländern und Kommunen für die Verkehrsplanung zur Verfügung zu stellen;
- Fondslösungen zur Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur als Ergänzung zur Haushaltsfinanzierung sind zu prüfen, kommen aber für die SPD nur dann in Frage, wenn diese einer parlamentarischen Kontrolle unterliegen und außerdem verkehrsträgerübergreifend (Straße und Schiene) angelegt sind.

Die Einnahmen sind aufgrund einer bundesgesetzlichen Regelung zweckgebunden für die gesamte Verkehrsinfrastruktur nach einem Verteilungsschlüssel im Gesetz unmittelbar den Baulastträgern zuzuweisen. Hierzu ist die Einrichtung eines Sondervermögens unter Aufsicht des Bundes, der Länder und der Kommunalen Spitzenverbände zu prüfen.

Das Städtebaurecht ist um die Möglichkeit zu erweitern, über Erschließungsbeiträge oder an die Vorhabenzulassung gebundene Verpflichtungen Beiträge zu den Kosten der Verkehrsinfrastruktur auch außerhalb des Vorhabengebietes, insbesondere für Verkehrswege des ÖPNV, zu erheben.

Weiterhin soll durch eine Änderung des Straßenverkehrsrechtes die Parkraumbewirtschaftung als Steuerungs- und Finanzierungsinstrument der Städte flexibilisiert werden.

### **Begründung**

Der Verschleiß der Straßen durch einen LKW mit 40 Tonnen Achslast ist nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) um bis zu 40.000 Mal größer als durch einen PKW. Bei Brückenbauwerken beträgt das Verhältnis sogar 1:200.000. Nach dem Verursacherprinzip ist es daher gerechtfertigt, die LKW in erheblichem Maße an den Kosten zu beteiligen, wie dies z. B. beim Schienengüterverkehr durch die hohen Trassenpreise in Deutschland bereits geschieht.

Für die Anlastung der externen Kosten des PKW-Verkehrs ist die Mineralölsteuer ein unkompliziertes Instrument, das erhalten bleiben sollte. Eine PKW-Maut als „Flatrate“ würde den Anreiz schaffen, diese auch durch Vielfahren auszunutzen. Eine PKW-Maut als Autobahnvignette würde außerdem zu massiven Ausweichverkehren ins untergeordnete Netz (z. B. von der Berliner Stadtautobahn in die Berliner Innenstadt) führen.

Die Erhebung der LKW-Maut im gesamten Straßennetz ist technisch kein Problem und ist in der Schweiz bereits etabliert. Auch eine Beteiligung der Investoren an Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur wird in vielen Ländern (z. B. Frankreich, USA) erfolgreich praktiziert. Sie wird auch vom Deutschen Städtetag empfohlen.