

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Ina Albowitz, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Gudrun Serowiecki, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Politik für ein mobiles Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

Mobilität ist Voraussetzung für Flexibilität, Lebensqualität, Fortschritt und Wirtschaftswachstum. Bürger und Wirtschaft wollen und brauchen Bewegungsfreiheit, Entscheidungsfreiheit und Mut, um zukünftigen Herausforderungen gerecht werden zu können.

Deutschland steht in punkto Mobilität jedoch im Stau. Die Infrastruktur ist überlastet, das Durchschnittstempo hat sich verlangsamt und die Bundesregierung hemmt zusätzlich die Mobilitätsentwicklung durch höhere Steuern und Abgaben sowie ideologisch begründete einseitige Politik zugunsten einzelner Verkehrsträger. Damit hat sie dem Wirtschaftsstandort geschadet und mit zur Verfestigung der hohen Arbeitslosigkeit beigetragen.

Die mut- und konzeptionslose Verkehrspolitik der Bundesregierung ist gescheitert. Die vergangenen vier Jahre sind als Zeit verpasster Chancen vertan worden, statt die notwendigen Reformen im Verkehrssektor voranzutreiben. Die Eisenbahnpolitik entwickelte sich rückwärts, die dringenden Fragen der zukunftsfähigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur blieben ungelöst, die Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik vergangener Jahre kam zum Erliegen. Die versprochene Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans blieb aus. Die zugesagte Lärmschutznovelle wurde ebenfalls auf Eis gelegt, zu Lasten der betroffenen Wirtschaft und der Bürgerinnen und Bürger. Immer neue und teilweise verschachtelte Investitionsprogramme bieten ein nicht mehr durchschaubares Dickicht von Absichtserklärungen, statt eine nachvollziehbare Investitionspolitik zu betreiben. Selbst die beschlossene streckenbezogene Lkw-Maut dient in erster Linie der Erhöhung der Abgaben im Straßenverkehr zugunsten der allgemeinen Einnahmen, statt wie versprochen, überwiegend in die Verkehrsinfrastruktur zurückzufließen.

Deutschland braucht eine neue Verkehrspolitik, die die Mobilität von Menschen und Gütern als Voraussetzung des wirtschaftlichen Wohlstandes dauerhaft sichern hilft. Bewegungsfreiheit muss wieder bezahlbar werden. Die Infra-

struktur muss zügig fit gemacht werden. Alle Verkehrsträger müssen mit ihren spezifischen Vorteilen zu einem attraktiven, umweltschonenden und sicheren Gesamtsystem vernetzt werden. Das künftig zu erwartende Wachstum des Verkehrs muss unter Beachtung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz bewältigt werden. Eine mobile Gesellschaft braucht alle Verkehrsträger und muss offen sein für neue Entwicklungen und moderne Technologien.

Kein Tempolimit bei Reformen

Der bisherige Ordnungsrahmen, die staatlichen Lenkungsinstrumente und Subventionen und nicht zuletzt das unternehmerische Handeln des Staates im Verkehrssektor haben sich nicht bewährt. Die vergangenen Reformen zur Liberalisierung und zur Privatisierung des Verkehrssektors waren wichtig, reichen aber nicht aus. Die Steuer-, Abgaben- und Investitionspolitik ist zu einem staatlichen Abkassier- und Umverteilungsmechanismus verkommen, statt verursachergerechte Kostenanlastungen zu fördern und durch Wettbewerb Mobilität effizient und bezahlbar zu machen. Die Bürger wissen selbst besser als der Staat, in welcher Form sie mobil sein wollen. Die Rolle des Staates soll sich darauf beschränken, eine zeit- und bedarfsgerechte Infrastruktur zu gewährleisten und den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander zu fördern.

Daraus ergeben sich vier Forderungen an die Verkehrspolitik:

1. Das Verursacherprinzip ist konsequent anzuwenden, denn nur dann ist die freie Verkehrsmittelwahl durch den Bürger gesamtwirtschaftlich effizient.
2. Sofern Subventionen im Verkehr erforderlich sind, sollen sie nicht Wettbewerb verhindern, sondern Wettbewerbsverzerrungen vermindern.
3. Für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist so viel privates Kapital wie möglich zu erschließen.
4. Bei der Privatisierung ist darauf zu achten, dass keine neuen privaten Monopole geschaffen werden, sondern Strukturen, die den funktionsfähigen Wettbewerb sicherstellen.

Mobilität und Privatisierung

Der Staat ist ein schlechter Verkehrsunternehmer. Die Vermischung von unternehmerischem Handeln einerseits, Daseinsvorsorge und politischer Opportunität andererseits schwächt die Wettbewerbsfähigkeit und die Effizienz der Unternehmen der öffentlichen Hand, erhöht deren Subventionsbedarf und verteuert die Mobilität insgesamt. Deshalb muss die staatliche Beteiligung an Verkehrsunternehmen auf allen Ebenen aufgegeben werden. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge reicht es aus, wenn Bund, Länder und Kommunen als Bedarfsträger auftreten und notwendige und politisch gewünschte Verkehrsleistungen im Wettbewerb an private Unternehmen vergeben.

1. Die Gründung privatwirtschaftlich organisierter Infrastrukturgesellschaften ist ohne Verzögerung auf allen Ebenen möglich und wäre ein erster Schritt zur Privatisierung vor allem des Straßen- und des Schienennetzes.
2. Vor allem im Bereich des Schienenverkehrs müssen endlich klare Rahmenbedingungen zur Einführung von Wettbewerb auf dem Schienennetz führen. Dies ist die wesentliche Voraussetzung für die Fortsetzung der Bahnreform. Bei dem derzeitigen Stand der Umsetzung der Bahnreform kann aber nicht erwartet werden, dass sich private Schienenverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Zugang erstreiten. Die Trennung von Netz und Betrieb ist für einen funktionsfähigen Wettbewerb die Grundvoraussetzung. Deutschland braucht einen Privatisierungsplan für die Deutsche Bahn AG. Das Schienennetz ist aus der Holding der Deutschen Bahn AG herauszulö-

sen, damit der Netzzugang auf der Schiene diskriminierungsfrei möglich ist und dort ein Preis- und Leistungswettbewerb ausgelöst wird.

3. Die weitere Umsetzung der Privatisierung der Flughafenbeteiligungen des Bundes, der Länder und Gemeinden ist zügig voranzutreiben.
4. Die Straßenverkehrsverwaltung, speziell die Autobahnmeistereien, sind ebenso zu privatisieren wie Hafenbeteiligungen der Gebietskörperschaften.
5. Private Unternehmen sind verstärkt in Betrieb und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen.
6. Der ordnungspolitische Grundsatz der vollständigen Deregulierung der Verkehrsmärkte in der EU muss durch die Bundesregierung mit aller Konsequenz auch auf europäischer Ebene verfolgt werden.

Mobilität und Infrastruktur

Das System der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über die öffentlichen Haushalte ist angesichts des Verkehrswachstums, vor allem auf der Straße, überfordert. Die Investitionen in Neu- und Ausbau reichen nicht aus, um die Infrastruktur zeit- und bedarfsgerecht bereitzustellen. Die Betriebs- und Erhaltungsaufwendungen sind viel zu gering, der Substanzverlust ist vorprogrammiert. Deutschland schiebt einen Reparatur-, Ausbau- und Neubau-Stau in Höhe von mehr als 20 Mrd. Euro vor sich her. Mittelfristig muss die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deshalb von der Haushaltsfinanzierung auf die Nutzerfinanzierung umgestellt werden.

1. Die zu zaghaften Ansätze für die Einführung eines benutzer- und verursachergerechten Gebührensystems sowie die Einbeziehung privater Unternehmen in Bau, Betrieb und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur müssen zügig vorangetrieben werden, um ihre Effizienz zu steigern und überflüssigen Neubau zu vermeiden.
2. Im Luftverkehr ist ein bedarfsgerechter Ausbau der internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflugplätze erforderlich, damit die wachsende Nachfrage im Passagier- und Luftfrachtbereich bewältigt werden kann. Eine ausreichende Luftverkehrsinfrastruktur ermöglicht nicht nur Mobilität für die Bürger und die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Luftverkehrswirtschaft, sondern stellt zusätzlich einen wichtigen Standortfaktor im Wettbewerb der europäischen Regionen um Unternehmen und Fachkräfte dar. Zur besseren Ausnutzung des Luftraumes in Deutschland und Europa gehört eine auch leistungsfähige Luftraumüberwachung mit einheitlichen Standards für privatrechtlich organisierte Flugsicherungseinrichtungen nach deutschem Vorbild, die unternehmerisch handeln können.
3. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt muss durch eine Verstärkung der Investitionen in Ausbau und Unterhaltung des Wasserstraßennetzes gesichert und verbessert werden.

Mobilität und Staat

Aufgabe des Staates ist es, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, Mobilität für alle zu gewährleisten. So muss Mobilität grundsätzlich für jedermann bezahlbar sein. Sie darf nicht zum Luxusgut für Wohlhabende werden, indem sie zur Steuer- und Abgabenerhöhung oder zur speziellen Finanzierung anderer staatlicher Leistungen, wie des Rentensystems, missbraucht wird. Verkehrslenkung über prohibitive Besteuerung mit der Wirkung einer Zugangsbeschränkung führt ebenso zu Wohlstandsverlusten wie die staatlich geregelte Diskriminierung einzelner Verkehrsträger. Der Deutsche Bundestag setzt sich deshalb

für ein verursachergerechtes und nutzungsabhängiges Gebühren- und Steuersystem ein, das verkehrsmittelneutral ist, und fordert

1. die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer und deren aufkommensneutrale Umlegung auf die Mineralölsteuer.
2. Die „Ökosteuer“ genannte Abgabenerhöhung zur Finanzierung der Rentenkasse ist abzuschaffen.
3. Die durch den Verkehr erzeugten Steuereinnahmen und Abgaben sind in die Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen. Das gilt besonders für die Einnahmen aus der Lkw-Maut.
4. Geschwindigkeitskontrollen dienen der Verkehrssicherheit und nicht der Erhöhung der staatlichen Einnahmen. Sie sind deshalb auf Unfallschwerpunkte und konkrete Gefahrenstellen zu konzentrieren.
5. Das Punkte- und Bußgeldsystem muss dringend entrümpelt und vereinfacht werden. Nicht unfallträchtige Delikte sind schwächer zu gewichten als schwerpunktmäßige Unfallursachen. Die Registrierungspflicht für Kleindelikte bis drei Punkte in der Flensburger Verkehrssünderkartei muss von zwei Jahren auf ein Jahr reduziert werden. Das Bonussystem bei freiwilliger Nachschulung muss ausgebaut werden.

Mobilität und Wirtschaft

Eine leistungsfähige Verkehrswirtschaft und eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sind Standortfaktoren von hohem Rang und Grundbedingung für die Ansiedlung neuer sowie die Sicherung bestehender Arbeitsplätze. Der Verkehrssektor ist eine der Branchen mit sehr großen direkten und indirekten Beschäftigungswirkungen. Die Zukunft dieser Arbeitsplätze hängt unmittelbar von ihrer Wettbewerbsfähigkeit ab. Um die logistischen Rahmenbedingungen für den Standort Deutschland zu schaffen, ist neben dem leistungsfähigen Neu- und Ausbau der Verkehrswege insbesondere die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur von großer Bedeutung. Deutschland ist auf die Modernisierung seines Verkehrswesens in besonderer Weise angewiesen. Nach der Wiedervereinigung sind die Anforderungen an den Ost-West-Verkehr stark angestiegen.

1. Die zukunftsorientierte Gestaltung insbesondere des Schienen- und Straßenverkehrs eröffnet die Chancen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und der besseren Integration von West- und Osteuropa. Die Erweiterung der EU nach Osten macht Deutschland verkehrsgeografisch mehr als zuvor zu einem Transitland. Mit den zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen dem Baltikum, Mittel- und Südosteuropa und Westeuropa werden sich neue zentrale Verkehrswege herausbilden und bestehende Wege stärker genutzt werden.
2. Eine weitere bisher zu wenig erkannte Möglichkeit zur kurzfristigen Nutzung freier Infrastrukturkapazitäten im Verkehr ist die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Küsten- und Binnenschifffahrt. Die deutschen Binnenwasserstraßen gehören neben dem Schienen- und Straßennetz zu den bedeutendsten Güterverkehrswegen in Europa und sind somit unverzichtbare Lebensadern des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Bei der bevorstehenden EU-Osterweiterung muss der besonderen Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrswirtschaft, speziell des Güterkraftverkehrsgewerbes, der Binnenschifffahrt und der Ostseehäfen angemessen Rechnung getragen werden.
3. Dringend notwendig ist die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrswirtschaft auf europäischer Ebene. Das gilt für die bestehende EU, aber auch für die bevorstehende EU-Osterweiterung.

Mobilität und Raumordnung

Persönliche Mobilität bestimmt sich auch durch eine effiziente Funktionsmischung der Bereiche Leben, Wohnen und Arbeiten. Die Raumordnungs- und Städtebaupolitik beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im wesentlichen Ausmaß. Die Raumordnungs- und Siedlungspolitik hat deshalb den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen:

1. Die Änderung der Baunutzungsverordnung muss eine stärkere Durchmischung der Funktionen Wohnen, Freizeit und Arbeiten ermöglichen.
2. Die Stadt-Umland-Beziehungen müssen durch ein leistungsfähiges integriertes Verkehrsangebot auf der Basis des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden.
3. Der ländliche Raum muss durch ein bedarfsgerechtes Schienen- und Busverkehrsangebot gestärkt werden. Dazu trägt auch mehr Wettbewerb und die Einbeziehung Privater im öffentlichen Personennahverkehr bei.

Mobilität und Technik

Technischer Fortschritt und Entwicklung bieten neue Chancen zur Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse. Deswegen setzt sich der Deutsche Bundestag für die Förderung und Anwendung neuer Technologien ein. Die Entwicklung neuer Logistiksysteme mit dem Ziel, die durchschnittliche Transportentfernung zu reduzieren, Leerfahrten weitgehend zu vermeiden und den Güterfluss zu verstetigen wird den Güterverkehr wirtschaftlicher gestalten. Eine intelligente Verkehrssteuerung mit Hilfe der Telematik ist möglich und hilft, Staus zu vermeiden. Forschung und Entwicklung müssen diese Möglichkeiten mit Priorität zur Anwendungsreife bringen.

1. Eine Verknüpfung des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn mit den Flughäfen ist notwendig, um die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn möglich zu machen.
2. Der Transrapid kann die Geschwindigkeitslücke zwischen dem Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene und dem Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr schließen. Er muss privatwirtschaftlich getragen werden.
3. Neue Antriebstechniken, wie derzeit die Wasserstofftechnologie und die Brennstoffzellentechnik, können in absehbarer Zeit den Verbrennungsmotor ergänzen. Die Forschung an marktfähigen Modellen muss unterstützt und der Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur flankiert werden. Entsprechendes gilt für alternative Kraftstoffe zur CO₂-Verminderung und zur Verringerung der Abhängigkeit von Krisenmärkten.

Berlin, den 26. Juni 2002

Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Gutmacher
Ina Albowitz
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Paul K. Friedhoff
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)

Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Birgit Homburger
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Detlef Parr
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Gerhard Schübler
Dr. Irmgard Schwaetzer
Marita Sehn
Gudrun Serowiecki
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

