

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Horst Gibtnier, Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Manfred Heise, Dr. Dionys Jobst, Michael Jung (Limburg), Theo Magin, Rudolf Meinl, Eduard Oswald, Norbert Otto (Erfurt), Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Anneliese Augustin, Wilfried Böhm (Melsungen), Dr. Maria Böhmer, Klaus Brähmig, Paul Breuer, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, Wolfgang Ehlers, Maria Eichhorn, Wolfgang Engelmann, Dr. Gerhard Friedrich, Erich G. Fritz, Hans-Joachim Fuchtel, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Klaus Harries, Dr. Renate Hellwig, Dr. Paul Hoffacker, Josef Hollerith, Siegfried Hornung, Georg Janovsky, Dr. Egon Jüttner, Peter Kittelmann, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Thomas Kossendey, Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese), Franz Heinrich Krey, Dr. Dietrich Mahlo, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Maria Michalk, Hans-Werner Müller (Wadern), Alfons Müller (Wesseling), Dr. Rolf Olderog, Friedhelm Ost, Susanne Rahardt-Vahldieck, Dr. Bertold Reinartz, Kurt J. Rossmanith, Heinz Rother, Ortrun Schätzle, Günther Scharz (Trier), Christian Schmidt (Fürth), Trudi Schmidt (Spiesen), Michael von Schmude, Dr. Andreas Schockenhoff, Reinhard Freiherr von Schorlemer, Dr. Hermann Schwörer, Heinrich Seesing, Dr. Hans-Joachim Sopart, Bärbel Sothmann, Karl Stockhausen, Dr. Ruprecht Vondran, Alois Graf von Waldburg-Zeil, Bernd Wilz, Dr. Roswitha Wisniewski, Wolfgang Zeitlmann, Wolfgang Zöller und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Zur Erklärung der Bundesregierung Deutsche Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa

Der Bundestag wolle beschließen:

Angesichts des europäischen Binnenmarktes, der Öffnung Osteuropas, des damit verbundenen Verkehrswachstums, der zunehmenden Umweltbelastungen und vermehrten Engpaßsituationen im Verkehr hält es der Deutsche Bundestag für erforderlich, die teilweise gegenläufigen Ziele

- Wahrung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger,
- Bereitstellung von Verkehrs- und Transportmöglichkeiten für die Wirtschaft insbesondere durch erheblich erweiterte Schienenkapazitäten,

- Schutz der Umwelt und Senkung der Umweltbelastungen,
- Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Regionen sowie
- Erhaltung und Förderung des Standortes Bundesrepublik Deutschland im europäischen Raum,
- Erhaltung der mittelständischen Struktur des Verkehrsgewerbes

durch entsprechende verkehrspolitische Maßnahmen einschließlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit als zentraler Aufgabe in Einklang zu bringen.

Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Der Deutsche Bundestag erneuert seine Forderung aus seiner Entschließung vom 17. Oktober 1991 (Drucksache 12/1268), die Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen und die Wegekosten bei schweren Nutzfahrzeugen den inländischen wie ausländischen Nutzern der Verkehrsinfrastruktur voll anzulasten.

Er stellt fest, daß infolge der heute fehlenden Fiskalharmonisierung im europäischen Verkehrsmarkt

- die Wettbewerbs- und Wachstumschancen der europäischen Bahnen verbaut sind,
- das deutsche Straßentransportgewerbe vom Markt verdrängt wird und
- der ausländische Lkw nur zu einem Bruchteil der Wegekosten in Deutschland beiträgt.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- eine weitere Liberalisierung im Verkehrsbereich – insbesondere im Bereich der Kabotage – von einer wettbewerbsgleichen und die Sicherheit stützenden Angleichung im technischen wie auch im Bereich der Sozialvorschriften, insbesondere aber von der Fiskalharmonisierung abhängig zu machen;
- beim Ausbleiben der Harmonisierung die Fiskalharmonisierung unverzüglich auf nationaler Ebene europagerecht durchzuführen;
- das Instrument einer gleichmäßigen und gerechten Wegekostenanlastung europaweit durchzusetzen.

Der Deutsche Bundestag erwartet von der Bundesregierung, daß sie sich mit Nachdruck dafür einsetzt, daß

- die technischen Systeme einer automatischen Gebührenerfassung zur Einsatzreife gebracht werden.

Vernetzung der Verkehrssysteme

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Schnittstellen im Personenverkehr und Güterverkehr vorrangig mit privatem Kapital auszubauen und
- alle Maßnahmen – seien es die Weiterentwicklungen des Verkehrsrechts, der technischen Normen oder der öffentlichen Verkehrsinvestitionen – daraufhin zu überprüfen, ob sie die Vernetzung fördern oder behindern,

- den Ausbau der Informations- und Telematiksysteme in enger Abhängigkeit mit der Entwicklung bei der Vernetzung voranzutreiben.

Der Deutsche Bundestag geht davon aus, daß eine umweltgerechte Bewältigung des Verkehrswachstums nur in einem solchermaßen integrierten Verkehrssystem zu verwirklichen ist.

Planungsbeschleunigung

Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß

- die zügige Ausgestaltung eines integrierten Verkehrsnetzes in Deutschland,
- die Einbindung des Wirtschaftsstandortes Deutschland in West- wie in Osteuropa sowie
- die umweltgerechte Ausgestaltung der Verkehrswege

mit einem Planungsrecht, das Planungszeiten von 15 Jahren und mehr bewirkt, nicht zu verwirklichen sind.

Der Deutsche Bundestag begrüßt den Beschluß der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister des Bundes und der Länder vom 6. Februar 1992, die Planungs- und Bauzeiten zu verkürzen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

- die Rechtsverordnung auf Grund des § 1 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (Bestimmung der Fernverkehrswege, für die Vorschriften des Gesetzes auch auf dem Gebiet der alten Bundesländer Anwendung finden) mit Zustimmung des Bundesrates baldmöglichst zu erlassen,
- für die zügige Umsetzung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ bzw. deren einzelne Abschnitte Entwürfe für sog. Investitionsmaßnahmengesetze (Unmittelbare Bauzulassung von Verkehrswegevorfhaben durch Gesetz) einzubringen,
- umgehend einen Gesetzentwurf zur Beschleunigung des geltenden Planungsrechts einzubringen. Dabei sollten soweit möglich die Regelungen des in den neuen Ländern geltenden Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes in eine bundesweite Regelung übernommen werden.

Umweltschutz im Verkehr

Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß die Akzeptanz des wachsenden Verkehrs von seiner umweltgerechten Gestaltung abhängt. Dies wird in Deutschland als Kernland Europas mit seiner Transitfunktion, seiner hohen Siedlungs- und Industriedichte und seinen Ballungsgebieten besonders deutlich.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Beschlüsse der Bundesregierung zur Reduktion der vom Verkehr ausgehenden Emissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen. Er fordert die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen mit Priorität umzusetzen:

- Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf emissionsbezogene Bemessungsgrundlage,
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur,

- Unterstützung von Maßnahmen der Länder und Gemeinden zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV,
- Schulung und Information mit dem Ziel umweltgerechter Verhaltensweisen,
- Festlegung von CO₂-Richtwerten in der EG mit dem Ziel, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von neuen Pkw bis zum Jahr 2005 auf 5 bis 6 l/100 km zu senken,
- Intensivierung der Forschung und Entwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebe.

Umweltschutz erfordert auch im Verkehr das enge Zusammenwirken von EG, Bund, Ländern und Kommunen.

Für eine umweltgerechte Gestaltung des Verkehrssystems insgesamt hält der Deutsche Bundestag die Optimierung von Verkehrsabläufen durch Vernetzung der Verkehrsträger untereinander für unabdingbar. Vorhandene Technologien sind im Rahmen von Verkehrsleitsystemen zu nutzen, um Verkehrsabläufe zu verstetigen und den jeweiligen Situationen anzupassen.

Privatfinanzierung

Angesichts des zu erwartenden Finanzbedarfs beim Ausbau integrierter Verkehrssysteme in Deutschland und Europa in den 90er Jahren sowie bei der Einführung neuer Verkehrsträger wie Transrapid erwartet der Deutsche Bundestag, daß alle geeigneten Instrumente der Einbeziehung privaten Kapitals zur Deckung dieses Finanzbedarfs genutzt werden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der Bundesregierung beschlossenen ersten Pilotprojekte bei Schiene und Straße. Er fordert die Bundesregierung auf,

- diese Projekte zügig umzusetzen,
- bei der Beschlußfassung des Bundesverkehrswegeplans '92 auf der Basis des Finanzbedarfs seine weiteren Finanzierungsabsichten zu definieren und
- die Fiskalharmonisierung in der EG mit der Gewinnung privater Finanzierungsmöglichkeiten für die Infrastruktur in einen engen Zusammenhang zu bringen.

Der Deutsche Bundestag erwartet, daß die Bundesregierung bei ihren weiteren Schritten in der Privatfinanzierung die Vorteile des Zeitgewinns mit in ihre Entscheidung einbezieht.

Strukturreform der Bahnen

Angesichts des europäischen Binnenmarktes, der Öffnung Osteuropas, des damit verbundenen Verkehrswachstums, der zunehmenden Umweltbelastungen und vermehrten Engpaßsituationen im Verkehr hält der Deutsche Bundestag eine durchgreifende Strukturreform der Eisenbahnen für unumgänglich.

Deutschland als größtes Transitland in Europa muß dabei Schrittmacher sein. Notwendig ist die Schaffung einer Bahn, die ihren Marktanteil durch wettbewerbsgerechtes Verhalten erhöht, nur so kann sie ihre Vorteile im Rahmen des Gesamtverkehrssystems

voll zur Geltung bringen. Damit wird sie auch in die Lage versetzt, einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Zugleich können die finanziellen Belastungen für die öffentliche Hand deutlich gesenkt werden.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, hierfür alle Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere dadurch, daß

- die Bahnen künftig handelsrechtlich organisiert und damit unternehmerisch geführt werden,
- die künftigen Bahnen wirtschaftlich in die Lage versetzt werden, als gleichwertige Wettbewerber am Markt teilzunehmen,
- mit einer schrittweisen rechnerischen und institutionellen Trennung von Fahrweg und Transport die Schiene einer offensiven Vermarktung zugeführt wird,
- die Schienennetze der EG allen Eisenbahngesellschaften und auch privaten Dritten im funktionierenden Wettbewerb geöffnet werden,
- der künftige Neu- und Ausbau des Schienennetzes des Bundes entsprechend dem Fernstraßenausbaugesetz auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird.

Der Deutsche Bundestag erwartet deshalb von der Bundesregierung die baldige Vorlage der erforderlichen Gesetzentwürfe einschließlich notwendiger Änderungen des Grundgesetzes. Er erwartet, daß unterstützt durch den gemeinsamen Beschluß der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister des Bundes und der Länder vom 6. Februar 1992 eine schnelle Umsetzung auch der Grundgesetzänderungen erfolgt.

Regionalisierung im öffentlichen Personennahverkehr

Der Deutsche Bundestag hält es für unabdingbar, im öffentlichen Personennahverkehr Aufgabe und Verantwortung in einer Hand auf regionaler Ebene zu konzentrieren. Er sieht in der Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ein wichtiges Element auf dem Weg zur Regionalisierung.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- auf der Basis der Entschließung der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister des Bundes und der Länder die Bund-/Länderverhandlungen zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs zielstrebig voranzubringen,
- die Regionalisierung zu einem Kernelement der Strukturreform der Bahn zu machen, um auch im Bereich des Schienenverkehrs Aufgabe und Verantwortung vor Ort zu konzentrieren,
- durch entsprechende Pilotprojekte in repräsentativen Regionen die Vorzüge der Regionalisierung sichtbar zu machen.

Bonn, den 17. März 1992

Dirk Fischer (Hamburg)
Heinz-Günter Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Horst Gibtnier
Claus-Peter Grotz
Rainer Haungs
Manfred Heise
Dr. Dionys Jobst
Michael Jung (Limburg)
Theo Magin
Rudolf Meinel
Eduard Oswald
Norbert Otto (Erfurt)
Gerhard O. Pfeffermann
Helmut Rode (Wietzen)
Ferdi Tillmann
Anneliese Augustin
Wilfried Böhm (Melsungen)
Dr. Maria Böhmer
Klaus Brähmig
Paul Breuer
Peter Harry Carstensen (Nordstrand)
Wolfgang Dehnel
Wolfgang Ehlers
Maria Eichhorn
Wolfgang Engelmann
Dr. Gerhard Friedrich
Erich G. Fritz
Hans-Joachim Fuchtel
Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein
Klaus Harries
Dr. Renate Hellwig
Dr. Paul Hoffacker
Josef Hollerith
Siegfried Hornung
Georg Janovsky
Dr. Egon Jüttner
Peter Kittelmann
Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)

Thomas Kossendey
Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese)
Franz Heinrich Krey
Dr. Dietrich Mahlo
Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn)
Maria Michalk
Hans-Werner Müller (Wadern)
Alfons Müller (Wesseling)
Dr. Rolf Olderog
Friedhelm Ost
Susanne Rahardt-Vahldieck
Dr. Bertold Reinartz
Kurt J. Rossmanith
Heinz Rother
Ortrun Schätzle
Günther Scharz (Trier)
Christian Schmidt (Fürth)
Trudi Schmidt (Spiesen)
Michael von Schmude
Dr. Andreas Schockenhoff
Reinhard Freiherr von Schorlemer
Dr. Hermann Schwörer
Heinrich Seesing
Dr. Hans-Joachim Sopart
Bärbel Sothmann
Karl Stockhausen
Dr. Ruprecht Vondran
Alois Graf von Waldburg-Zeil
Bernd Wilz
Dr. Roswitha Wisniewski
Wolfgang Zeitlmann
Wolfgang Zöllner
Dr. Wolfgang Schäuble, Dr. Wolfgang Bötsch und Fraktion

Ekkehard Gries
Horst Friedrich
Roland Kohn
Manfred Richter (Bremerhaven)
Dr. Klaus Röhl
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

