

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zu der Erklärung der Bundesregierung **Deutsche Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa**

Die bisherige Verkehrspolitik ist gescheitert. Sie hat den Verkehr zur wesentlichen Ursache für Umweltzerstörung und Energieverschwendung gemacht. Die verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen der Zukunft lassen sich insbesondere mit Blick auf die Einigung Deutschlands, das Zusammenwachsen Europas und die Öffnung der osteuropäischen Staaten nicht mehr mit einer auf Einzelmaßnahmen oder auf einzelne Verkehrsträger bezogenen Verkehrspolitik lösen.

Die Neuorientierung der Verkehrspolitik ist dringlich. In einer wirtschaftlichen Umbruchsituation, wie wir sie heute erleben, fallen täglich Entscheidungen über neue Investitionen, Standorte, Liefer- und Transportbeziehungen. Sie fallen auf der Grundlage falscher Rahmendaten und führen damit zu einer langwirkenden Fehlallokation der Ressourcen in Deutschland und Europa. Die Kurskorrektur der deutschen und europäischen Verkehrspolitik ist überfällig.

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, unverzüglich mit der Erarbeitung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts zu beginnen, das die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch sinnvoll nutzt und verknüpft. Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik muß dabei das ganze Bündel möglicher Maßnahmen einsetzen.

Dabei müssen die Ziele Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf die jeweils umweltverträglichsten Verkehrsträger und Optimierung der Verkehrsströme im Vordergrund stehen.

Im Rahmen dieses Konzeptes sind

- ökonomische Instrumente (Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern und Beseitigung der Wettbewerbsvorteile ausländischer Verkehrsunternehmen durch gerechtere und ökonomisch notwendige Anlastung der vollen – auch der externen – Kosten nach dem Verursacherprinzip);

- Infrastrukturinvestitionen (Vorrang für die jahrzehntelang vernachlässigte Schiene vor weiterem Neubau von Straßen);
 - Maßnahmen des Ordnungsrechts (Tempolimit, langfristig berechenbare sicherheits- und emissionsbezogene Vorgaben für die Industrie, Vorfahrtregelungen für den ÖPNV etc.);
 - eine integrierte, verkehrssparende Raum- und Regionalplanung
- aufeinander abzustimmen und einzusetzen.

2. Schwerpunkt der kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen muß eine deutliche Stärkung der Bahn sein, damit überhaupt die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die zu erwartenden Zuwächse – insbesondere im Straßengüterverkehr – in nennenswertem Umfang auf die Bahn zu verlagern.

Im Mittelpunkt muß dabei der Abbau der jahrzehntelangen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn und zugunsten der Straße stehen. Dies bedingt

- rechtliche Gleichstellung der Schiene mit der Straße bei der Entscheidung über den Infrastrukturausbau bereits im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1992; durch ein Schienenwegeausbaugesetz muß ebenso wie durch das Fernstraßenausbaugesetz das Parlament gesetzlich verbindliche Vorgaben für den Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur schaffen;
- Festschreibung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung des Staates für die Schieneninfrastruktur im Grundgesetz nach dem Beispiel der Staatsverantwortung für die Straßen und Wasserstraßen;
- umfassende Befreiung der Bahn von Altschulden durch ein tragfähiges Entschuldungskonzept.

Diese Maßnahmen sind zu flankieren durch eine Konzentration der Investitionsmittel auf Projekte zur Sanierung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur; der Bundesverkehrswegeplan 1992 muß insoweit einen eindeutigen Schwerpunkt zugunsten der Schiene und der Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße setzen.

Ob darüber hinaus eine Organisationsprivatisierung der Bahn im Bereich ihrer Transportaufgaben zusätzliche positive Wirkungen entfalten kann, ist erst zu entscheiden, wenn die genannten Rahmenbedingungen entscheidend zugunsten der Bahn verändert worden sind. Eine Organisationsprivatisierung der Bahn kann nicht erster Schritt einer Bahnreform sein, da die Bahn unter den geltenden Wettbewerbsbedingungen am freien Markt nicht existenzfähig ist.

3. Der öffentliche Personennahverkehr muß in Zukunft vor Ort organisiert und verantwortet werden. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, durch Bundesgesetz den ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe festzuschreiben und gleichzeitig eine dauerhafte und der wachsenden Bedeutung des ÖPNV angemessene Finanzierung sicherzustellen.

4. Mittelfristig ist im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts ein verkehrszweigübergreifender Gesamtausbauplan für die Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln. Die bisher für die Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger getrennt durchgeführte Investitionsplanung muß durch eine integrierte, verkehrszweigübergreifende Gesamtplanung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aller Verkehrsträger ersetzt werden. Alle dafür vorgesehenen Mittel sind in einem Kapitel zusammenzufassen und entsprechend den Bevölkerungsanteilen und dem jeweiligen Verkehrsbedarf auf die einzelnen Bundesländer aufzuschlüsseln. Auf der Basis der Vorschläge der Länder erstellt die Bundesregierung jeweils für fünf Jahre den Entwurf für einen verkehrszweigübergreifenden Gesamtausbauplan für die Verkehrsinfrastruktur, der vom Deutschen Bundestag beschlossen wird.
5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der EG mit allem Nachdruck für die Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzepts auch auf europäischer Ebene einzutreten. Im Vordergrund muß dabei zunächst die Harmonisierung der unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft stehen. Ziel müssen vergleichbare Kostenbelastungen der verschiedenen Verkehrsträger sein, die sich nach dem Territorialitätsprinzip an der jeweiligen Nutzungsdauer der Verkehrsinfrastruktur in den einzelnen Mitgliedstaaten bemessen muß. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich in der Europäischen Gemeinschaft mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln für eine sofortige Umsetzung der notwendigen Fiskalharmonisierung einzusetzen.

Bonn, den 18. März 1992

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

