

Antrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Georg Brunnhuber, Dr. Dionys Jobst, Heinz-Günther Bargfrede Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Norbert Königshofen, Werner Kuhn, Peter Letzgus, Rudolf Meinl, Roland Richter, Wilhelm Josef Sebastian und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Lisa Peters, Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

Bilanz und Perspektiven der Verkehrspolitik

Der Bundestag wolle beschließen:

Die zukunftsorientierte Verkehrspolitik der Bundesregierung

- mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unter der Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit sowie unter Einbindung privaten Kapitals und der Beschleunigung von Verfahrensabläufen auf der Grundlage des Planungsvereinfachungsgesetzes,
- mit der Deregulierung der Verkehrsmärkte sowie der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die deutsche Verkehrswirtschaft,
- mit einer Strategie der Privatisierung von Bundesunternehmen und/oder -beteiligungen,
- mit hohen Sicherheits-, Umwelt- und Qualitätsstandards in der Verkehrswirtschaft,

sichert ökonomisch und ökologisch dauerhaft die Mobilität von Gütern und Personen. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag für eine moderne, leistungsfähige und umweltgerechte Infrastruktur am Standort Deutschland.

I. Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der Bundesregierung umgesetzten und in Angriff genommenen Vorhaben:

- das laufende Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesverkehrswege mit Schwerpunkten in den neuen Bundesländern und insbesondere die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit mit Priorität für den Ausbau der Schiene. Dieses Programm leistet einen wesentlichen Beitrag zur Angleichung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und des

- Lebensstandards in ganz Deutschland. Fünf dieser Projekte – Schienenprojekte – sind bereits vollständig in Betrieb;
- die Beibehaltung des hohen Investitionsniveaus für die Verkehrsinfrastruktur mit deutlicher Schwerpunktverlagerung zugunsten der Schiene seit Mitte der 80er Jahre;
 - die konsequente Privatisierung von Bundesunternehmen wie z. B. Deutsche Lufthansa AG, Rhein-Main-Donau AG und Neckar AG, mit ihr ist die Position der im Wettbewerb stehenden Unternehmen am Markt gestärkt worden;
 - die Organisationsprivatisierung der Deutschen Flugsicherung GmbH und der Autobahn Tank & Rast AG mit vergleichbaren positiven Effizienz- und Haushaltswirkungen;
 - die verstärkte Einbeziehung privaten Kapitals; der hohe Finanzbedarf für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur erfordert neue Finanzierungsmodelle. Das durch die Bundesregierung entwickelte Konzessionsmodell ermöglicht die Realisierung von zwölf Straßenprojekten und einem Schienenprojekt mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rd. 8,5 Mrd. DM. Die Finanzierung nach dem Betreibermodell eröffnet darüber hinaus die zügige Umsetzung von Bauvorhaben auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes;
 - die Entscheidung über den Bau der Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin; sie ist Ausdruck einer Politik, durch Realisierung zukunftsweisender und umweltfreundlicher Verkehrstechnologien den Wirtschaftsstandort Deutschland zu sichern. Neben der Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Magnetbahn ist das neue Finanzierungs- und Managementkonzept im Rahmen einer Public-Private-Partnership für die Zukunft beispielhaft für das Zusammenwirken von Wirtschaft und öffentlicher Hand;
 - die Bahnreform und ihre konsequente Umsetzung; die Bundesregierung hat damit die Grundlage geschaffen, den Schienenverkehr in Deutschland zu stärken und seinen Marktanteil im Personen- und Güterverkehr zu verbessern. Die zum 1. Januar 1996 erfolgte Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs hat die Voraussetzungen für eine bessere Gestaltung der Fahrpläne, des rollenden Materials und damit des gesamten Angebots im Personennahverkehr deutlich verbessert. Die Länder erhalten hierfür allein in diesem Jahr 12,1 Mrd. DM;
 - die Gründung der Küstenwache am 1. Juli 1995 zum koordinierten Einsatz der bundeseigenen Kontrollfahrzeuge in Nord- und Ostsee;
 - die Aufhebung der Tarife und Marktzugangsbeschränkungen im Güterverkehr von Schiene, Straße und Binnenschifffahrt; dadurch können die Verkehrsunternehmen frei von staatlichen Tarifzwängen flexibel auf Anforderungen der verladenden Wirtschaft reagieren und durch Kooperationen die Qualität des Verkehrsangebotes verbessern;

- der Einstieg in die Fiskalharmonisierung beim Straßengüterverkehr durch Absenkung und emissionsbezogene Gestaltung der Kfz-Steuer für LKW sowie die Einführung einer zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW, das Aktionsprogramm „Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsstellung des deutschen Güterkraftverkehrs und der Spedition“ das 100-Mio.-DM-Programm für die Partikularschiffahrt einschließlich des gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und den Binnenschiffahrtsverbänden verabschiedeten Maßnahmen- und Aktionsprogramms; mit diesen Programmen sind die Wettbewerbsbedingungen zugunsten des deutschen Straßengüterverkehrs und der Binnenschiffahrt verbessert worden. Sie sind zugleich Ausdruck des Willens der Bundesregierung, das Verkehrsgewerbe in der Phase der Liberalisierung durch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zu unterstützen;
- die Umsetzung der Strategie „From Road to Sea“; um einer verstärkten Nutzung der modernen See- und Küstenschiffahrt zur Entlastung der Straßeninfrastruktur neue Impulse zu geben, wurde ein „Runder Tisch der Praktiker“ einberufen;
- der Abschluß von Sammelfinanzierungsvereinbarungen mit der DB AG zum Bau von Terminals des Kombinierten Verkehrs; die Umsetzung dieser Vereinbarungen ist entscheidend, um bei der Vernetzung des Güterverkehrs im Bereich von Schiene und Straße deutliche Fortschritte zu erzielen;
- das im Sommer 1996 verabschiedete liberale Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und den USA; es dient der Sicherung eines fairen und gerechten Wettbewerbs und schafft neue Möglichkeiten, durch globale Kooperation im internationalen Verkehr die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen zu stärken;
- die Umsetzung eines Luftverkehrssicherheitskonzeptes; dies hat zu einer erhöhten Sicherheit des Luftverkehrs geführt;
- die Umsetzung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht; damit soll sichergestellt werden, daß in einem gemeinsamen Europa einheitliche Bedingungen beim Erwerb und der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse gelten. Darüber hinaus werden mit der Umsetzung die Grundlagen für die neuen Fahrerlaubnisklassen geschaffen;
- eine Vielzahl von Einzelaktivitäten, mit denen die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr trotz einer drastischen Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes deutlich verbessert werden konnte. Weitere Maßnahmen, so z. B. die Einführung einer 0,5-Promille-Grenze, eine Ahndungsmöglichkeit für das Fahren unter Drogen, eine gerechtere Ausgestaltung des Punktesystems und die Anpassung des Bußgeldrahmens befinden sich in der parlamentarischen Umsetzung;

- die zum 1. Juli 1997 eingeführte emissionsbezogene Kfz-Steuer für PKW; sie trägt zu einer schnellen Erneuerung der Fahrzeugflotte unter dem Gesichtspunkt einer umweltgerechten Schadstofftechnologie bei und gibt daneben der Automobilindustrie die notwendige Planungssicherheit;
- die öffentlich/private Partnerschaft im „Wirtschaftsforum Verkehrstelematik“ als hochrangiges Entscheidungsgremium aus Wirtschaft und Politik; damit ist es der Bundesregierung gelungen, die Einführung neuer Telematikanwendungen in allen Bereichen des Verkehrs entscheidend voranzubringen;
- die Privatisierung der fünf großen deutschen Verkehrsflughäfen gemeinsam mit den Ländern; er bewertet dieses Vorhaben als Teil einer umfassenden Strategie, um Marktpositionen im Luftverkehr sowie der deutschen Flughäfen im Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu stärken;
- das Konzept der Bundesregierung zur Förderung der Seeschifffahrt in Deutschland; er erwartet von der Bundesregierung, alle Wege auszuschöpfen, um die von ihr vorgesehenen Maßnahmen (Kabinettsbeschluss vom 16. Juli 1997/Unterrichtung durch die Bundesregierung in Drucksache 13/8298) umzusetzen.

II. Der Deutsche Bundestag vertritt die Ansicht, daß nach Vollendung des europäischen Binnenmarktes im Verkehr jetzt Verkehrssicherheit, Umweltschutz und der Abbau von Kapazitätsengpässen die vorrangigen Ziele sind.

In diesem Zusammenhang unterstützt der Deutsche Bundestag

- die erfolgreichen deutschen Initiativen in der EU für ein Meldesystem für Gefahrgutschiffe und eine effiziente Hafenstaatkontrolle in den europäischen Seehäfen,
- die erfolgreichen Bemühungen der Bundesregierung für mehr Sicherheit auf RoRo-Fährgastschiffen nach dem Estoniaunglück,
- die Verbesserung der Luftverkehrssicherheit innerhalb der EU, insbesondere die Vorbereitungen für eine gemeinsame Luftverkehrssicherheitsbehörde,
- die Stärkung der Bahn auf europäische Ebene,
- die Verbesserung der Interoperabilität der Verkehrswege,
- die Beseitigung noch bestehender Defizite hinsichtlich der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Einzelbereichen des Verkehrs.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- im Rahmen der Heranführungsstrategie der MOE-Staaten darauf zu achten, daß die Öffnung der Verkehrsmärkte un-

ter Einbeziehung der genannten Staaten nicht zu unvertretbaren Wettbewerbsnachteilen für die Verkehrswirtschaft der bisherigen Mitgliedstaaten führt. Insbesondere dürfen die in der EU erreichten Sicherheits- und Umweltstandards nicht durch Unternehmen aus Drittländern unterlaufen werden;

- über die bereits getroffenen Maßnahmen einer Effizienzsteigerung der Transportabläufe hinaus eine Strategie zu entwickeln mit der Zielsetzung, im Rahmen einer verkehrsorientierten Strukturpolitik, Verkehr zu vermeiden und wo möglich auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern und damit zu einer stärkeren Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung zu gelangen, da angesichts prognostizierter Zuwächse im Verkehr die Mobilität von Gütern und Personen langfristig nicht allein durch Maßnahmen einer qualitativen und quantitativen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden kann;
- die zweite Stufe der Bahnreform mit der Ausgliederung der Geschäftsbereiche der DB AG in eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach einer gemeinsamen Holding umzusetzen, als einen wichtigen Schritt in Richtung mehr Wettbewerb auf der Schiene;
- die zeitbezogene Straßenbenutzungsgebühr so bald wie möglich durch die streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr abzulösen. Erst mit der streckenbezogenen Gebühr für den schweren LKW läßt sich das verkehrspolitische Ziel der Anlastung der Infrastrukturkosten für in- und ausländische LKW optimal erreichen. Dies ist geboten, da sie in erster Linie den hohen Unterhaltungsaufwand verursachen. Mit einer streckenbezogenen Autobahngebühr sind marktwirtschaftlich notwendige Steuerungsfunktionen ungleich effizienter als mit dem derzeitigen Gebührensystem erreichbar. Für die private Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind streckenbezogene Gebühren die wesentliche Voraussetzung;
- zur Ermöglichung weiterer Effizienzsteigerungen im kombinierten Verkehr
 - den mit der Öffnung der Förderung von KV-Terminals zugunsten Dritter eingeschlagenen Weg zu mehr Wettbewerb und Effizienz fortzusetzen,
 - insbesondere im Einklang mit der Richtlinie 91/440/EWG alle Ansätze zur Nutzung des Fahrwegs durch Dritte zu unterstützen,
 - und bei der Auswahl der zu fördernden KV-Terminals die Gesamtheit aller potentiellen Nutzer angemessen zu berücksichtigen.

Dirk Fischer (Hamburg)
Georg Brunnhuber
Dr. Dionys Jobst
Heinz-Günther Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Claus-Peter Grotz
Manfred Heise
Ernst Hinsken
Michael Jung (Limburg)
Norbert Königshofen
Werner Kuhn
Peter Letzgus
Rudolf Meinl
Roland Richter
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Horst Friedrich
Lisa Peters
Dr. Klaus Röhl
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

