

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Dionys Jobst, Georg Brunnhuber, Heinz-Günther Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Wolfgang Gröbl, Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Michael Jung (Limburg), Norbert Königshofen, Werner Kuhn, Peter Letzgus, Rudolf Meini, 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.

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf), Wolfgang Behrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksachen 13/5869, 13/8627 –

Stauvermeidung und Umweltschonung durch Effizienzsteigerung im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Umweltschonende Mobilität ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft. Insbesondere als Standortfaktor spielt Mobilität für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen eine entscheidende Rolle. Wohlstand, Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität am Standort Deutschland werden daher auch im kommenden Jahrhundert maßgeblich vom Verkehr bestimmt werden.

Aufgabe der Verkehrspolitik muß es daher sein, sich an der Zielsetzung eines leistungsfähigen und effizienten Gesamtverkehrssystems zu orientieren. Durch Kooperation und Verknüpfung der Verkehrsträger gilt es sicherzustellen, daß insbesondere die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel stärker am weiteren Verkehrswachstum beteiligt werden.

Das Angebot eines leistungsfähigen verkehrsträgerintegrierenden Verkehrswegenetzes und marktwirtschaftliche Steuerungsmechanismen, die sowohl eine effiziente, ressourcenschonende Transportorganisation als auch die Entwicklung umweltschonender Fahrzeugkonzepte bewirken, sind die wesentlichen Ansatzpunkte einer verkehrspolitischen Strategie, die sich die Bewahrung einer umweltgerechten Mobilität auch für das nächste Jahrhundert

zum Ziel setzt. Investitionen, Innovationen und marktwirtschaftliche Prinzipien sind die Schlüssel für eine Verkehrspolitik, die gleichermaßen zur Stauvermeidung und zur effizienteren Verkehrsabwicklung auch in Zukunft beiträgt.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt die von der Bundesregierung hierzu bereits umgesetzten und in Angriff genommenen Maßnahmen. Dazu gehören:

1. Schaffung einer leistungsfähigen, modernen Verkehrsinfrastruktur in den alten und neuen Ländern:

Der Bund investiert seit Jahren jährlich rd. 20 Mrd. DM in die Verkehrswege. Auch 1998 ist es der Bundesregierung gelungen, mit einem Investitionsvolumen von rd. 20 Mrd. DM – dies sind fast 50 % des Verkehrshaushalts von rd. 42,6 Mrd. DM – weiter eine solide Basis für den bedarfsgerechten Verkehrswegeausbau zu sichern.

Der hohe Finanzbedarf für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur fordert aber auch neue Finanzierungsmodelle. Das durch die Bundesregierung entwickelte Konzessionsmodell ermöglicht die frühzeitige Realisierung von zwölf wichtigen Pilotprojekten bei der Straße mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 4,6 Mrd. DM und einem Schienenprojekt – der Verbindung Nürnberg–Ingolstadt–München mit einem Investitionsvolumen von knapp 4 Mrd. DM. Ende März hat die Bundesregierung beschlossen, weitere 15 Projekte, zumeist kleinere Ortsumgehungen, mit einem Bauvolumen von rd. 550 Mio. DM im Wege der privaten Vorfinanzierung zu beginnen, um angesichts der angespannten Lage in der Bauwirtschaft dem Arbeitsmarkt einen zusätzlichen Impuls zu geben und die von Lärm und Abgasen betroffenen Bürgerinnen und Bürger weiter spürbar zu entlasten. Die Finanzierung nach dem Betreibermodell eröffnet darüber hinaus auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes die Verwirklichung von Bauvorhaben im Wege einer echten Privatfinanzierung.

Die bisherigen Leistungen des Bundes gerade auch für die neuen Länder sind gewaltig: Vom zweiten Halbjahr 1990 bis Ende 1997 hat der Bund rd. 76 Mrd. DM in die ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur investiert, davon allein rd. 26 Mrd. DM in die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Alle Projekte sind seit Sommer letzten Jahres im Bau. Von den neun Schienenprojekten, in die bisher allein rd. 17 Mrd. DM investiert wurden, sind bereits vier vollständig und von einem fünften ein wichtiger Abschnitt unter Verkehr. Weitere fast 14 Mrd. DM hat die Bundesregierung den neuen Ländern und der DB AG im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für Investitionen in den ÖPNV und im kommunalen Straßenbau zur Verfügung gestellt. Hinzu kamen in den Jahren 1996 und 1997 allein rd. 6,7 Mrd. DM, die die neuen Länder nach dem Regionalisierungsgesetz für den ÖPNV erhalten haben. Neben den notwendigen Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen konnten etwa 5 300 km Schienenwege sowie insgesamt rd. 11 500 km

Straßen um-, neu- oder ausgebaut werden. Ziel ist es, wesentliche Teile der VDE bis Anfang des nächsten Jahrzehnts fertigzustellen. Von den 76 Mrd. DM wurden fast 40 Mrd. DM in den Schienenbereich, 21 Mrd. DM in die Bundesfernstraßen und rd. 1,6 Mrd. DM in die Bundeswasserstraßen investiert.

Wie in den neuen liegt auch in den alten Bundesländern der Schwerpunkt der Verkehrswegeinvestitionen bei den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene und Binnenschiff, um ihnen die Chance zu geben, stärker als bisher am Verkehrswachstum teilhaben zu können. Wenn mehr Verkehr auf Schienen und Wasserstraßen stattfindet, kann der auch künftig notwendige Straßenausbau in für die Umwelt vertretbaren Grenzen gehalten werden. So wichtige Schienenprojekte wie z. B. die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, die Ausbaustrecken Karlsruhe–Offenburg und Dortmund–Kassel sowie für den Güterverkehr wichtige Maßnahmen im Raum Hamburg konnten bereits begonnen bzw. abgeschlossen werden.

Zwei Drittel des Güterverkehrs werden im Nahbereich abgewickelt; hier gibt es keine Alternative zum Lkw. Große Teile des Autoverkehrs sind für die Lebensfähigkeit von Stadt und Region weiterhin unverzichtbar. Im Bundesfernstraßenbau steht daher die verkehrssichere Erhaltung der Substanz, der Ausbau vorhandener Strecken, die Schließung von Netzlücken und die Entlastung der Städte durch Ortsumgehungen im Vordergrund. Bis einschließlich 1997 wurden rd. 500 Ortsumgehungen mit einem Investitionsvolumen von rd. 16 Mrd. DM verwirklicht. Ziel ist es, bis zum Jahr 2012 im Zuge von Bundesstraßen Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von mehr als 5 000 km zu bauen.

2. Schaffung eines intermodalen Verkehrsnetzes:

Kein Verkehrsträger wird die Herausforderungen der Zukunft allein bewältigen können, weder quantitativ noch qualitativ im Hinblick auf die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs. In erster Linie erfordert dies den weiteren Ausbau der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern – Güterverkehrszentren, Terminals des Kombinierten Verkehrs (ICV), Häfen und Flughäfen –, um ihre Verknüpfung und damit den Aufbau verkehrsträgerübergreifender Transportketten zu erleichtern. So hat die Bundesregierung z. B. mit der DB AG zwei Finanzierungsvereinbarungen über den Bau von insgesamt 13 KV-Terminals abgeschlossen, die ein Investitionsvolumen von insgesamt rd. 570 Mio. DM umfassen. Außerdem können von diesem Jahr an erstmals auch private Dritte bei Terminalinvestitionen gefördert werden.

Die Schifffahrt als effizienter und umweltfreundlicher Verkehrsträger ist in diese Vernetzungsstrategie einzubinden. Die nationale Schifffahrtspolitik muß daher die Rahmenbedingungen so gestalten, daß sich im Bereich der Binnenschifffahrt die Partikuliere als leistungsfähige und zuverlässige Partner auf dem Verkehrsmarkt einbringen können und die Seeschifffahrt ihre starke Stellung auf den internationalen Schifffahrtsmärkten auch unter sich verändernden Wettbewerbsbedingungen wah-

ren kann. Im Bereich der Binnenschifffahrt hat die Bundesregierung dazu das 100-Mio.-DM-Finanzhilfeprogramm verbessert, bis 1999 verlängert und in wichtigen Bereichen finanziell aufgestockt. Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt zu sichern, bleibt es beim Ziel einer deutlichen steuerlichen Entlastung durch die Einführung der Tonnagesteuer und die Nichtabführung von 40 % der von den Seeleuten einzubehaltenden Lohnsteuer. Mit der Einberufung eines „Runden Tisches der Praktiker“ hat die Bundesregierung im übrigen der Strategie „From Road to Sea“ neue Impulse gegeben. Allein für Deutschland wird das Potential für eine Verlagerung von der Straße auf das Wasser auf mindestens 14 Mio. t/Jahr geschätzt.

3. Einsatz innovativer und zukunftsweisender Verkehrstechnologien:

Die Möglichkeiten der modernen Informations-, Kommunikations- und Leittechnik, der Telematik, können maßgeblich zur Problemlösung für die verkehrspolitischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts beitragen. Zielsetzung des Einsatzes von Telematik im Verkehr ist

- eine bessere Kapazitätsauslastung und höhere Effizienz bei allen Verkehrsträgern,
- eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Straßen mit einer Verringerung der staubedingten Umweltbelastungen,
- eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- eine gleichmäßigere Arbeitsteilung zwischen allen Verkehrsträgern durch ihre informationstechnische Vernetzung.

Bis zum Jahr 2001 wird der Bund z. B. rd. 1,1 Mrd. DM in Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen investiert und dabei 1 100 km Autobahnen ausgestattet haben.

In allen großen Verkehrsverbünden sorgen heute rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme für einen reibungslosen Ablauf im spurgebundenen Verkehr. Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen an Lichtsignalanlagen machen den ÖPNV schneller und damit attraktiver. Unterstützt werden diese Telematikanwendungen durch kundenfreundliche elektronische Fahrplan- und Verkehrsauskünfte, demnächst mit Hilfe des BMV-Projekts DELFI auch bundesweit.

Bargeldlose Zahlungsmittel machen darüber hinaus den Zugang zum ÖPNV immer einfacher.

Zur praktisch angewandten Verkehrstelematik zählen auch die bislang noch weitgehend von den öffentlichen Händen betriebenen kommunalen Verkehrsleitsysteme in Ballungsräumen, in erster Linie dynamische Parkleit- und P+R-Informationssysteme. Unnötiger Parkplatzsuchverkehr in den Innenstädten kann dadurch drastisch vermindert werden.

Zielführungssysteme im Auto auf der Basis digitaler Straßenkarten sind bereits weit verbreitet – heute weitgehend noch mit statischer, morgen mit dynamischer Wegweisung, die auf aktuellen Verkehrszustandsdaten beruht.

Auch die großen Unternehmen der Transportwirtschaft nutzen die Möglichkeiten der Telematik bereits seit Jahren, um ihre Transportvorgänge zu optimieren. Durch satelliten- und mobilfunkgestützte Flottenmanagementsysteme und eine lückenlose Verfolgung des Frachtgutes können vorhandene Transportkapazitäten wesentlich besser genutzt und umweltbelastende Leer- und Suchfahrten erheblich verringert werden.

Als erstes Land in Europa stellt die Bundesrepublik Deutschland den kollektiven automatisierten Verkehrswarndienst RDS/TMC flächendeckend und ohne besondere Gebühr zur Verfügung. Damit können aktuelle Verkehrsinformationen in digitaler Form empfangen und nach Bedarf regional- und streckenbezogen sowie in gewünschter Landessprache abgehört werden.

4. Verwirklichung des Transrapid:

Der Bau der Magnetschwebebahn Transrapid zwischen Hamburg und Berlin ist ein herausragendes Beispiel modernster deutscher Hochtechnologie. Die weltweit erstmalige Anwendung der neuen Verkehrstechnologie ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland von unschätzbarem Wert. Sie zeugt von Pioniergeist und dokumentiert die technische Reife des neuen Bahnsystems.

Das Finanzierungs- und Managementkonzept schafft für die Verwirklichung der Magnetschnellbahn auf der Strecke Hamburg–Berlin eine tragfähige Grundlage. Alle Weichen sind dafür gestellt, daß der Transrapid die beiden größten deutschen Städte Hamburg und Berlin in einer Zeit von nur einer Stunde verbinden wird. Das erste Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet; die weiteren folgen bis zum Herbst 1998.

5. Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV:

Aufgabe des ÖPNV ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu befriedigen und gleichzeitig die Lebendigkeit der Städte zu stärken sowie die Umwelt zu schonen. Gerade in den Ballungsräumen muß der ÖPNV ein Eckpfeiler der Mobilität für den Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr werden. Einen wesentlichen Schritt zur positiven Entwicklung des ÖPNV hat der Bund 1996 vollzogen: Mit der Regionalisierung ist der Schienenpersonennahverkehr in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder übergegangen. Auf diese Weise läßt sich ein auf die spezifischen Bedürfnisse vor Ort abgestimmtes Nahverkehrskonzept „aus einem Guß“ verwirklichen. Aufgabe der Länder ist es nunmehr, die ihnen dadurch eröffneten Möglichkeiten zu nutzen.

Die Bundesregierung fördert den ÖPNV durch die Bereitstellung von Finanzmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den Bau von Stadt-, U- und S-Bahnen, von P+R-

Anlagen, von zentralen Omnibusbahnhöfen, von Umsteigeanlagen sowie zur Einrichtung von Busspuren und Radwegen und der Beschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen.

Allein in diesem Jahr stellt der Bund den Ländern rd. 12,4 Mrd. DM an Regionalisierungsmitteln und 3,3 Mrd. DM nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung. Nach 15,1 Mrd. DM in 1996 und 15,4 Mrd. DM in 1997 sind dies in diesem Jahr also rd. 15,7 Mrd. DM. Auch in den nächsten Jahren wird der Gesamtbetrag der Regionalisierungsmittel durch die Dynamisierung entsprechend des Umsatzsteuerwachstums weiter ansteigen. Die Bundesregierung ermöglicht damit das größte Modernisierungsprogramm des ÖPNV in der Nachkriegsgeschichte Deutschlands.

6. Gewährleistung einer sicheren und umweltverträglichen Mobilität in Europa:

Mit der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes auch im Verkehr, der Intensivierung der Beziehungen innerhalb der EU und der bevorstehenden Osterweiterung der EU spielen die Entwicklungen auf europäischer Ebene für die Verkehrspolitik eine zunehmend wichtige Rolle.

Die Bundesregierung hat sich daher frühzeitig für ein leistungsfähiges Transeuropäisches Verkehrsnetz eingesetzt und maßgeblich dazu beigetragen, daß die EU im Jahr 1996 entsprechende Leitlinien verabschiedet hat. Aufgabe der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft ist es, unter Einsatz privater Kapitalgeber gemeinsam die notwendigen Finanzmittel zu deren Realisierung bereitzustellen. In Deutschland werden alle besonders wichtigen Vorhaben bereits mit hoher Priorität geplant.

Insbesondere kommt es darauf an, daß auch auf europäischer Ebene den umweltverträglicheren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße Priorität eingeräumt wird. Das Verkehrswachstum in Europa wird sich nur bewältigen lassen, wenn gerade auch auf langen Strecken Schiene und Schifffahrt verstärkt eingebunden werden. Dies ist auch die Voraussetzung dafür, daß die Umweltbelastungen des Verkehrs weiter sinken. Die Maßnahmen der Bundesregierung, um auf europäischer Ebene zu einer Verlagerung des Landverkehrs auf die Wasserstraßen zu kommen, werden daher nachdrücklich unterstützt.

In diesem Zusammenhang ist die Einführung von „Güterfreeways“ in diesem Jahr ein wichtiger Impuls, um den europäischen Güterverkehr auf der Schiene zu stärken.

Die Aktionsprogramme der Bundesregierung für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, die Speditionen und die Binnenschifffahrt zeigen, daß die Bundesregierung alles dafür tut, um das Verkehrsgewerbe in der Phase der Liberalisierung durch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zu unterstützen.

Die Einführung einer zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw war ein wichtiger erster Schritt, um zu einer gerechteren Anlastung der Wegekosten in Europa zu kommen. Weitere Schritte müssen folgen.

Deutschland hat auch mit der im April 1997 unter seiner Präsidentschaft erfolgreich durchgeführten Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) zusätzliche, für die europäische Verkehrspolitik wichtige Themen wie z. B. die Sicherheit für den Güterverkehr und die Stärkung des europäischen KV vorangebracht.

III. Der Deutsche Bundestag vertritt die Ansicht, daß auch in Zukunft eine enge Kooperation und Verknüpfung der Verkehrsträger bei gleichzeitigem umweltverträglichem Ausbau der Verkehrswege für eine effiziente und umweltgerechte Verkehrspolitik notwendig ist.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

1. die erfolgreiche Investitionsstrategie zur Verbesserung der überregionalen Bundesstraßenverbindungen als wichtige Verkehrs- und weiterführende Entwicklungsachsen fortzusetzen. Die verkehrssichere Erhaltung der Substanz, der Ausbau vorhandener Strecken, die Schließung von Netzlücken und die Entlastung der Städte durch Ortsumgehungen müssen weiterhin im Vordergrund stehen.

Weniger Durchgangsverkehr, mehr Sicherheit in den Wohngebieten, weniger Schmutz, Lärm und Schadstoffe sind die Folge;

2. angesichts prognostizierter Zuwächse im Verkehr auch in Zukunft auf einen umweltgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu setzen. Ziel muß es beim Schienennetz sein, bis zum Jahr 2012 ein Schnellfahrnetz mit einer Gesamtlänge von etwa 3 200 km entstehen zu lassen. Die zweite Stufe der Bahnreform mit der Ausgliederung der Geschäftsbereiche der DB AG in eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach einer gemeinsamen Holding muß als ein wichtiger Schritt in Richtung mehr Wettbewerb auf der Schiene umgesetzt werden.

Die Vernetzung der Verkehrsträger – vor allem im KV – muß optimiert werden. Schnellumschlageinrichtungen für den KV und selbstfahrende Transporteinheiten wie der CargoSprinter sind Beispiele, die weiter Unterstützung finden müssen;

3. den Aufbau moderner Verkehrswege in den neuen Bundesländern mit Nachdruck voranzutreiben und insbesondere die VDE zügig zu verwirklichen. Sie sind unbedingte Voraussetzung, den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Ländern voranzubringen, zu einer Trendwende beizutragen und eine weitgehende Annäherung der Lebensverhältnisse der Bevölkerung zu erreichen;
4. Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im Verkehr im Bereich aller Verkehrsträger weiterzuentwickeln mit der Zielsetzung, im Rahmen einer verkehrsorientierten Strukturpolitik Verkehr zu vermeiden, wo möglich, auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern und damit zu einer Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung zu gelangen;

5. weiterhin zur Vernetzung der Verkehrsträger durch Telematik beizutragen. Schon heute sind bei den verschiedenen Verkehrsträgern zahlreiche Telematiksysteme und -dienste eingeführt und haben ihren verkehrlichen und wirtschaftspolitischen Nutzen bewiesen. Hier eröffnet sich ein neues, zukunftsträchtiges Beschäftigungsfeld, auf dem Deutschland weltweit Spitzenreiter ist. Experten schätzen den europäischen Markt alleine für die Straßenverkehrstelematik bis zum Jahr 2010 auf rd. 80 Mrd. DM bis 120 Mrd. DM. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft und unserer Arbeitsplätze müssen wir dafür sorgen, daß Deutschland auf diesem wichtigen Zukunftsmarkt seine Spitzenposition behält;
6. die Realisierung der Magnetschnellbahn zwischen Berlin und Hamburg konsequent fortzusetzen, damit – wie geplant – im Jahr 2005 der allgemeine Fahrbetrieb aufgenommen werden kann. Nur mit einer praktischen Anwendungsstrecke können Interessenten für dieses Verkehrssystem gewonnen werden. Damit können deutsche Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden. Deshalb steht der Deutsche Bundestag voll hinter diesem Projekt;
7. weiterhin darauf hinzuwirken, daß im europäischen Verkehrsmarkt Liberalisierung und Harmonisierung im Gleichklang erfolgen. Insbesondere muß für eine gerechtere Anlastung der Wegkosten in Europa gesorgt werden. Daher sind die Vorbereitungen zur Einführung einer streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw auf Autobahnen als Ersatz für die zeitbezogene Vignette konsequent weiter voranzutreiben. Dies gilt vor allem auch im Hinblick auf die Entwicklungen im alpenquerenden Verkehr.

Im Rahmen der Heranführung der Beitrittsländer aus Mittel- und Osteuropa gilt, es darauf zu achten, daß die Öffnung der Verkehrsmärkte nicht zu unververtretbaren 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.

Bonn, den 5. Mai 1998

Dirk Fischer (Hamburg)
Dr. Dionys Jobst
Georg Brunnhuber
Heinz-Günther Bargfrede
Dr. Wolf Bauer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Wolfgang Gröbl
Claus-Peter Grotz
Manfred Heise
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