

Verkehrspolitik

Deutschland braucht eine moderne Verkehrsinfrastruktur

- 0. Inhalt**
- 1. Ziele der Verkehrspolitik**
- 2. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit**
- 3. Schiene**
- 4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**
- 5. Tempolimit**
- 6. Autobahngebühr**
- 7. Luftverkehr**
- 8. Schifffahrt**
- 9. Europäische Verkehrspolitik**
- 10. Vernetzung der Verkehrsträger**
- 11. Infrastrukturausbau beschleunigen**

1. Ziele der Verkehrspolitik

Mobilität und Verkehr sind zentrale Bestandteile unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Die Verkehrspolitik hat damit entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen und ihre Mobilität, auf die Belastungen von Natur und Umwelt, auf die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Mobilität ist Voraussetzung und zugleich Folge von Freiheit und Wohlstand.

Wer in seiner individuellen Lebensgestaltung aus der Vielfalt sich bietender Möglichkeiten Chancen wahrnehmen will, der ist auf Mobilität sowohl im privaten als auch im beruflichen Bereich angewiesen. Deutschland braucht eine moderne zukunftsweisende Verkehrsinfrastruktur, die eine ausgewogene Entwicklung von Stadt und Land ermöglichen. Dirigistische Eingriffe, die Mobilität gewaltsam einschränken, lehnen wir ab.

Für die CDU ist ein Verkehrswesen, das Menschen und Gütern erlaubt, binnen angemessener und – vor allen Dingen – in vorhersehbarer Zeit den Ort zu wechseln, eine wesentliche Voraussetzung einer freiheitlichen und produktiven Gesellschaft. Damit wir auch in Zukunft mobil bleiben, müssen weiter Straßen gebaut und erweitert und der Bahnverkehr verbessert werden. Wir wollen deshalb in einem Gesamtverkehrssystem ein wirksames Miteinander von Schiene, Straße, Wasser und Luft ermöglichen.

Das Ziel unserer Verkehrspolitik ist, die hohe Qualität und Leistungsfähigkeit unseres Verkehrssystems weiter auszubauen, um zukünftigen Erfordernissen gewachsen zu sein. Maßstab darf nicht der gegenwärtige Bedarf sein, sondern das zu erwartende Verkehrsaufkommen. Dazu bedarf es einer systematischen und nachhaltigen Zukunftsplanung für Verkehrsinfrastruktur und Mobilität.

Unsere heutige persönliche Lebensorganisation setzt auf den PKW als Haupttransportmittel, da unser Aktionsradius zu Fuß oder mit dem Fahrrad sehr begrenzt ist und öffentliche Verkehrsmittel örtlich und zeitlich nicht ausreichend verfügbar sind. Das Auto ist und bleibt das Verkehrsmittel Nummer eins. Die CDU lehnt eine Verteufelung des Autos ab.

Autofahren darf nicht zum Luxus werden. Gleichzeitig gilt es aber auch, den Anforderungen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen.

Die deutschen Autobahnen galten einmal als vorbildlich und als das beste Straßennetz der Welt. Unter Rot-Grün drohte das Straßennetz Deutschlands zu verkommen. Der volkswirtschaftliche Schaden, der alleine durch stockenden oder stehenden Straßenverkehr entsteht, ist immens. Deutschland ist Transitland im Herzen Europas. Dieser Bedeutung muss auch die Infrastruktur gerecht werden. Um den Erhalt und Ausbau des deutschen Straßennetzes auf allen Ebenen wieder voranzubringen, hat die CDU-geführte Bundesregierung die Infrastrukturinvestitionen erhöht und verstetigt sowie die Verkehrswegeplanung beschleunigt.

Autobahnengpässe können zügiger als bisher ausgebaut werden, Lücken im Straßennetz geschlossen werden. Das gilt im Hinblick auf die EU-Osterweiterung vor allem für die Ost-West-Verbindungen. Für die hoch belasteten Teile des deutschen Autobahnnetzes muss ein sechsstreifiger Ausbau Standard werden. Bei Engpässen mit höchster Verkehrsdichte, also vor allem in Ballungsräumen, müssen die Autobahnen achtstreifig ausgebaut werden.

2. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Zur Verwirklichung des Ziels der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse in Ost und West ist es ein absolutes Muss, dass die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vollendet werden. Die Infrastruktur in den neuen Ländern ist heute schon teilweise moderner als in vielen Teilen Europas. Obwohl die Anstrengungen gewaltig waren und die Erfolge für jedermann sichtbar sind, müssen die Verkehrswege weiter modernisiert und ausgebaut werden, denn die Verbesserung der Verkehrswege ist Grundlage und Motor für den wirtschaftlichen Aufschwung. Wirtschaftsförderung kann nur dann erfolgreich sein, wenn die Verkehrsströme bewältigt werden können.

Die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Erfurt ist Herzstück des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8. Die geplante Trasse gehört zudem zum Programm „Transeuropäische Netze der EU“ und ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien - Berlin - Nürnberg - München - Verona.

3. Schiene

Deutschland braucht einen leistungsfähigen Schienenverkehr, nicht zuletzt angesichts der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahme. Die Union setzt sich für einen bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Schienenwege ein. Vorrangige Aufgabe ist es, einen hohen Qualitätsstandard des Schienennetzes zu sichern.

Das System Schiene mit seinen über 66.000 km Gleisen ist für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft und das tägliche Leben unverzichtbar. Gefordert ist ein neuer Schwung für die Bahn, die in unserem Verkehrssystem des 21. Jahrhunderts einen unverändert wichtigen Platz einnimmt und die im Zusammenhang mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen eine große Aufgabe übernehmen muss.

Die Bahnreform ist erfolgreich gewesen, indem sie zur Steigerung der Produktivität um mehr als 100 Prozent geführt hat und deutliche Erfolge auf der Kostenseite eingetreten sind. Wir sind der Meinung, dass die Bahnreform konsequent fortgeführt werden muss. Der Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene am Gesamtverkehrsmarkt muss gesteigert werden. Dies ist nur durch die Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr erreichbar. Einer Vielzahl von Betreibern, die untereinander in Konkurrenzverhältnissen stehen, muss ein diskriminierungsfreier Netzzugang gewährt werden. Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird auch zukünftig eine staatliche Aufgabe bleiben, damit über das eigenwirtschaftlich tragfähige Netz hinaus die Gewährleistung gleichartiger Lebensverhältnisse in Deutschland erreicht werden kann.

Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, Qualität und Leistungsfähigkeit der Schiene mit dem Ziel einer umweltgerechten Mobilität für alle Bürger zu steigern. Bundesregierung und Deutsche Bahn AG sind aufgefordert, am Ziel eines flächendeckenden Bahnangebotes festzuhalten. Es darf nicht angehen, dass ganze Regionen vom Fernverkehr abgehängt werden, zumal es nach den Bahngesetzen eine Gemeinwohlverpflichtung gibt.

4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge. Die Unterstützung des öffentlichen Personennahverkehrs mit erheblichen Bundesmitteln und eine wettbewerbsorientierte Verkehrspolitik haben zwar zu Erfolgen geführt. Nach der Regionalisierung liegt es bei den Ländern, den ÖPNV gezielt an den regionalen Anforderungen auszurichten und dessen Marktanteil zu vergrößern. Rechnet sich ein zu erbringendes ÖPNV-Angebot unternehmerisch auf Straße und Schiene nicht, muss es von staatlicher Seite „eingekauft“ werden. Die Verkehrsunternehmen müssen so keine Leistungen mehr erbringen, die für sie nicht wirtschaftlich sind.

Das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel reicht aber noch nicht aus, um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen und die Straßen zu entlasten. Busse und Bahnen sind im Nahverkehr noch nicht attraktiv genug. Der ÖPNV muss noch kundenfreundlicher und effizienter werden. Diesem Ziel muss die beabsichtigte Veränderung des Ordnungsrahmens in der EU hin zur Öffnung des Marktes für einen geregelten Wettbewerb dienen.

Eine gute Personennahverkehrsanbindung und die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung bleiben wichtige Ziele unserer Politik. Auch im ländlichen Raum muss ein öffentliches Verkehrsangebot vorgehalten werden, weil viele Bürger gerade dort darauf angewiesen sind. Es darf keinen Rückzug des ÖPNV aus der Fläche geben. Ein funktionierender ÖPNV in Ballungsräumen und ein nachfragegerechtes Angebot in der Fläche sind unentbehrlich.

5. Tempolimit

Wir lehnen die Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen strikt ab. Für solche allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen besteht weder aus Verkehrssicherheits- noch aus Umweltgründen ein Anlass. Die Autobahnen sind nach wie vor unsere sichersten Straßen. Unverantwortliches Schnellfahren lässt sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht verhindern. Unfälle bei höherem Tempo sind meist auf Übermüdung, Alkoholeinfluss oder rücksichtsloses Verhalten des Fahrers zurückzuführen. Nicht hohe, über der Richtgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeiten sind Ursache für die meisten Unfälle, sondern vielmehr die im Einzelfall nicht situationsangepasste Geschwindigkeit.

Tempolimits sollten nur dort angeordnet werden, wo die betreffenden verkehrlichen und straßenbaulichen Verhältnisse dies erfordern. Wir setzen statt eines generellen, starren Tempolimits auf eine situationsangepasste, flexible Geschwindigkeitsregelung. Rechnergestützte intelligente Verkehrsleitsysteme haben dort, wo sie eingesetzt worden sind, das Unfallpotential um bis zu 50 Prozent verringert.

6. Autobahngebühr

Wir haben ein großes Interesse daran, dass europaweit die Kostenwahrheit im Verkehr verwirklicht wird. Unsere Straßen sind hoch belastet, der Unterhalt entsprechend teuer. Der vergleichsweise hohe Anteil ausländischer Lkw muss einen gerechten Beitrag zur Kostendeckung deutscher Autobahnen leisten.

Die seit Jahren diskutierte Autobahngebühr für PKW wurde nicht eingeführt, da der Feldversuch zur „automatischen streckenbezogenen Gebührenerhebung auf Autobahnen (AGE)“ auf der A 555 zwischen Köln und Bonn ein negatives Ergebnis hatte. Die an der Studie beteiligten Experten haben vor einer Verlagerung des Pkw-Verkehrs von den Autobahnen auf die Landstraßen gewarnt. Dies würde zu höheren Unfallzahlen, einer höheren Lärmbelastung in den Ortsdurchfahrten sowie auch einer Erhöhung der Schadstoffbelastung führen.

Es ist außerdem nicht möglich, ohne unverhältnismäßig großen Kontrollaufwand Gebühren zu erheben. Die positiven verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Effekte blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Grenzüberschreitende Lösungen liegen bisher in weiter Ferne. Zudem ist noch offen, ob überhaupt ein zuverlässiges und datenschutzrechtlich einwandfreies Verfahren beim Pkw möglich ist.

Die CDU hat sich ebenfalls gegen eine PKW-Vignette entschieden, da nach EU-Recht auch die deutschen Autofahrer die jährliche Gebühr zahlen müssten. Bei der Anwendung des österreichischen Modells kämen auf deutsche Autofahrer zusätzliche Belastungen von rund 1,2 Mrd. Euro zu. Der Beitrag der ausländischen Autofahrer (nur sechs Prozent der Autobahnbenutzer sind Ausländer) würde dagegen lediglich bei 30 Mio. Euro liegen. Doch allein der Verwaltungsaufwand wäre erheblich höher.

Beim Schwerlastverkehr gibt es die datenschutzrechtlichen Probleme nicht. Das „road pricing“ für Lkw macht in der Kontrolle gegenüber der Erfassung von Pkw erheblich weniger Probleme. Schon jetzt finden rund 800.000 Lkw-Kontrollen pro Jahr statt, die sich im Wesentlichen auf Sicherheits- und Umweltaspekte beziehen.

Für die Ausdehnung der LKW-Maut auf Bundesstraßen gibt es eine klare und sinnvolle Regelung: Es kann gegebenenfalls auf den Bundesstraßen Maut erhoben werden, die stark vom Ausweichverkehr betroffen sind und auf denen in der Folge Verkehrssicherheit und Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt sind.

7. Luftverkehr

Der Luftverkehr spielt für die deutsche Volkswirtschaft eine wichtige Rolle. Er ist eine boomende Branche, die in erheblichem Umfang Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrswirtschaft hinaus schafft. Von ihm hängen in Deutschland rund 250.000 Arbeitsplätze direkt und 500.000 indirekt ab. Als eine der Wachstumsbranchen in Deutschland ist der Luftverkehr auf eine nachfragegerechte Infrastruktur angewiesen, dazu gehören weitere Start- und Landebahnen, Terminalkapazitäten und ausreichende Flugsicherungseinrichtungen.

Ein leistungsfähiger Luftverkehr ist in einer global ausgerichteten Volkswirtschaft unverzichtbar. Jede Limitierung des Luftverkehrs schwächt den Export und erschwert den Import. Unsere Industrie- und Dienstleistungsunternehmen sind eng mit den Weltmärkten verflochten und im Hinblick auf die Erhaltung ihrer Wettbewerbsposition auf einen schnellen und preiswerten Austausch ihrer Güter und Dienstleistungen angewiesen. Zudem bleibt der Luftverkehr für die Geschäfts- und Privatreise mit seinen kurzen Reisezeiten ein attraktives Verkehrsmittel.

Die Koordinierung eines Masterplans für die Flughafeninfrastruktur in Deutschland durch den Bund bewirkt eine höhere Effizienz des Mitteleinsatzes der öffentlichen Hand. Die CDU-geführte Bundesregierung sorgt dafür, dass das multizentrale deutsche Flughafen-system entsprechend dem steigenden Bedarf weiter entwickelt wird. Die Kapazitäten im Luftraum und am Boden müssen so erweitert werden, dass die Luft-Drehkreuze weltweit konkurrenzfähig werden und bleiben. Die Anbindung der Flughäfen an Straße und Schiene muss optimiert werden, um eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zu erreichen.

Grundsätzlich müssen alle Verkehrsträger gleich behandelt werden. Dies gilt auch für den Luftverkehr. Die CDU setzt sich für die Besteuerung von Flugbenzin ein. Dies macht aber nur im internationalen Kontext Sinn. Es muss vermieden werden, dass deutsche Airlines im internationalen Wettbewerb allein belastet werden, während ausländische Fluggesellschaften weiterhin in den Genuss dieser Vergünstigungen durch ihre Nationalstaaten kommen. Die CDU-geführte Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass seitens der EU-Kommission auf eine Änderung des Chicagoer Abkommens gedrängt wird, denn einer Aufhebung der Steuervergünstigungen stehen derzeit dessen Regelungen entgegen.

Wir werden auch den Luftverkehr nicht aus seiner Verantwortung entlassen, gemeinsam mit den anderen Verkehrsträgern seinen Beitrag zu einer Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Umweltbelastungen zu leisten. Wir wirken besonders darauf hin, dass der Umweltschutz bereits an der Quelle betrieben wird, dass Belastungen also möglichst gar nicht erst entstehen oder zumindest von vornherein deutlich geringer werden. So hat bereits die Belastung durch Fluglärm durch den verstärkten Einsatz leiser Flugzeuge trotz wachsenden Luftverkehrs eher abgenommen.

Die Maßnahmen zum Schutz der Umwelt müssen soweit wie möglich die berechtigten Interessen der Bürger im Umfeld der Landeplätze wie auch die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt für Wirtschaft und Freizeit berücksichtigen. Die gegenseitige Anerkennung der Bedürfnisse der jeweils anderen Seite und gegebenenfalls auch der Einsatz dafür sind eine gute Voraussetzung für die Akzeptanz der Luftfahrt.

8. Schifffahrt

Obwohl Schifffahrt und Häfen bei den Bürgern im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr eher eine untergeordnete Rolle spielen, haben sie im Transportsystem der Bundesrepublik Deutschland eine entscheidende Rolle. Während die Seeschifffahrt für unsere stark arbeitsteilige und außenhandelsorientierte Volkswirtschaft unverzichtbar ist, erfüllt die Binnenschifffahrt als umweltfreundliches, sicheres und energiesparendes Transportmittel wichtige Aufgaben im nationalen Verkehr. Die Häfen bilden das Bindeglied zwischen Schiff und jeweiligem Hinterland.

Wasserstraßen werden für den Ost-West-Handel immer bedeutsamer. Lkw und Bahn stoßen im Handel mit den Staaten Osteuropas an ihre Kapazitätsgrenzen. Nahezu alle osteuropäischen Staaten sind dagegen über leistungsfähige Wasserwege voll erschlossen. Daher sollen Fluss-See-Schifffahrt, Binnenschifffahrt und Bahn Partnerschaften eingehen, um den Handel effektiver zu gestalten und den Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern.

Die CDU setzt sich für eine zukunftsweisende, am Markt orientierte Politik für Schifffahrt und Häfen ein, die klare Rahmenbedingungen für Investitionen setzt und so notwendige Innovationen ermöglicht. Dabei muss die Schifffahrt stärker in die Transportabläufe eingebaut werden. Auch für den Bereich des „nassen Verkehrs“ gilt für die CDU-Verkehrspolitik die Maxime: „Soviel Markt wie möglich, soviel Lenkung wie nötig“. Staatliches Handeln sollte darauf beschränkt sein, die Voraussetzungen für einen fairen, kommerziellen Wettbewerb zu sichern. Weitergehende Eingriffe erhöhen die Gefahr, dass neue Entwicklungen nicht früh genug erkannt und notwendige Reaktionen verpasst werden. Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft benötigen klare und kalkulierbare Perspektiven, weil Entscheidungen über langfristig wirkende Investitionen getroffen werden müssen.

9. Europäische Verkehrspolitik

Die Aufmerksamkeit der nationalen Verkehrspolitik muss sich stärker dorthin richten, wo die wesentlichen Weichen im Vorfeld gestellt werden - auf die Europäische Union. Die CDU-geführte Bundesregierung setzt sich in der EU nachhaltig für eine umfassende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und eine weitere Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa ein.

Wachstum im erweiterten Europa verlangt neue Handelswege. Mit einem Verkehrsnetz von gestern sind die Verkehrsströme von morgen nicht zu bewältigen. Damit das Transitland Deutschland der durch die EU-Osterweiterung bedingten rasanten Verkehrsentwicklung Stand halten kann, dringt die CDU darauf, die notwendigen Infrastrukturverbindun-

gen schnell umzusetzen. Vorrang haben dabei die Projekte der Transeuropäischen Netze sowie der TINA (Trans European Infrastructure Need Assessment).

10. Vernetzung der Verkehrsträger

Mit der Osterweiterung der EU rückt die Bundesrepublik Deutschland von einer geographischen EU-Randlage in das EU-Zentrum. Deutschland bietet von daher ideale geostrategische Voraussetzungen für den Aufbau logistischer Netzwerke und damit verbundener Dienstleistungen. Diesen Vorteil wollen wir als „Job-Motor“ nutzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten in diesem mittelständisch geprägten Wirtschaftsbereich erschließen.

Aufgrund der Globalisierung und des erweiterten Binnenmarktes werden für die Transport- und Logistikmärkte weit über dem Wirtschaftswachstum liegende Zuwächse prognostiziert. Deutschland kann von diesen Entwicklungen profitieren, wenn die Startvoraussetzungen der deutschen Logistik- und Verkehrswirtschaft an die Wettbewerbsbedingungen führender Logistikstandorte angepasst werden. Beschäftigungshemmende Wettbewerbsverzerrungen sind dafür abzubauen. Wir wollen damit der Tendenz entgegenreten, dass sich der global und EU-weit stark wachsende Transport- und Logistiksektor trotz natürlicher Standortvorteile verstärkt außerhalb der deutschen Grenzen entwickelt.

Um die Beschäftigungspotenziale globaler Distributions- und Logistiknetzwerke nachhaltig und umweltgerecht erschließen zu können, wollen wir die Verkehrsinfrastruktur durch die Vernetzung der Verkehrsträger und Systeme intelligenter Verkehrssteuerung effizienter nutzen. Auf diese Weise lässt sich die Kapazität des Gesamtsystems erhöhen. Jeder Verkehrsträger muss sich gemäß seiner Systemstärke optimal einbringen können. Optimierte Schnittstellen zwischen Straße und Schiene, wie z.B. Tri-Modale-Terminals, sind ebenso notwendig wie die bessere Anbindung von Flughäfen an Straße und Schiene.

11. Infrastrukturausbau beschleunigen

Verkehrssysteme können nur dann zügig und nachfragegerecht gestaltet werden, wenn Infrastrukturprojekte auch zeitnah zur Bedarfsfeststellung umgesetzt werden können. Deshalb hat die CDU-geführte Bundesregierung die Infrastrukturplanung grundsätzlich und die Verkehrswegeplanung insbesondere entbürokratisiert und beschleunigt. Als weiterer wichtiger Ansatzpunkt, bürokratische Verzögerungen zu vermeiden, werden die Verfahren zur Vergabe und Planfeststellung auf den Prüfstand gestellt und ihre effiziente und praxiserichte Handhabung gefördert.

Auch für Public Private Partnership (PPP) haben wir den Weg frei gemacht. Wie in anderen europäischen Staaten, so muss es auch in Deutschland Standard werden, Infrastrukturprojekte in öffentlich-privater Partnerschaft schneller und kostengünstiger zu realisieren. Wir sorgen dafür, dass die Chancen für Public Private Partnership in allen Bereichen, zuallererst in dem besonders defizitären Bereich der Verkehrsinfrastruktur, konkret verbessert werden.