



Themenreihe

Verkehrspolitische Agenda

2
Juli 2005

www.spdfraktion.de



Unsere Verkehrspolitik im Überblick

1	Leitbild Mobilität	3
2	Integrierte Verkehrspolitik	4
2.1	Vernetzung der Verkehrsträger	5
2.2	Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland	5
2.3	Integration von Raum- und Verkehrsplanung	6
3	Prognose der Verkehrsentwicklung	7
3.1	Demographischer Wandel	7
3.2	Strukturwandel der Wirtschaft	7
3.3	Infrastrukturbedarf in Ostdeutschland	8
4	Erhalt und Bereitstellung leistungsfähiger Infrastruktur	10
4.1	Verkehrsträger Straße	10
4.2	Verkehrsträger Schiene	11
4.2.1	Schieneinfrastruktur	11
4.2.2	Die Rolle der Deutschen Bahn AG als größtes Bahnunternehmen in Deutschland	12
4.3	Die Bedeutung und Sicherung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	13
4.4	Verkehrsträger Wasserstraße	14
4.4.1	Bundeswasserstraßen und Binnenschifffahrt	14
4.4.2	Maritime Wirtschaft	15
4.5	Verkehrsträger Luftverkehr	16
5	Verkehrssicherheit	18
6	Emissionsschutz	20
6.1	Reduzierung von Schadstoffemissionen	20
6.2	Verkehrslärm	20

7	Verkehrspolitische Instrumente	22
7.1	Ordnungspolitische Instrumente	22
7.1.1	Fiskalische Instrumente	22
7.1.2	Nicht-fiskalische Instrumente	23
7.2	Neue Wege zur zukünftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	25
7.2.1	Öffentlich-Private Partnerschaften in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung	25
7.2.2	Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	26
7.3	Innovationen im Verkehrswesen	26
7.3.1	Neue Antriebstechnologien	27
7.3.2	Weiterentwicklung von Verkehrsleitsystemen und Telematik	27
7.3.3	Innovationsfeld Logistik	28
7.3.4	Förderung von Mobilitäts-Clustern	28
7.3.5	Förderung alternativer Verkehrsmittel	29
7.3.6	Satelliten-Navigationssystem Galileo	30
7.3.7	Mobilitätsmanagement im ÖPNV	30

1 Leitbild Mobilität

Mobilität ist die Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Sie erschließt Räume, eröffnet Märkte sowie Beschäftigungschancen und ermöglicht den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten.

Aufgabe moderner Verkehrspolitik muss es daher sein, eine möglichst uneingeschränkte Mobilität aller Bürger zu garantieren. Dies schließt die Geschwindigkeit des Ortswechsels, die Verfügbarkeit der Transportmittel, die Erreichbarkeit des Zieles sowie die Kosten des Ortswechsels ein.

In den westlichen Industriestaaten hat der Verkehr in all seinen Ausprägungen (Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Zahl der Verkehrsmittel) stark zugenommen, und dies trotz sinkender Bevölkerungszahlen.

Die Ursachen dieser Mobilitätsentwicklung sind vielfältig: die wachsende Arbeitsteilung und Spezialisierung der Wirtschaft im Zuge von Globalisierung und europäischer Integration, die Individualisierung der Gesellschaft sowie die räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen und Freizeit. Erst Mobilität führt diese divergierenden Entwicklungslinien wieder zusammen, stellt gewissermaßen das verbindende Element dar.

Zunehmend sind in den vergangenen Jahrzehnten jedoch auch die negativen Auswirkungen der hohen Wachstumsdynamik im Verkehrssektor sichtbar geworden. Die Bereitschaft der Gesellschaft, alle ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen des zunehmenden Verkehrsaufkommens hinzunehmen, ist gesunken. Eine innovative und nachhaltige Verkehrspolitik muss daher einen hohen Mobilitätsgrad sichern und zugleich die Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst niedrig halten.

2 Integrierte Verkehrspolitik

Die SPD-Bundestagsfraktion setzt auf eine integrierte Verkehrspolitik. Dieses Konzept basiert auf der vernünftigen Kombination der unterschiedlichen Verkehrsträger zu einem ökonomisch effizienten, sozial angemessenen und ökologisch verträglichen Mobilitätsangebot – unter Ausnutzung ihrer jeweiligen Stärken und bei gleichzeitiger Minderung ihrer Schwächen.

Diesem normativen Leitbild liegt die Einsicht zugrunde, dass die natürlichen Ressourcen begrenzt sind. Um die Lebenschancen nachkommender Generationen zu sichern, müssen wir daher verantwortungsvoll mit unserer Umwelt umgehen. Dies betrifft auch den Verkehrssektor.

Dem Konzept einer integrierten Verkehrspolitik lassen sich die Handlungsfelder Infrastruktur, Ordnungspolitik, Innovation, Verkehrssicherheit und Emissionsschutz zuordnen. Sie beschreiben die Elemente einer modernen Verkehrspolitik im Spannungsfeld von steigendem Verkehrswachstum, dem Ziel der Beschäftigungsförderung und Umweltschutzinteressen.

Integrierte Verkehrspolitik ist eine Daueraufgabe, die auch nach ihrer Implementierung durchgehend der Kontrolle, Nachsteuerung und Weiterentwicklung bedarf. Ziel ist die Integration der verschiedenen beteiligten Politikbereiche im Sinne ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit.

Dabei sind drei Zeithorizonte zu unterscheiden:

- >> *Kurzfristig* geht es um die Entschärfung akuter Probleme (Beseitigung von Engpässen, Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich).
- >> *Mittelfristig* geht es um die Sicherung der dauerhaften Funktionsfähigkeit, Finanzierbarkeit und Verträglichkeit des Verkehrssystems (Reduzierung des Ressourcenverbrauchs, Klima- und Lärmschutz).
- >> *Langfristig* geht es um weitgehende Ressourcenschonung beim Transportvorgang, Senkung des Transportbedarfs und Anpassung an den Strukturwandel.

2.1 Vernetzung der Verkehrsträger

Die Bewältigung der zunehmenden Verkehrsströme würde einen einzelnen Verkehrsträger überfordern. Ein effizientes Verkehrssystem ist daher auf die Wettbewerbsfähigkeit und das kooperative Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger mit ihren spezifischen Stärken angewiesen.

Das heißt: Wir Sozialdemokraten zielen nicht einseitig auf den Ausbau der Infrastruktur oder die Beschränkung von Verkehr. Vielmehr gehen wir davon aus, dass sich durch die Integration verschiedener Verkehrssysteme ökonomische und ökologische Effizienzgewinne erzielen lassen.

In der Praxis stellt sich der Vernetzungsgrad der Verkehrssysteme bislang jedoch als noch nicht ausreichend dar. Dies betrifft sowohl die intermodalen Schnittstellen – unter anderem Terminals und Informationssysteme – als auch die Interoperabilität der Schienensysteme im internationalen Verkehr, die in technologischer, rechtlicher und organisatorischer Hinsicht fortentwickelt werden müssen.

Der Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen hat sich zunehmend zum Straßen- und Luftverkehr verschoben. Eine Verkehrspolitik, die Schiene und Binnenschifffahrt stärker am Verkehrswachstum beteiligen will, muss berücksichtigen, dass die Entwicklung des *modal split* vor allem auf Qualitäts- und Kostenvorteilen der expandierenden Verkehrsträger beruht. Eine Beeinflussung dieses Entwicklungstrends wird nur möglich sein, wenn die anderen Verkehrsträger an Attraktivität gewinnen.

2.2 Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland

Mobilität ist einer der einflussreichsten Faktoren für die Stärke des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Nur wenn wir über leistungsfähige Verkehrswege verfügen, können wir den Austausch von Personen und Waren organisieren. Die Infrastruktur bildet das Rückgrat unseres Verkehrs- und damit auch unseres Wirtschaftssystems.

Notwendig sind daher Investitionen auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt, dass jede in Verkehrswege investierte Milliarde Euro rund 25.000 Arbeitsplätze vor allem im Baubereich sichert und zum Teil auch neu schafft.

Daher sagen wir: Wer bei der Infrastruktur spart, schadet dem Wachstum und der Beschäftigung von morgen.

2.3 Integration von Raum- und Verkehrsplanung

Die Gestaltung der Verkehrssysteme und die Raumentwicklung stehen in einem engen Zusammenhang. Moderne, hoch arbeitsteilige Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften sind ohne leistungsfähige Verkehrsverbindungen nicht denkbar. Zudem ermöglicht erst die Bereitstellung einer modernen Infrastruktur gleichwertige Lebensbedingungen für die Menschen in allen Teilen unseres Landes.

Eine moderne Raum- und Verkehrsplanung muss sämtliche Verkehrsträger, die Wohn- und Arbeitsräume sowie die Produktionsstätten und die Verbindungswege einbeziehen.

Da sich die Siedlungsstruktur über einen langen Zeitraum entwickelt hat, lässt sie sich nicht kurzfristig beeinflussen. Mittel- bis langfristig ist jedoch eine Senkung des Verkehrsbedarfs durch die Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung möglich. Gestaltungsspielräume bieten die Siedlungsentwicklung, die Standortverteilung des produzierenden Gewerbes, Städtebau- und Wohnungsbauförderung.

3 Prognose der Verkehrsentwicklung

3.1 Demographischer Wandel

Der demographische Wandel stellt eine bedeutende Herausforderung für die Gesellschaft, für Wirtschaft und Arbeitsmarkt und für die Politik insgesamt dar. Die zu erwartende Alterung der Bevölkerung wird auf viele Lebensbereiche ausstrahlen und auch auf den Verkehrssektor erhebliche Auswirkungen haben.

In Deutschland verzeichnen wir bei zunehmender Lebenserwartung der Bürgerinnen und Bürger eine auf niedrigem Niveau stagnierende Geburtenrate. Im Jahr 2050 ist nach aktuellen Prognosen über ein Drittel der deutschen Bevölkerung 60 Jahre und älter. Nur 16 Prozent der Bundesbürger werden zu diesem Zeitpunkt jünger als 20 Jahre sein.

Der derzeit absehbare demographische Wandel macht sich besonders in den Städten bemerkbar: Junge Familien aus dem Mittelstand ziehen aufgrund niedrigerer Mieten und höherer Verkehrssicherheit zunehmend an den Stadtrand oder ins Umland, was erhebliche Auswirkungen auf die Sozialstruktur der Städte hat. Komplette Stadtteile werden sich zu reinen Dienstleistungszentren entwickeln, die nur bei Tag belebt sind, oder gar zu sozialen Brennpunkten.

Mittelfristiges Ziel einer ausgewogenen Raum- und Verkehrsplanung muss es sein, die Stadtfucht zu stoppen und die Attraktivität der Städte für Familien zu erhöhen.

3.2 Strukturwandel der Wirtschaft

Strukturwandel als langfristige Veränderung von Gesellschaft, Wirtschaft und Technik wird von vielfältigen Kräften geprägt und hat erheblichen Einfluss auf den Verkehrsbereich und die Nachfrage nach Mobilität.

Die treibenden wirtschaftlichen Kräfte der Mobilitätsentwicklung spiegeln sich in der langfristigen Entwicklung ökonomischer Leitgrößen wider. Die bedeutendsten wirtschaftlichen Leitdaten der Verkehrsprognosen sind das Bruttoinlandsprodukt, die Produktivität, die Bruttowertschöpfung und der Außenhandel.

Auf all diesen Feldern sind in den kommenden Jahren steigende Werte zu erwarten. Die Folge ist eine Zunahme der Verkehrsnachfrage in Personen- und Güterverkehr.

Die Prognosen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 gehen davon aus, dass sich die Verkehrsleistungen des Personenverkehrs aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs bis 2015 um 17,8 Prozent (bei ungebremster Entwicklung) bzw. um 15,2 Prozent (bei einer wirksamen integrierten Verkehrspolitik) erhöhen werden. Die Güterverkehrsleistung aller Verkehrsträger wächst demnach um rund 64 Prozent.

Die Verkehrspolitik muss auf diesen Strukturwandel reagieren und die Voraussetzungen für eine Anpassung des Verkehrssektors an die veränderten Rahmenbedingungen schaffen bzw. negative Entwicklungen abfedern.

3.3 Infrastrukturbedarf in Ostdeutschland

In den ostdeutschen Ländern wird der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur stärker als in Gesamtdeutschland durch zwei Entwicklungen beeinflusst: zum einen durch einen ungebremsen Trend zur Abwanderung großer Bevölkerungsteile, zum anderen durch die wirtschaftliche Entwicklung und hier insbesondere die Osterweiterung der Europäischen Union (EU). Dies gilt es bei der Feststellung des Infrastrukturbedarfs in Ostdeutschland zu berücksichtigen.

Allerdings wird die Bedarfsplanung nicht allein durch regionale Faktoren bestimmt, und dies aus mehreren Gründen.

a. Der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur hängt nicht allein von der Bevölkerungsdichte ab:

- >> Ein Grundbedarf an Infrastruktur muss unabhängig von der Bevölkerungszahl vorgehalten und finanziert werden.
- >> Es lässt sich eine Entkopplung der Verkehrsnachfrage von der Bevölkerungsstruktur verzeichnen: Während für den Zeitraum von 1997 bis 2015 in Gesamtdeutschland ein Zuwachs von 20 Prozent im Personenverkehr und von 64 Prozent im Güterverkehr vorhergesagt wird, ist für den gleichen Zeitraum ein Rückgang der Bevölkerungszahlen prognostiziert.

>> Der erhebliche teilungsbedingte Rückstand der ostdeutschen Verkehrsinfrastruktur ist weitgehend aufgeholt. Dennoch besteht weiterhin ein überproportionaler Bedarf an Aus- und Neubauten.

b. Die Verkehrsnachfrage könnte in Ostdeutschland künftig deutlich schneller wachsen als das Wirtschaftswachstum.

>> Ostdeutschland ist mit dem Beitritt der acht mittel- und osteuropäischen Staaten zur EU im Mai 2004 zu einer wichtigen Transitregion geworden und vom Rand Europas in das Zentrum gerückt.

>> Das stark wachsende Güterverkehrsaufkommen – vor allem bedingt durch den Außenhandel – erfordert leistungsfähige Verkehrswege.

4 Erhalt und Bereitstellung leistungsfähiger Infrastruktur

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Sie hat großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des stark exportorientierten Standortes Deutschland und auf den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Aber auch die Binnenwirtschaft ist auf die Leistungsfähigkeit gut ausgebauter Verkehrswege angewiesen. Das gilt für die Erschließung in der Fläche ebenso wie für die Mobilität in Ballungsräumen.

4.1 Verkehrsträger Straße

Die Straßeninfrastruktur ist gegenwärtig der größte und wichtigste Teil der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Das Verkehrsaufkommen auf deutschen Straßen wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren insbesondere im Güterverkehr weiter steigen. Schon heute werden mehr als zwei Drittel aller transportierten Güter auf der Straße bewegt. Zudem werden mehr als 80 Prozent des landgebundenen Personenverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr abgewickelt.

Die wachsenden Anteile des Straßenverkehrs sowohl am Güter- als auch am Personenverkehr lassen sich nur langfristig beeinflussen. Bei allen erforderlichen Anstrengungen, den anderen Verkehrsträgern eine größere Teilhabe am Verkehrszuwachs zu eröffnen, muss daher das Infrastrukturangebot der Straße künftig noch leistungsfähiger ausgestaltet werden. So gilt es, Lücken im Straßennetz zu schließen, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und auszubauen, ihre Effizienz zu erhöhen und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu optimieren.

Der außerordentlichen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße haben wir seit 1998 endlich auch im Bundeshaushalt Rechnung getragen. Insgesamt haben wir seit 1998 jährlich rund zehn Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Damit konnten 1.800 Kilometer Autobahn neu- oder ausgebaut werden.

Daneben lag ein Schwerpunkt der Bundesverkehrswegeplanung auf der Schaffung von Ortsumgehungen, welche die Lebensqualität in Städten und Gemeinden erheblich verbessern. Darüber hinaus ist die Erschließung des Straßennetzes in der Fläche die Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des gesamten Infrastrukturnetzes in Deutschland.

Um die Straßen nachhaltig in ihrer Substanz zu bewahren, müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden. Dies wird den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden. Künftige Investitionen sollten sich daher auf die gezielte Beseitigung von Engpässen sowie die notwendige Sanierung des Bestandsnetzes konzentrieren.

Neben dem Einstieg in die Nutzerfinanzierung mit dem Start der streckenbezogenen Lkw-Maut werden wir weitere Finanzierungswege prüfen. Dies betrifft insbesondere die stärkere Beteiligung privater Unternehmen beim Bau, Erhalt und Betrieb der Straßeninfrastruktur im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP).

4.2 Verkehrsträger Schiene

In einem integrierten Verkehrssystem spielt die Schiene eine entscheidende Rolle. Um die Verkehrslast im Personen- und Güterverkehr auch in Zukunft zu bewältigen und unsere Straßen dauerhaft zu entlasten, stärken wir die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger.

4.2.1 Schieneninfrastruktur

Wenn wir die Systemvorteile der Bahn im Personen- und im Güterverkehr insbesondere auf langen Strecken besser nutzen wollen, brauchen wir ein leistungsfähiges und modernes Schienennetz. Unser Ziel ist es, die Bundesmittel für den Verkehrsträger Schiene auf dem erreichten hohen Niveau zu verstetigen.

Die SPD-geführte Bundesregierung hat den Etat für die Schienenwege von 2,94 Milliarden Euro im Jahr 1998 auf rund vier Milliarden Euro in 2004 erhöht. Allein die Kosten für Erhaltungsinvestitionen in die bestehende Schieneninfrastruktur (35.000 km Netzlänge, 70.000 km Gleise) liegen bei jährlich rund 2,5 Milliarden

Euro. Hinzu kommen die laufenden Unterhaltungskosten, die insbesondere durch die DB Netz AG erwirtschaftet und verausgabt werden müssen.

Die mittelfristige Ausbauplanung bis 2008 hat die Bundesregierung in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) in einer 66 prioritäre Vorhaben umfassenden Liste festgelegt. Bis 2015 ist die Bautätigkeit durch das Bundesschiene- wegeausbaugesetz vorgegeben. Hinzu kommen die Umsetzung der Strategie »Netz 21«, die zu einer Entmischung von langsamen Güterverkehren und schnellen Personenverkehren beitragen soll, sowie der Ausbau der Verbindungen nach Ostmitteleuropa und der Hafenhinterlandanbindungen für den Güterverkehr.

Mit dem durch die SPD-Bundestagsfraktion unterstützten Zwei-Milliarden-Program- m der Bundesregierung für Verkehrsinfrastruktur erhält auch der Verkehrs- träger Schiene zusätzlich 750 Millionen Euro. Diese Sondermittel sollen schon in 2005 zur Verstärkung von im Bau befindlichen Großprojekten und weiterer Maß- nahmen eingesetzt werden. Zudem soll noch in diesem Jahr ein Programm zur Sanierung von Bahnhöfen aufgelegt werden.

In Bezug auf den Wettbewerb hat der bisherige Verlauf der Bahnreform gezeigt, dass der Verbindung von Netz und Transport besondere Bedeutung zukommt. Bundesregierung und SPD-Bundestagsfraktion haben zahlreiche gesetzliche Maßnahmen eingeleitet, die über die bestehenden Regelungen hinaus eine faire Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung sowie den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz für alle Wettbewerber durch eine unabhängige Re- gulierungsstelle sicherstellen werden. Die Kernpunkte sind Unabhängigkeit, Transparenz und Wettbewerbskontrolle.

Gleichzeitig haben wir die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Übernahme von Schienenstrecken insbesondere der DB AG durch Dritte deutlich verbessert. Damit sind die Chancen deutlich gestiegen, dass insbesondere regional bedeut- same Strecken, deren Stilllegung durch die DB AG geplant war, auch künftig in Betrieb bleiben.

4.2.2 Die Rolle der Deutschen Bahn AG als größtes Bahnunternehmen in Deutschland

Neben einem modernen Schienennetz brauchen wir ein wirtschaftlich gesundes und leistungsfähiges Unternehmen Deutsche Bahn AG als derzeit größter Anbie- ter von Schienenverkehrsleistungen in Deutschland. Wir unterstützen den Kon-

zernvorstand bei seinen Bemühungen, die DB AG national und international wettbewerbsfähig zu machen. Ziel der Bahnreform war und ist es, der Bahn durch Einführung von Marktprinzipien und unternehmerischer Eigenständigkeit eine stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Marktes und der Kunden zu ermöglichen.

Die interne Struktur der einstigen Behörde wurde in mehreren Schritten umstrukturiert, bestehende Angebote wurden unter dem Gesichtspunkt der Kundenorientierung verbessert und ergänzt. Hier haben die Beschäftigten und der Vorstand der DB AG in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte erreicht. Allerdings erwarten wir vom Bahnvorstand, dass er offensiver als bisher am Markt agiert, um mehr und neue Kunden für die Schiene zu gewinnen. Die Umsatzentwicklung im Personenfern- und im Güterverkehr entspricht noch nicht den vom Bahnvorstand selbst gesetzten Zielen.

Der vom Bahnvorstand favorisierte Börsengang des Unternehmens ist nur sinnvoll, wenn die DB AG auf einem soliden wirtschaftlichen Fundament steht und sichergestellt ist, dass damit die Leistungsfähigkeit des Konzerns und seine Attraktivität für die Bahnkunden gestärkt werden. Ein solcher Schritt darf kein Selbstzweck sein. Der Deutsche Bundestag wird nach Vorliegen des ergänzenden Gutachtens zum Börsengang darüber entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen weitere Privatisierungsschritte sinnvoll sind.

Der Bund bekennt sich zu seiner Rolle als Eigentümer des Unternehmens DB AG. Gegebenenfalls ist er auch bereit, diesem fehlendes Eigenkapital zur Verfügung zu stellen.

4.3 Die Bedeutung und Sicherung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Der ÖPNV hat eine überragende Bedeutung für die Sicherstellung der Mobilitätsansprüche der Menschen. Gerade in urbanen Ballungsräumen kann der motorisierte Individualverkehr diese Mobilitätsbedürfnisse allein nicht befriedigen. Busse und Bahnen leisten einen erheblichen Beitrag nicht nur zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, sondern auch zur Erschließung ländlicher Regionen in der Fläche.

Die Zahl der Nahverkehrskunden und die Qualität der Verkehrsleistungen im ÖPNV hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Diese Entwick-

lung ist zum einen auf die größere Wirtschaftlichkeit der Nahverkehrsbetriebe zurückzuführen, zum anderen auf die kontinuierliche Steigerung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für den ÖPNV bereitstellt. Diese erhalten derzeit jährlich rund sieben Milliarden Euro (jährlich rund 1,5 %).

Die SPD-Bundestagsfraktion wird sich auch künftig dafür einsetzen, die Finanzierung der erreichten Qualität des ÖPNV dauerhaft zu sichern.

4.4 Verkehrsträger Wasserstraße

Neben der Schiene bietet vor allem der Wasserweg mit dem Verkehrsträger Binnenschiff eine Alternative zum Straßengüterverkehr. Das Binnenschiff ist im Vergleich zu den übrigen Transportarten zudem ein ausgesprochen energiesparendes Verkehrsmittel. Eine herausragende Bedeutung hat das Binnenschiff vor allem für den Hinterlandverkehr von und zu den Seehäfen.

4.4.1 Bundeswasserstraßen und Binnenschifffahrt

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz in Europa. Damit sind grundsätzlich gute Voraussetzungen für die notwendige Stärkung der Wasserstraße in einem integrierten Verkehrssystem gegeben, zumal im gesamten Wasserstraßennetz mit wenigen Ausnahmen erhebliche Kapazitätsreserven bestehen.

Der Investitionsbedarf für die Wasserstraßen beträgt für Ersatzmaßnahmen und Ausbauprojekte insgesamt rund 800 Millionen Euro pro Jahr. Um bei Beibehaltung dieser Budgetansätze den Erhalt und weiteren Ausbau der Wasserstraßen sicherzustellen, muss die Binnenschifffahrt mit hoher Effizienz in eine moderne Logistikkette eingebunden werden.

Auf der Grundlage eines regelmäßigen Netzzustandsberichts müssen die Neu- und Ausbauprojekte nach einer klaren zeitlichen Prioritätensetzung und zugleich ökologisch tragfähig realisiert werden. Dabei kann die Entwicklung von integrierten Flusskonzepten dazu beitragen, die Konflikte zwischen den Bedürfnissen einer modernen Binnenschifffahrt und berechtigten Umweltschutzinteressen zu entschärfen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sollte in Abstimmung mit den Ländern die Erarbeitung und Umsetzung von Unterhaltungsplänen für die einzelnen Flüsse vorantreiben.

Um die vorhandenen Infrastrukturpotenziale optimal auszuschöpfen, ist die weitere Koordinierung des Schiffsverkehrs durch den Einsatz moderner Telematik notwendig (z.B. Verbesserung beim Schleusenbetrieb).

Die Leistungsfähigkeit der Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt werden wir auf der Grundlage der Handlungsempfehlungen des »Forums Binnenschifffahrt« verbessern. Dabei geht es vor allem darum, die Wettbewerbsnachteile des deutschen Gewerbes gegenüber den europäischen Konkurrenten auszugleichen. Um deutschen Binnenschifffern die dringend notwendige Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte zu ermöglichen, werden wir bestehende steuerliche Hemmnisse beseitigen.

4.4.2 Maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist ein High-Tech-orientierter Wirtschaftszweig mit erheblicher Innovationskraft. Sie hat mit ihrer Wirtschaftskraft großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland.

Kaum eine andere Branche muss sich jedoch in gleichem Maße dem globalen Wettbewerb stellen wie die maritime Wirtschaft. Daher setzen wir Sozialdemokraten uns mit aller Kraft dafür ein, internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abzubauen – unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume.

Die deutschen Seehäfen sind bereits heute die »Jobmaschinen« der deutschen Verkehrswirtschaft. Um sie weiter zu stärken, müssen die land- und seeseitigen Zufahrten gezielt und koordiniert ausgebaut werden. Dazu soll der Bund mit den Ländern eine Strategie auf der Grundlage der »Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik« (Seehafenkonzeption) abstimmen. Mit der Aufnahme von 15 küstenländerübergreifenden Verkehrsprojekten haben wir im Bundesverkehrswegeplan 2003 bereits entscheidende Schritte getan.

Zusätzlich wird es darum gehen, innerhalb der Europäischen Union bestehende Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen gegenüber ihren europäischen Konkurrenten zu beseitigen und die Kooperation zwischen unseren Häfen zu unterstützen. Die weit reichenden Zusagen der Bundesregierung hinsichtlich der Tonnagesteuer, des Lohnsteuereinhalts, der Ausbildungsplatzförderung, der Schiffsbesetzungsverordnung und der Schiffsicherheitsanpassung sind bereits

komplett umgesetzt worden. Im Gegenzug erwarten wir von den deutschen Reedern, dass auch sie sich an die getroffenen Absprachen halten. Unser Ziel ist es, die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge mittelfristig auf bis zu 500 Schiffe zu erhöhen. Diesen erfolgreichen Weg werden wir konsequent weitergehen.

Unsere Werften gehören weltweit zu den modernsten und leistungsfähigsten. Diese Trümpfe müssen wir ausspielen: Wir wollen technologische Exzellenz auf allen Ebenen gezielt fördern, um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus zu erhalten und auszubauen. Ein Werften-Benchmarking soll aufzeigen, in welchen Bereichen der deutsche Schiffbau seine Anstrengungen verstärken muss, um endgültig an die Weltspitze zu rücken. Wir müssen eine Exzellenz-Strategie entwickeln, die – beginnend bei Forschung und Entwicklung bis hin zur anwendungsreifen Innovation – auf marktorientierte Produkte zielt. So können wir die staatlichen Fördermittel noch effizienter einsetzen.

4.5 Verkehrsträger Luftverkehr

Luftverkehr und Luftverkehrswirtschaft sind wichtige Wirtschaftsfaktoren für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Nach den weltweiten Einbrüchen infolge der Terroranschläge in den USA 2001 und der SARS-Krise 2002 nimmt der Luftverkehr auch in Deutschland wieder kräftig zu. Die Wachstumsprognosen sowohl im Waren- als auch im Personenverkehr zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend.

Der prognostizierte Zuwachs im Luftverkehr könnte in den nächsten zehn Jahren bis zu 100.000 neue Arbeitsplätze schaffen und bietet große Entwicklungschancen für Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung und Dienstleister. Die deutschen Flughäfen stellen somit in ihren Regionen Wachstumsmotoren dar.

Die SPD-Bundestagsfraktion bekennt sich zur nationalen Verantwortung für den Luftverkehrsstandort Deutschland und wird sich für seine Stärkung einsetzen. Für erforderlich halten wir Sozialdemokraten:

- >> die Erstellung eines Masterplans für eine bundesweit effizientere Flughafenplanung in Fortentwicklung des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung sowie die Prüfung einer Verlagerung der Planungskompetenz auf den Bund,

- >> die Bündelung von Kompetenzen und Ansprechpartnern an zentraler Stelle,
- >> die Harmonisierung der steuerlichen Rahmenbedingungen und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern,
- >> die zügige Umsetzung der Novelle des Fluglärmggesetzes und die Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie sowie
- >> den Einsatz weltweit gleichwertiger und gegenseitig anerkannter Sicherheitsstandards.

5 Verkehrssicherheit

Die Verkehrsdichte ist in Deutschland sehr hoch und nimmt ständig zu. Diese Entwicklung wird durch die Rolle der Bundesrepublik als Transitland verstärkt.

Trotz dieser Zuwächse haben sich Anzahl und Schwere der Unfälle im Straßenverkehr in den vergangenen Jahren kontinuierlich verringert. Technische Verbesserungen an Kraftfahrzeugen (ABS, Airbag etc.) sind neben ordnungspolitischen Maßnahmen (z.B. Gurtpflicht, Führerschein auf Probe etc.) die Hauptgründe für diese Entwicklung. Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung – kurz Mobilitäts-erziehung – sind ein weiterer Teil des Maßnahmenbündels, das die Verkehrssicherheit erhöht.

Viele europäische Staaten haben umfassende Verkehrsstrategien entwickelt, um schwere oder tödliche Unfälle im Straßenverkehr zu verhindern. Im Sinne dieser »Vision Zero« sind verschiedene Akteure oder Ebenen (z.B. Politiker, Verkehrsteilnehmer, Autohersteller, Polizei etc.) angehalten, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen. Als Handlungsfelder lassen sich die Bereiche Verkehrsverhalten, Fahrzeugsicherheit, Verkehrswege/Verkehrsanlagen sowie Ordnungspolitik ausmachen. Entscheidend für eine nachhaltige und wirkungsvolle Verkehrssicherheitspolitik ist eine Kombination der vier genannten Handlungsfelder.

Handlungsfeld Ordnungspolitik: Einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat nach aktuellen Studien die Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und hier insbesondere die Ausweisung von Tempo-30-Zonen. Für eine dauerhafte und nachhaltige Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine regelmäßige Überwachung unerlässlich.

Handlungsfeld Verkehrswege/Verkehrsanlagen: Ein wesentliches Handlungsfeld zur Gewährleistung und Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist – neben dem Betrieb der Straße, der Fahrzeugtechnik und dem Verhalten der Fahrzeugführer selbst – der verkehrssichere Entwurf der Straße. Bei der Planung von Neu- und Ausbaustrecken hat sich gezeigt, dass die Richtlinien, die eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleisten sollen, oftmals nicht voll ausgeschöpft werden. Daher ist zu prüfen, inwieweit die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Maßgaben bei der Entwurfserstellung mit Hilfe eines Auditsystems kontrolliert und verbessert werden kann.

Handlungsfeld Mensch/Information: Die Mobilitätserziehung muss bereits im Kindergarten ansetzen. Sie ist in Erziehungs- und Unterrichtspläne einzubeziehen und mit Unterstützung von Elternaktionen, Verkehrsverbänden und der Polizei zu organisieren. Kindergärten und Schulen sollten eigene Verkehrskonzepte entwickeln. Unterstützt durch erlebnisorientierte Maßnahmen (Fahrsimulatoren etc.) lässt sich die Aufmerksamkeit junger Verkehrsteilnehmer leichter wecken als über traditionelle Plakatkampagnen.

6 Emissionsschutz

6.1 Reduzierung von Schadstoffemissionen

Verkehrspolitik bewegt sich im Spannungsfeld von ökonomischen, ökologischen und sozialen Belangen. Mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens nehmen die Umweltbelastungen durch Schadstoff- und CO₂-Emissionen zu. Darauf muss auch die Verkehrspolitik reagieren.

Bei der Reduzierung von CO₂- und Schadstoffemissionen sind bereits deutliche Erfolge zu verzeichnen. Die stufenweise Einführung der Ökosteuer und die europäischen Abgasnormen haben Anreize für eine Senkung der Fahrleistungen und für technische Innovationen geschaffen.

Um die im Kyoto-Protokoll vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen, sind jedoch weitere Maßnahmen notwendig. Ziel sozialdemokratischer Politik ist es, die Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems weiter zu erhöhen, ohne die wachsenden Mobilitätsansprüche zu vernachlässigen.

Handlungsfelder sind die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, die Förderung alternativer Kraftstoffe, raumordnerische Konzepte zur Minderung des Verkehrsaufkommens, die Förderung von umweltschonendem Verkehrs- und Fahrverhalten sowie die Schaffung eines integrierten Gesamtverkehrssystems.

6.2 Verkehrslärm

Im Bereich des passiven Lärmschutzes haben wir im Deutschen Bundestag deutliche Erfolge erzielt. Hier sind etwa Lärmschutzwände und -wälle zu nennen. Zudem haben intensive Maßnahmen zur Schalldämmung an modernen Fahrzeugen zur Lärminderung im Straßenverkehr beigetragen, sodass heute lediglich das Rollen vorbeifahrender Fahrzeuge noch als störend wahrgenommen wird. Lärmschutz gegen diesen »Schallteppich« bietet der so genannte Flüsterasphalt, der offenerporiger ist als normaler Asphalt. Eine weitere Möglichkeit der Lärminderung im Straßenverkehr bietet die weitere Absenkung der EU-Lärmgrenzwerte für Reifen.

Im Bereich des Schienenverkehrs existiert das Programm »Lärmsanierung an Schienenwegen«. In Kooperation mit der Deutsche Bahn AG ermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Streckenabschnitte mit der größten Lärmbelastung, um diese mit passivem Schallschutz zu versehen.

Größere Bedeutung als passiver Lärmschutz hat hier jedoch die Entwicklung lärmarmere Drehgestelle und Bremsen. Mittelfristig sind ordnungspolitische Maßnahmen zu erwägen, um die Lärmbelastung an Schienenwegen zu verringern: die allgemeine Festschreibung der derzeit nur für Neubauten geltenden Lärmschutzwerte; lärm- und verschleißabhängige Trassenpreise zur Durchsetzung weiterer Lärmreduzierungsmaßnahmen (z.B. lärmarme Drehgestelle) oder die stufenweise Verschärfung von Lärmgrenzwerten (vergleichbar den Schadstoffklassen im Kfz-Bereich).

7 Verkehrspolitische Instrumente

7.1 Ordnungspolitische Instrumente

Die Ordnungspolitik setzt die langfristigen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik. Wir streben eine auf das Allgemeinwohl abzielende Balance zwischen Regelssetzung und Selbstregulierung des Marktes an.

7.1.1 Fiskalische Instrumente

STEUERN

Die Lenkungswirkung der *Kraftfahrzeugsteuer* ist hoch. Die unterschiedliche Besteuerung von Kfz-Klassen nach ihren Emissionswerten hat die schnelle Einführung des Katalysators in Deutschland befördert. Langfristig verfolgen wir eine Kfz-Besteuerung nach CO₂-Ausstoß oder nach dem fahrzeugspezifischen Verbrauch.

Die Senkung des *Mehrwertsteuersatzes* im Fernverkehr der Deutsche Bahn AG kann als verkehrspolitisches Lenkungsinstrument zur Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene genutzt werden. Dies ist aber nur bei ausreichenden Spielräumen im Bundeshaushalt möglich. Die zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen diskutierte Einführung einer Kerosinbesteuerung für den Luftverkehr ist nur im Rahmen einer europäischen Lösung sinnvoll.

Die 1999 von der rot-grünen Koalition eingeführte *Ökosteuern* ist eine Steuer auf den Energieverbrauch, die der Reduzierung der Beitragssätze für die Sozialversicherung dient. Untersuchungen belegen die deutliche Lenkungswirkung der Ökosteuern. Der Verbrauch von Kraftstoffen ist im Zeitraum von 2000 bis 2003 durch Änderungen im Fahrverhalten und den Umstieg auf sparsamere Fahrzeuge stetig zurückgegangen. Die gesamtwirtschaftliche Bilanz ist positiv.

Ziel der von uns eingeführten *Tonnagesteuer* ist es, den Seeschifffahrtsstandort Deutschland international wettbewerbsfähig zu halten und insbesondere die Tendenz zum Ausflaggen aus den deutschen Schiffsregistern zu stoppen. Die Tonnagesteuer soll die Eigenkapitalbasis der deutschen Seeschiffverkehrsunternehmen stärken und damit die Chance zu einem Wachstum der vom Standort

Deutschland aus bereederten Tonnage bieten. Wir werden darauf achten, dass die Reeder im Gegenzug ihre Zusage einhalten, 100 Handelsschiffe wieder unter deutsche Flagge zu stellen.

SUBVENTIONEN

Die Reformen am Arbeitsmarkt fordern von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mehr Mobilität und Flexibilität. Daher sind die Kosten für den Weg zu ihrer Arbeitsstätte in Form der Pendler- bzw. *Entfernungspauschale* steuerlich als Werbungskosten absetzbar (seit dem 1. Januar 2004: 0,30 Euro pro Kilometer).

STRASSENBENUTZUNGSGEBÜHREN

Unter Straßenbenutzungsgebühren ist jede Form von Abgaben zu verstehen, die für die Nutzung von öffentlich zugänglichen Straßen erhoben werden. Es kann sich dabei um Gebühren für die Benutzung von bestimmten Strecken (Brücken, Tunnel, Autobahnen, Gebirgspässe) oder von Zonen oder Fahrspuren handeln.

Seit dem 1. Januar 2005 wird für alle Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf deutschen Autobahnen eine streckenbezogene Maut erhoben. Mit der Einführung der Lkw-Maut und dem Übergang von der Steuer- zur verursachergerechten Nutzerfinanzierung vollziehen wir einen echten Systemwechsel, weil auch ausländische Spediteure nun eine Maut für die Benutzung unserer Straßen entrichten. Die Lkw-Maut bringt zusätzliche Einnahmen für den Erhalt und weiteren Ausbau der Verkehrswege in Deutschland.

Mit der weitgehend automatischen Erhebung der Lkw-Maut kann Deutschland zudem in Europa und weltweit eine Vorreiterrolle in diesem Technologiebereich einnehmen. Damit schafft die Maut neue Marktchancen für die Industrie und trägt zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei.

Eine weitergehende Nutzerfinanzierung muss in ein verkehrs- und finanzpolitisches Gesamtkonzept eingebunden sein.

7.1.2 Nicht-fiskalische Instrumente

BUNDESVERKEHRSWEGEPLANUNG

Die Bundesverkehrswegeplanung ist ein Instrument der Verkehrspolitik, mit dem die langfristige Investitionsplanung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur des Bundes (Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen, ÖPNV) festgelegt wird.

In der Bundesverkehrswegeplanung 2003 hat die SPD-Bundestagsfraktion eine Verschiebung in Richtung nachhaltiger Kriterien vorgenommen. Der Kern der ökonomisch ausgerichteten Kosten-Nutzen-Analyse wird durch die neuen Module Raumwirksamkeitsanalyse und Umweltrisikoeinschätzung ergänzt.

Die Bundesverkehrswegeplanung hat den Charakter eines verkehrspolitischen Programms. Sie sollte auch künftig in der Kompetenz des Bundes verbleiben.

PLANUNGSBESCHLEUNIGUNGSGESETZ

Die Schaffung leistungsfähiger Verkehrswege ist wichtig für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Zugleich bringt der Ausbau der Infrastruktur entscheidende Wachstumsimpulse für die Bauwirtschaft. Die SPD-Bundestagsfraktion hält daher an ihrem Ziel fest, Infrastrukturprojekte in Deutschland künftig schneller umzusetzen als bisher. Wir wollen ein vereinfachtes Planungsrecht für das gesamte Bundesgebiet schaffen und werden zu Beginn der kommenden Legislaturperiode einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegen.

Vor dem Hintergrund der Planungspraxis sind zahlreiche Gesetzesänderungen zur Vereinfachung, Beschleunigung und Stabilisierung der Planungsprozesse für den Verkehrsbereich notwendig. Mit dem von uns geplanten Maßnahmenpaket lassen sich große Bauvorhaben künftig ein bis eineinhalb Jahre rascher umsetzen als bisher.

VERKEHRSENTWICKLUNGS- UND STANDORTPLANUNG

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist als Rahmenplanung Grundlage politischer Entscheidungen. Mit Hilfe von Analysen und Szenarien werden bestehende sowie mögliche zukünftige Verkehrsangebote unter Kriterien wie Sicherung der Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger, Sicherung notwendiger wirtschaftlicher Austauschprozesse, Straßenraumverträglichkeit und Reduktion der Ressourcenbeanspruchung beurteilt.

Das Hauptproblem der Verkehrsplanung besteht derzeit in der mangelnden Verfügbarkeit von Daten und Analysen. Dabei handelt es sich insbesondere um fehlende Informationen zum Wirtschaftsverkehr mit kleinen Lkw und Lieferfahrzeugen. Ferner besteht ein Mangel an empirisch abgesicherten Daten über Ausgangs- und Bestimmungsorte von Dienstleistungsverkehren.

Strategien der Verkehrsplanung sollten sich daher stärker als bisher an den Einflussfaktoren und Wirkungszusammenhängen des Güter- und Dienstleistungsverkehrs orientieren. Zudem sollten Städte und Regionen die Wirtschaftsbranche

in die Planungen einbeziehen, um gemeinsam Programme für eine Verbesserung des Güterverkehrs insbesondere in Ballungsräumen zu entwickeln.

7.2 Neue Wege zur zukünftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Für Investitionen in die Verkehrswege stehen im Bundeshaushalt 2005 rund 10 Milliarden Euro einschließlich der Mittel aus dem zusätzlichen Sonderprogramm der Bundesregierung zur Verfügung.

Um im Verkehrssektor zu einer Verstärkung der Investitionen auf hohem Niveau zu kommen, müssen wir das Finanzvolumen für Infrastrukturmaßnahmen deutlich erhöhen. Daher gilt es, verstärkt über neue Finanzierungsmodelle nachzudenken.

7.2.1 Öffentlich-Private Partnerschaften in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) stellen einen wichtigen Schritt hin zu einer neuen Arbeitsteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft dar. Die öffentliche Hand überträgt die Planung, Erstellung, Finanzierung, das Management sowie den Betrieb von Infrastrukturprojekten an private Unternehmen. Auf diese Weise lassen sich dringend erforderliche Infrastrukturmaßnahmen effizienter, kostengünstiger und schneller realisieren. Diese Potenziale wollen wir künftig stärker nutzen.

Bereits heute besteht mit den von der Bundesregierung initiierten Betreibermodellen (A- und F-Modell) die Möglichkeit, ÖPP im Verkehrssektor zu realisieren. Bei der Vergabe, der Vertragsgestaltung und der Abwicklung der Projekte besteht jedoch Verbesserungsbedarf. Um die Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften in Deutschland zu erleichtern, hat die SPD-Bundestagsfraktion daher den gesetzlichen Rahmen flexibler gestaltet.

7.2.2 Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Angesichts der aktuellen Haushaltslage müssen wir neben den ÖPP-Modellen über weitere Finanzierungsmöglichkeiten für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nachdenken. Einen Lösungsansatz bietet der Systemwechsel von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung, wie wir ihn mit der Einführung der Lkw-Maut bereits eingeleitet haben.

Im Kern sieht das neue Finanzierungsmodell eine langfristige und umfassende Kapitalisierung der Mauteinnahmen durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) des Bundes vor. Diese kann auf folgender Grundlage geschehen:

- >> Übertragung der Finanzierung, des Neu- und Ausbaus sowie der Unterhaltung des Bundesautobahnnetzes auf die VIFG;
- >> Übertragung der Einnahmekompetenz am Aufkommen der Lkw-Maut auf die VIFG;
- >> Refinanzierung eines noch festzulegenden Kreditvolumens aus den Maut-einnahmen durch die VIFG.

Die Entlastung des Bundeshaushaltes von den Ausgaben für die Bundesfernstraßen würde neue Spielräume für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten in anderen Verkehrsbereichen, insbesondere im Bereich Schienen und Bundeswasserstraßen, eröffnen.

Die Kreditaufnahme durch die VIFG ist Maastricht-neutral auszugestalten. Die Verschuldung der VIFG darf die Defizitquote des Bundes im Rahmen des europäischen Stabilitätspaktes nicht erhöhen. Zugleich sind die Anforderungen und Auswirkungen des Grundgesetzartikels 115 zu beachten. Das Beispiel Österreich (ASFINAG-Modell) zeigt, dass ein solches Modell grundsätzlich möglich ist.

7.3 Innovationen im Verkehrswesen

Der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen ist eine entscheidende Zukunftsaufgabe. Mit den natürlichen Ressourcen schonend umzugehen, ist nicht nur ökologisch notwendig, sondern auch wirtschaftlich ertragreich. Die ökologische Modernisierung erschließt wichtige Märkte und schafft neue Arbeitsplätze.

Durch Innovationen im Verkehrswesen lassen sich Ökonomie, Ökologie und Beschäftigung zusammenführen. Die Förderung innovativer Entwicklungen betrachten wir daher als einen integralen Bestandteil nachhaltiger Mobilität.

7.3.1 Neue Antriebstechnologien

Durch die Einführung der Ökosteuer und Anreize für rußarme Motoren und Biokraftstoffe konnten wir den Verbrauch fossiler Kraftstoffe bereits deutlich senken. Um die Abhängigkeit von natürlichen Ressourcen weiter zu mindern, wollen wir künftig die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe noch stärker fördern. Dank vielfältiger politischer Initiativen nimmt Deutschland bei der Entwicklung dieser Zukunftstechnologien bereits heute eine Spitzenposition ein. Diesen Weg müssen wir konsequent weitergehen.

Kurzfristig können verbesserte Verbrennungsmotoren und Biokraftstoffe zur Schadstoffreduktion beitragen. Mittelfristig werden Hybridsysteme und der vermehrte Einsatz von Biokraftstoffen den Einstieg in das Null-Emissions-Zeitalter vorbereiten. Zudem werden mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge Marktrelevanz erhalten.

Im Rahmen des Clean Energy-Partnership-Projects von Bundesregierung und Industrie werden derzeit Null-Emissions-Fahrzeuge und ein ganzes Bündel ausgereifter Technologien getestet. Wir werden die Markteinführung von Wasserstofftechnologien durch flankierende politische Maßnahmen erleichtern.

7.3.2 Weiterentwicklung von Verkehrsleitsystemen und Telematik

Die beste Methode der Verkehrslenkung stellen flexible Verkehrsleitsysteme dar, die dynamisch auf Änderungen der Verkehrsdichte reagieren. Sie machen restriktive Maßnahmen wie Zugangsbeschränkungen und Durchfahrverbote weitgehend überflüssig.

Im Verkehrsbereich werden computergestützte Leitsysteme vorwiegend zur Steuerung des Verkehrsflusses auf Autobahnen (Wechselverkehrszeichen) und in Städten (Lenkung des Individualverkehrs; Informations- und Vorrangsysteme für den ÖPNV) genutzt.

Zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 wird erstmals ein hoch entwickeltes Verkehrsleitsystem zum Einsatz kommen, das von jedem Ort in Europa die Anfahrtswege in die zwölf deutschen Austragungsorte anzeigt.

7.3.3 Innovationsfeld Logistik

Ein optimaler Waren- und Informationsfluss sowie die Existenz leistungsfähiger Logistikdienstleister gelten heute als wichtigste Standortfaktoren im internationalen Wettbewerb. Die Logistikbranche gehört in Deutschland zu den vier bedeutendsten Industriesektoren. Deutsche Logistikunternehmen erwirtschaften ein jährliches Umsatzvolumen von rund 150 Milliarden Euro.

Um das hohe logistische Potenzial vollständig auszuschöpfen, muss der Logistikstandort künftig als Ganzes im internationalen Kontext vermarktet werden. Die bisherige Strategie der Vermarktung einzelner Regionen könnte durch ein zentrales Projektmanagement zielführend ergänzt werden. Für den Standort Deutschland wird es darauf ankommen, die Brückenfunktion nach Osteuropa zu gestalten.

So genannte RFID-Systeme (Radio Frequency Identification Technology bzw. »Smart Label«) eröffnen wesentliche Potenziale bei der Optimierung der logistischen Prozesse in der Warenverteilung und der Produktion. Sie stellen einen wichtigen Baustein beim Aufbau flexibler Produktions- und Verteilungssysteme für die kundenindividuelle Fertigung und die wegeoptimierte Bereitstellung von Waren und Gütern im Handel sowie in der Konsumgüter-, Automobil- und Elektronikindustrie dar. Smart-Label-Systeme leisten somit nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und zur verbesserten Versorgung der Kunden mit bedarfsgerechten Produkten, sondern tragen auch zur Reduzierung der Verkehrsströme bei.

Intermodale Transportketten bieten wirtschaftliche und ökologische Vorteile. Die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene scheitert aber häufig am Fehlen attraktiver Umschlagssysteme des Kombinierten Verkehrs. Wir wollen daher Pilotprojekte zur Entwicklung neuer Umschlagssysteme fördern.

7.3.4 Förderung von Mobilitäts-Clustern

Die Förderung von Kompetenznetzen der Mobilitätswirtschaft eröffnet die Möglichkeit, eine auf Beschäftigung zielende Industriepolitik mit hoher Wertschöpfung und die Schaffung innovativer Mobilitätsdienstleistungen zu verknüpfen.

In einem Mobilitäts-Cluster sind Unternehmen aus Produktion (Automobile, Schienenfahrzeuge), Dienstleistung, Forschung und öffentlichen Einrichtungen der Mobilitätswirtschaft auf höchster technologischer Ebene verflochten. Es ist zu erwarten, dass ein »vollständiger« Mobilitäts-Cluster zukunftsweisende Lösungen in der Produktion, beim Transport, in der Warenwirtschaft und im Personenverkehr hervorbringt.

Aufgabe der Politik ist es, die wirtschaftliche Dynamik von Regionen zu identifizieren und zu fördern. Mit Hilfe eines Bundeswettbewerbes wollen wir die Regionen mit dem größten Potenzial zur Ausbildung eines Mobilitäts-Clusters ermitteln. Die Vergabe von Fördermitteln ist Kristallisationskern zum Aufbau eines sich selbst tragenden und eine hohe Wertschöpfung erzielenden Verbundes.

7.3.5 Förderung alternativer Verkehrsmittel

Das Potenzial alternativer Verkehrsmittel und -netze ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Eine sozial- und umweltverträgliche Nahmobilität nach dem Leitbild einer Stadt der kurzen Wege erfordert eine regionale und durch Schnittstellen verbundene Verkehrsnetzstruktur.

Car-Sharing trägt dazu bei, eine Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu schließen. Es unterscheidet sich von Mietwagenangeboten durch ein dezentrales Stationsnetz in Wohnortnähe und die Möglichkeit, Fahrzeuge innerhalb einer rahmenvertraglichen Bindung selbstständig rund um die Uhr auszuleihen.

Kooperationen von Car-Sharing-Anbietern untereinander und mit Nahverkehrsunternehmen durch Kombitickets, gemeinsame Servicestellen für Auskunft und Buchungen und Mobilitätspunkte sind ein sinnvoller Ansatz, um ein übergreifendes Angebot »aus einer Hand« zu schaffen. Zudem ist ein dichtes Car-Sharing-Stationsnetz mit wohnortnahe Zugang und an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Die Forschung im Bereich innovativer Mobilitätskonzepte insbesondere unter Berücksichtigung des Car-Sharings ist zu intensivieren.

Eine Variante des Car-Sharing stellen dynamische Fahrgemeinschaften dar. Die Anmeldung und Verabredung erfolgt spontan und jederzeit per Mobiltelefon. Wir begrüßen diese innovativen Ansätze auf kommunaler und regionaler Ebene, die nach einer Anschubfinanzierung wirtschaftlich tragfähig sind.

Das Fahrrad leistet einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Umweltbelastungen. Im Jahr 2002 hat die rot-grüne Koalition mit dem nationalen Radverkehrsplan 2003–2012 erstmals einen Masterplan für eine umfassende Förderung des Radverkehrs in Deutschland vorgelegt. Attraktive Bedingungen für Radfahrer bedeuten mehr als die Quantität der Fahrradwege. Notwendig ist eine systembezogene Förderung, welche die Stadt- und Raumplanung ebenso berücksichtigt wie die Infrastruktur sowie Wegweisungs- und Informationssysteme.

7.3.6 Satelliten-Navigationssystem Galileo

Das Satelliten-Navigationssystem Galileo stellt eines der wichtigsten und innovativsten europäischen Raumfahrtprojekte dar. Der Aufbau zuverlässiger satellitengestützter Ortungs- und Navigationssysteme – verbunden mit interaktiven Kommunikationstechnologien – eröffnet vielfältige Anwendungsmöglichkeiten im Verkehrssektor, aber auch in anderen Wirtschaftsbereichen.

Galileo ist damit nicht nur von enormer industriepolitischer Bedeutung, sondern bietet auch herausragende Perspektiven für die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Europa. Die Verlagerung des Hauptsitzes von Galileo Industries nach Deutschland bietet unserer Industrie die große Chance, den Aufbau des europäischen Navigationssystems maßgeblich zu gestalten.

7.3.7 Mobilitätsmanagement im ÖPNV

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern initiiert und Strategien zur Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität bereitstellt.

Es setzt unmittelbar am Verhalten der Verkehrsteilnehmer an. Einzelpersonen, Haushalte oder Unternehmen sollen angeregt und befähigt werden, ihren Verkehrsbedarf durch die integrierte Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel zu befriedigen. Mobilitätsmanagement trägt damit zur größeren Effizienz der

Flächennutzung, der Koordination zwischen den Verkehrsträgern und der Verknüpfung der Verkehrsnetze bei.

Sowohl auf städtischer als auch auf regionaler Ebene sind in den vergangenen Jahren eine Reihe von Mobilitätsmanagement-Modellen für den ÖPNV entwickelt worden. Um diese Ansätze weiter zu fördern, müssen wir einen rechtlichen Förderrahmen schaffen und Anreizsysteme schaffen.

Impressum

Herausgeberin:

SPD-Bundestagsfraktion

Petra Ernstberger MdB, Parlamentarische Geschäftsführerin

Platz der Republik 1

10557 Berlin

Bezugsadresse:

SPD-Bundestagsfraktion

Öffentlichkeitsarbeit

Platz der Republik 1

10557 Berlin

oder unter:

www.spdfraktion.de

Autoren:

Dr. Richard Bulka

Volker Gerhard

Vera Knieps

Nicole Maschler

Gesamtherstellung:

Petra Bauer, Cicero Werbeagentur, Berlin/Bonn

pb.cicero@t-online.de

Juli 2005

Diese Veröffentlichung der SPD-Bundestagsfraktion dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.



www.spdfraktion.de