

# MOBILITÄT FÜR DIE ZUKUNFT: WIE DEUTSCHLAND MOBIL BLEIBT

ERGEBNISSE DER CDU-KOMMISSION „MOBILITÄT“  
VOM 15. JUNI 2012

**CDU**

## **Vorwort**

Der Bundesvorstand der Christlich Demokratischen Union Deutschlands hat auf seiner Klausurtagung im Januar 2011 die Einsetzung einer „Mobilitätskommission“ beschlossen. Hintergrund war der Antrag des CDU Landesverbandes Baden-Württemberg an den Karlsruher Bundesparteitag im Dezember 2010 „Zukunftsfähige Strategien für moderne Mobilität“. Zudem wurden drei weitere Parteitagsanträge zur Beratung an die Kommission überwiesen.

Am 4. Februar 2011 sind insgesamt 30 Kommissionsmitglieder aus unterschiedlichen politischen und fachlichen Bereichen berufen worden. Die Kommission wurde beauftragt, einen Bericht für den CDU Bundesvorstand zu erstellen. Es sollten darin Antworten auf die vielfältigen Fragen zur Zukunft des Verkehrs gegeben und Lösungsvorschläge für eine nachhaltige und verlässliche Finanzierung aufgezeigt werden.

Die konstituierende Sitzung fand am 1. März 2011 statt. Nach insgesamt sieben Treffen der Gesamtkommission mit intensiven Diskussionen zu inhaltlichen Schwerpunkten sowie zahlreichen internen Abstimmungen kleinerer Arbeitsgruppen hat die Mobilitätskommission am 15. Juni 2012 den vorliegenden Bericht beschlossen und am 27. August 2012 im Rahmen der Sitzung des Bundesvorstandes an die CDU-Vorsitzende, Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, überreicht.

Ausdrücklich bedanken möchte ich mich für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Kommissionsmitglieder, die mit viel Engagement und konstruktiven Anregungen zum Gelingen dieses Abschlussberichtes beigetragen haben.

Berlin, 27. August 2012



Ministerpräsident Stanislaw Tillich  
Vorsitzender der Kommission Mobilität  
Mitglied des Präsidiums der CDU Deutschlands  
Landesvorsitzender der CDU Sachsen

## **I. Mobilität der Zukunft – Balance zwischen Freiheit, Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit**

- I. 1. Bedeutung von Mobilität für Deutschlands Wohlstand im 21. Jahrhundert
- I. 2. Herausforderungen durch das Verkehrswachstum unserer Volkswirtschaft in der Mitte Europas
- I. 3. Herausforderungen durch den demografischen und technologischen Wandel
- I. 4. Perspektiven für umweltverträgliche Mobilität
- I. 5. Perspektiven neuer Verkehrspolitik durch neue Antriebskonzepte und neue Mobilitätsoptionen
- I. 6. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichern

## **II. Mobiles Deutschland – Wege zum Erhalt und zukunftsfähigen Umbau der Verkehrsinfrastruktur**

- II. 1. Mobilität muss Grundversorgung, Bevölkerungsschwerpunkte und regionale Entwicklungen berücksichtigen
- II. 2. Verkehrssicherheit erhöhen
- II. 3. Verkehrsinfrastruktur braucht effektives und transparentes Handeln
- II. 4. Vernetzung der Verkehrsträger – Deutschland als Logistikkreuzung
- II. 5. Klima- und Umweltschutz stärken
- II. 6. Zunehmende Bedeutung des Fahrradverkehrs
- II. 7. Bedeutung neuer Antriebstechnologien
- II. 8. Bahnverkehr als integraler Bestandteil der künftigen Mobilität
- II. 9. Leistungsfähigen Luftverkehr sicherstellen
- II. 10. Bedeutung Schifffahrt und Häfen
- II. 11. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und Bürger frühzeitig beteiligen
- II. 12. Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans anpacken
- II. 13. Zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

# **I. Mobilität der Zukunft – Balance zwischen Freiheit, Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit**

## **I. 1. Bedeutung von Mobilität für Deutschlands Wohlstand im 21. Jahrhundert**

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis unserer Bürgerinnen und Bürger und eine entscheidende Voraussetzung für den heutigen und den zukünftigen Wohlstand unserer Gesellschaft. Unser Zusammenleben gründet auf einer gut funktionierenden Mobilität. Sie ermöglicht den Transport von Menschen und Gütern in einer immer enger vernetzten und vertakteten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Ohne eine gut ausgebaute Infrastruktur sind private Investitionen, unternehmerisches Handeln und eine gute wirtschaftliche Entwicklung nicht möglich. Verkehrswege sind die Lebensadern unserer Volkswirtschaft. Diese Adern brauchen wir im exportorientierten Deutschland ganz besonders.

Investitionen in die Infrastruktur stärken den Standort Deutschland, sie schaffen und erhalten Arbeitsplätze. 2,7 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind in der Logistikbranche beschäftigt. Insgesamt gibt es rund 5,8 Millionen Arbeitsplätze – etwa 15 Prozent der Erwerbstätigkeit in Deutschland – in vom Straßenverkehr eng verbundenen Wirtschaftszweigen. Mobilität ist damit einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren überhaupt in unserem Land. Die deutsche Mobilitätswirtschaft gehört mit ihren innovativen Technologien und Dienstleistungen bei allen Verkehrsträgern zur Weltspitze. Das stärkt Deutschland als führende Industrie-, Export- und Forschungs nation. Zugleich ist die deutsche Industrie gefordert, Lösungen für nachhaltige Mobilität zu liefern.

Gerade im Automobilbau spielt Deutschland eine herausragende Rolle. Träger von Innovationen ist der sogenannte Premiumbereich. Bevor Innovationen später in allen Modellen verbaut werden, erfahren sie ihre Markteinführung in diesem Segment. Wir halten daher ein wirtschafts- und gesellschaftspolitisches Umfeld für wichtig, in dem das Premiumsegment seine Rolle als Technologieträger weiterentwickeln kann.

Deutschland ist nach China der zweitgrößte Exporteur der Welt. Vor allem unsere Industrie als Rückgrat unseres Wohlstands braucht für den Transport ihrer Waren und Produkte ein reibungslos funktionierendes Verkehrssystem und international wettbewerbsfähige Transportpreise.

Die CDU-Kommission Mobilität will die weiter steigenden Verkehrsbedürfnisse mit den Erfordernissen einer nachhaltigen Ausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft in Einklang bringen. Wir wollen dazu beitragen, scheinbar gegenläufige Interessen von Wirtschaft, Verkehr und Umwelt auszugleichen. Die Akzeptanz der Bürger für den Verkehr hängt auch davon ab, ihn so sicher und umweltverträglich wie möglich zu machen. Mobilität muss dabei aber auch bezahlbar sein. Sie muss vielfältig sein und sie muss flächendeckend angeboten werden.

## **I. 2. Herausforderungen durch das Verkehrswachstum unserer Volkswirtschaft in der Mitte Europas**

Als Industriestandort in der Mitte Europas profitiert Deutschland vom grenzüberschreitenden Austausch von Waren und Dienstleistungen in besonderer Weise. Unser Land ist Start- und Zielpunkt vieler Reisen, es ist Transitland und Logistikkreuzung. Ziel einer vorausschauenden Verkehrspolitik muss es sein, den Standortvorteil der Verkehrsinfrastruktur durch Investitionen in Ausbau und Erhaltung des Mobilitätssystems zu bewahren. Prognosen zeigen, dass der Verkehr erheblich zunehmen wird. Bis 2025 wird eine Steigerung des Personenverkehrs um 20 Prozent, des Güterverkehrs um bis zu 70 Prozent und des Güterfernverkehrs um 80 Prozent erwartet. Ohne gezielte Investitionen in die Infrastruktur wird dieser Zuwachs nicht zu bewältigen sein.

Die CDU-Kommission Mobilität unterstützt die Initiative der Europäischen Kommission, das transeuropäische Verkehrsnetz weiter auszubauen. Eine grenzüberschreitende Mobilität ist für das Zusammenwachsen Europas notwendiger denn je.

## **I. 3. Herausforderungen durch den demografischen und technologischen Wandel**

Etwa jeder zweite Deutsche wohnt auf dem Dorf oder in einer Klein- bzw. Mittelstadt im ländlichen Raum. Bevölkerungsrückgang und wirtschaftliche Dynamik bergen die Gefahr, dass die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse immer schwieriger wird. Besonders wichtig für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in unserem Land mit

seinen vielfältigen kulturellen, politischen und ökonomischen Zentren ist eine vergleichbare Entwicklung in Stadt und Land.

Dazu gehört auch, den Anforderungen des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unsere Gesellschaft wird in den kommenden Jahrzehnten älter. Die Einwohnerzahl wird zurückgehen. Wir müssen auch mit einer Zunahme der Binnenwanderung rechnen. Das Verkehrswachstum in Deutschland wird deshalb regional unterschiedlich verlaufen: In vielen Ballungsräumen nimmt der Verkehr zu. In schrumpfenden Regionen nimmt der Verkehr ab, wenn es sich nicht um Transitregionen handelt.

Wir müssen neue Wege des Ausgleichs und der Zusammenarbeit gehen, um innovative Lösungen für das „Stadt-Land-Gefälle“ zu finden. Die Reurbanisierung mit einem verstärkten Zuzug in die Städte führt zu höheren Anforderungen an die Leistungsfähigkeit insbesondere der Schienenverkehrssysteme in den Ballungsräumen. In den ländlichen Räumen wird der Schienenverkehr, der auch hier auf wichtigen Achsen das Rückgrat bildet, noch mehr als heute durch Busverkehre und innovative Systeme mit flexiblen Angeboten ergänzt werden müssen.

Wir wollen Mobilität mit intelligenten und technologiefreundlichen Ansätzen ermöglichen. Ideologische Denkverbote lehnen wir ab. Wir setzen auf Technologieoffenheit und fördern innovative Lösungen. Gute wirtschaftliche Perspektiven bieten beispielsweise neue Verkehrsleit- und Telematiksysteme sowie die Telekommunikationsmöglichkeiten über mobile Geräte (z. B. Smartphones).

Die hohe innovative Dynamik der Verkehrssysteme und Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft in Deutschland wollen wir durch geeignete Rahmenbedingungen stärker fördern. Enorme Innovations- und Marktpotenziale stecken auch in der Umsetzung des Satelliten-Navigationssystems Galileo in konkrete, wirtschaftlich tragfähige Angebote für die Nutzer.

Wir wollen, dass wegweisende Technologien bei uns eine Zukunft haben. Nur so können wir Exporterfolge erreichen und unseren Wohlstand sichern. Insbesondere bei der Erforschung und Entwicklung alternativer Antriebe kann Deutschland seine technologische Kompetenz unter Beweis stellen. Gerade im Bereich Elektromobilität – mit Batterie oder

Brennstoffzelle – werden neue Herausforderungen auf die Verkehrsinfrastruktur zukommen. Diese resultieren aus der notwendigen Erweiterung der Lade- bzw. Tankinfrastruktur.

#### **I. 4. Perspektiven für umweltverträgliche Mobilität**

Deutschland muss seinen Bürgern und der Wirtschaft eine belastbare und umweltschonende Mobilität gewährleisten. Wir stehen vor der Herausforderung, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft ohne Anstieg der Verkehrsbelastungen zu ermöglichen. Zugleich wollen wir sie mit den Umwelt- und Klimaschutzzielen sowie knapper werdenden Energiereserven in Einklang bringen. Grundlage dafür ist das Energiekonzept der CDU-geführten Bundesregierung, das ehrgeizige Ziele für den Verkehrsbereich nennt. Wir setzen uns für einen geringeren Schadstoffausstoß – insbesondere bei Feinstaub und Stickoxiden – sowie einen verminderten Flächen- und Ressourcenverbrauch durch Verkehre ein.

Wir wollen, dass jeder Verkehrsträger in den kommenden Jahren einen eigenen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe erbringt. Dazu bedarf es eines integrierten Ansatzes, der alle Verkehrsträger mit ihrer spezifischen Stärke berücksichtigt („Co-Modalität“).

Zukunftsfähige Verkehrspolitik bedeutet für uns deshalb, alle Verkehrsträger im Blick zu haben und möglichst optimal miteinander zu verzahnen. Entscheidend wird der sinnvolle Einsatz des jeweils besten Verkehrsmittels sein. Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit sind hierbei keine Gegensätze.

Der heutige Verkehr ist zu rund 95 Prozent von fossilen Brennstoffen abhängig. Wegen deren begrenzter Verfügbarkeit, der Klimaproblematik und der weltweit steigenden Nachfrage müssen wir den Einsatz fossiler Brennstoffe im Verkehr weiter deutlich senken. Dies gilt auch mit Blick auf die steigenden Kosten und ist zudem eine Frage der sozialen Verträglichkeit.

Insbesondere der Verkehrslärm ist eine gesundheitsgefährdende Belastung für die Menschen. Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist eines unserer zentralen Anliegen. Wettbewerbsfähigkeit und Lärmschutz müssen besser miteinander verbunden

werden. Bis 2020 wollen wir die Lärmbelastung durch Flugzeuge um 20 Prozent reduzieren, durch Autos, Lastwagen und Motorräder um 30 Prozent sowie durch Bahn und Binnenschifffahrt um 50 Prozent.

### **I.5. Perspektiven neuer Verkehrspolitik durch neue Antriebskonzepte und neue Mobilitätsoptionen**

80 Prozent aller Personenverkehrsleistungen werden heute in Deutschland durch das Auto erbracht. Es bleibt auch auf absehbare Zeit das wichtigste Verkehrsmittel, obwohl die Bedeutung anderer Verkehrsmittel wie Bahn, ÖPNV, Fahrrad und Flugzeug zunimmt.

Um den Anforderungen zukünftiger Mobilität einerseits besser gerecht zu werden und andererseits den wachsenden Umweltherausforderungen und veränderten Energiepreisen Rechnung tragen zu können, setzen wir auf alternative Antriebskonzepte. So soll Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Zum anderen müssen wegen der Mengeneffekte auch weitere Einspareffekte bei traditionellen Verbrennungsmotoren konsequent genutzt werden. Dazu kann es auch erforderlich sein, Grenzwerte neu festzusetzen oder zusätzliche finanzielle Anreize zu schaffen.

#### **Logistikstandort stärken**

Die Logistikbranche entwickelt sich immer stärker zu einem Wachstumsmotor für unsere Volkswirtschaft. Ihr Anteil an der Wertschöpfung steigt kontinuierlich. Die schnell und stark wachsende Rolle des Online-Handels führt dazu, dass immer mehr Waren über das Internet bestellt und anschließend über Straße, Schiene und auch per Luftfracht an den Kunden ausgeliefert werden. Das gilt auch für die Abwicklung von Geschäftsprozessen zwischen Unternehmen. Damit treibt das Internet zunehmend auch die „klassischen Verkehre“ an.

Die CDU-geführte Bundesregierung hat den veränderten Anforderungen mit dem Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ Rechnung getragen. Damit hat sie die Voraussetzung geschaffen, dass Deutschlands Wettbewerbsposition durch eine Verbesserung der Logistik- und Wertschöpfungsketten gesichert und ausgebaut werden konnte. Zusammen mit der



Logistikwirtschaft ist die weltweite Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland als „Logistics Alliance Germany“ auf eine neue Grundlage gestellt worden.

Auch die Förderung von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr genauso wie die probeweise Nutzung von Lang-Lkw, die deutlich mehr Ware transportieren können als herkömmliche Lkw, sind wichtige Beiträge für die zukünftige Entwicklung der Logistikbranche in unserem Land.

Zur Sicherung des Logistikstandortes gehört zudem, dass das Transportgewerbe die 2003 zugesagten Lkw-Maut-Harmonisierungsmittel weiterhin in voller Höhe erhält. Diese kommen der Aus- und Weiterbildung im Gewerbe zugute und begegnen damit den Nachwuchsproblemen und dem Fachkräftemangel. Darüber hinaus werden Maßnahmen gefördert, die der Umwelt sowie der Sicherheit dienen.

## **I. 6. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichern**

Das gut ausgebaute Verkehrssystem gehört zu unseren wichtigsten Standortvorteilen. Deutschland verfügt wie kein anderes Land von ähnlicher Größe über ein vergleichbar dichtes Verkehrssystem aus Straßen-, Wasserstraßen- und Schieneninfrastruktur, Flughäfen und einem breiten öffentlichen Personennahverkehr. Nach vielen Jahren des Aufbaus unserer Verkehrsnetze müssen zunehmend große Erhaltungsmaßnahmen und gezielte Ausbauprojekte umgesetzt werden, um die Leistungsfähigkeit, Qualität und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Unser Ziel ist es, den Standortvorteil eines gut ausgebautes Verkehrssystems in einer immer stärker globalisierten Welt zu sichern. Dazu wollen wir die Verkehrswege dauerhaft leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Deshalb bedarf es eines an dem Ziel der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze ausgerichteten Investitionsniveaus.

Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Erhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur, insbesondere der Erneuerung sanierungsbedürftiger Brücken an Bundesfernstraßen. Autobahnengpässe sollen zügiger als bisher ausgebaut werden, Lücken im Straßennetz geschlossen werden. Darüber hinaus ist es für uns von besonderer Bedeutung, dass die Erreichbarkeit der städtischen Zentren und der für den Fernverkehr wichtigen Verkehrswege und Knotenpunkte auch für die ländlichen Räume möglich ist.

Wir bekennen uns dazu, die bedarfsgerechte Finanzierung der Verkehrswege weiterhin in die Verantwortung der öffentlichen Hand zu legen. Dazu setzen wir verstärkt auf verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe. Dabei ist die Effizienz bei Planung, Bau und Betrieb der Verkehrswege zu verbessern. Die erforderlichen Investitionsmittel sollen durch entsprechende Schwerpunkte in den kommenden Haushalten – trotz der gesamtstaatlichen Einsparnotwendigkeiten – dauerhaft sichergestellt werden.

Die finanziellen Mittel sollen sich nach dem tatsächlichen Bedarf der Verkehrsinfrastruktur richten und effizienter eingesetzt werden. Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans müssen über Bedarf und Finanzierung der Bundesfernstraßen zwischen dem Bund und den Ländern (Auftragsverwaltungen) konkrete Vereinbarungen getroffen werden. Dabei sollte sich eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bundesfernstraßen an dem von der Bahn bekannten Modell orientieren. Es gilt, einen bedarfsgerechten Schlüssel zu entwickeln und eine über einzelne Haushaltsjahre hinaus gehende Vereinbarung zu treffen.

## **II. Mobiles Deutschland – Wege zum Erhalt und zukunftsfähigen Umbau der Verkehrsinfrastruktur**

### **II.1. Mobilität muss Grundversorgung, Bevölkerungsschwerpunkte und regionale Entwicklungen berücksichtigen**

Die CDU-Kommission Mobilität fühlt sich allen Regionen unseres Landes gleichermaßen verantwortlich. Ziel muss bleiben, in ganz Deutschland gleichwertige Lebensverhältnisse zu gewährleisten. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung dafür. Das gilt in besonderem Maße in den strukturschwachen ländlichen Gebieten, die besonders vom demografischen Wandel betroffen sind. In den Ballungsräumen setzen wir auf einen starken und solide finanzierten Öffentlichen Personennahverkehr als Herzstück der Mobilitätsangebote.

Die CDU-Kommission Mobilität ist sich der notwendigen Sicherung der Daseinsvorsorge in den ländlichen Regionen bewusst. Dazu wurde über die bewährten Förderinstrumente hinaus mit der „Initiative Ländliche Infrastruktur“ des Bundesverkehrsministeriums sowie

dem Modellvorhaben „LandZukunft“ des Bundeslandwirtschaftsministeriums die Stärkung der ländlichen Räume in den Blick genommen.

Auch bei sinkenden Einwohnerzahlen und einer anderen Zusammensetzung der Bevölkerung – mit weniger Schul- und Ausbildungsverkehr aber mehr mobilen Senioren – müssen entlegene Orte angebunden bleiben. Dazu gibt es erprobte Beispiele wie Bürger- und Anrufbusse sowie Kombibusse (die Personen, Fahrräder, Pakete und andere Güter transportieren), über das Internet buchbare Mitfahrgelegenheiten, flexible Hol- und Bringdienste von Waren der Nahversorgung bzw. Dienstleistungen (z. B. rollende Verkaufsläden, Apotheken und Banken) oder Sammeltaxis. Auch wird es immer wichtiger, da wo es möglich ist, individuelle Mobilität durch internetbasierte Dienste zu ersetzen.

Der Einsatz von E-Fahrrädern – idealerweise unter Einbeziehung lokal erzeugter regenerativer Energien – kann ebenfalls Lücken schließen. Auch sollten ehrenamtliche oder genossenschaftliche Organisationsformen von Mobilität unterstützt werden. Dies bringt Vorteile für den Einzelnen, die lokale Wirtschaft und die regionale Wertschöpfung sowie den Tourismus.

Die CDU-Kommission Mobilität sieht es als wichtige Aufgabe an, neue Mobilitätsdienste zu fördern und deren Einführung zu erleichtern sowie den demografischen Wandel auch durch entsprechende Gesetzgebung etwa zur Personenbeförderung zu gestalten. Eine älter und zahlenmäßig kleiner werdende Gesellschaft braucht angepasste Regeln. Hemmende Vorschriften wollen wir konsequent abbauen. Ein Beispiel ist etwa die Straßenverkehrsordnung, in der der Nutzung mobiler Verkaufsf Flächen auf Straßen enge Grenzen gesetzt werden. Dadurch wird auf dem Land die Nahversorgung durch mobile Dienste erschwert.

Auch Fernbusse können helfen, das Angebot an bezahlbarer Mobilität zu verbessern. Wir unterstützen daher die Vorschläge für eine entsprechende Reform des Personenbeförderungsgesetzes.

## II. 2. Verkehrssicherheit erhöhen

Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit bleibt eine zentrale verkehrspolitische Aufgabe. Dies gilt umso mehr, angesichts einer bis ins Jahr 2011 positiven Entwicklung, die nun leider ein Ende gefunden hat: Erstmals seit 20 Jahren gab es nicht weniger, sondern mehr Tote bei Straßenverkehrsunfällen als im Vorjahr. Grundlage für eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit muss ein kombinierter Ansatz sein, indem Fahrzeug, Infrastruktur, Fahrverhalten und die Regelakzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zusammenwirken. Jedes Opfer eines Verkehrsunfalls ist ein Opfer zu viel. Unser Ziel ist es, die Zahl der getöteten Verkehrstopfer in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu verringern. Auch die Zahl der verletzten Unfallopfer im Verkehr wollen wir deutlich senken. Neben technischen und infrastrukturellen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sehen wir auch in einer fortlaufenden Sensibilisierung der Bevölkerung, z. B. durch geeignete Werbe- und Aufklärungskampagnen, ein wichtiges Handlungsfeld.

Besonders gefährdete Risikogruppen bzw. besonders gefährliche Verkehrssituationen müssen dazu mehr Beachtung finden. Schutz bedürfen vor allem die sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmer – Kinder, Fußgänger und Radfahrer. Gerade zum Schutz dieser Verkehrsteilnehmer müssen die verkehrs- und fahrzeugtechnischen Rahmenbedingungen laufend weiterentwickelt werden. Das höchste Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken tragen aber nach wie vor die Fahranfänger. Deshalb muss auch die Fahrausbildung in Deutschland weiter verbessert werden. Der neu eingeführte „Führerschein mit 17“ war hierfür ein wichtiger Schritt.

Mit Blick auf die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmer ist eine Sensibilisierung auf altersspezifische Risiken beim Autofahren und eine verstärkte ärztliche Beratung notwendig. Die relativ geringe Unfallauffälligkeit älterer Fahrer kann für die Zukunft abgesichert werden, wenn diese intensiv beraten und begleitet werden, nicht aber indem ihnen die eigenverantwortliche Mobilität und damit die gesellschaftliche Teilnahme erschwert wird.

Landesstraßen tragen das größte Risiko für schwere Unfälle. Deshalb muss gerade dort intensiv an einer Verringerung der Unfallgefahr gearbeitet werden. Die Verwaltungen müssen dazu vorhandene Instrumente noch stärker ausschöpfen. Dabei geht es nicht nur darum, die wenigen neu zu bauenden Straßen auf höchste Sicherheitsstandards zu brin-

gen, sondern auch darum, das umfangreiche Bestandsnetz sicherheitstechnisch zu modernisieren.

### **II. 3. Verkehrsinfrastruktur braucht effektives und transparentes Handeln**

Die Entscheidung über die Rangfolge von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen kann nicht nur nach volkswirtschaftlichen Kriterien erfolgen, sondern muss auch betriebswirtschaftliche Kriterien berücksichtigen. Instrumente der doppelten Haushaltsführung sollten verstärkt genutzt werden. Deshalb wollen wir dort, wo derzeit noch traditionelle Finanzsysteme zum Einsatz kommen, in Zukunft verstärkt auf betriebswirtschaftliche Systeme setzen.

Investitionen, Abschreibungen und Betriebskosten sollen zur Sicherung von Qualität und Wert der Verkehrswege stärker miteinander verknüpft werden. Die verstärkte Nutzung von betriebswirtschaftlichen Instrumenten (Kosten- und Leistungsrechnung, Controlling) erhöht die Transparenz über die Kosten, die verkehrliche Verfügbarkeit sowie den Gebrauchs- und Substanzwert der Infrastruktur. Von den damit verbundenen Vorteilen erwarten wir langfristig eine Verringerung der Kosten im gesamten Nutzungszyklus einer Infrastruktur.

Klare Kompetenzen in der föderalen Aufgabenverteilung können Effizienz und Verantwortung stärken. Gerade eine Entflechtung der komplizierten Verwaltungsbeziehungen von Bund und Ländern bei Planung, Bau und Finanzierung von Bundesfernstraßen könnte zu mehr Transparenz führen und auch dazu beitragen, die Akzeptanz für Infrastrukturprojekte im Verkehrswegebau zu stärken.

Wir sprechen uns dafür aus, den Zustand und die Qualität der Infrastruktur regelmäßig zu bewerten und in Verkehrsinfrastrukturleistungsberichten darzulegen. Solche Berichte geben jedermann Aufschluss über den Netzzustand sowie wichtige Leistungskenngrößen (z. B. Zeitverluste durch Überlastung, Unfallraten sowie Unfalldichten), zeigen Schwachstellen auf und dienen der Vorbereitung von Entscheidungen der Parlamente und kommunalen Gremien. Der Investitionsbedarf wird dadurch insgesamt nachvollziehbarer und ein

gezielterer Mitteleinsatz möglich. Bei der Sanierung des gesamten Straßennetzes können daraus nachhaltige Strategien entwickelt werden.

### **Energieinfrastrukturen ausbauen**

Neben der Wegeinfrastruktur werden durch den schrittweisen Wandel der Antriebsarten derzeit auch Fragen der Energieinfrastruktur im Verkehr immer dringlicher. Zusätzlich zur weiteren Verbreitung von Erdgas im Tankstellennetz, sprechen wir uns auch für die Errichtung weiterer Wasserstofftankstellen sowie eines dichten Netzes von Elektroladestationen aus.

Bei der Elektromobilität mit Batterien werden die ehrgeizigen Ziele nicht allein mit Lademöglichkeiten auf Privat- und Firmenparkplätzen zu erreichen sein. Bewohner von Innenstädten, die über keinen Stellplatz für ihr Auto verfügen, brauchen mittelfristig auch eine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Die jetzige Erprobungsphase muss daher genutzt werden, um eine volkswirtschaftlich bestmögliche Form zu entwickeln. Mitte des Jahrzehnts sollten wir mit der Errichtung einer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum beginnen.

Technische Standards wollen wir mit dem Ziel einer Verringerung bzw. Differenzierung überprüfen. Dazu müssen rechtssichere Möglichkeiten eröffnet werden, um von den vorgegebenen Standards in Gesetzen, Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften und technischen Normen abweichen zu können, ohne dass eine Einschränkung für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entsteht. Dies ist etwa durch Experimentierklauseln, Standarderprobungs- oder Standardöffnungsgesetze erreichbar.

## **II. 4. Vernetzung der Verkehrsträger – Deutschland als Logistkdrehscheibe**

Die Vernetzung der Verkehrsträger gründet auf der Erfahrung, dass diese nicht beliebig untereinander austauschbar sind und der Erfolg von Versuchen, Verkehre zu verlagern, begrenzt ist. Viel sinnvoller ist es, dass die Verkehrspolitik sich am Prinzip der „Co-Modalität“ orientiert. Dieses Prinzip berücksichtigt, dass sich die Verkehrsträger aufgrund technischer Bedingungen und durch unterschiedliche Möglichkeiten auszeichnen. Sie sind insofern als gleichwertig, aber nicht als austauschbar anzusehen. Idealerweise ergänzen sie sich.

Eine Optimierung des Gesamtverkehrssystems kann man durch den bestmöglichen Einsatz der einzelnen Verkehrsträger und ihrer Vernetzung erreichen. Die Menschen nutzen zunehmend verschiedene Verkehrsträger je nach Bedarf. Die Bedeutung von Mobilitätsangeboten aus einer Hand rund um einen leistungsfähigen ÖPNV steigt folglich. Und auch Unternehmen wird es so ermöglicht, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger gezielt zu nutzen.

Die Leistungsfähigkeit unserer Straßenverkehrsinfrastruktur wird maßgeblich durch externe Faktoren, Belastungsspitzen, unvorhersehbare Ereignisse und Instandhaltungsmaßnahmen beeinflusst. Mit einer neuen Philosophie, die dem ungehinderten Verkehrsfluss den höchsten Stellenwert bei den für den Straßenverkehr zuständigen Stellen einräumt, hat man in anderen europäischen Ländern gute Erfahrungen gesammelt und eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur erzielt.

Hierzu gehören in der Stadt eine entsprechende Ampelschaltung, auf Autobahnen die Verlängerung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen, schnelle Unfallräumung sowie die Beschleunigung der Arbeit auf den Baustellen, um die Staugefahr zu verringern. Hier gilt es, bereits praktizierte gute Beispiele zu übertragen und zu fördern. Dies kann bis zur Einführung von entsprechenden Ziel- und Anreizsystemen für Mitarbeiter in geeigneten Bereichen gehen.

Telematik ist zur Steigerung der Effizienz im Straßenverkehr von großer Bedeutung. Beispielsweise erhöhen dynamische Verkehrsinformationssysteme, die vom Verkehrsaufkommen oder dem Wetter abhängige Geschwindigkeitsvorgaben anzeigen oder zeitweise Seitenstreifen freigeben, die Kapazität einer Strecke um 10 bis 25 Prozent.

Telematik kann zwar den Infrastrukturausbau langfristig nur in begrenztem Umfang ersetzen, sie kann jedoch helfen, die Zeit bis zu einem Ausbau zu überbrücken und die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Außerdem hilft sie, die Verkehrsteilnehmer vor aktuell bestehenden Gefahren wie Baustellen, Nebel oder Glatteis zu warnen und trägt so auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Heute sind nur rund 10 Prozent der 12 500 Kilometer Autobahn in Deutschland mit sogenannten Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgerüstet. Das sind jedoch längst nicht alle Strecken, bei denen dies aus Sicherheitsgründen oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses

ses geboten wäre. Wegen der bisherigen guten Erfahrungen gilt es, die im „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ aufgeführten Projekte zügig umzusetzen und bereits jetzt einen Anschlussplan zu entwerfen.

Längerfristig sehen wir vor allem in der Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug und von Fahrzeug zur Infrastruktur erhebliche Potenziale zur Verbesserung von Verkehrseffizienz und Verkehrssicherheit. Die CDU-Kommission Mobilität spricht sich für die Durchführung entsprechender Pilotprojekte aus und sieht darin neben der Verbesserung der verkehrlichen Gesichtspunkte auch eine große Chance für erfolgreiche Innovationen zur Erschließung neuer Märkte.

Durch eine intelligente Vernetzung kann Mobilität deutlich effizienter, sauberer und sicherer werden. Voraussetzung dafür sind zusammenpassende und flächendeckende Angebote für Straße, Schiene, Luft- und Seeverkehr, Häfen sowie Binnenschifffahrt. Intelligente Informationsdienste können dem Nutzer dabei auch eine wertvolle Entscheidungshilfe bei der Verkehrsträgerwahl, der Kombination verschiedener Transportmittel und somit der Optimierung von Verkehren sein.

Die CDU-Kommission Mobilität spricht sich dafür aus, diese Prozesse zu unterstützen. Dazu gehören u. a. eine Forschungsförderung sowie eine bessere Vereinheitlichung von Informationsdiensten. Entsprechende Innovationsstrategien der EU zur Verbesserung von Verkehrsmanagement und Informationsdienstleistungen begrüßen wir. Intelligente Verkehrsmanagementsysteme können ihren Nutzen nur in einem einheitlichen, wettbewerbsgeprägten europäischen Verkehrsraum bestmöglich entfalten. Es ist erforderlich, vorhandene Schnittstellen zu verbinden und grenzüberschreitend technische und rechtliche Hürden abzubauen.

## **II. 5. Klima- und Umweltschutz stärken**

Wir müssen unser Mobilitätssystem weiter an die steigenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes anpassen. Dabei dürfen aber auch die Kosten für das Erreichen der gesteckten Klimaschutzziele nicht aus den Augen geraten. Nur so kann Klimapolitik mobilitätsverträglich umgesetzt werden. Die Anforderungen der Politik müssen sich dabei nach



dem ökologisch Wünschbaren als auch dem wirtschaftlich und technologisch Machbaren richten.

In Deutschland stammen rund 20 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr. Rund 95 Prozent dieser Emissionen werden vom Straßenverkehr erzeugt. Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen konnten in den letzten zwei Jahrzehnten um rund zehn Prozent gesenkt werden. Dazu hat insbesondere die Entwicklung im Pkw-Verkehr beigetragen. Um das deutsche Klimaschutzziel von 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber dem Stand von 1990 zu erreichen, sind jedoch weitere Anstrengungen auch des Verkehrssektors erforderlich. Diese Anstrengungen sind auch angesichts steigender Kosten der deutschen Mineralöleinfuhren sinnvoll.

Für den Güterverkehr wird ein weiteres starkes Wachstum vorhergesagt – bis zu einer Verdopplung zum Jahr 2050. Wenn der Anstieg dieses Güterverkehrsaufkommens ausschließlich auf der Straße erfolgte, würden sich die Treibhausgasemissionen des Verkehrs deutlich erhöhen und die nationalen Klimaschutzziele gefährden. Neben zusätzlichem Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße ist die Umstellung auf elektrische Systeme mit Erneuerbaren Energien eine weitere Möglichkeit.

Betont werden muss dabei jedoch, dass die im Straßenverkehr überwiegend eingesetzten Verbrennungsmotoren das größte und kostengünstigste Einsparpotenzial bieten. Neben der Einführung alternativer Antriebsarten bleibt die Regulierung des Kohlendioxidaustoßes von Verbrennungsmotoren das wirksamste klimapolitische Instrument im Verkehr.

Die CDU-Kommission Mobilität sieht zudem in neuen Mobilitätskonzepten wie Carsharing große Chancen. Sie setzt sich zugleich dafür ein, dass für alle Menschen, auch diejenigen, die aus Gründen ihres Wohnortes oder aus beruflichen Gründen auf das eigene Auto angewiesen sind, eine bezahlbare Mobilität gewährleistet bleibt. Gerade jüngere Leute in Großstädten werden jedoch in ihrer Verkehrsmittelwahl zunehmend flexibler. Sie verzichten auf die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs und decken ihre Mobilitätsgrundversorgung mit dem Öffentlichen Verkehr ab, den sie bei Bedarf durch Carsharing ergänzen.

## **II. 6. Zunehmende Bedeutung des Fahrradverkehrs**

Radfahren liegt im Trend. Täglich werden in ländlichen Regionen wie auch in der Stadt rund 28 Mio. Wege mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad zurückgelegt. Dies entspricht jedoch „nur“ 10 Prozent aller Wege. Dabei ist die Verteilung sehr unterschiedlich: Während der Radverkehr in einigen Städten einen regelrechten Boom zu verzeichnen hat, gibt es gleichzeitig Regionen, in denen er stagniert oder sogar rückläufig ist.

Die CDU-Kommission Mobilität spricht sich dafür aus, den Anteil des Fahrradverkehrs als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum Auto weiter zu steigern. Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern (Pedelecs) schafft hier gerade auf längeren Strecken neue Möglichkeiten. Das größte Verlagerungspotenzial sehen wir im Bereich von Entfernungen bis zu 5 km. Das ist der Bereich, in dem mehr als 50 Prozent aller Autofahrten stattfinden.

Durch den Nationalen Radverkehrsplan nimmt der Bund seine Aufgabe als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung wahr. Er hat die Länder und Kommunen ermutigt, den Radverkehr durch eigene Initiativen und Radverkehrskonzepte in der Breite zu verankern. Städte und Gemeinden sind auch weiterhin aufgefordert, für den Radverkehr eine ausreichende und sichere Infrastruktur zu schaffen. Der Bund sieht seine Aufgabe darin, an den Bundesstraßen durch den Bau von straßenbegleitenden Radwegen und durch die damit verbundene Trennung der Verkehrswege den Radverkehr sicherer zu machen.

Wir unterstützen die Absicht der CDU-geführten Bundesregierung, den bestehenden Nationalen Radverkehrsplan „weiterzuentwickeln“. Schwerpunkte des neuen Nationalen Radverkehrsplanes sind u. a. eine verbesserte Breitenwirkung der Radverkehrsförderung, eine verstärkte Aufmerksamkeit für den Radverkehr im ländlichen Raum sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Entscheidend ist, dass alle Beteiligten zusammenwirken, wie der Titel des neuen Plans deutlich macht: „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“.

## II. 7. Bedeutung neuer Antriebstechnologien

Für uns ist die Weiterentwicklung der Antriebstechnologien ein wichtiges Element auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Sie muss eingebettet sein in eine Gesamtstrategie. Die CDU-Kommission Mobilität bekennt sich daher zu einem integrierten Ansatz, der Fahrzeugtechnologie, Kraftstoffe, Infrastruktur, intelligente Verkehrssysteme, Fahrverhalten und Vernetzung der Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt. Nur ein Zusammenspiel all dieser Elemente kann erfolgreich sein.

Neben einem positiven Klimaeffekt ergeben sich aus innovativen Lösungen für neue Antriebsarten auch große Chancen für die deutsche Industrie. Dies gilt nicht nur für die Automobilindustrie, sondern auch für viele andere, für diese branchenübergreifenden Herausforderungen relevante Industriezweige. Da derzeit kaum absehbar ist, welche Antriebsart die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit langfristig am besten erfüllen wird, spricht sich die CDU-Kommission Mobilität für einen technologieneutralen Förderansatz aus.

Die CDU-Kommission Mobilität sieht es als notwendig an, den langfristigen technologischen Trend vom klassischen Verbrennungsmotor zu alternativen Antrieben politisch in angemessener Form zu begleiten. Hierzu gehört u. a. die Förderung von Grundlagenforschung und von Pilotprojekten genauso wie die Schaffung eines geeigneten Marktumfeldes (Tankstellen, staatliche Rahmenbedingungen etc.). Eine Verteuerung herkömmlicher Antriebstechnologien durch staatliche Regulierung lehnen wir ab. Wir stehen daher auch Plänen der EU-Kommission zur Energiebesteuerung skeptisch gegenüber, die zu einer deutlichen Preiserhöhung des Dieselkraftstoffes führen würden.

Bei den alternativen Antriebsformen liegt unser besonderes Augenmerk auf der Elektromobilität. Langfristig lässt sich nur über sie die Masse unserer Pkw unabhängig mit heimischer Energie und CO<sub>2</sub>-frei betreiben. Auch wirtschaftlich spielt die Elektromobilität eine große Rolle, denn sie bietet Chancen für Industrie und Arbeitsplätze in den Bereichen Automobilbau und deren Zulieferern. Deutschland soll daher Leitanbieter und Leitmarkt von Elektromobilität werden.

Als Teil dieser Gesamtstrategie begrüßt die CDU-Kommission Mobilität das Ziel, den Einsatz von Elektrofahrzeugen – mit Batterie oder Brennstoffzelle – auf Deutschlands Straßen

deutlich zu erhöhen. Vorrangiges Mittel, um dies zu erreichen, bleibt die Forschungsförderung. Wir setzen zudem auf die Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand. Daneben muss aber auch für ein geeignetes Marktumfeld gesorgt werden, um die Zielsetzung, Leitmarkt werden zu wollen, auch erreichen zu können. Wir wollen, dass E-Mobile steuerlich nicht schlechter gestellt werden als herkömmliche Kraftfahrzeuge.

Für die deutsche Industrie ist es wichtig, dass alle Glieder der Wertschöpfungskette vom Rohstoff bis zum Fahrzeug in Deutschland angeboten werden. Dazu sollten die unterschiedlichen Akteure der Elektromobilität mit öffentlichen Mitteln für Forschung und Modellvorhaben unterstützt werden. Einen zentralen Stellenwert hat dabei die Sicherung der Kernkompetenz für Batterieforschung und -produktion sowie die Entwicklung preisgünstiger mobiler Energiespeicher.

Elektrofahrzeuge – mit Batterie oder Brennstoffzelle – müssen mit Erneuerbarer Energie betrieben werden. Dies betrifft alle Arten von elektrischen Straßen-, Schienen- und Wasserfahrzeugen. Nur so ist der volle Umweltnutzen des Elektroantriebs und die maximale Bereitschaft der Kunden für diese Fahrzeuge zu erreichen.

Wir wollen die Elektromobilität mit der Energiewende eng verzahnen. So müssen Ladevorgänge mit den Anforderungen des Energienetzes in Einklang gebracht werden. Auf diese Art können Elektrofahrzeuge zur Netzintegration von Erzeugungsspitzen des Stroms aus Erneuerbaren Energien genutzt werden.

Bei der Schaffung eines positiven Marktumfeldes für Elektrofahrzeuge müssen Anreize zur intelligenten Netzintegration Vorrang genießen. Die Ansätze in diese Richtung (Eigenverbrauchsbonus im Energiewirtschaftsgesetz) sollten ausgebaut werden. Auch ist zu prüfen, ob Elektrofahrzeuge bei der zukünftigen Einführung von Vergütungen für dezentrale Speicher zur Stabilisierung des Stromnetzes bevorzugt werden können. Eine Netzintegrationsprämie kann hierzu einen Beitrag leisten.

## **II. 8. Bahnverkehr als integraler Bestandteil der künftigen Mobilität**

Um Mobilität in Zukunft so umweltgerecht wie möglich zu gestalten, wollen wir ein integriertes Verkehrssystem, in dem auch der Schienenverkehr seine Stärke – gebündelte Ver-

kehre über lange Strecken zu transportieren – ausspielen kann. Deutschland braucht ein starkes und attraktives Schienenverkehrssystem, nicht zuletzt angesichts der zu erwartenden erheblichen Zunahme von Verkehren in den nächsten Jahren. Wir wollen deshalb mehr Güterverkehr auf der Schiene.

Für die beabsichtigte Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr untereinander ist die Einbeziehung des Schienenverkehrs unverzichtbar. Die erfolgreiche Anbindung des Individualverkehrs erfordert eine enge Taktung sowie ein gut ausgebautes Nah- und Fernverkehrsnetz. Dazu gehört eine Verknüpfung von Fernverkehren, Regionalverkehren, S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, sowie mit allen ÖPNV-Verkehrsmitteln. Basis für diese Vernetzung ist dabei eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur.

Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die Mittel für die Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau verstetigt werden. Der „Finanzierungskreislauf Schiene“ leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Durch ihn wird die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gestärkt und der Neu- und Ausbau der Schienenwege unterstützt sowie Kosten- und Qualitätsanreize gesetzt. In diesem Zusammenhang wollen wir auch die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur und für deren Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz schaffen.

Wir wollen eine schnelle und bestmögliche Einbindung des deutschen Schienennetzes in die transeuropäischen Netze. Vor allem die Anbindung des deutschen Schienennetzes nach Süd- und Südosteuropa gilt es, in den kommenden Jahren erheblich zu verbessern. Dabei müssen wir in Abstimmung mit unseren Nachbarländern bestehende Strecken ausbauen und bei Bedarf auch einzelne Abschnitte neu bauen (beispielsweise von Prag über Berlin nach Hamburg), um die Anbindung Deutschlands an die immer wichtiger werdenden Märkte und Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa zu gewährleisten.

Der in Deutschland mit der Bahnreform 1994 eingeleitete Weg zu Marktöffnung und Wettbewerb auf der Schiene hat sich bewährt. Mit einem Eisenbahnregulierungsgesetz sollte die erfolgreiche Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland dauerhaft abgesichert werden. Wettbewerb, Transparenz und Unabhängigkeit der Schieneninfrastruktur können so weiter gestärkt werden. Es sollte mit Nachdruck darauf hingewirkt

werden, dass sich auch die anderen EU-Mitgliedstaaten dem Wettbewerb auf der Schiene vollständig öffnen und ein in Europa einheitlicher Regulierungsrahmen geschaffen wird.

Der Güterverkehr auf der Schiene wächst und damit auch die Lärmbelastung für die Anwohner. Der Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm ist daher eine der zentralen Herausforderungen für die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs. Mit Inkrafttreten des nächsten Bundesschienenwegeausbaugesetzes zum 1. Januar 2016 sollte der Schienenbonus von 5 db(A) für Projekte, deren Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet worden ist, entfallen.

Es ist notwendig, Lärm nicht nur an den Schienenwegen, sondern auch an den Fahrzeugen selbst zu reduzieren. Wir setzen uns deshalb für einen effizienten Einsatz der Lärmsanierungsmittel und für die Umrüstung des Güterwagenbestandes ein. Der Bund stellt bis 2020 Fördermittel für die Ausstattung mit lärmindernden Bremssystemen bereit. Außerdem tritt mit Beginn des Winterfahrplans 2012 ein System lärmabhängiger Trassenpreise in Kraft, das weitere Anreize für die Umrüstung der Güterwagen setzt.

Nationale Instrumente reichen insbesondere im europäisch organisierten Schienengüterverkehr nicht aus. Wir setzen uns deshalb für ein europaweites Förderprogramm zur Umrüstung von Güterwagen und für ein ab 2020 EU-weit geltendes Durchfahrverbot für bis dahin nicht umgerüstete Wagen ein. Die EU-Kommission soll aufgefordert werden, geeignete Aktivitäten auf den Weg zu bringen.

Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge und Bahninfrastrukturtechnik sollen sichere Produkte gewährleisten und müssen vor allem für die Beteiligten berechenbar sein. Für die Exportstärke der deutschen Bahnindustrie ist ein reibungsloser Zulassungsprozess ein Schlüssel für eine künftige dynamische Entwicklung und Erfolge auf den Absatzmärkten. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die Zulassungsverfahren effizienter gestaltet und behördliche Engpässe durch konsequente Weiterentwicklung der Verantwortungsverteilung beseitigt werden.

## **II. 9. Leistungsfähigen Luftverkehr sicherstellen**

Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem ist für die Mobilität der Menschen und für die Exportnation Deutschland unverzichtbar. Luftverkehr und Verkehrsflughäfen sind ein wesentlicher Bestandteil unseres täglichen Lebens und ein herausragender Faktor für die gesamtwirtschaftliche und regionale Entwicklung in unserem Land. Ohne einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr würde Deutschland den Anschluss an die global vernetzten Märkte verlieren. Er sichert die internationale Anbindung Deutschlands und bildet eine unerlässliche Grundlage für den Außenhandel sowie den Tourismus. Vor Ort bieten Flughäfen ein breites Spektrum an attraktiven Beschäftigungsverhältnissen.

Die CDU-Kommission Mobilität setzt sich für verlässliche Rahmenbedingungen für die Luftverkehrswirtschaft ein. Deren Anstrengungen zur Minimierung von Emissionen und Lärm werden begrüßt und sollten durch geeignete Maßnahmen (FuE-Förderung, Anreizregulierung) auch in Zukunft unterstützt werden. Zudem sollte die Anbindung der Flughäfen an Straße und Schiene weiter verbessert werden, um eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zu erreichen.

Wir sehen darin wichtige Maßnahmen, um die kapitalintensive Flughafeninfrastruktur bestmöglich und damit effizient zu nutzen. Dazu gehören auch international wettbewerbsfähige Betriebszeiten. Deshalb sollten wirtschaftliche, betriebliche und dem Lärmschutz geschuldete Erfordernisse einer gleichberechtigten Abwägung unterzogen werden.

Im Hinblick auf global vernetzte Wirtschafts- und Passagierverkehre müssen auch die deutschen Flughäfen international wettbewerbsfähig handeln können. Der Luftverkehr darf im internationalen Wettbewerb nicht benachteiligt werden. Wir sprechen uns deshalb für eine globale Luftverkehrsregulierung aus.

Grundlage für eine bedarfsgerechte Weiter- und Neuentwicklung von Flughafeninfrastruktur ist der erfolgreiche Dialog mit Bürgern und staatlichen Institutionen. Transparenz über wirtschaftliche und soziale Belange sowie Umweltaspekte und der faire Ausgleich der Interessen schaffen die notwendige gesellschaftliche Akzeptanz für die Weiterentwicklung von Verkehrsflughäfen.

Bei der Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur spielen immer stärker auch überregionale Erwägungen eine Rolle, etwa beim Ausbau und Betrieb internationaler Drehkreuze oder bei der Anbindung des Luftverkehrs an das Schienen- und Straßennetz. Eine Grundlage dafür sehen wir in der Fortschreibung und Konkretisierung des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung aus dem Jahr 2009.

## **II. 10. Bedeutung von Schifffahrt und Häfen**

Für die Exportnation Deutschland bildet die maritime Wirtschaft ein Tor zur Welt. Den Seehäfen kommt eine Schlüsselrolle für die gesamte Volkswirtschaft zu. Sie sind Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs, Zentren für logistische Aktivitäten, Schnittstellen für die Landverkehrsträger Straße und Schiene mit dem System Schiff/Wasserstraße sowie attraktive Standorte für Industrieunternehmen und das Dienstleistungsgewerbe. Daneben gehören auch die Binnenhäfen als Standorte mit Wasserstraßen, Straßen- und Gleisanschluss zu den Kernelementen einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Die maritime Wirtschaft ist mit mehr als 380 000 Beschäftigten und einem jährlichen Umsatzvolumen von rund 50 Milliarden Euro ein wichtiger Wirtschaftszweig in Deutschland. Durch jedes vom Schifffahrtsstandort Deutschland aus bereederte Handelsschiff werden schätzungsweise bis zu vier zusätzliche Arbeitsplätze an Land geschaffen. Das Investitionsvolumen deutscher Reeder ist seit Einführung der Tonnagesteuer kontinuierlich gestiegen (seit 1999 von 2,5 Milliarden Euro auf 7,2 Milliarden Euro Ende 2009). Hiervon hat das gesamte deutsche maritime Netzwerk (z. B. die Zulieferindustrie) – auch in den küstenfernen Bundesländern – profitiert. Es ist daher richtig, an den gesetzlichen Rahmenbedingungen dieses erfolgreichen und unverzichtbaren Instrumentes weiterhin festzuhalten.

Die Wirtschaftsdaten zeigen, dass es ebenfalls richtig war, auch in der Krise die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen voranzutreiben. Mit der Schaffung der für die Umsetzung erforderlichen Strukturen und der Verabschiedung einer Liste vorrangig umzusetzender Maßnahmen des Hafenkonzepts wurden frühzeitig die erforderlichen Weichen gestellt, damit das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von



Arbeitsplätzen nicht durch Kapazitätsengpässe in den Häfen und bei den Zufahrten behindert werden.

Mit dem „Entwicklungsplan Meer“ hat der Bund eine wegweisende nationale integrierte Meeresstrategie entwickelt. Sie schafft den politischen, strukturellen und behördlichen Rahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft zu stärken, die Beschäftigungspotenziale nicht nur in Küstenregionen zu nutzen, Nord- und Ostsee bis 2020 zu den saubersten und sichersten Meeren zu machen sowie die Mitverantwortung für globale ökologische Entwicklungen wahrzunehmen und die Anstrengungen gegen den Klimawandel aktiv zu unterstützen.

Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene leisten, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Für die Bundeswasserstraßen sollen im Rahmen ihrer vorgesehenen Neueinstufung die Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nach den verkehrlichen Schwerpunkten festgelegt werden. Dazu gehören vorrangig die Modernisierung von Schleusen, verlässliche Fahrrinntiefen auf den bedeutenden Wasserstraßen sowie die Anhebung von Brücken im Hinterland der Seehäfen für einen mehrlagigen Containerverkehr.

Wir sprechen uns für eine weitere Entbürokratisierung in der maritimen Forschungsförderung sowie wirtschaftliche Anreize für Innovationen aus. So können in der Schifffahrt neue Lösungen wie gasbetriebene Schiffe oder die Energiegewinnung an Bord und in Hilfsmotoren mit Brennstoffzellentechnologie helfen, Luftschadstoffe auch in den Häfen zu senken. Die Verbesserung der Motorentechnik bei den Binnenschiffen (z. B. durch Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren) wird zu einer weiteren Verringerung der Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen führen.

Ziel ist es, das gesamte System aus Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen in den kommenden Jahren nachhaltig zu stärken. Vorrang haben der bedarfsgerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen. Auch die Entwicklung der Binnenhäfen als Knotenpunkte im Hinterland der Seehäfen soll weiter unterstützt werden. Die CDU-Kommission Mobilität setzt sich dafür ein, dass der Bund dafür Sorge trägt, die Finanzierung und zeitnahe Realisierung dieser Maßnahmen sicherzustellen.

## **II. 11. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und Bürger frühzeitig beteiligen**

Deutschland ist nicht nur das Land der Ideen, sondern muss auch das Land der Umsetzung bleiben. Um auch in Zukunft wichtige Infrastrukturprojekte zu verwirklichen, müssen wir Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen. Dies trägt auch zur Kostenreduzierung einer Infrastrukturmaßnahme bei. Wir müssen Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen optimieren. So lassen sich Doppelprüfungen und Überschneidungen durch raumordnerische Feststellungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vermeiden. Die frühzeitige Bürger- und Expertenbeteiligung (z. B. über Projektbeiräte) könnte zusätzlich zur gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung in der Planungsphase eingerichtet werden (Public Governance).

Wir wollen die Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben verbessern. Dazu müssen Information und Kommunikation während des gesamten Planungsprozesses verbessert und zugleich die Chancen und der Nutzen für die Allgemeinheit verstärkt herausgearbeitet werden. Wichtig ist, die Menschen bei Großprojekten argumentativ mitzunehmen. Vorhaben sollen künftig schon vor der Einleitung formeller Planungsschritte besser öffentlich erklärt werden. Investitionen müssen für den Einzelnen mehr als bisher als Zeichen der Sicherung unseres Wohlstands wahrgenommen werden können.

Das Interesse der Bürger an demokratischer Mitsprache bei Planungs- und Genehmigungsverfahren ist insbesondere in ihrer unmittelbaren Umgebung erfreulicherweise sehr hoch. Daher sind die bereits bestehenden Möglichkeiten der frühzeitigen Beteiligung noch stärker bekannt zu machen oder ggf. zu vereinfachen. Der vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf für ein „Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren“ weist den Weg für eine bessere Öffentlichkeitsbeteiligung.

Dazu soll im Verwaltungsverfahrensgesetz ein neues freiwilliges Instrument der „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ eingeführt werden. Es soll das anschließende Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren bei Großvorhaben besser vorbereiten, um Konflikte frühzeitig zu bereinigen oder gar zu vermeiden. Die Effizienz der Verfahren soll dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Eine weitere Verbesserung der Bürgerbeteiligung ist die öffentliche Bekanntmachung von Planunterlagen im Internet. Dies erfolgt mit dem geplanten E-Governmentgesetz. Wann immer eine öffentliche Bekanntmachung vorgeschrieben ist, wird die Unterrichtung dann auch zusätzlich über das Internet einschließlich der zur Einsicht auszulegenden Pläne erfolgen und somit ohne Gang zum Amt möglich sein.

Zugleich gilt es, Instrumente außerhalb des Verwaltungsverfahrensgesetzes stärker zu nutzen. So können beispielsweise freiwillige Dialogforen, die maßgeschneidert auf unterschiedliche Verkehrsinfrastrukturprojekte angewendet werden können, stärker genutzt werden. Eine ebenfalls wirksame und unbürokratische Möglichkeit der Bürgerbeteiligung sind Ideenwettbewerbe und Denkwerkstätten. Hierdurch können aus Betroffenen Beteiligte werden. Das erleichtert die spätere Umsetzung von Projekten.

Die CDU-Kommission Mobilität betrachtet Bürgerbeteiligung als einen Dialogprozess mit dem Ziel, Alternativen und Kompromisse zu finden, wo dies notwendig ist. Indem verstärkt das Wissen der Bürger genutzt wird, erhöhen sich Qualität, Akzeptanz und Realisierungschancen von Großvorhaben oder politisch umstrittenen Projekten. Zudem kann durch die intensive Einbindung der Bürger in Entscheidungsprozesse, ein stärker partnerschaftlich geprägtes Verhältnis zwischen Staat, Bürgern und Wirtschaft entstehen, als dies bisher der Fall war.

## **II. 12. Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans anpacken**

Bei der Konzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans für 2015 sind vorrangig die Erhaltung und der kapazitätserhöhende Ausbau des Bestandnetzes für alle Verkehrsträger zugrunde zu legen. In den Aufstellungsprozess wollen wir sowohl ein modernisiertes Bewertungsverfahren als auch neue Kriterien für die Schwerpunktsetzung (Priorisierung) einfließen lassen. Ferner sind die Planungen mit einer sicheren und langfristigen Finanzierungsplanung zu verknüpfen.

Zur Kapazitätserhöhung der Verkehrswege sind auch intelligente Verkehrssteuerungssysteme und verkehrstechnische Maßnahmen aufzunehmen. Dazu gehören beispielsweise Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Wechselwegweisung, Zuflussregelung und die zeitweise

Standstreifenfreigabe in den Hauptverkehrszeiten auf Autobahnen. Bei den Wasserstraßen setzen wir auf die Automatisierung und Fernsteuerung von Schleusen. Bei der Schiene setzen wir auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS zur Realisierung kürzerer Zugfolgen. Diese Systeme und Maßnahmen ersetzen nicht Neu- und Ausbaumaßnahmen, sondern ergänzen sie oder bieten bis zu einem endgültigen Ausbau eine Leistungsverbesserung auf hochbelasteten Streckenabschnitten.

Die Bundesverkehrswegenetze sollten entsprechend ihrer wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung eingeteilt werden, z. B. durch die Definition eines zu bevorzugenden Kernnetzes entsprechend des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dazu sind nachvollziehbare Kriterien und Werte festzulegen. Die Beseitigung von Engpässen, Lückenschlüssen, fehlenden Anbindungen und Kapazitäten von Hauptverkehrsstrecken und Verkehrsknoten (z. B. Hafenhinterlandanbindungen, Schienengüterverkehrskorridore) und Maßnahmen auf wichtigen grenzüberschreitenden Verbindungen sind vorrangig im Gesamtnetz umzusetzen.

Wesentlich für die Schwerpunktsetzung von Projekten im Gesamtnetz ist in erster Linie deren verkehrliche Wirksamkeit (z. B. Engpassbeseitigung, Wiederherstellung der betrieblichen Zuverlässigkeit) im Verkehrsnetz und auch ihre verkehrsträgerübergreifende Entlastungswirkung. Da gerade im Güterverkehr noch weiteres Wachstum zu erwarten ist, sollten bei den Investitionen Strecken mit hohem Güterverkehrsanteil stärker gewichtet werden (z. B. auf Basis der zusammengefassten Daten aus der Erhebung der Lkw-Maut).

Bundesstraßen, die für den Fernverkehr von geringer Bedeutung sind, können ebenfalls eingestuft werden, mit dem Ziel, diese mittelfristig herabzustufen und – mit Zustimmung der Länder – in deren Verantwortung zu geben. Das Kriterium der Erreichbarkeit ist zur Erschließung der ländlichen Räume stärker zu gewichten. Dabei dürfen im Ergebnis aber nicht die Anbindung des ländlichen Raums gegen die erforderliche Schwerpunktsetzung von großen Verkehrswegen gegeneinander ausgespielt werden. Die bisherige Orientierung an Länderquoten sollte entfallen.

## **II. 13. Zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Der Bund als Eigentümer der Bundesverkehrswege trägt auch weiterhin die Verantwortung für seine Verkehrsinfrastruktur. Deshalb hat die CDU-geführte Bundesregierung die Mittel bereits um eine Milliarde Euro für das Jahr 2012 aufgestockt. Der zukünftige jährliche Finanzbedarf ist jedoch höher als die bisher zur Verfügung stehenden Gelder. Die CDU-Kommission Mobilität setzt sich deshalb dafür ein, die Investitionen des Bundeshaushalts in die Infrastruktur dauerhaft zu erhöhen.

Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsträger wollen wir weiterentwickeln und neue Anreizsysteme einrichten. Kernpunkte sind die überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit, die Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich und die Nachvollziehbarkeit deren Verwendung. Es sollte die überjährige Bundesfinanzierung bei Verkehrsträgern sichergestellt werden, die keine auskömmlichen Einnahmen für Finanzierungskreisläufe aufweisen. Mögliche Instrumente sind z. B. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen oder Fondslösungen.

Das Vertrauen in Finanzierungskreisläufe muss weiter gestärkt werden. Die Realisierung von Infrastrukturprojekten durch überjährige Finanzierung ist durch Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und die effiziente Verwendung der Investitionsmittel sicherzustellen. Neben einer gesetzlichen Regelung des überjährigen Finanzmitteleinsatzes besteht auch die weitere Möglichkeit einer Übertragung dieser Aufgaben an die bundeseigene Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG).

Die Erhaltung der Verkehrswege ist durch eine betriebswirtschaftliche und lebenszyklusorientierte Planung und Bewirtschaftung zu gewährleisten. Die Zweckbindung von Einnahmen der Verkehrsträger (Trassenentgelte, Dividenden der DB AG, Lkw-Maut, Wasserstraßengebühren) soll in den Finanzierungskreisläufen sichergestellt werden. Die für die Verkehrsinfrastruktur im Haushalt eingestellten Steuermittel sollen verstetigt und bedarfsgerecht bereitgestellt werden. Nur so können die erheblichen Investitionsbedarfe in die Infrastruktur umgesetzt werden.

Falls die Haushaltsmittel auf absehbare Zeit den Bedarf jedoch nicht decken können, sehen wir die Gefahr, dass notwendige Infrastrukturinvestitionen nicht verwirklicht

werden. Für diesen Fall kann mittelfristig ein weiterer Ausbau der verursachergerechten Nutzerfinanzierung auch im Straßenverkehr eine Möglichkeit sein.

Bei einem künftigen Ausbau der Nutzerfinanzierung gilt es aber, mit Blick auf die bereits jetzt hohe finanzielle Gesamtbelastung der Verkehrsteilnehmer einen weiteren Anstieg der Kosten der Mobilität zu begrenzen. Der Ausbau der Nutzerfinanzierung kann nur gelingen, wenn durch klare gesetzliche Regelungen Vertrauen in die zusätzliche Mittelverwendung für unmittelbare Zwecke der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur besteht. Das bedeutet, dass die Mittel in einem Finanzierungskreislauf eingesetzt und die Haushaltsmittel nicht gekürzt werden. Eine Stärkung der Nutzerfinanzierung wird deshalb nur mittelfristig in einem Gesamtpaket möglich sein.

Die CDU-Kommission Mobilität spricht sich dafür aus, dass die Finanzierungsverpflichtung des Bundes für den Ausbau und die Verbesserung des kommunalen Verkehrs nach dem Entflechtungsgesetz bis 2019 mindestens auf dem bisherigen Niveau fortgeführt wird. Wir fordern die Länder auf, die Verwendung dieser Mittel in der Zeit von 2014 bis 2019 trotz des Wegfalls der Zweckbindung für den kommunalen Straßenbau und ÖPNV auf hohem Niveau fortzuführen.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bundesschienenwege zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG ist optimiert fortzuführen. Die Qualitätsüberprüfung des Netzes ist unabhängig durch einen vom Eigentümer beauftragten Dritten (nicht der DB AG selbst) vorzunehmen. Die Planungskostenfinanzierung für Schienenprojekte ist weiterzuentwickeln.

Für die Bundeswasserstraßen ist unter Berücksichtigung ihrer vielfältigen Funktionen und Nutzergruppen im Rahmen der anstehenden Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auch das Gebührenrecht zu überarbeiten und nutzerfinanzierte Anteile in einem Finanzierungskreislauf Wasserstraße zu prüfen. Beim derzeitigen Reformprozess sollten auch die bereits erarbeiteten Konzepte zur Anwendung betriebswirtschaftlicher Instrumente (u. a. Kosten- und Leistungsrechnung, Controlling) einbezogen werden.

Die CDU-Kommission Mobilität unterstützt den Ansatz, den Finanzierungskreislauf Straße konsequent weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch die Möglichkeit einer beschränkten Kreditaufnahme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG). Über das

Finanzmanagementsystem, das von der VIFG für die Bundesfernstraßen eingeführt und erprobt wurde, soll in Zukunft auch die Bewirtschaftung der Haushaltsmittel erfolgen. Von der verstärkten Nutzung betriebswirtschaftlicher Instrumente erwarten wir schrittweise mehr Kosteneffizienz und ein besseres Kosten-Nutzenverhältnis.

Für die Bundesfernstraßen kann die überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit auch durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Ländern und VIFG („LuFV Straße“) hergestellt werden. Dies gilt für die Erhaltung des Bestandnetzes und für einzelne Neu- und Ausbaumaßnahmen. In einem ersten Schritt sollen Erfahrungen mit Pilotprojekten mit den Ländern gesammelt werden.

Die Möglichkeit von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) soll verstärkt bei der Bereitstellung von Infrastruktur genutzt werden. Sie sollen immer dann Anwendung finden, wenn ihre Vorteile in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen wurden. Die Chancen von ÖPP sollten auch bei der Bewirtschaftung und Bereitstellung von Schieneninfrastrukturen erschlossen werden. Pilotprojekte sind seitens des Bundes zu identifizieren und umzusetzen.