

Auszug aus dem Koalitionsvertrag (Verkehrsbereich)

V. Ökologische Modernisierung und Verbraucherschutz

Mobilität für das 21. Jahrhundert

Wir verfolgen das Leitbild einer nachhaltigen Mobilität, wie es die Bundesregierung in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt hat. Mit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und mit wichtigen Grundsatzentscheidungen für ein integriertes Verkehrssystem hat die Bundesregierung die Weichen richtig gestellt. Wir wollen darauf aufbauen und die Wege für eine nachhaltige Mobilität im 21. Jahrhundert bauen. Das Verkehrssystem wollen wir insgesamt umweltfreundlicher gestalten und damit auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Verkehrsinvestitionen

Das starke Verkehrswachstum als Folge des Wirtschaftswachstums, der Globalisierung der Märkte, der Integration Europas, der Ausweitung des Handels mit Osteuropa, aber auch veränderter Produktions- und Kostenstrukturen stellt uns vor große Herausforderungen. Deshalb werden wir die Investitionen des Bundes in Straße, Schiene und Wasserstraße auf dem erreichten hohen Niveau beschäftigungswirksam fortsetzen. Dabei werden wir Schiene und Straße unter Einbeziehung der LKW-Maut, der kontinuierlich erhöhten Regionalisierungsmittel und der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gleichwertig berücksichtigen.

Mit einem 90-Milliarden- „Zukunftsprogramm Mobilität“ werden wir die Steigerung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bei allen Bundesverkehrswegen verstetigen. Das Programm wird 2003 auf Grundlage des neuen Bundesverkehrswegeplans erarbeitet. Die Investitionen werden noch vor Ende des Jahrzehnts umgesetzt.

Mit dem Investitionsprogramm werden fünf Schwerpunkte festgelegt:

- Orientierung des Investitionsprogramms an der gezielten Engpassbeseitigung sowie der notwendigen Sanierung des bestehenden Bestandes des Straßen- und Schienennetzes, um es damit leistungsfähiger und sicherer zu machen. Die Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen wollen wir ökologisch behutsam sicherstellen.
- Beschleunigter Ausbau von Ortsumgehungen, die zur Erhöhung der Lebensqualität und Sicherheit der Bewohner und zur Entlastung der Ortskerne führen.
- Stärkung des maritimen Standorts Deutschland durch gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen und Verbindung mit den Wirtschaftszentren in Deutschland.
- Integrierter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern.
- Für die finanzielle Unterstützung für den Bau von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebbahntechnologie stehen auch weiterhin Bundesmittel in einer zugesagten Gesamthöhe bis zu 2,3 Mrd. € zur Verfügung.

Die LKW-Maut werden wir wie beschlossen 2003 einführen, um Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, die Umwelt zu entlasten und Staus zu verhindern. Die Einnahmen aus der LKW-Maut werden überwiegend in die Verkehrsinfrastruktur reinvestiert. Mit der Gründung einer Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft werden die Einnahmen für verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturprogramme verwendet sowie die Umsetzung von Betreibermodellen unterstützt.

Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird zügig abgeschlossen. Dabei sind die bereits vorliegenden und noch zu erwartenden Ergebnisse aus Umweltrisikoeinschätzung, Raumwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Finanzierbarkeit in einem gegenseitigen Abwägungsprozess im Sinne nachhaltiger Mobilität integraler Bestandteil der Erarbeitung.

Die Befahrbarkeit der Flüsse sollte durch die Entwicklung flussangepasster Binnenschiffe verbessert werden. Auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird die Schiffbarkeit ohne den Bau weiterer Staustufen verbessert. Staustufen an der Saale werden nicht gebaut. Die Ausbaumaßnahmen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen auf der Elbe werden nicht umgesetzt. Die untere Havel wird vor 2006 aus dem Netz der Bundeswasserstraßen herausgenommen, indem das Verfahren zur Renaturierung der unteren Havel mit den betroffenen Ländern beschleunigt durchgeführt wird. Die Bundesregierung wird nach dem 5-Punkte-Programm Nutzungskonzepte der Flussgebiete in Abstimmung mit den Hochwasserschutzkonzepten erarbeiten.

Innovationen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft

Gemeinsam mit Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden wollen wir die Mobilitätsoffensive fortsetzen und intelligente Lösungen für eine mobile Zukunft entwickeln.

Die Preise der Mobilität sollten sich nach den verursachten Kosten richten. Wir unterstützen die EU in ihrem Bemühen im Hinblick auf die Preise der Mobilität auch externe Kosten einzubeziehen und hierbei eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Ungleichgewichte bei der Kostenanlastung auf die Verkehrsträger werden wir abbauen. Der Abbau fiskalischer Belastungsunterschiede innerhalb der EU – auch unter Nutzung nationaler Spielräume – muss fortgesetzt werden. Dies schließt den konsequenten Abbau aller europäisch nicht harmonisierter Subventionen innerhalb der einzelnen Verkehrszweige ein.

Mehr Öffentlicher Verkehr, stärkere Schiene

Wir setzen auf den Erfolg des neuen Tarifsystems bei der Deutschen Bahn und planen ab 2005 zur weiteren Erhöhung der Attraktivität – insbesondere für Familien – den Mehrwertsteuersatz für den Schienenpersonenfernverkehr auf 7 % zu reduzieren.

Den Güterverkehr auf der Schiene wollen wir bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden wir mit der Umsetzung des Konzeptes „Netz 21“ und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen schaffen und die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen fördern. Der Kombinierte Verkehr wird gezielt gefördert. Zur Verkehrsverminderung und Verkehrsverlagerung

werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand.

Um den Schienenverkehr effizienter und auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen, ist eine entscheidende Voraussetzung, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der einfache Kundenzugang zu Fahrplandaten für alle Wettbewerber sichergestellt wird. Die Ergebnisse der Task-Force „Schiene“ werden konsequent umgesetzt. Wir wollen den wechselseitigen Zugang für Güter- und Personenbahnen zu allen Netzen der EU auf Basis von Diskriminierungsfreiheit und Gegenseitigkeit durchsetzen. Den Abbau von Hemmnissen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Entbürokratisierung des Eisenbahnrechts werden wir energisch vorantreiben.

Unser Ziel ist ein für die Benutzer attraktives öffentliches Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür. Wettbewerb sorgt für gute Angebote und günstige Preise für den Verkehrskunden. Wir werden im Personenverkehr mit Bus und Bahn einen kontinuierlichen Übergang in den Wettbewerb unter Beachtung ambitionierter und verbindlicher Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards sicherstellen.

Technische Lösungen zur Bewältigung des Verkehrszuwachses und zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur wie auch zur Steigerung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz werden wir verstärkt nutzen, wie Systeme der Verkehrstelematik, die Magnetschwebbahntechnologie oder die Satellitennavigation.

Einen erheblichen Anteil der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im innerdeutschen Luftverkehr wollen wir durch attraktive Angebote im Schienenverkehr ersetzen und die Anbindung der zentralen Flughäfen an die Schiene weiter ausbauen.

Güterkraftverkehr

Den in Deutschland erreichten hohen Standard bei den Sozialvorschriften, Sicherheitsstandards und Umweltvorschriften für den Verkehrsbereich wollen wir – auch durch entsprechende Kontrolle und Ahndung – weiter verbessern und wettbewerbsrelevante Ungleichbehandlungen vermeiden. Eine EU-weite und für globale Verkehrsträger internationale Harmonisierung dieser Vorschriften und Standards muss gewährleistet sein. Wir streben bei den Kostenbelastungen im europäischen Wettbewerb eine Harmonisierung an.

Belastung durch Verkehrslärm abbauen

Das Fluglärmgesetz wird mit dem Ziel novelliert, für alle Flughäfen den Schutz der Bevölkerung vor Lärm deutlich zu verbessern.

Das von uns eingeführte Programm zur Lärmsanierung an Schienenwegen werden wir fortentwickeln und die Verkehrswirtschaft bei ihren Anstrengungen bei der Entwicklung und Anwendung von technologischen Innovationen zur Lärminderung unterstützen. Erstmals werden wir ein Programm zur Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen auflegen.

Luftbelastung und CO₂-Emissionen verringern

Die Schadstoffbelastungen durch den Autoverkehr wollen wir weiter verringern, vor allem bei den Dingen beim Dieselruß und bei den Stickoxiden. Dafür ist neben steuerlichen Anreizen vor allem eine Fortentwicklung der europäischen Abgasnormen erforderlich mit dem Ziel der Einführung des Partikelfilters oder vergleichbarer technischer Lösungen. Die Markteinführung von Erdgasfahrzeugen, die heute schon höchste Abgasstandards erfüllen, und die Entwicklung anderer alternativer Antriebssysteme werden wir vorantreiben. Wir unterstützen die Markteinführung von Null-Emissions-Fahrzeugen, wie wir es z. B. mit dem Clean-Energy-Projekt für den Wasserstoff-einsatz begonnen haben.

Die Einführung einer europäischen flugstreckenbezogenen Emissionsabgabe und die weitere Differenzierung von Start- und Landegebühren auch nach Emissionen unterstützen wir nachdrücklich. Im Luftverkehr sind im Rahmen bilateraler Abkommen solche Regulierungen zügig abzubauen, die den Marktzugang hemmen.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr - Fahrradverkehr

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr wird umgesetzt und weiterentwickelt. Dabei steht im Vordergrund, vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder, Behinderte und ältere Menschen) und Fußgänger zu schützen und Unfallrisiken junger Fahrer zu reduzieren.

Wir werden mit dem Ziel, den Anteil des Radverkehrs kontinuierlich zu erhöhen, den „Nationalen Radverkehrsplan 2002“ konsequent umsetzen. Der Bund wird die Mittel für seine Radwege auf dem erreichten erhöhten Niveau verstetigen. Die Entwicklung innovativer Verkehrsdienstleistungen werden wir weiter unterstützen.

Umwelt und Gesundheit

Das Aktionsprogramm „Umwelt und Gesundheit“ wird konkretisiert und fortentwickelt. Kinder und Jugendliche sollen als Zielgruppe in den Mittelpunkt des Aktionsprogramms gerückt werden. Insbesondere soll durch gezielte Aufklärung bereits im Kindesalter die Grundlage für eine selbständige und ausgewogene Einschätzung von Gesundheitsrisiken (z. B. Umweltrisiken, Fehlernährung und Lärm) gelegt werden.

Lärm ist eine wachsende Belastung für viele Menschen. Wir wollen nachdrücklich zu einer Minderung dieser Belastung beitragen. Hierfür soll die EU-Richtlinie zum Umgebungslärm handlungsorientiert umgesetzt werden.

Gewässer- und Naturschutz

Auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird die Schiffbarkeit ohne den Bau weiterer Staustufen verbessert. Staustufen an der Saale werden nicht gebaut. Die Ausbaumaßnahmen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen auf der Elbe werden nicht umgesetzt.

Zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes wird das „5-Punkte-Programm“ der Bundesregierung zur Flusskonferenz vom 15. September 2002 zügig realisiert. Entscheidend kommt es darauf an, in den verschiedenen Flusskommissionen die länderübergreifenden Aktionspläne zügig fertig zu stellen und umzusetzen. Der Bund wird mit den Ländern unverzüglich Gespräche darüber aufnehmen, wie die

bestehenden Vollzugsdefizite beseitigt werden können. Zur Herstellung einheitlicher Standards beim Hochwasserschutz und zur Regelung eines Interessenausgleichs zwischen Ober- und Unterliegern ist es erforderlich, die grundgesetzlichen Kompetenzen des Bundes im Bereich des Hochwasserschutzes zu stärken.

Konsequente Verbraucherpolitik – gesunde Lebensmittel –moderne Agrarpolitik

...

Wir werden in unserer Politik für den ländlichen Raum die multifunktionale Landwirtschaft durch Einkommensdiversifizierung stärken und Landwirte zunehmend zu „Energiewirten“ machen. Insbesondere die Energiegewinnung aus Biomasse („zweite Ernte“) sowie Biotreib- und Schmierstoffe sollen verstärkt gefördert werden. Wir wollen die Bereitstellung von Mitteln aus dem „Marktanreizprogramm Erneuerbare Energien“ für die Förderung der Energiegewinnung aus Biomasse verlässlich fortsetzen. Bei der Novellierung des Baurechts werden wir den Bau von Biomasse-/ Biogasanlagen und sonstigen Vorhaben multifunktionaler Landwirtschaft im Außenbereich erleichtern.

..

II. Mehr Beschäftigung, starke Wirtschaft und solide Finanzen

...

Ökologische Finanzreform

Die seit 1999 neue Besteuerung unter ökologischen Gesichtspunkten (Ökosteuer) hat sich bewährt. Sie hat den Umweltverbrauch teurer gemacht und den Verbrauch von Energie minimiert. Gleichzeitig hat sie den Faktor Arbeit entlastet. In dieser Legislaturperiode wird die bereits vom Gesetzgeber beschlossene 5. Stufe der Ökosteuer zum 1. Januar 2003 in Kraft treten; daran halten wir fest. Im Vordergrund steht in der nächsten Zeit das Abschmelzen umweltschädlicher Subventionen im Steuerrecht.

Im Jahr 2004 werden wir im Hinblick auf die Emission klimaschädlicher Gase, den Ölpreis, die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und die soziale Verträglichkeit überprüfen, ob und wie die Besteuerung unter ökologischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln ist.

Unter anderem werden wir folgende Maßnahmen umsetzen:

- Das Marktanreizprogramm für Erneuerbare Energien wird in den kommenden Jahren verstärkt (2004: 200 Mio. €; 2005: 220 Mio. €; 2006: 230 Mio. €).
- Die Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge in andere EU-Länder wird aufgehoben.
- Die steuerliche Begünstigung des produzierenden Gewerbes im Rahmen der Ökosteuer wird vermindert.
- Die Eigenheimzulage für Alt- und Neubauten wird angeglichen und auf Familien mit Kindern konzentriert. Dabei wird weiterhin eine Ökozulage gewährt.
- Die KfZ-Steuer wird gemeinsam mit den Ländern aufkommensneutral ökologisch weiterentwickelt (CO₂ als Bemessungsgrundlage).
- Um eine ökologisch sinnvolle Besteuerung der Energieträger nach dem jeweiligen Energiegehalt zu erreichen, wird die Besteuerung von Gas angepasst. Dabei wird sichergestellt, dass der Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis der

Selbstverpflichtungen der deutschen Wirtschaft und des KWK-Gesetzes nicht gefährdet wird.

- Auf europäischer Ebene werden wir uns weiter für eine Kerosinbesteuerung im Flugverkehr einsetzen.
- Die Steuerermäßigung für Erdgasautos im Verkehr wird bis zum Jahre 2020 fortgeschrieben.
- Wir werden die Umstrukturierung des deutschen Steinkohlebergbaus fortführen und über Verhandlungen mit den Bergbauländern, dem Bergbau und der IGBC die Finanzierung des deutschen Steinkohlebergbaus im Zeitraum von 2006 bis 2010 sichern. Der Beitrag aus dem Bundeshaushalt – der heute 3,05 Mrd. € beträgt und der bis 2005 auf 2,17 Mrd. € absinken wird – wird sich dann weiter degressiv entwickeln.

Notwendige Strukturreformen

...

Wir werden das Investitionsvolumen des Zukunftsinvestitionsprogramms weiter verstetigen und unsere wichtigen Projekte weiter vorantreiben. Die klare Finanzierungsperspektive schafft Planungssicherheit und löst zusätzliche Impulse für mehr Investitionen aus.

...

III. Aufbau Ost

...

Infrastruktur und Kommunen

Die zur Beseitigung der Flutkatastrophe zugesagten Mittel werden weiterhin zügig bereitgestellt. Dabei muss in Absprache mit den Ländern sichergestellt werden, dass die entsprechenden öffentlichen Investitionen nicht zu Lasten von Einsparungen an anderer Stelle erfolgen. Wir werden weiterhin dafür sorgen, dass vorzugsweise ortsansässige Firmen mit der Beseitigung der Flutschäden beauftragt werden.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, für die Ansiedlung neuer Unternehmen und für die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Wir wollen, dass der neue Bundesverkehrswegeplan 2003 einen klaren Schwerpunkt in Ostdeutschland hat.

...

VI. Solidarische Politik und Erneuerung des Sozialstaats

Lebenswerte Städte – sozialer Zusammenhalt

Wir werden die Städtebaupolitik zur Umsetzung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickeln, insbesondere zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Dazu gehört die Belebung der Innenstädte und die Stärkung des urbanen Wohnens, die neue Nutzung von Konversionsflächen und innerstädtischen Brachen sowie der Umbau von Beständen. Hinzu kommen Strategien der innerstädtischen Mobilität und der energetischen Sanierung des Gebäudebestands. Auch die Attrakti-

vität des Wohnens und des öffentlichen Raums für Familien wollen wir steigern. Wir planen außerdem eine Qualitätsoffensive bei der Baukultur.

Angemessener Wohnraum für alle

Wohnen zur Miete und Wohnen im Eigentum sind gleichberechtigte Wohnformen der Bürgerinnen und Bürger. Sie allein bestimmen darüber, für welche dieser Wohnformen sie sich entscheiden. Als gleichberechtigte dritte Wohnform soll das genossenschaftliche Wohnen weiterentwickelt werden. Dazu hat die Bundesregierung eine Expertenkommission zur Erarbeitung von Vorschlägen eingesetzt.

Das Wohngeld als zielgenaue Förderung muss seine soziale Funktion erfüllen, damit unabhängig vom Einkommen auch in Zukunft jeder sich angemessenen und bezahlbaren Wohnraum leisten kann. Deswegen wollen wir für eine bedarfsgerechte Anpassung des Wohngelds sorgen.

Wir werden die Bildung von Wohneigentum weiter unterstützen. Dabei werden wir die Förderung so gestalten, dass Mitnahmeeffekte weiter reduziert werden. Wir werden die Alt- und Neubauförderung angleichen und auf Familien mit Kindern konzentrieren. Eigenheimförderung und Altersvorsorge werden besser miteinander verzahnt.

Die Ökozulage im Zusammenhang mit der Eigenheimzulage soll für besonders energiearme Bauformen, insbesondere für Passivhäuser, und bei energetischer Sanierung von Altbauten gewährt werden. Das Programm zur energetischen Sanierung des Gebäudebestands wollen wir über das Jahr 2005 hinaus fortsetzen.

Innovative Konzepte für unsere Städte

Wir wollen die Städtebauförderung an die Notwendigkeiten des nachhaltigen Stadtumbaus und an das Ziel der kompakten und durchmischten Stadt anpassen.

Städtebau, Wohnungspolitik, Raumordnung und Mobilität werden zu integrierten Stadtentwicklungskonzepten weiterentwickelt. Dabei werden die vernetzten Programme „Soziale Stadt“, „Stadtumbau Ost“ und „Stadtumbau West“ auf hohem Niveau verstetigt. Das Programm „Soziale Stadt“ wollen wir ressortübergreifend und mit arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen besser vernetzen. Die Härtefallregelung für die ostdeutsche Wohnungswirtschaft wird an die Entwicklung der Wohnungsleerstände angepasst.

Eine dauerhaft verlässliche Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Bund werden wir sicherstellen.

Bauen einfacher machen - die Baukultur in Deutschland stärken

Wir wollen das Bauen einfacher machen sowie kostengünstiges und ökologisches Bauen erleichtern. Wohnungs- und Städtebau ebenso wie die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur wollen wir beschleunigen, die Transparenz der Planungs- und Genehmigungsverfahren bei weiterhin qualifizierter Bürgerbeteiligung beim Bauen und bei der Infrastrukturbereitstellung erhöhen. Die Vorschläge der Expertenkommission, Planungsstufen effizienter zu gestalten und zusammenzuführen, sollen in die Novellierung des Baugesetzbuchs einfließen. Das Vergaberecht ist im Hinblick

auf Planungsvereinfachung und Beschleunigung zu überprüfen. Wir werden die ökologische und planerische Lenkungswirkung im Raumordnungs- und Planungsrecht verbessern und wollen dabei insbesondere auch der Stadtfucht entgegenwirken. Wir werden die Entwicklung und Verwendung von ungiftigen und weiterverwendbaren Baustoffen fördern und für die Verbraucherinnen und Verbraucher transparent machen.

Wir wollen die Marktchancen der deutschen Architekten und Ingenieure verbessern. Dazu werden wir eine Stiftung Baukultur aufbauen, durch deren Arbeit die Qualität, Nachhaltigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Architektur- und Ingenieurwesens herausgestellt wird. Das Außenwirtschaftsengagement der Bundesregierung soll das deutsche Architektur- und Ingenieurwesen gezielt auf den internationalen Märkten unterstützen.

Wir wollen Öffentlich-Private-Zusammenarbeit im öffentlichen Hochbau fördern. In einem Lenkungsausschuss sollen die Grundlagen für den Aufbau eines Kompetenzzentrums erarbeitet werden, das Kommunen und private Unternehmen bei der Planung und Durchführung dieser Maßnahmen unterstützen soll. Contracting-Maßnahmen in Wohn- und Dienstleistungsgebäuden werden wir erleichtern.