

Alternative der Union zur verkehrspolitischen Mißwirtschaft der SPD

Seit über 10 Jahren liegt die Verkehrspolitik des Bundes in Händen von SPD-Verkehrsministern. Niemals vorher ist Verkehrspolitik so unstetig betrieben worden. Dabei ist gerade hier — insbesondere wegen der langen Lebensdauer der gewaltigen staatlichen Investitionen — Kontinuität eine unbedingt notwendige, wenngleich nicht hinreichende Bedingung erfolgreicher Verkehrspolitik. Von den 1979 vom Bund geplanten Investitionen und Investitionshilfen in Höhe von 34 Mrd. DM entfallen z. B. allein 14 Mrd. DM auf den Verkehrsbereich. In der Vergangenheit ist dieser Investitionsanteil zum Teil noch wesentlich höher gewesen. Die Union zeigt im folgenden die Fehler auf, die begangen wurden, und setzt ihre eigenen Vorstellungen dagegen.

Statt Kontinuität gab es unter den SPD-Verkehrsministern ein verheerendes Hin und Her der verkehrspolitischen Zielsetzungen:

I. Verkehrspolitische Ziele

1. Die widersprüchlichen Ziele in der Verkehrspolitik von SPD-Verkehrsministern

MOTORISIERUNGS-EUPHORIE

— „Freie Fahrt dem Pkw“ (Wahl-Slogan von Verkehrsminister Georg Leber 1969)

— „85 % der Bevölkerung wohnen 1985 bis zur Autobahn nur höchstens 15 km entfernt . . . Unser Straßenbauprogramm ist einmalig in Europa.“ (Verkehrsminister Leber 1969)

MOTORISIERUNGS-FEINDLICHKEIT

— „Die neue Verkehrspolitik gibt eindeutig den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang vor dem Individualverkehr.“ (Verkehrsminister Lauritz Lauritzen 1973)

— „Es muß eine Verlagerung des Verkehrs vom individuellen zum Massenbereich kommen . . . Die Bürger sind aufgefordert, sich von der Herrschaft des Autos zu befreien.“ (Verkehrsminister Lauritzen 1973)

SCHIENEN-EUPHORIE

— „Die Bedeutung des Schienenverkehrs wird wieder zunehmen.“ (Regierungserklärung vom 18. Januar 1973)

STRECKENSTILLEGUNGSPROGRAMM

— Der Schienenpersonenverkehr wird, beginnend mit dem Fahrplanwechsel 1978, auf rd. 6 000 km in drei bis vier Phasen auf Busverkehr umgestellt . . . Im Güterverkehr ist ein Einstellungsvolumen von 3 000 km vorgesehen. (Kabinettsbeschluß vom 28. April 1978)

EUPHORIE IM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

— Das Konzept des Bundesministers für Verkehr zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fassung vom 2. März 1972 sieht den Bau von 500 km U-Bahn und ein 10-Mrd.-DM-S-Bahn-Programm vor.

— „Hinsichtlich der Verkehrsteilung wird angestrebt, daß der Individualverkehr am gesamten Berufsverkehr 1985 . . . nur noch einen Anteil von 50 % der Fahrten hat.“ (Bundesverkehrswegeplan, 1. Stufe, Oktober 1973)

DEN MUND ZU VOLL GENOMMEN

— „Durch Zurückstellen verschiedener Projekte und Abstriche am Planungsumfang wird das Volumen des Investitionsprogramms dem veränderten Finanzrahmen angepaßt.“ (Kabinettsbeschluß vom 28. Mai 1975)

— „Der Bund hat nur begrenzte Zuständigkeiten für den ÖPNV . . . Für den ÖPNV liegt die Verantwortung bei den Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden.“ (Kabinettsbeschluß vom 28. Mai 1975)

PLANUNGS-EUPHORIE

— „Die neue Verkehrspolitik ‚Der Mensch hat Vorfahrt‘ soll dagegen kein Finanzierungsplan sein . . . Das Ganze nach dem Motto (frei nach Lauritzen): Wer vom Finanzminister Geld haben will, muß erst mal sagen wofür.“ (Verkehrsminister Lauritzen in: Der Mensch hat Vorfahrt)

MANGELNDE FINANZIERBARKEIT

— „Leute, die viel von Politik verstehen, wissen beispielsweise, was es für eine ungeheure Arbeit war, die weitgehenden Planungen im Straßenbau, Personennahverkehr und anderen Bereichen um 80 Mrd. DM herunterzuschrauben.“ (Verkehrsminister Gscheidle in einem Interview im Juni 1976 zu den Planungen seines Vorgängers Lauritzen)

Damit ist die Unstetigkeit in zentralen Bereichen der Verkehrspolitik der Bundesregierung dokumentiert.

2. Das verkehrspolitische Grundkonzept der CDU

— Im Rahmen ordnungspolitischer Vorstellungen, wie sie auch für die Gesamtwirtschaft gelten, will CDU-Verkehrspolitik kontinuierlich und frei von Doktrinen und Ideologien den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft entsprechen.

- Sie strebt sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsangeboten an, die auch den Belangen der nicht motorisierten Bevölkerung, der Verkehrssicherheit, der Wohnqualität und des Umweltschutzes Rechnung trägt.
- Über die marktwirtschaftlich-unternehmerischen Verkehrsangebote hinaus werden deshalb vielfältige Anforderungen an die Verkehrsbedienung gestellt (sozial-, bildungs-, raumordnungspolitisch etc.), die nur mit gemeinwirtschaftlichen Leistungsangeboten zu erfüllen sind.
- Auf der Basis dieser verkehrspolitischen Grundvorstellungen hat die CDU
 - das völlig überzogene Fernstraßenausbauprogramm von Verkehrsminister Leber ebenso bekämpft wie die Anti-Auto-Politik von Verkehrsminister Lauritzen,
 - 1974 ein 14-Punkte-Programm zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vorgelegt, das an machbaren Positionen und nicht an Illusionen orientiert war,
 - das Streckenstilllegungsprogramm von Verkehrsminister Gscheidle bei der Bahn als Patentrezept zur Sanierung dieses Unternehmens entschieden abgelehnt.

II. Deutsche Bundesbahn

1. Zickzackkurs der Bundesregierung

Unter den drei SPD-Verkehrsministern hat es insgesamt sieben Bundesbahn-Konzepte gegeben, und zwar:

Leber-Plan für die Jahre bis 1972;

Unternehmens-Konzept des Bahn-Vorstandes auf der Grundlage der Regierungserklärung vom Januar 1973 („Die Bedeutung der Schiene wird wieder zunehmen“) vom Mai 1973;

Der Mensch hat Vorfahrt (Lauritzen);

Zielvorgaben an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn vom Dezember 1974 (Gscheidle);

Streckenstilllegungskonzept vom Januar 1976 (Gscheidle);

Leistungsauftrag an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn vom April 1977 (Gscheidle);

Kabinettsbeschlüsse zur Deutschen Bundesbahn vom Juni 1978 (Gscheidle).

Die hervorstechendsten Merkmale dieser sogenannten Konzepte sind ihre Kurzatmigkeit und ein Zickzackkurs. Das Ergebnis dieser Politik, d. h. die Situation der Deutschen Bundesbahn, mit der die Verkehrspolitik heute konfrontiert ist, läßt sich wie folgt darstellen:

- Die Schulden der Bundesbahn sind von 12,4 Mrd. DM Anfang 1970 auf gegenwärtig über 30 Mrd. DM angestiegen.

- Die Haushaltsbelastung durch die Bundesbahn ist von 3,9 Mrd. DM im Jahre 1970 auf derzeit 14,5 Mrd. DM angewachsen, obwohl die Bahn in diesem Zeitraum ihre Preise im Güterverkehr um durchschnittlich 60 % und im Personenverkehr um durchschnittlich 63 % erhöht hat;
- Der Bilanzverlust der Bahn erhöhte sich von 1970 bis 1977 um 260 %.
- Nicht einmal die Bundesregierung kann heute noch bestreiten, daß die Deutsche Bundesbahn für den Bundeshaushalt zum Haushaltsrisiko Nummer 1 geworden ist.

2. CDU-Bundesbahnpolitik

— Die CDU hat in den Jahren des Zickzackkurses der Bundesregierung in der Bundesbahnpolitik eine kontinuierliche Linie vertreten. Dies gilt für verkehrspolitische Entscheidungen wie für innerbetriebliche Maßnahmen. Die Stellung der Bundesbahn im Markt, ihre Erträge und Kosten und ihr gemeinwirtschaftlicher Auftrag sind nach wie vor die zentralen Fragen der Eisenbahnpolitik. Anstelle einer Inflation kurzatmiger Bundesbahnkonzepte hat die CDU eine Bundesbahnpolitik mit langem Atem betrieben und fortentwickelt:

— Die Bundesbahn ist und bleibt für die CDU ein Unternehmen mit zwei grundverschiedenen Aufgabenbereichen:

● sie muß sich unternehmerisch am Markt im Güterverkehr und im Personenfernverkehr gegenüber ihrer Konkurrenz behaupten,

● sie ist Auftragnehmer gemeinwirtschaftlicher Aufgaben bei denen eine Kostendeckung nicht möglich oder politisch nicht gewollt ist, also im Personennahverkehr (z. B. Sozialtarife, Schülertarife), bei regionalpolitisch notwendigen aber unrentablen Strecken und Bahnhöfen.

— Während sich die Unterdeckung im unternehmerischen Bereich der Bahn bei einer Defizitentwicklung von 1,25 Mrd. DM im Jahre 1970 auf 4,62 Mrd. DM im Jahre 1977 niederschlug, stiegen die übrigen Zuschüsse an die Bahn im gleichen Zeitraum von 2,43 Mrd. DM auf 7,27 Mrd. DM. Die öffentliche Diskussion ist an dieser zweigleisigen Entwicklung bisher vorbeigegangen.

— Jedes Vermischen dieser beiden Aufgabenbereiche vergrößert aber die Probleme der Bahn, ihre klare Trennung ist die Voraussetzung für eine Konsolidierung dieses Unternehmens. Nicht die Trennung von Fahrweg und Betrieb (dies ist der neueste Vorschlag von Verkehrsminister Gscheidle) kann die Probleme der Bahn lösen, sondern die für jedermann sichtbare klare Trennung zwischen Eigenverantwortlichkeit und gemeinwirtschaftlicher Aufgabe.

Für die CDU schließen sich gemeinwirtschaftliches und unternehmerisches Handeln nicht aus. Die Bahn hat auch bei gemeinwirtschaftlichen Aufgaben wirtschaftlich zu handeln; sie erhält aber eine Kostenerstattung durch den Auftraggeber.

- Die Wettbewerbsbedingungen der Bahn gegenüber ihrer Konkurrenz sind künstlich verzerrt. Das Warten auf eine europäische Regelung verschärft nur die Probleme der Bahn. Nach Auffassung der CDU kann diese Wettbewerbsverzerrung durch ein vom Bund finanziertes Investitionsprogramm der Bahn neutralisiert werden. Schwerpunkte dieses Programms müssen dort sein, wo der arteigene Vorteil des Schienenverkehrs zum Tragen kommt, z. B. über längere Strecken und wo Zuwachsraten im Verkehr erwartet werden können, z. B. im internationalen Verkehr, kombinierten Verkehr, Huckepackverkehr. Dies ist die bessere Alternative gegenüber einer verwaltungsaufwendigen Trennung von Schiene und Betrieb.
- Die von der Bundesregierung abgezellte Strecken-Stillegungsdiskussion hat die Kundschaft der Bahn verunsichert und die Abkehr von der Schiene beschleunigt. Für die CDU ist Streckenstillegung nicht das Patentrezept zur Sanierung. Sie fordert deshalb die sofortige Beendigung dieser Diskussion.
- Der grenzüberschreitende europäische Verkehr ist zwar in den letzten 15 Jahren um jährlich durchschnittlich 10 % angewachsen, aber weitgehend an der Schiene vorbeigegangen. Nach Auffassung der CDU fehlt ein europaweites Konzept für Infrastruktur, Zusammenarbeit und Marketing für die Schiene. Dabei muß sowohl die Bahn selbst als auch der Eigentümer Bund aktiv werden.
- Die CDU fordert verstärkte Anreize für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße auch im Interesse der Straßenentlastung. Bis heute ist die Bundesregierung nicht einmal in der Lage, kombinierte Verkehre und Huckepackverkehre angemessen von der Kraftfahrzeugsteuer freizustellen.
- Statt sinnloser Zentralisierung und organisiertem Mangel an Verantwortungsmöglichkeit müssen die Verantwortlichkeiten bei der Bahn möglichst nahe an die unmittelbaren Kostenstellen herangeführt werden.

Die Bahn braucht weniger Statistik aber dafür mehr betriebliches Rechnungswesen, damit jederzeit innerbetriebliche Klarheit darüber herrscht, wann und wo Kosten in welcher Höhe entstehen. Die Erfolgskontrolle bei der Bahn muß wirksam ausgestaltet werden.

III. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)

1. Unsolide ÖPNV-Politik der Bundesregierung

- Wenn die Bundesregierung heute angebliche frühere Versäumnisse beim Ausbau des ÖPNV beklagt, so muß festgestellt werden, daß es die SPD war, die in den Jahren von 1956 bis 1969 permanent die hundertprozentige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau gefordert hat.
- Der sogenannte Leber-Plan für die Jahre bis 1972 enthielt keinerlei Maßnahmen für die Verbesserung des ÖPNV.
- Zu Beginn der 70er Jahre entwickelte die Bundesregierung in einer Phase der ÖPNV-Euphorie und Autofeindlichkeit Pläne zum Ausbau des ÖPNV, die sich später als nicht finanzierbar entpuppten. Das böse Erwachen kam, als 1975

Staatssekretäre durch die Lande reisten und Kilometer für Kilometer fest versprochener U- und S-Bahn-Planungen wieder einsammelten. Die Bundesregierung selbst beschrieb diese Politik mit dem zweifelhaften Slogan „Kontinuität durch Konzentration“.

— Die schwerwiegende Problematik der sogenannten fortdauernden Folgekosten des ÖPNV durch nichtkostendeckende Fahrpreise hat die Bundesregierung völlig übersehen.

— Insbesondere der Ausbau des ÖPNV in der Fläche und in peripheren Räumen ist von der Bundesregierung vernachlässigt worden. Ca. 95 % der Investitionshilfen des Bundes für den ÖPNV sind in Ballungsräume geflossen.

— 1977 legte Verkehrsminister Gscheidle „Vorschläge für eine Neuordnung des organisatorischen Rahmens für den öffentlichen Personennahverkehr“ vor mit dem Ziel, durch Schaffung regionaler Zweckverbände des ÖPNV die Defizite in diesem Bereich bei Bahn und Post zu regionalisieren und damit vom Bund abzuwälzen. Dies ist der vorläufige Endpunkt einer ÖPNV-Politik des Bundes, die viel versprochen und wenig gehalten hat.

2. Politik der CDU zum Ausbau des ÖPNV

● Die CDU hat bereits 1964 per Gesetz ein Sachverständigen-Gutachten zum Ausbau des Nahverkehrs erstellen lassen, das all die Forderungen und Prioritäten klar ausspricht, die die Verkehrspolitik auch heute beschäftigen.

● Die CDU hat 1966/67 die Zweckbindung eines Teils der Mineralölsteuer für den Ausbau des ÖPNV vorgeschlagen und durchgesetzt.

● Statt ÖPNV-Utopie hat die CDU 1974 ein 14-Punkte-Programm zum ÖPNV mit folgenden Schwerpunkten vorgelegt:

„Sanierter Schienenverkehr“, d. h. Ausbau und Verbesserung bestehender Straßenbahn- und S-Bahn-Netze, durch mehr kreuzungsfreie Linienführung, „grüne Welle“ bei Signalen und verbessertes Wagenangebot nach dem Motto: es muß nicht immer U-Bahn sein.

Beschleunigter Omnibus-Linienverkehr, d. h. erhöhte Umlaufgeschwindigkeit und verbesserte Pünktlichkeit insbesondere durch verstärkte Schaffung und Bereitstellung von Sonderfahrspuren und Nutzung von Standspuren auf stadtnahen Zubringerstraßen.

— Integrierter Taxi-Verkehr im Rahmen der auf freiwilliger Kooperation basierenden Verkehrsverbünde bei der öffentlichen Verkehrsbedienung in verkehrsschwachen Zeiten und aufkommensschwachen Stadtgebieten.

— Flexible Verkehrszonen durch tageszeitlich begrenzte verkehrsfreie Zonen, wo sich in Stadt- bzw. Ortskernen die Konzeption der reinen Fußgängerzonen nicht realisieren läßt.

— Verbesserte Park-and-ride-Systeme an den End- und Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs als Alternative einer humanen Siedlungsstruktur gegenüber betonierten Massenwohnlandschaften.

- Die CDU hat 1974 durch Antrag im Bundestag den „Bericht über die fortdauernden Folgekosten des öffentlichen Personennahverkehrs“ verlangt und durchgesetzt.
- Die CDU hat in ihren „Verkehrspolitischen Leitsätzen“ vom April 1976 konkrete Vorstellungen für die Verbesserung des ÖPNV in ländlichen Räumen entwickelt.

IV. Straßenbau

1. Versäumnisse der Regierung

- Viel zu spät, nämlich erst im Herbst 1978 kündigte Verkehrsminister Gscheidle an, die Bürger stärker und frühzeitiger an Straßenbauplanungen zu beteiligen, um Straßenbauprojekte schneller, funktionsgerechter und umweltfreundlicher zu realisieren. Wie dies im einzelnen geschehen soll, darüber schweigt sich die Bundesregierung nach wie vor aus.
- Der Bundesfernstraßenbau steckt heute in einer Klemme: einerseits fehlen gut ausgebauten Straßen
 - zur Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz,
 - zur Erschließung eines bestimmten Wirtschaftsraumes,
 - als Ortsumgehung zwecks Beseitigung von Unfallschwerpunkten und verbesserten Lärmschutz,
 - zur Entlastung verstopfter Straßen.
- Andererseits wird es wegen Planungsschwierigkeiten, Bürgerinitiativen, größerer Sensibilität für Umweltschutz etc. immer schwieriger, die Planungen zu realisieren.
- Nach Schätzungen einer Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundeswirtschaftsministers beträgt der Investitionsstau im Bundesfernstraßenbereich rd. 2 Mrd. DM.

2. CDU-Forderungen

Die CDU hat folgende Forderungen im Bundestag eingebracht, die von der SPD/FDP-Koalition abgelehnt wurden:

- Da weiterhin Bedarf vorhanden ist, muß dort gebaut werden, wo gebaut werden kann.
- Dies setzt voraus, daß auch Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe I b in Angriff genommen werden dürfen. Nur so ist die erforderliche Flexibilität erreichbar.
- Die durch mehr Flexibilität im Fernstraßenbau eröffneten neuen Chancen für die Strukturpolitik sind konsequent zu nutzen. Dies ist zugleich ein wichtiger Beitrag zum Abbau der Arbeitslosigkeit.
- Die Länder als die Planungsbehörden müssen Planungsreserven aufbauen.

- Für die Ausarbeitung dieser Planungen können auch private Ingenieurbüros herangezogen werden.
- Schließlich muß endlich die Bundesregierung eine gesetzliche Regelung über die zulässigen Schallgrenzwerte herbeiführen.

V. Verkehrssicherheit

1. Bundesregierung flügelahm

- Die Bundesregierung hat zwar 1973 ein Verkehrssicherheitsprogramm vorgelegt. Dies enthielt allerdings nur eine Aufzählung aller denkbaren Maßnahmen, jedoch keinerlei Aussagen darüber, welche Maßnahmen wann und mit welchem Mitteleinsatz realisiert werden sollten.
- Die Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung hat zwar verbal die Priorität von Eigenverantwortlichkeit, von Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung anerkannt, in der Praxis aber Reglementierung, Verboten, Strafen und Strafandrohungen oft den Vorzug gegeben.
- Erfolge in der Verkehrssicherheitspolitik sind unbestritten, aber eine zielstrebigere und konsequentere Politik hätte diese noch vergrößern und besser absichern können.

2. CDU als Schrittmacher in der Verkehrssicherheitspolitik

- Die CDU hat durchgesetzt, daß das unverbindliche Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung von 1973 mit einem konkreten Maßnahmen-Zeit-Katalog versehen wurde, der alle zwei Jahre fortgeschrieben wird.
- Die CDU hat 1974 durch Antrag im Bundestag den serienmäßigen Einbau und die Nachrüstung von Sicherheitsgurten als Voraussetzung für die Anschnallpflicht mit zivilrechtlicher Konsequenz gefordert.
- Im Mai 1975 hat die CDU ein konkretes Programm zur Verbesserung des Fahrerschulwesens vorgelegt.
- Die CDU hat in der Frage der Nachschulung von Verkehrsteilnehmern die Initiative ergriffen.
- In einem Bundestag-Antrag hat die CDU konkrete Vorschläge für eine Reform des Flensburger Punkte-Systems gemacht.
- Die CDU ist der Initiator eines Bundestags-Antrages zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiradfahrer.
- Schließlich hat die CDU dafür Sorge getragen, daß auf unseren Autobahnen keine unsinnigen generellen Tempo-Limits eingeführt wurden.