

# Die Verkehrspolitik der Bundesregierung: bürgernah und umweltfreundlich

## 1. Ziele und Maßnahmen

**Die Verkehrspolitik der Bundesregierung Helmut Kohl dient allen Bürgern. Durch verstärkte Investitionen werden mehr Sicherheit, mehr Umweltschutz und ein zeitgerechtes Verkehrsangebot angestrebt. Im einzelnen orientiert sich die Verkehrspolitik der Bundesregierung an folgenden Zielen:**

- Erhöhung der Sicherheit zum Schutz des menschlichen Lebens;
- Verbesserung des Umweltschutzes;
- Freie Wahl des Verkehrsmittels durch behutsame marktorientierte Weiterentwicklung des Ordnungsrahmens im Personen- und Güterverkehr;
- Verbesserung der Finanzlage der Deutschen Bundesbahn;
- Erhaltung und Stärkung mittelständischer Unternehmensstrukturen;
- Bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze bei verkehrssicherem Erhalt der Substanz.

Zur Verwirklichung dieser Ziele hat die Bundesregierung folgende Maßnahmen durchgesetzt.

Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 wurde als langfristig wirksames System der Verkehrserziehung, Aufklärung und Ausbildung entwickelt.

Behutsame Schritte in der Ordnungspolitik (Beispiel: Aufstockung der Kontingente, Maßnahmen auf freiwilliger Basis im Seehafenhinterlandverkehr) beenden den jahrelangen Stillstand.

Die Leitlinien der Bundesregierung zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn beginnen zu greifen.

Finanzhilfen des Bundes sichern die Investitionen beim Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV).



Die Verkehrsinvestitionen steigen.

Der Umweltschutz wird durch die Einführung schadstoffarmer Autos, bleifreien Benzins, die Verbesserung des Lärmschutzes und durch Maßnahmen zum Meeresumweltschutz verbessert.

Nicht zuletzt bringt der Abbau von Grenzhindernissen im grenzüberschreitenden Verkehr wichtige Erleichterungen für die Bürger bei ihrer Fahrt ins benachbarte Ausland.

Durch dieses Maßnahmenbündel wird die Mobilität des einzelnen Bürgers und die Entwicklung der Gemeinschaft gefördert und es trägt dazu bei, daß die vom Grundgesetz geforderten gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Regionen gesichert werden. Zudem wird die Leistungskraft der Wirtschaft gesteigert und wirtschaftliches Wachstum gefördert, was Tausende von Arbeitsplätzen sichert.

## **2. Die Bedeutung des Verkehrswesens für unsere Volkswirtschaft**

Welche Bedeutung die Leistungen des Verkehrswesens für die Bürger haben, zeigen einige ausgewählte Fakten. 1984 wies der Verkehrssektor eine Bruttowertschöpfung von rund 45 Mrd. DM auf, das sind 4 Prozent der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche.

Im Personenverkehr wurden 1984 36,1 Mrd. Personen befördert, im Durchschnitt entfielen damit rund 600 Beförderungen auf jeden Einwohner. Insgesamt wurden die Bürger 609 Mrd. Kilometer befördert, was einen Durchschnitt je Einwohner von rund 10 000 Kilometer entspricht. 80 Prozent dieser Leistung wurde mit dem PKW erbracht.

Der Güterverkehr verzeichnete 1984 ein Transportaufkommen von 3,1 Mrd. Tonnen. Pro Einwohner bedeutete dies ein Transportvolumen von rund 50 Tonnen. Ohne den Seeverkehr wurden 1984 250 Mrd. Tonnenkilometer zurückgelegt. Im Durchschnitt werden also je Einwohner 50 Tonnen jeweils 85 Kilometer weit befördert.

Der Verkehrshaushalt 1985 hat eine Höhe von 25,2 Mrd. DM. Er ist damit der viertgrößte Haushalt des Bundes. Allein 12,3 Mrd. DM sind in diesem Haushalt für Investitionen ausgewiesen. Der Verkehrshaushalt weist damit den höchsten Investitionsanteil aller Einzeletats auf. Für jeden einzelnen Bürger werden 1985 420 DM für Verkehrsmaßnahmen ausgegeben, davon allein 200 DM für Investitionen.



### 3. Verbesserungen der Marktordnung

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes ist die Anpassung und Fortentwicklung des Ordnungsrahmens im Verkehrswesen eine politische Daueraufgabe, die den Strukturveränderungen in der Wirtschaft Rechnung tragen muß. Zur Sicherung eines funktionsfähigen Wettbewerbs und zur Verhinderung von Marktmißbrauch und ruinösem Wettbewerb kann der Ordnungsrahmen im Verkehrsbereich nicht auf einen Status quo festgeschrieben werden. Ansonsten wird die reibungslose und langfristig kostengünstigste Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleistungen in allen Regionen aufs Spiel gesetzt. Zudem dient diese Anpassung einem Abbau der Bürokratie, was vor allem auch die Wettbewerbsfähigkeit der rund 80 000 Unternehmen des größten Teils mittelständisch strukturierten Verkehrsgewerbes sichert.

Schwerpunkte der Fortentwicklung sind die Ausweitung des kombinierten Verkehrs sowie eine flexiblere Kontingent- und Tarifpolitik im Güterkraftverkehr. Der kombinierte Verkehr gewährleistet die volkswirtschaftlich sinnvolle Nutzung der vorhandenen Verkehrswege und -anlagen. Denn hiermit werden die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel genutzt. Nach einem Aufkommen von 14,9 Mio. Tonnen im Jahr 1984 (+ 19 Prozent gegenüber 1983) wird der kombinierte Verkehr immer mehr an Bedeutung gewinnen. 1990 wird das Aufkommen voraussichtlich 21 Mio. Tonnen betragen und sich bis zum Jahr 2000 auf 45 Mio. Tonnen steigern. Dies bedeutet, daß im Jahr 2000 2,8 Mio. LKW-Fahrten eingespart werden können, das sind werktäglich 13 000 LKW-Fahrten, was einer 230 Kilometer langen LKW-Schlange entspricht.

Eine flexiblere Kontingent- und Tarifpolitik soll der weiteren Ausdehnung des Werkverkehrs begegnen, der den Ordnungsrahmen insgesamt in Frage stellt. Zudem soll in den Regionen, in denen Schienenangebote fehlen, ein leistungsfähiges Güterverkehrsangebot auf der Straße sichergestellt werden. Hiermit werden neuen Unternehmen bessere Möglichkeiten im Güterverkehrsmarkt eröffnet, worin besonders kleine Unternehmen ihre Chance sehen sollten. Zu dieser Flexibilisierung gehört auch die schrittweise Freistellung kleinerer Fahrzeuge bis 4 Tonnen von der Kontingentierung im gewerblichen Güterfernverkehr. Dies bedeutet ein Abbau der nicht unerheblichen Leerfahrten und damit eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit, was sich letztlich in einer Verbilligung der Transporte niederschlägt.



## 4. Politik zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn

Die Regierung Helmut Kohl hat die Gesundung der Deutschen Bundesbahn eingeleitet. Entgegen früheren Prognosen wurden die Jahresverluste (1983: 3,7 Mrd. DM, 1984: 3,12 Mrd. DM) um 500 bzw. rund 600 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr vermindert. Der Schuldenanstieg ist gebremst.

Im Verkehrshaushalt sind jährlich für die Deutsche Bundesbahn 13,7 Mrd. DM eingesetzt. Bund und Bahn geben gemeinsam über 6 Mrd. DM für Investitionen aus. Hiermit wird ein modernes, leistungsfähiges Schienennetz und ein zeitgerechter Fahrzeugpark geschaffen. Dies sichert über 120 000 Arbeitsplätze. Beispiele für die Förderung moderner Techniken im Fahrzeugpark sind die E120-Drehstromlok, die VT628/928-Nahverkehrstriebzüge und der ICE-Hochgeschwindigkeitszug.

Mit den Neubaustrecken wird angestrebt, die Bahn doppelt so schnell wie das Auto und halb so schnell wie das Flugzeug zu machen. Hierzu einige Beispiele:

**Hamburg—München 5 Std. 10 Min. (heute 7 Std. 40 Min.), Reisezeitgewinn 33 Prozent;**

**Hamburg—Würzburg 3 Std. 25 Min. (heute 4 Std. 45 Min.), Reisezeitgewinn 45 Prozent;**

**Frankfurt—Stuttgart 1 Std. 15 Min. (heute 2 Std. 15 Min.), Reisezeitgewinn 45 Prozent.**

Weiterhin soll eine kundenfreundliche Unternehmenspolitik den Bürgern die Nutzung der Deutschen Bundesbahn erleichtern. Bereits heute findet die bürger- und familienfreundliche Fahrpreispolitik, wie z. B. durch die Rosaroten Angebote, immer größeren Anklang bei der Bevölkerung. Auch die Anschlüsse an Flughäfen im Zeittakt machen die Bahn attraktiver. Nicht zuletzt gibt es für Behinderte bei der Benutzung der Bahn qualitative Verbesserungen, wie z. B. für Rollstuhlfahrer in den Intercity-Zügen.

## 5. Ausbau der Straßen

Jährlich fahren 36 Mrd. Personen auf unseren Straßen und es werden 3 Mrd. Tonnen Güter transportiert. 92 Prozent der Personen- und 51 Prozent der Güterverkehrsleistungen werden auf den Straßen abgewickelt. Davon entfällt etwa die Hälfte auf Bundesfernstraßen, obwohl deren Anteil an der Länge des gesamten Straßennetzes nur 8,3 Prozent ausmacht (0,2 Prozent Anteil an der



Fläche des Bundesgebietes). Ohne ein leistungsfähiges Straßennetz wäre die Mobilität der Bürger erheblich eingeschränkt.

Die Bundesregierung gibt deshalb für den Bundesfernstraßenbau und den kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden 1985 rund 7,5 Mrd. DM aus. Diese Mittel werden verwendet für die Substanzerhaltung und für Qualitätsverbesserungen. Insbesondere werden hiermit Unfallschwerpunkte beseitigt, Ortsumgehungen gebaut, neue Radwege angelegt und der Lärmschutz an den Straßen verbessert. Weiterhin gibt die Bundesregierung Straßenbaumittel für Kapazitätserweiterungen entsprechend dem wachsenden Verkehrsaufkommen aus. Hiermit werden vorhandene Lücken im Straßennetz geschlossen, bestehende Straßen durch Fahr- und Standstreifen ausgebaut und notwendige Netzergänzungen vorgenommen. Die Straßenbauausgaben in Höhe von 7,5 Mrd. DM jährlich sichern rund 150 000 Arbeitsplätze.

## **6. Verbessertes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr**

Öffentlicher Personennahverkehr ist für unsere Gesellschaft unentbehrlich. Er ist ein Instrument der Daseinsvorsorge. Die Bundesregierung tritt deshalb mit Nachdruck für seine Verbesserung ein. So fördert die Bundesregierung den ÖPNV durch erhebliche Investitionszuschüsse und Ausgleichszahlungen. 1984 wurden rund 6,4 Mrd. DM hierfür ausgegeben.

Daneben fördert die Bundesregierung ÖPNV-Modellvorhaben, um auch in Zukunft den Bürgern ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dabei sind neben Kraftomnibussen die Stadt- und U-Bahnen ein unverzichtbares Verkehrsmittel in Ballungsräumen wie in der Fläche.

Die weitere Verbesserung des ÖPNV erfordert eine noch stärkere Kooperation der Verkehrsunternehmen. Hierzu müssen die Anstrengungen der Unternehmen und der kommunalen Gebietskörperschaften verstärkt werden. Dabei müssen die wirtschaftlichen Organisationsformen die regionalen Bedürfnisse und Besonderheiten berücksichtigen und alle Verkehrsträger einbeziehen. Auch die Deutsche Bundesbahn wird sich weiter an sinnvollen Kooperationen beteiligen (bereits heute ca. 200 Kooperationen).

## **7. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Die weitgehende Motorisierung des Straßenverkehrs in den rückliegenden Jahrzehnten stellt hohe Anforderungen an die Gemeinschaft wie auch an den



einzelnen Verkehrsteilnehmer. Obwohl die Anzahl der verletzten und getöteten Personen im Straßenverkehr nach jährlich über 19 000 Toten in den 70er Jahren im Jahr 1984 mit 10 199 Toten und rund 465 000 Verletzten die niedrigste Zahl aufweist, setzt sich die Bundesregierung auch weiterhin mit Nachdruck für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 wird durch ein Maßnahmenpaket vor allem der hohen Risikobereitschaft jugendlicher Fähranfänger Rechnung getragen. Im wesentlichen sieht dieses Programm vor:

Die Einführung eines Führerscheins auf Probe für alle Fähranfänger, die Einführung eines Stufenführerscheins für Motorräder und die Intensivierung und Verbesserung von Ausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisbewerber.

Dies ist eingebettet in ein langfristig angelegtes Verkehrserziehungs- und -aufklärungsprogramm zur Stärkung der Eigen- und Mitverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer. Eltern, Verkehrserziehern und Verkehrsteilnehmern werden Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates angeboten, die vom Kind (Kind im Verkehr) über Jugendliche (Mofa-Kurse u.a.m.), junge Menschen (Sicherheitstraining), Berufskraftfahrer bis zum älteren Menschen (Seniorenprogramm) reichen.

Zusätzlich führt die Bundesregierung weitere Maßnahmen für die Sicherheit der Bürger durch. Für die sichere Gestaltung von Kraftfahrzeugen, den umfangreichen Ausbau der Unfallrettung und die wissenschaftliche Forschung für mehr Sicherheit werden im Jahr 1985 rund 14 Mio. DM ausgeben. Für die folgenden Jahre sind gleich hohe Beträge vorgesehen.

## 8. Verbesserung des Umweltschutzes im Verkehrsbereich

Die SPD-Regierung hat jahrelang untätig dem Anwachsen der Gefährdung unserer Umwelt zugesehen. Während in den USA 1975 und in Japan 1976 mit der Einführung der Katalysatortechnik begonnen wurde, ist unter den Kanzlern Brandt und Schmidt in der Bundesrepublik Deutschland trotz deutlicher Mahnungen der CDU nichts Entsprechendes geschehen. Dem gegenüber hat die Regierung Helmut Kohl den Umweltschutz vorangebracht.

Wichtigster Bestandteil der umweltpolitischen Maßnahmen ist die Einführung schadstoffarmer Katalysatorautos. Mit der Einigung des EG-Umweltrates über die Abgasgrenzwerte für Autos ist ein entscheidender



Durchbruch beim Kampf um eine lebenswerte Umwelt gelungen. Was der sozialdemokratisch geführten Bundesregierung in 13 Jahren nicht gelang, hat die von der CDU geführte Regierung unter Bundeskanzler Helmut Kohl in nicht einmal 3 Jahren zuwege gebracht.

Noch 1982 hielt der damalige Bundesverkehrsminister Volker Hauff eine europäische Einigung über dieses schwierige Problem für unmöglich. Im Sommer 1983 begann die Stunde Null für das schadstoffarme Auto. Nach zähen Verhandlungen und unzähligen Konsultationen auf allen Ebenen hat jetzt Bundesinnenminister Dr. Friedrich Zimmermann ein Ergebnis erreicht, wovon Sozialdemokraten nur träumen können. Die EG-Beschlüsse führen zu einer drastischen Reduzierung der Schadstoffe. Die künftigen Grenzwerte werden im Vergleich zu den Werten der 70er Jahre um 70 Prozent verschärft.

Zusätzlich hat die Bundesregierung ab 1. 4. 1985 jährliche obligatorische KFZ-Abgaskontrollen durchgesetzt. Nach Meinung von Experten wird dies eine deutliche Verringerung der Schadstoffemissionen ergeben.

Nicht zuletzt ist die Einführung bleifreien Benzins ein entscheidender Schritt zur Verbesserung unserer natürlichen Lebensgrundlagen. Bereits heute gibt es bundesweit 1 300 Tankstellen, an denen die Bürger bleifreies Benzin tanken können. Auch die europäischen Nachbarländer unternehmen jetzt verstärkte Anstrengungen, bleifreies Benzin landesweit anzubieten.

Auf allen Ebenen der Verkehrsplanung und Bauausführung werden Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt. Mögliche negative ökologische Wirkungen werden mit wirksamen Ausgleichsmaßnahmen verringert. Notfalls wird sogar auf ein Projekt verzichtet. Zudem werden die langfristigen Investitionspläne automatisch alle 5 Jahre auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft.

Außerdem werden erhebliche Mittel für landschaftliche Maßnahmen, wie z. B. die Neuanpflanzung von jährlich rund 15 Mio. Bäumen und Sträuchern für rund 140 Mio. DM an Autobahnen, Bundes- und Landstraßen, aufgewendet. Auch der Verkehrslärmschutz wird durch vorbeugende Maßnahmen oder durch Sanierung vorangebracht. So werden jährlich rund 250 Mio. DM für Lärmschutzwände und -wälle in einer Gesamtlänge von etwa 80 km ausgegeben.

## 9. Verkehrspolitik in Europa

Ein Verkehrsablauf frei von Grenz- und Zollkontrollen, Maut- oder Straßenverkehrsabgaben in Europa ist das Ziel der Bundesregierung. Bis



heute wurden schon bedeutsame Schritte unternommen, um zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsmarkt zu kommen.

Durch Vereinbarungen mit den meisten westlichen Nachbarländern sichert das grüne E an der Windschutzscheibe der Autos freie Fahrt an den europäischen Grenzen.

Die Initiativen der Bundesregierung, im europäischen Ausland die Autobahngebühren abzubauen, zeigen erste Erfolge. So sind die Mautgebühren für die Benutzung der Brenner-Autobahn auf ein Viertel des bisherigen Betrages gesenkt worden.

Die Grenzhindernisse konnten auch durch Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt (GONG-Züge) abgebaut werden. Hierbei weisen die guten Erfahrungen mit Österreich den Weg für die Ausweitung auf andere europäische Nachbarstaaten.

Die Maßnahmen der Bundesregierung streben gleiche Wettbewerbschancen für alle Bürger in Europa an, was die Arbeitsplätze für die annähernd 1 Mio. Beschäftigten im überwiegend mittelständischen Transportgewerbe sichert. Die Einhaltung der Sozialvorschriften (z. B. Ruhe- und Lenkzeiten) sowie technisch einwandfreie Fahrzeuge erhöhen zudem die Verkehrssicherheit in ganz Europa.

Die Maßnahmen der Verkehrspolitik der Regierung Helmut Kohl sind kein Selbstzweck, sie dienen den Bürgern. Verkehrsinvestitionen in allen Bereichen sichern die Mobilität des einzelnen bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Umweltschutzes. Neue Vorschriften erhöhen durch Stärkung der Eigenverantwortung die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Nach den Jahren verkehrspolitischer Zauberformeln unter der SPD-Regierung, betreibt die Regierung Helmut Kohl eine Verkehrspolitik mit Augenmaß. Nicht ideologisch festgeschriebene Vorränge bestimmen unsere Politik, sondern das verkehrspolitisch Notwendige. Nur so kann den Bürgern ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrsnetz angeboten werden.