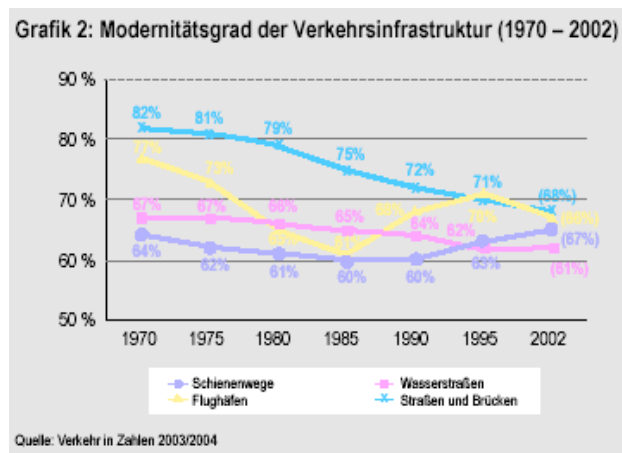


### IV. Freiheit für mehr Mobilität

Mobilität ist in unserer Gesellschaft ein Grundbedürfnis und unverzichtbar für Freiheit und Wohlstand. Sie ist zugleich die Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und hohe Lebensqualität der Bürger. Ein leistungsstarkes Verkehrssystem ist ein strategischer Faktor im globalen Wettbewerb und hat eine unmittelbare gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Diese wird gerade in Nordrhein-Westfalen zunehmen, weil die Öffnung der Märkte, das Zusammenwachsen Europas und die internationale Arbeitsteilung die wirtschaftliche Basis unserer Unternehmen sind. Die Politik muss deshalb die Rahmenbedingungen für störungsfreie Verkehrsabläufe und flexible Transport- und Logistikleistungen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr schaffen.

Nordrhein-Westfalen als eines der größten Ballungsgebiete Europas bedarf einer effizienten Verkehrsinfrastruktur, um die Herausforderungen der dichten Besiedelung, des transeuropäischen Transitverkehrs, der durch unser Land fließt, sowie der zunehmenden Mobilität von Menschen, Waren und Dienstleistungen bewältigen zu können. Die FDP wird sich daher für die Förderung der Forschung einsetzen, die sich der besseren Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger und der Schaffung integrierter Verkehrssysteme widmet. Dies beinhaltet auch die Weiterentwicklung und den flächendeckenden Ausbau von öffentlich zugänglichen Verkehrsinformationssystemen.

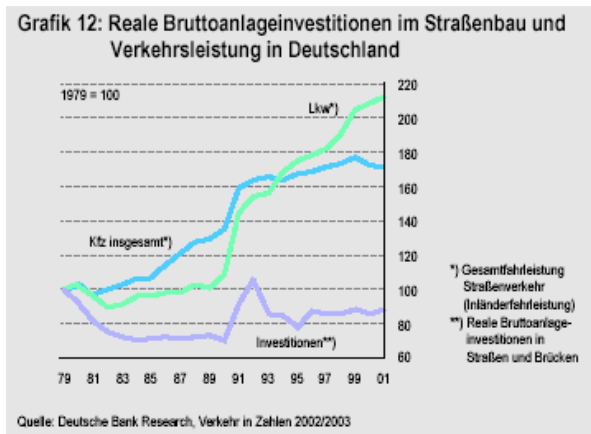
Die FDP will deshalb die sich seit Jahren verschärfende Ausbau- und Instandhaltungskrise des Verkehrsnetzes beenden. Es muss Schluss sein mit der Vernichtung von Volksvermögen und mit der Verschwendung der Einkommen der Bürger. Der aktuelle Straßenbaubericht der Bundesregierung weist nach, dass über 20 % der Bundesautobahnen in ihrer Gebrauchsfähigkeit eingeschränkt sind und dass 12,4 % der Ingenieurbauwerke - wie Brücken - in derart kritischem Zustand sind, dass Instandsetzungen umgehend erforderlich sind und bei weiteren 26,3 % ist eine kurzfristige Instandsetzung notwendig.



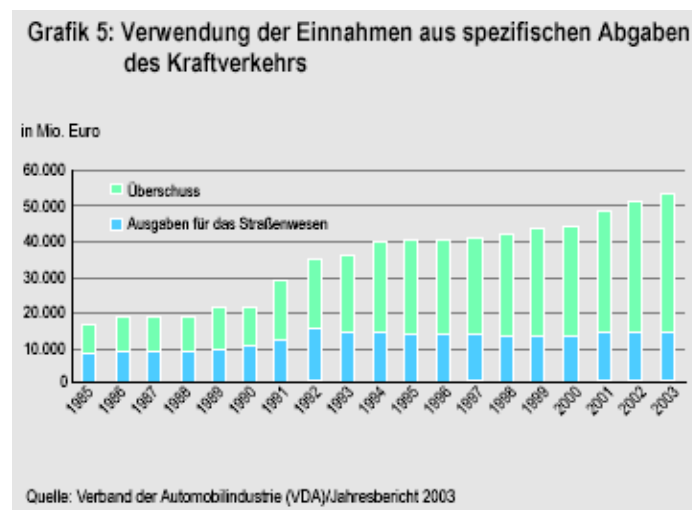
Der Zeitwert der Straßeninfrastruktur wird bei fortgeschriebenen restriktivem Investitionsverhalten bis 2020 auf 63 % des Anlagevermögens sinken. Hier wird Volksvermögen in großem Umfang vernichtet!

Nach Feststellung der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ aus dem Jahr 2000 besteht für die Schienenwege ein Investitionsdefizit von ca. 1,5 Mrd. Euro, für die Wasserstraßen von 250 Mio. Euro und für die Bundesfernstraßen von über 2 Mrd. Euro pro Jahr. Trotz LKW-Maut: Besserung ist nicht in Sicht! Nach der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes fehlen ab 2005 jährlich rund 3 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen.

Zu dem Werteverfall der Infrastruktur kommen weitere Schäden für Bürger und Umwelt: Staus, Verspätungen, Unfälle, Schäden an Fahrzeugen und Transportgütern sowie teure Spätrepaturen. Nach wissenschaftlichen Studien summieren sie sich auf ca. 100 Mrd. Euro pro Jahr. Ein großer Teil dieser Summe resultiert aus 14 Mrd. Litern Kraftstoff, der im Stau nutzlos verbrennt. Hinzu kommen geschätzte 4 Mrd. Stunden, die Autofahrer „stehend“ verlieren. Das betrifft jeden Bürger und jedes Unternehmen direkt. Das verfügbare Einkommen vermindert sich, während die Produktionskosten unnötig erhöht werden. Eine restriktive Ausgabenpolitik bei Infrastrukturinvestitionen stellt somit auch einen umweltpolitischen Trugschluss dar. Generationengerechtigkeit und nachhaltige Bewirtschaftung ökologischer Ressourcen erfordert die Pflege der Verkehrsinfrastruktur.



Ausreichende Mittel stellen der Autofahrer dafür heute schon bereit. Allein im Jahre 2003 zahlte der Straßenverkehr über Mineralölsteuer inklusive anteilige Mehrwertsteuer, Kraftfahrzeugsteuer sowie Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge insgesamt 51 Mrd. Euro. Weniger als ein Drittel (16,8 Mrd. Euro) verwendeten Bund, Länder und Kommunen für das Straßenwesen.



### Schluss mit der Abzockerei der Autofahrer – Investitionsoffensive erforderlich

In NRW müssten in den nächsten Jahren fast 300 Maßnahmen im Fernstraßenbau fertig gestellt werden, für die ca. 8,6 Mrd. Euro erforderlich sind. Weitere ca. 2 Mrd. Euro sind für Instandhaltungen notwendig.

Rot-grün verweigert sich: Nach dem im Juni 2004 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan sind in NRW nur knapp 250 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 7 Mrd. Euro bis 2015 zu bauen.

Doch selbst dafür wird das Geld nicht bereitgestellt. Im Gegenteil: Obwohl NRW als großes Transitland bislang 22 % Anteil an den Investitionen hatte, soll der Anteil auf 16 % sinken. Hinzu kommt: Statt - wie ursprünglich vereinbart - die bisherigen 4,5 Mrd. Euro Straßenbaumittel um die 2,2 Mrd. Euro Einnahmen aus der Lkw-Maut zu erhöhen, will die Bundesregierung nunmehr die Investitionen in die Bundesfernstraßen bis 2008 auf 4,4 Mrd. Euro absenken: Doppelter Wortbruch!

Damit wird die LKW-Maut zum Stopfen von Haushaltslöchern missbraucht und die Akzeptanz für ein Gebührensystem im Verkehr schwindet.

### Die FDP will für NRW

- dass unser Land wieder mit der bisherigen Quote von 22 % an den Gesamtinvestitionen des Bundesverkehrswegeplans beteiligt wird
- dass die gesamten LKW-Maut-Einnahmen für den Straßenbau verwendet werden und zwar nach dem gleichen Schlüssel. Damit erhielte Nordrhein-Westfalen statt derzeit ca. 700 Mio. Euro in Zukunft ca. 1,45 Mrd. Euro pro Jahr
- dass das Land über seinen Anteil an den LKW-Maut-Einnahmen selbst verfügen kann, soweit davon Stra-

ßenbau- bzw. -unterhaltungsmaßnahmen finanziert werden. Damit könnten im Einvernehmen mit dem Bund und den Kommunen die für NRW wichtigen Bundes-, Landes- und Kreis- sowie Gemeindestraßen gebaut, repariert und unterhalten werden. Spediteure, Unternehmen und Autofahrer können dann direkt erkennen, dass Gebühren für die Straßenbenutzung sinnvoll und zweckmäßig eingesetzt werden.

- den ordnungspolitischen Grundsatz der vollständigen Deregulierung der Verkehrsmärkte in der EU umsetzen und alle staatlichen Beteiligungen an Verkehrsunternehmen aufgeben sowie durch Gründung von Infrastrukturgesellschaften Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrswegen auf privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen verlagern. Im Straßennetz müssen - ausgehend von einer „privaten „Netz-GmbH“ - Gesellschaften gebildet werden, denen zunächst die Bundes- später die Landesstraßen übereignet werden und die Einnahmen für dessen Erhaltung und Ausbau verwenden.

Die Effizienz bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt wird steigen, weil Private leistungsfähigere Anreizsysteme und flexiblere Organisationsstrukturen schaffen können als der Staat. Beim Staat verbleiben Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie Regulierungsrechte.

Bahn und Öffentlicher Personennahverkehr: Trennung von Netz und Betrieb - Regionalisierungsmittel "echt" regionalisieren

Obwohl die Bahn als Unternehmen seit der von der FDP maßgeblich mitbestimmten Bahnreform Fortschritte gemacht hat, krankt das "System Bahn" nach wie vor am fehlenden Wettbewerb, der der Schlüssel zu Effizienz- und Leistungssteigerungen ist. Von einer finanziellen Benachteiligung der Schiene kann nämlich seit Jahrzehnten keine Rede sein.

So erhält die Bahn mit derzeit 18,3 Mrd. Euro pro Jahr über 1,5 Mrd. Euro mehr als für alle Straßen in der Republik ausgegeben werden, obwohl über 80 % aller Transportleistungen im motorisierten Personenverkehr und über 70 % aller Güterverkehrsleistungen auf der Straße erbracht werden.

Die Vermutung, man müsse nur genügend Geld in die Bahn investieren, dann würde sie Marktanteile gewinnen, ist reines politisches Wunschdenken und verkennt, dass die wirtschaftliche Entwicklung in Europa zu einer Verschiebung der Güterstruktur - weg von den Massengütern - geführt hat und dass die Bahn systembedingte Zutrittsnachteile hat, während das System „Straße“ jederzeit für jeden verfügbar ist.

Die Bahn muss auch in Zukunft ihrer Transportaufgabe gerecht werden. Dies ist insbesondere im grenzübergreifenden Verkehr wichtig. Deshalb ist die FDP unter anderem für den zügigen Bau des Schienenweges zwischen Oberhausen und der niederländischen Grenze (BETUWE-Linie) und die gleichzeitige Erstellung des erforderlichen Lärmschutzes sowie die sofortige Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge.

Die Verkehrspolitik muss sich aber realitätsnah und bedarfsgerecht ausrichten und insbesondere die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger fördern, um deren jeweilige systembedingte Vorteile nutzbar zu machen.

Nordrhein-Westfalen erhält vom Bund ca. 1,1 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel pro Jahr, wovon z. Zt. fast 750 Mio. Euro für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bahn AG ausgegeben werden. Die Einführung der Regionalisierungsmittel für den Regional- und Nahverkehr auf der Schiene hat dazu geführt, dass zu viele unrentable Strecken unterhalten werden.

### Die FDP will für NRW

- die Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn als Voraussetzung für einen funktionsfähigen Wettbewerb und damit die langfristige Sicherung des Systems.
- Außerdem soll das Schienennetz in eine teilprivatisierte Netz-AG und in Regionalnetze aufgeteilt werden.
- Die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel soll aufgehoben werden. Die Besteller von Nahverkehrsleistungen können dann frei entscheiden, wie sie das Angebot für ihre Bürger vor Ort gestalten. Besonders bei geringem Fahrgastaufkommen in der Fläche kann der Nahverkehr mit dem Bus ökonomisch und ökologisch oft sinnvoller bereitgestellt werden als auf der Schiene.
- Im ÖPNV ist ein vollständiger Übergang in den Ausschreibungswettbewerb der einzige Weg, um niedrigere Fahrpreise Tarife, Produktivitätssteigerungen und Kosteneinsparungen zu realisieren. Dafür müssen zwischen Besteller (Aufgabenträger) und Betreiber (Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsdienstleister) klar getrennt, sämtliche Betriebsleistungen ausgeschrieben und faire Ausschreibungsbedingungen sichergestellt werden. Um dies zu erreichen und um die auch in Zukunft erforderlichen öffentlichen Zuschüsse für defizitäre Nahverkehre transparent zu machen, müssen die verdeckten Subventionsmöglichkeiten im Personenbeförderungsgesetz abgeschafft werden.

### Attraktivität der Wasserstraßen steigern - Binnenhäfen als Schnittstellen

Das Binnenschiff ist ein umweltfreundlicher, sicherer Verkehrsträger mit erheblichem Wachstumspotential und gerade für die nordrhein-westfälische Industrie (Stahl, Steine-Erden, Papier, Kraftwerke) unverzichtbar. Obwohl Nordrhein-Westfalen über das dichteste Netz an Binnenwasserstraßen in Europa verfügt, erlangen manche Kanalstrecken keine sonderliche Verkehrsbedeutung und werden deshalb auch in der Unterhaltung und Instandhaltung vernachlässigt, so dass ihre zukünftige Nutzbarkeit auf dem Spiel steht. Auf dem Rhein mit einem Anteil von 8 % an der Gesamtlänge der deutschen Wasserstraßen werden hingegen 65 % der Transportleistungen der Binnenschifffahrt erbracht.

Wasserstraßen sind nicht nur ein umweltfreundlicher Verkehrsträger für Gütertransporte. Sie gewinnen auch zunehmend an Anziehungskraft für Freizeit und Urlaub. Gut ausgebaute Marinas, Sportboothäfen und Ferienanlagen an den Kanälen und schiffbaren Flüssen steigern die Attraktivität Nordrhein-Westfalens. Die Binnenhäfen können als moderne trimodale Schnittstellen (Straße, Bahn, Wasser) mit kurzen Umschlagzeiten die Attraktivität der Binnenwasserstraßen steigern. Die meisten Häfen verfügen nämlich über eigene Hafengebühren, denen nach der Bahnreform der Weg zu neuen Logistikangeboten offen steht.

### Die FDP will für NRW

- die Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen unbedingt sichern.
- eine zukunftsorientierte Flächenpolitik für die Binnenhäfen
- und eine konsequente Privatisierungspolitik bei den bei den Hafengebühren.

### Bedarfsgerechter Ausbau der Flughäfen - Luftverkehr liberalisieren und harmonisieren

Der Luftverkehr ist die Basis für die Teilhabe an einer globalisierten Weltwirtschaft. Hier ist das Prinzip der Nutzerfinanzierung bereits umgesetzt. Der Kunde bezahlt die Infrastruktur über Lande-, Abfertigungs-, Flugsicherungs- und Sicherheitsgebühren. Im Jahre 2010 wird die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen nach Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zwischen 50 und 100 % über den heutigen Flughafenkapazitäten liegen.

Der Investitionsbedarf wird auf ca. 15 Mrd. Euro geschätzt, der ohne privates Kapital nicht zu realisieren sein wird. Ein bedarfsgerechter Ausbau der internationalen Verkehrsflughäfen und der Regionalflugplätze ist auch in Nordrhein-Westfalen erforderlich, damit die wachsende Nachfrage im Passagier- und Luftfrachtbereich bewältigt werden kann.



### Die FDP will für NRW:

- eine leistungsfähige Luftraumüberwachung durch privatrechtlich organisierte Flugsicherungseinrichtungen zur besseren Ausnutzung des Luftraums über Deutschland und Europa.
- dass sich Land und Kommunen von ihren Geschäftsanteilen trennen und die Flughäfen als private Unternehmen ohne direkte politische Einflussnahme im Markt agieren.
- Den berechtigten Lärmschutzforderungen der Anlieger durch verbesserten passiven Schallschutz, technische Weiterentwicklungen der Flugzeuge und der Navigationsgeräte, durch bessere Planungen und ökonomische

Anreize Rechnung tragen.

- die Nachtflugmöglichkeiten in Köln/Bonn erhalten und eine Geschäftspolitik unterstützen, die die Abwicklung des Passagierverkehrs außerhalb der Kernruhezeit attraktiver macht.
- den Flughafen Düsseldorf seiner internationalen Bedeutung entsprechend weiter zu entwickeln und die bestehenden Kapazitäten in den verkehrsreichsten Stunden besser aus zu nutzen.
- den Flughafen Münster/Osnabrück seiner Bedeutung entsprechend bedarfsgerecht ausbauen
- auf dem Airport Niederrhein in Weeze Nachtflugmöglichkeiten schaffen, die den stark belasteten Flughafen Düsseldorf – mitten im bevölkerungsreichen Ballungsgebiet Düsseldorf, Neuss, Mönchengladbach, Duisburg und Krefeld gelegen – entlasten und damit für die Schaffung von Arbeitsplätzen am Niederrhein – nach dem Abzug der britischen Truppen, der Schließung mehrerer Bundeswehrstandorte und dem Verlust zahlreicher Grenzspeditionen sowie dem Abbau des Zolls – einen wirksamen Impuls geben.
- zur Standortsicherung gerade der mittelständischen, international tätigen Unternehmen in den ländlichen Räumen Nordrhein-Westfalens und am Rande des Ruhrgebiets die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg-Menden, Bielefeld, Bonn-Hangelar, Dinslaken/Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Porta Westfalica und Stadtlohn-Vreden gemäß EU-Sicherheitsstandards für Geschäftsreiseverkehr (JAR-OPS I) ausbauen.
- dass das Land NRW eine Bundesratsinitiative zur Modernisierung des Fluglärmsgesetzes einbringt, sofern die Bundesregierung bis zur Landtagswahl 2005 keine Einigung über einen Gesetzentwurf erzielt. Dies ist zum verbesserten Gesundheitsschutz der Anwohner und zur Rechtssicherheit der Flughafengesellschaften erforderlich.

Luft- und Raumfahrt ist eine deutsche Schlüsselkompetenz. Gerade NRW beheimatet wichtige und weltweit führende Forschungseinrichtungen auf diesem Gebiet. Wie kaum ein anderes Forschungsfeld verbindet die Luft- und Raumfahrt unterschiedliche Technologien und Forschungsdisziplinen zu hochkomplexen Systemen (z.B. Werkstoffforschung, umweltfreundliche und lärmarme Antriebskonzepte, Informations- und Kommunikationstechnologie) und innovative Produktionsverfahren. Der Spin-off aus dieser Forschung hat zu Innovationen in vielen anderen Bereichen der Verkehrstechnik geführt.

### **Die FDP will für NRW**

- diese Forschungslandschaft durch innovative Forschungsprogramme und –Projekte erhalten und ausbauen.

### **Fahrradverkehr stärken – Mehr Freiräume und Sicherheit im Straßenverkehr schaffen**

Im Radverkehr liegen große, bisher weitgehend ungenutzte Möglichkeiten für eine besonders umwelt- und menschenfreundliche Mobilität. Gerade im Nahbereich hat das Fahrrad deutliche Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern und kann somit zur Entlastung der Innenstädte beitragen. Entsprechend ist die Infrastruktur für das Fahrrad auszubauen und eine wesentlich bessere Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern sicherzustellen.

### **Die FDP will für NRW:**

- den Ausbau des Radwegenetzes, insbesondere zur Verringerung des Unfallrisikos
- die Schaffung von geeigneten Abstellplätzen und Radstationen vor allem an Bahnhöfen
- die Unterstützung und den Ausbau der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“
- den Ausbau der Kommunikation und Information über den Radverkehr und Radtourismus.

### **Beschleunigte Verkehrswegeplanung**

In Deutschland dauern Planungen für Infrastrukturvorhaben oft Jahrzehnte. Lange und überregulierte Verfahren behindern sachgerechte schnelle Lösungen. Die neuen Länder haben gute Erfahrungen mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz gemacht, das dort für Planungen bei Bundesfernstraßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen des Bundes sowie Flughäfen und Schienenstrecken des ÖPNV gilt. Die Einwendungen der Bürger und das Gemeinwohl werden rechtsstaatlich abgewogen und das Verfahren führt zu zügigen Entscheidungen. Die FDP will für NRW die Geltungsdauer des Gesetzes über den 31.12.2004 hinaus verlängern und den Geltungsbereich auf NRW ausdehnen.