

1

Vorlagennummer 2278  
AK 5  
06.07.2010 14:38:42

2  
3  
4  
5  
6  
7

8 **Gemeinsames Positionspapier der**  
9 **FDP-Bundestagsfraktion**  
10 **und der Gruppe der**  
11 **FDP im Europäischen Parlament**

12

13

**zur Mitteilung der EU-Kommission (KOM**  
14 **2009/279)**

15

16

**„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“**

17

18

1  
2 **Beschluss der FDP-Bundestagsfraktion vom 06.07.2010**  
3  
4  
5

6  
7  
8 **Einleitung**  
9

10 Grenzüberschreitende Mobilität ist ein Kernmerkmal der europäischen Einigung und für die  
11 Bürgerinnen und Bürger eines der Politikfelder, auf dem die europäische Einigung im Alltag  
12 spürbar wird. Verkehrspolitik trägt damit auch zur Schaffung eines europäischen  
13 Bewusstseins bei. Hierzu haben die Europäische Union und ihre Institutionen im Laufe der  
14 Geschichte der europäischen Einigung positive und nützliche Beiträge geleistet.

15  
16 Ein gut ausgebautes und funktionsfähiges Verkehrsnetz ist die Grundlage einer  
17 wettbewerbsfähigen Wirtschaft und des Wohlstandes in Europa und damit Rückgrat des  
18 Binnenmarktes.

19  
20 Der politische Stellenwert der Verkehrspolitik kann daher nicht hoch genug eingeschätzt  
21 werden und sollte in Zukunft noch höher sein als bisher. Dabei muss Verkehrspolitik immer  
22 auch in Verbindung mit anderen Politikfeldern wie etwa der Wirtschafts- oder Umweltpolitik  
23 gesehen werden.

24  
25  
26 **Leitbild: Mobilität nachhaltig gestalten - Individuelle Mobilität ermöglichen**  
27

28 Das Leitbild der FDP ist die freie Mobilität aller Menschen und Unternehmen in Europa ohne  
29 Bevormundung in einem nachhaltigen Verkehrssystem. Das Leitbild der Kommission des  
30 „nachhaltigen Verkehrssystems, das den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen  
31 Bedürfnissen der Bürger gerecht wird“, geht daher in die richtige Richtung.

32  
33 Wir wollen eine pragmatische Verkehrspolitik. Dies bedeutet, dass einzelne Verkehrsträger  
34 nicht aus rein politischen Gründen bevorzugt werden dürfen. Verkehrspolitik muss sich an  
35 den Bedürfnissen der Nutzer, an der Akzeptanz der Bevölkerung und der  
36 Umweltverträglichkeit orientieren. Auch motorisierte Individualmobilität darf nicht verteufelt  
37 werden. Stattdessen brauchen wir einen Ordnungsrahmen, der Umwelteffekte des Verkehrs

1 – ausgenommen Stau- und Unfallkosten - durch marktwirtschaftliche Instrumente  
2 internalisiert.

3

4 Wir müssen auch in Europa wegkommen von ideologisch motivierter Verkehrspolitik, die  
5 Bürgerinnen und Bürger umerziehen will. Stattdessen muss Verkehrspolitik den Bürgern  
6 durch ihre Infrastrukturinvestitionen ausreichende Angebote machen, das für sie für den  
7 jeweiligen Zweck geeignete Verkehrsmittel wählen zu können. Gleiches gilt ebenso für die  
8 weitestmögliche unternehmerische Freiheit, die für den Wohlstand Europas elementar ist.

9

10 Daher darf der Modal-Shift nicht das vorrangige Ziel der Verkehrspolitik sein. Intermodalität  
11 ist zu bevorzugen.

12

13 Die FDP bekennt sich aber zum Ziel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die  
14 Transportintensität der Wirtschaft zu senken und den Anteil von Binnenschifffahrt und  
15 Schienenverkehr an der Güterverkehrsleistung zu erhöhen. Bahn, Binnen- und  
16 Hochseeschifffahrt werden ihren Beitrag bei der Bewältigung des wachsenden  
17 Verkehrsaufkommens in Europa leisten. Allerdings wird diese Beteiligung absehbar keinen  
18 Erfolg haben, wenn sie allein auf politischen Vorgaben und Steuerungsversuchen beruht.  
19 Entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg eines Verkehrsträgers ist die Akzeptanz der  
20 Nachfrager.

21

22 Es ist zu begrüßen, dass die Kommission in ihrer Mitteilung die bisherigen  
23 Liberalisierungsschritte in der europäischen Verkehrspolitik als positiv bewertet hat und sich  
24 zur Liberalisierung bekennt.

25

26 Wir stimmen dem Leitbild der Ko-Modalität und Intermodalität im europäischen Verkehr  
27 grundsätzlich zu.

28

29

### 30 **Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik**

31

32 Die europäische Verkehrspolitik steht vor der Kernherausforderung, wachsenden Verkehr bei  
33 gleichzeitig schwieriger Finanzlage und knappen Ressourcen bewältigen zu müssen.

34

35

36

37

1 **Nachhaltigkeit durch neue Technologien gewährleisten**

2

3 Vor dem Hintergrund der Verknappung der fossilen Brennstoffe, der begrenzten  
4 Aufnahmefähigkeit der Atmosphäre und dem Zwei-Grad-Ziel bei der Erderwärmung ist es  
5 unabdingbar, sich des Themas Nachhaltigkeit anzunehmen.

6

7 Europa hat auch gerade im Hinblick auf das steigende Verkehrswachstum weltweit eine  
8 Vorbildfunktion, die es als Produktionsstandort und Leitmarkt für innovative und effiziente  
9 Antriebstechnologien einnehmen sollte.

10

11 Die Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist die elementare Aufgabe in den kommenden Jahren.  
12 Dies kann jedoch nur sektorübergreifend und unter Einbeziehung aller Verkehrsträger  
13 geschehen, so dass auch alle Verkehrsträger in den EU-Emissionsrechtehandel einbezogen  
14 werden sollten. Wettbewerbsverzerrungen sind möglichst zu vermeiden.

15

16 Eine der derzeit erfolgversprechendsten innovativen Antriebstechnologien, die den CO<sub>2</sub>-  
17 Ausstoß durch mehr Effizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien senken sollen, ist die  
18 Elektromobilität: Die Rolle der Europäischen Union sollte sich hierbei allerdings auf  
19 Standardisierungs- und Normierungsbestrebungen in technischen Fragen konzentrieren. Wir  
20 begrüßen daher, dass sich die EU-Kommission für die Technologieoffenheit bei alternativen  
21 Antriebskonzepten ausgesprochen hat. Europaweite Vorgaben im Hinblick auf die finanzielle  
22 Förderung von E-Fahrzeugen, sowie es die EU-Kommission derzeit andenkt, sind nicht  
23 erstrebenswert. Solange sich alle Nationalstaaten an die EU-Subventionsregeln halten, gibt  
24 es auf europäischer Ebene keinen Handlungsbedarf. Ein Subventionswettbewerb muss  
25 vermieden werden.

26

27

28 **Technologie als Beitrag zur intelligenten Verkehrssteuerung**

29

30 Die FDP will, dass die Technologieführerschaft der EU im Verkehrsbereich erhalten bleibt.  
31 Mit intelligenten Verkehrssystemen wie etwa Galileo kann durch bessere Auslastung des  
32 Netzes nicht nur der Verkehrsfluss gesteigert, die Umwelt entlastet und die Sicherheit  
33 verbessert werden, sondern auch Europa im technologischen Wettbewerb mit anderen  
34 Regionen der Welt gestärkt werden. Statt dirigistischer Eingriffe wollen wir Mobilität  
35 effizienter machen.

36

37

## 1 **Das europäische Verkehrsnetz – Instandhaltung vor Leuchtturmprojekten**

2

3 Ein integriertes Verkehrsnetz ist ein wünschenswertes Ziel, allerdings ist bei „politisch  
4 intelligenten“ Regelungen Vorsicht geboten. Die Marktteilnehmer sind diejenigen, die  
5 entscheiden, welche Lösungen sich durchsetzen.

6

7 Durch zielgerichtete Investitionen kann im Verkehrsbereich auf der europäischen Ebene ein  
8 echter Mehrwert erzielt werden. In die finanzielle Vorausschau 2014 - 2020 müssen daher  
9 mehr Finanzmittel für Investitionen im Verkehrsbereich, insbesondere für die  
10 Transeuropäischen Netze bereitgestellt werden. Bei der Weiterentwicklung der  
11 Transeuropäischen Netze muss die Position der Transitländer wie Deutschland angemessen  
12 berücksichtigt werden. Es hat die Grundregel des Bauens nach Bedarf zu gelten und nicht  
13 aus regional- oder strukturpolitischen Gründen. Es muss da gebaut werden, wo der Verkehr  
14 stattfindet.

15

16 Das Bestreben der Kommission, transnationale Projekte, bei denen ein  
17 grenzüberschreitender Mehrwert zu erkennen ist, nach rationalen, nachvollziehbaren  
18 Kriterien auszuwählen, ist zu begrüßen.

19

20 Gerade bei bereits gut ausgebauten Netzen sollten die Mitgliedsstaaten stärker auf die  
21 Instandhaltung bestehender Netze achten, was mittel- und langfristig auch die  
22 Betriebskosten senkt und zur Sicherheit einen entscheidenden Beitrag leisten kann.

23

24

## 25 **Interoperabilität durch technische Innovationen erreichen**

26

27 Wir sind der Überzeugung, dass Verbesserungen im Bereich der Interoperabilität bei den  
28 Verkehrsträgern (vor allem Flugverkehr zum Hochgeschwindigkeits-schienenverkehr und  
29 Schifffahrt zum Schienengüterverkehr) vor allem durch technische Innovationen und eine  
30 optimale Verbindung zwischen den Verkehrsträgern möglich sind.

31

32 Die Interoperabilität muss auch bei den Buchungssystemen deutlich verbessert werden.

33

34 Interoperabilität im Eisenbahnverkehr muss außerdem durch die konsequente Trennung von  
35 Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt werden. Die  
36 integrierte Struktur der Staatsbahnen ist eine Hauptursache für die technische Zersplitterung  
37 und Abschottung gegen die Nachbarbahnen. Wir brauchen einen Verbund europäischer

1    Infrastrukturbetreiber, die unabhängig von nationalen Verkehrsunternehmen an einer  
2    optimalen, grenzüberschreitenden Trassenvermarktung interessiert sind und deshalb an  
3    Interoperabilität ein eigenes strategisches Interesse haben.

4  
5    EU-einheitliche Normen im Verkehrsbereich sind ein begrüßenswertes Ziel zur Verbesserung  
6    der grenzüberschreitenden Nutzung der europäischen Verkehrsnetze. Diese sollten zwar –  
7    wenn technisch möglich - offen sein, damit sie technischen Innovationen nicht im Wege  
8    stehen, sind aber grundsätzlich zur verbesserten Interoperabilität unabdingbar.  
9    Parallelstandards gilt es unbedingt zu vermeiden. Bei der Standardisierung sollte Europa  
10    durchaus selbstbewusst auf dem Weltmarkt auftreten und versuchen, die europäischen  
11    Normen auch auf globaler Ebene durchzusetzen.

### 13   **Finanzierung des Netzes auf solide Grundlage stellen**

14  
15   Die Finanzierung des Verkehrsnetzes wird auch weiterhin eine wichtige Aufgabe der  
16   Mitgliedsstaaten sein, schließlich generieren sie durch die insbesondere im Straßenverkehr  
17   erhobenen Steuern, Abgaben und Gebühren erhebliche Mittel.

18  
19   Abgaben und Gebühren sollten soweit wie möglich zweckgebunden der Infrastruktur zur  
20   Verfügung gestellt werden, um geschlossene Finanzierungskreisläufe und eine höhere  
21   Transparenz der Mittelvergabe zu erreichen. Dies schließt eine Ko-Finanzierung aus  
22   Haushaltsmitteln nicht aus. Eine zunehmend wichtige Rolle bei der Finanzierung können  
23   Öffentliche-Private Partnerschaften darstellen.

24  
25   Bei Einführung von Modellen zur Internalisierung externer Kosten muss auf die  
26   Gleichbehandlung aller Verkehrsträger geachtet werden. Stau- und Unfallkosten sind nicht  
27   als externe Kosten zu behandeln.

28  
29   Auch gilt: alternative Finanzierungsmodelle sollten bestehende nicht nur ergänzen und damit  
30   zu einer Verteuerung beitragen, sondern wirkliche neue Finanzierungsmodelle darstellen.  
31   Denn die oberste Prämisse lautet: umweltschonende Mobilität muss bezahlbar bleiben. Wir  
32   gefährden sonst die Teilnahme zahlreicher Bürgerinnen und Bürger sowohl am Arbeits- als  
33   auch am gesellschaftlichen Leben.

34  
35  
36  
37

1 **Fairer Wettbewerb als Basis des Erfolgs europäischer Verkehrspolitik**

2

3 Aufgrund der entscheidenden Rolle des Verkehrs für den Erfolg und das Wachstum der  
4 Wirtschaft in Europa ist es gerade für diesen Sektor wichtig, den gemeinsamen Binnenmarkt  
5 zu verwirklichen.

6

7 Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit entscheidenden Projekten wie dem Single  
8 European Sky und der Schaffung eines einheitlichen EU-Seeverkehrsraumes bis 2018, die  
9 auch zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen werden.

10

11 Liberalisierung ist allerdings keine Einbahnstraße. Unsere Kernforderung lautet hier:  
12 beschlossene Liberalisierungsschritte – gleich bei welchem Verkehrsträger - müssen in allen  
13 Ländern konsequent umgesetzt werden.

14

15 Für inländische wie auch ausländische Unternehmen muss ein behinderungsfreier  
16 Marktzutritt sichergestellt werden. Wenn wir den gemeinsamen Binnenmarkt ernstnehmen,  
17 dann müssen wir auch bei der Marktöffnung gemeinsame Schritte machen, die gleichzeitig  
18 erfolgen. Es kann nicht angehen, dass es weiterhin Mitgliedsstaaten gibt, in denen trotz  
19 europäischen Regelungen faktische Monopole für einzelne Verkehrsträger bestehen. Auf  
20 keinen Fall dürfen durch europäische Regelungen bestehende Monopole erhalten oder  
21 verschärft werden. Vor Erlass von europäischen Regelungen muss eine genaue Analyse der  
22 Marktstrukturen in den Mitgliedsstaaten erfolgen.

23

24 Es darf auch nicht versucht werden, Wettbewerb zwischen oder innerhalb von  
25 Verkehrsträgern durch politische Vorgaben zu vermeiden. Dies würde unweigerlich zu  
26 Wettbewerbsverzerrungen führen, Monopole begünstigen und die Wahlmöglichkeiten für  
27 Verbraucher einschränken. Darauf ist insbesondere zu achten, falls sich der Gedanke der  
28 effizienten Ko-Modalität aus dem Bericht des Transportausschusses des Europäischen  
29 Parlaments zur KOM-Mitteilung „Future of Transport“ durchsetzen sollte.

30

31 Ziel ist die Harmonisierung der Bedingungen in der Transportwirtschaft und der  
32 weitestmöglicher Abbau der Wettbewerbsbeschränkungen.

33

34 Für die Transportwirtschaft sollte überdies ermöglicht werden, innovative und  
35 umweltschonende Fahrzeuggrößen und –längen zu testen und bei positiver Evaluation auch  
36 einzuführen, um einen Beitrag zur effizienten CO<sub>2</sub>-Einsparung zu leisten.

37

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

**Soviel Subsidiarität wie möglich, soviel EU-Koordinierung wie nötig**

Der Wahrung des Subsidiaritätsprinzips ist ein hoher Stellenwert einzuräumen, auch unter Berücksichtigung der neuen Rechte der nationalen Parlamente aus dem Lissabon-Vertrag, die daher die europäische Verkehrspolitik noch intensiver als bisher begleiten werden.

Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die den nicht grenzüberschreitenden oder städtischen Verkehr betreffen. Diese fallen ganz unzweifelhaft in die Souveränität der Mitgliedsstaaten.

Gleiches gilt für die Organisation von Verkehrsinfrastrukturplanung.

Der Vergleich und die Auswertung von best-practice-Modellen sollte grundsätzlich Vorrang vor EU-weiten Regelungen haben. Allerdings muss auch hierbei darauf geachtet werden, dass durch den Austausch von Modellen keine faktische Bindungswirkung entsteht.

Vorbildliche Regelungen einzelner Mitgliedsstaaten für Verkehrsprobleme wie etwa das deutsche Prüfwesen sollten offensiv herausgestellt werden.

Gleiches gilt für die Ansiedlung möglicher neuer Agenturen, die in den Ländern angesiedelt werden sollten, die bisher vorbildliche Lösungen im betreffenden Bereich entwickelt haben. Grundsätzlich gilt aber: neue Agenturen sollten nur bei absoluter Notwendigkeit und wohlbegründeten Effizienzvorteilen gegenüber bestehender Verwaltung geschaffen werden.

**Verkehrssicherheit – auf dem Weg zur Unfallfreiheit**

Bei der Verkehrssicherheit wurden in den letzten Jahren durch technische Verbesserungen erhebliche Fortschritte erzielt. Doch hierbei dürfen wir nicht stehenbleiben. Sowohl die Zahl der Getöteten als auch die der Schwerverletzten muss weiterhin sinken. Daher unterstützen wir das Leitziel der EU-Kommission für den Bereich der Straßenverkehrssicherheit.

Hierbei gilt es sowohl die Potenziale im Bereich der aktiven als auch die der passiven Sicherheit zu nutzen, auch wenn der Schwerpunkt stärker auf letztere gelegt sein sollte, da

1 die Möglichkeiten zu Verbesserungen bei der aktiven Sicherheit schon weit stärker  
2 vorangetrieben wurden.

3

4 Dieses Leitbild muss insbesondere beim Bau neuer Infrastruktur berücksichtigt werden.

5

6 Aber auch bei der Instandsetzung bestehender Strecken sollte die Chance genutzt werden,  
7 eventuelle Schwächen bei der Verkehrssicherheit abzumildern.

8

### 9 **Fazit**

10

11 Die europäische Verkehrspolitik steht wie beschrieben vor zahlreichen Herausforderungen,  
12 die bis 2020, dem Zeithorizont des kommenden Weißbuchs, aber auch darüber hinaus,  
13 gemeistert werden müssen.

14

15 Das Leitbild des mündigen Bürgers muss im Mittelpunkt der Überlegungen stehen.

16

17 Drängendstes Problem ist sicherlich die Reduktion der CO2-Emissionen, bei denen der  
18 Verkehrsbereich einen entscheidenden Beitrag leisten kann und muss. Allerdings muss bei  
19 konkreten Maßnahmen hierzu auf ihren Nutzen und ihre Verhältnismäßigkeit geachtet  
20 werden.

21

22

23 **Mehr Wettbewerb und faire Liberalisierung, eine nachhaltig gesicherte**  
24 **Infrastrukturfinanzierung, soviel Subsidiarität wie möglich, soviel EU-Koordinierung**  
25 **wie nötig; das sind Leitlinien der deutschen Liberalen bei der Gestaltung einer**  
26 **erfolgreichen europäischen Verkehrspolitik.**

27