

Der Landesparteitag
Der Bundesparteitag möge beschließen

Mobilitätspolitische Eckpunkte in einem Koalitionsvertrag 2013

1. Eine moderne Gesellschaft und eine moderne Wirtschaft sind auf hohe Mobilität von Menschen und Gütern angewiesen. Diese lässt sich nur durch ein modernes Verkehrssystem erreichen, in dem die einzelnen Verkehrsträger eng aufeinander abgestimmt sind.
2. Mobilität muss umweltfreundlich, also energieeffizient und ressourcenschonend, sein. Sie muss darüber hinaus im Sinne der sozialen Gerechtigkeit erschwinglich bleiben.
3. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist unterfinanziert. Sie weist bereits Anzeichen des Verfalls auf. Die Koalitionspartner verständigen sich deshalb prioritär auf Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Finanzausstattung der Verkehrsinfrastruktur führen.
4. Die Lkw-Maut wird auf das gesamte Straßennetz und auf Fahrzeuge ab 12,5 Tonnen ausgedehnt. Sie fließt Bund, Länder und Kommunen nach Maßgabe der Belastung ihrer Straßen zu. Fernbusse werden ebenfalls mautpflichtig.
5. Die GVFG-Mittel aus dem Entflechtungsgesetz werden dynamisiert und über das Jahr 2020 hinaus fortgeführt. Die Zweckbindung bleibt erhalten. Das GVFG-Bundesprogramm wird fortgeführt. Für die Länder sind Regionalisierungsmittel in ausreichendem Umfang vorzusehen.
6. Die Bundesregierung prüft den Abbau ungerechtfertigter und verzerrender Subventionen im Verkehr. Im Einzelnen werden die Kerosinbesteuerung, die Energiebesteuerung in der Schifffahrt, die steuerliche Behandlung von Dienstwagen, die Mehrwertsteuersätze im Verkehr sowie die Subventionierung im Rahmen des Emissionshandels und Forschungsförderung, insbesondere bei der Elektromobilität, evaluiert.
7. Eine Erhöhung der Mineralöl- und der Kraftfahrzeugsteuer wird nur dann in Erwägung gezogen, wenn sie für eine ausreichende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur unabweisbar ist.
8. Die Bahnreform wird im Sinne einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb fortgeführt. Die Infrastrukturgebühren müssen in der Infrastruktur verbleiben. Auf Privatisierungen wird dabei verzichtet. Ziel der Reform ist die Verbesserung der Chancengleichheit im Wettbewerb auf der Schiene. Eine Mindestversorgung im Fernverkehr im nationalen wie im grenzüberschreitenden Verkehr durch den Bund ist durch Gesetz zu gewährleisten.

9. Die Zulassung von Schienenfahrzeugen durch das Eisenbahnbundesamt wird beschleunigt und kann bereits vom Hersteller beantragt werden.
10. Der Infrastrukturausbau muss in die Netzplanung der EU eingebettet sein. Die TEN-Netze sind prioritär auszubauen, da Deutschland als Export- und Transitland auf funktionierende Verkehrsverbindungen zu seinen Nachbarn angewiesen ist.
11. Insbesondere angesichts des demografischen Wandels und der damit einhergehenden Veränderung der Nachfragestruktur nach Mobilitätsangeboten ist es wichtig und notwendig, die Entwicklung von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten noch stärker als bisher mit der Raumordnung und Flächennutzungsplanung zu verknüpfen.
12. Im Zweifel hat der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor ihrem Ausbau. Der Ausbau muss sich auf die Beseitigung von Engpässen konzentrieren, wobei strukturpolitische, raumordnerische und ökologische Aspekte nicht vernachlässigt werden dürfen. Die Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger ist besser aufeinander abzustimmen.
13. Die Anstrengungen zur Reduzierung der Lärmemissionen werden bei allen Verkehrsträgern intensiviert.
14. Die Forschungsförderung im Bereich Mobilität wird auf die Ziele dieses Koalitionsvertrages ausgerichtet.
15. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Straßenverkehr, werden verstärkt.
16. Der Auftrag "Mobilität und Raumordnung" soll in die Bezeichnung des zukünftigen Ministeriums eingehen.