

CDU Deutschlands
Projekt „Wachstum“

- Entwurf -

Arbeitspapier

- Mehr Wachstum durch moderne Infrastruktur -

vorgelegt von Peter Harry Carstensen

| | | |
|----|--|----|
| 1. | Einführung | 2 |
| 2. | Wachstum durch moderne Verkehrsinfrastruktur | 3 |
| 3. | Wachstum durch moderne Kommunikationsinfrastrukturen | 16 |
| 4. | Wachstum durch vielfältige Tourismusangebote | 20 |
| 5. | Wachstum durch gezielte Förderung „weicher“ Standortfaktoren | 24 |

1. Einführung

Klassische Infrastrukturbereiche wie Verkehr, Telekommunikation, Energie, Wasser, Gesundheit, Wohnen, Ausbildung, Forschung & Entwicklung sowie innere und äußere Sicherheit werden Unternehmen wie Bürgern bereitgestellt. Für die Wirtschaft ist eine gut ausgebaute Infrastruktur Vorbedingung für private Investitionen bzw. unternehmerisches Handeln. Als Angebot an die Bürger bildet sie ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge.

Infrastrukturpolitik ist ein elementarer Bestandteil moderner Wirtschaftspolitik, durch die wirtschaftliches Wachstum bewirkt werden kann. Vor allem gute Verkehrsanbindungen und die Sicherstellung reibungsloser Verkehrsflüsse sind unverzichtbare Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Das vorliegende Konzept zur Weiterentwicklung der Infrastruktur in Deutschland will einen Beitrag zur Überwindung der seit Jahren anhaltenden Wachstums- und Beschäftigungsschwäche leisten.

Um eine bedarfs- und zukunftsgerichte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wiederherzustellen und zu sichern, sind Investitionen in die bestehende Infrastruktur auch in Zeiten knapper Kassen unumgänglich. Das wird sich auszahlen, denn Investitionen in die Infrastruktur schaffen und stabilisieren Arbeitsplätze und eröffnen Chancen für Wohlstandswachstum.

Der Ausbau der Infrastruktur - auch in den ländlichen Räumen - ist überdies Grundvoraussetzung, um die Potentiale der Tourismuswirtschaft ausschöpfen zu können. Der bisher nicht erfolgte Ausbau des Flughafens Schönefeld zum internationalen Drehkreuz für das ganze östliche Mitteleuropa ist ein besonders nachdrückliches Negativbeispiel für versäumte strategische Chancen und verschleppte Investitionsentscheidungen.

Die unzureichende Infrastruktur ist längst zu einem gravierenden Hemmnis für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands geworden. Der Erhalt und der Ausbau des Straßennetzes sind angesichts des zu erwartenden Verkehrswachstums nach dem Beitritt osteuropäischer Staaten zur Europäischen Union dringend geboten. Eine zukunftsfähige Infrastruktur muss individuelle Mobilität garantieren, die Attraktivität des

Standortes sichern und zugleich künftigen Verkehrszuwächsen ebenso Rechnung tragen wie dem Ziel, schonend mit den natürlichen Lebensgrundlagen umzugehen.

Der zum Teil schlechte Zustand von Straßen und der öffentlichen Infrastruktur oder die häufig mangelnde Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten schwächt den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Vernachlässigung der Schulinfrastruktur und Kürzungen und Schließung von sozialen und kulturellen Einrichtungen haben weitreichende negative Folgen für die Zukunft der Gesellschaft. Dies ist auch begründet in der finanziellen Notlage der Kommunen.

In den Bereichen der Zukunftstechnologien wie den Informations- und Kommunikationstechnologien sind die dynamischen Wachstumschancen bei hoher Wertschöpfung für die gesamte Volkswirtschaft zu erwarten. Zu einer modernen Infrastruktur zählt weiterhin, dass Deutschland attraktive gesetzliche Bedingungen für Finanzdienstleistungen bietet. Überholte Regulierungen führen dazu, dass Finanzdienstleister ins Ausland abwandern und entsprechende Gewinne nicht in Deutschland versteuert werden.

2. Wachstum durch moderne Verkehrsinfrastruktur

2.1 Problemanalyse

Kritik an der Infrastrukturpolitik entzündet sich dort, wo der Staat aus Haushaltsgründen notwendige Investitionen oder gar die Instandhaltung streicht (Verkehr), sich in konkurrierenden Investitionen verzettelt (Straße/Schiene), keine Mindestmaßstäbe an die Wirtschaftlichkeit setzt (Bahn), den Wettbewerb um das bessere Angebot nicht ausreizt (Schiene, ÖPNV) oder der Mut zum Wettbewerb im Falle (überwiegend) staatseigener marktbeherrschender Unternehmen fehlt (DB AG, DP AG).

Deutschland steht im Begriff, seinen Standortvorteil zu verspielen, der vor allem in einer gut ausgebauten, funktionierenden Infrastruktur besteht. Aufgrund der unzureichenden Mittelfristplanung der rot-grünen Bundesregierung fehlen für den Zeitraum 2004 bis 2008 der Straße rd. 3,9 Milliarden Euro, der Schiene 3,5 Milliarden Euro und der Wasserstraße 386 Mio. Euro.

Die drastischen Kürzungen bei den Verkehrsinvestitionen des Bundes bedeuten eine schwere Benachteiligung für Mobilität und Infrastruktur und werden den Wirtschaftsstandort Deutschland zunehmend ins Abseits führen. Denn sie bedeuten das faktische Aus für alle Neubauprojekte.

Die deutschen Autobahnen galten einmal als vorbildlich und als das beste Straßennetz der Welt. Heute entspricht unser Straßennetz nicht dem Zustand, den Deutschland als Transitland im Herzen Europas braucht. Dieser Bedeutung muss auch die Verkehrsinfrastruktur gerecht werden.

Deutsche Unternehmen sind darauf angewiesen, dass die Güter schnell und zuverlässig von einem Ort zum anderen transportiert werden können. Der volkswirtschaftliche Schaden, der alleine durch stockenden oder stehenden Straßenverkehr in Deutschland entsteht, beträgt bereits heute ca. 100 Milliarden Euro jährlich. Dies entspricht mehr als einem Drittel des Bundeshaushalts.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums geht von einem weiteren Anstieg der Verkehrsleistung zwischen 1997 und 2015 im Personenverkehr um 20 Prozent, im Güterverkehr um 64 Prozent aus. Mit einem Verkehrsnetz von gestern sind die Verkehrsströme von morgen nicht zu bewältigen. Rund 15 Prozent des Bundesautobahnnetzes sind heute chronisch überlastet - mit steigender Tendenz.

Die Prognosen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Transit weisen für 2015 gegenüber 1997 nach Polen, Tschechien und Ungarn die drei- bis vierfachen Mengen auf; 40 bis 50 Prozent des Volumens entfallen dabei auf den Straßengüterverkehr, da die Struktur der Verkehrsmärkte in Osteuropa sich an die der jetzigen EU anpassen wird. Mit überproportionalen Zuwachsraten des Verkehrs auf der Straße im Vergleich zur Schiene ist zu rechnen. Denn um ein Wachstum von zehn Prozent auf der Straße zu kompensieren, wäre eine Verdoppelung der Kapazität auf der Schiene erforderlich.

Ebenso werden für den Personenverkehr deutliche Anstiege erwartet, je nach Relation liegen die Steigerungsraten zwischen 25 und 69 Prozent. Von der zusätzlichen Verkehrsnachfrage im Personenverkehr entfallen auf den Verkehrsträger Straße ca. 67

Prozent, auf den Luftverkehr ca. 20 Prozent und auf den Verkehrsträger Schiene dagegen nur ca. 13 Prozent. Beim Güterverkehr sieht die Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ähnlich aus. Auf den Straßengüterverkehr entfallen 58 Prozent des prognostizierten Wachstums, auf den Schienengüterverkehr 32 Prozent und auf die Binnenschifffahrt ca. 10 Prozent.

2.2 Politische Verantwortung von Rot-Grün

Rot-Grün hat Deutschland in eine verkehrspolitische Sackgasse gefahren. Durch die mangelhafte Infrastrukturpolitik in den vergangenen fünf Jahren stehen die Mobilität in unserem Land und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland auf dem Spiel.

Durch das von Rot-Grün zu verantwortende Maut-Desaster sieht es für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bereits jetzt so schlecht aus wie noch niemals zuvor. Statt Verkehrsinfrastruktur mit Hilfe der Mauteinnahmen auszubauen, werden die Verkehrswegeinvestitionen zusammengestrichen. Die im Hinblick auf die EU-Osterweiterung erforderlichen Infrastrukturprojekte sind gefährdet. Doch Wachstum in Europa verlangt neue Handelswege. Der größte Handelsraum der Welt wird neue Handelsströme erzeugen und alte anwachsen lassen. Die europäische Teilung hat aber viele historische Verbindungen unterbrochen.

Dabei zeichnet sich bereits jetzt als Folge der engeren Beziehungen zum osteuropäischen Wirtschaftsraum eine erhebliche Steigerung des Waren- und Dienstleistungsaustauschs ab. Aufgrund der geographischen Nähe zu den Beitrittsländern werden die Transitverkehre durch die Bundesrepublik Deutschland und die grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Osteuropa wesentlich stärker wachsen als der deutsche Binnenverkehr.

Aufgrund der engen finanziellen Spielräume können 2004 lediglich 23 Infrastrukturprojekte in Deutschland mit Gesamtkosten von nur rund einer Milliarden Euro bearbeitet werden. Rund 190.000 Arbeitsplätze stehen für den Zeitraum 2004 bis 2008 auf dem Spiel, denn eine Milliarden Euro Investitionen sind gleichbedeutend mit 24.000 Arbeitsplätzen.

Seit Jahren hat der „Modernitätsgrad“ der Verkehrsinfrastruktur eine abnehmende Tendenz. Besonders betroffen sind davon die Straßenverkehrswege. Der empirisch beobachtete Leistungsfähigkeitsindex wird sich aufgrund der Ausbau- und Erneuerungsdefizite in den kommenden Jahren dramatisch verschlechtern.

Schon die aktuelle, zu geringe Ausstattung des Verkehrshaushalts macht absehbar, dass nicht einmal die notwendigsten Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen realisiert werden können. Durch die neuen Planungen wird sich die Situation noch weiter verschärfen.

2.3 Forderungen der CDU

2.3.1 Den Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur auflösen

Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für ein produktives und wettbewerbsfähiges Deutschland, für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand. Die Beziehungen sind wechselseitig: Wirtschaftliches Wachstum erzeugt mehr Verkehr und löst einen zusätzlichen Bedarf an Verkehrsinfrastruktur aus. Umgekehrt bewirkt aber auch die Verkehrsinfrastruktur Steigerungen des Wachstums und der Beschäftigung.

Doch die Investitionsquote des Bundes erreicht im Haushalt 2005 mit 8,8 Prozent einen historischen Tiefstand seit dem 2. Weltkrieg. Die Verkehrsinvestitionen sinken im Vergleich zu 2004 um 500 Millionen Euro auf 8,9 Milliarden Euro, die viel beschworene Innovationsoffensive findet nicht statt. Das zum Ausbau der Verkehrswege für erforderlich gehaltene Investitionsvolumen von 10 Milliarden Euro jährlich, wird zudem mit dem in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen durchschnittlichen Betrag von 7,7 Milliarden Euro deutlich unterschritten.

Der Investitionsanteil im Bundeshaushalt muss wieder erhöht und der Investitionsstau zum Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beseitigt werden. Der tatsächliche Bedarf muss Maßstab für verkehrspolitisches Handeln sein. Die Infrastrukturkapazitäten aller Verkehrsträger müssen nachfragegerecht und zukunftsorientiert ausgebaut werden.

Nicht alles ist gleichermaßen wichtig. Notwendig ist die Festlegung der Prioritäten, nicht zuletzt aus Haushaltsgründen. Wenn Prioritäten festgelegt werden, muss auch ein Finanzierungsplan verbindlich verabschiedet werden. Es darf nicht mehr sein, dass Infrastrukturinvestitionen nur noch dann getätigt werden, wenn Geld übrig bleibt.

Soll die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Deutschland keinen nachhaltigen Schaden nehmen, müssen die im Bau befindlichen Maßnahmen zügig fortgeführt, die baureifen Maßnahmen schnellstmöglich begonnen und die übrigen Projekte des vordringlichen Bedarfs zeitgerecht realisiert werden. Für Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen werden mindestens drei Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich benötigt.

2.3.2 Vernetzung der Verkehrsträger voran bringen

Wir wollen zudem die vorhandene Verkehrsinfrastruktur durch Vernetzung der Verkehrsträger und Systeme intelligenter Verkehrssteuerung besser nutzen. Diese Maßnahmen dienen auch dem Ziel, verstärkt Verkehr zu vermeiden. Aber auch durch eine veränderte Stadt- und Raumplanung können und müssen Verkehre vermieden werden. Auch durch eine Flexibilisierung von Ladenöffnungs- und Arbeitszeiten oder durch mehr Heimarbeitsplätze, werden die besonders problematischen Verkehrsspitzen entzerrt und die morgendliche und abendliche „rush-hour“ abgemildert.

Durch eine Verknüpfung der Verkehrsträger entstehen auch Möglichkeiten zur Verlagerung von einem auf andere Verkehrsträger, z. B. vom Lkw auf die Schiene oder auch vom Kurzstrecken-Luftverkehr auf die Schiene. Solche Verlagerungspotentiale müssen stärker vernetzt werden.

2.3.4 Verkehrsmanagement und Telematik ausbauen

Verkehrsmanagement durch Telematik kann einen großen Beitrag zur besseren, d. h. sicheren, effizienteren und weniger umweltbelastenden Organisation und Abwicklung der Verkehre leisten. Beispiele sind etwa der Ausbau von Infrastrukturen, Verkehrsdiensten und Informationssystemen zur Ermöglichung eines reibungslosen Übergangs von Per

sonen und Gütern von einem Verkehrssystem zum anderen aber auch etwa die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Technologien zur Hinderniserkennung und Bildverarbeitung.

Mit einer solchen Qualitätsorientierung in der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur können Verbesserungen im Verkehrsnetz erreicht werden. Die Aufnahmekapazität und Durchlassfähigkeit der Infrastruktur werden gesteigert, Engpässe abgebaut und die Produktivität des Verkehrssystems erhöht. Ein Vorteil liegt auch darin, dass in kurzen Fristen Verbesserungen erreicht werden können. Außerdem halten sich die Kosten derartiger Maßnahmen - verglichen mit Neu- und Ausbau - in vertretbaren Grenzen. Die Infrastrukturpolitik muss daher derartige „kleine“ Maßnahmen ergänzend zu „großen“ Lösungen in ihre Optimierungsstrategie einbeziehen.

Die CDU unterstützt den Einsatz von Telematik-Systemen. Neben den verkehrspolitischen Gesichtspunkten sehen wir im elektronischen Verkehrsmanagement auch einen wichtigen industriellen Zukunftsmarkt mit großen Exportchancen für die deutsche Industrie. Deutschland hat die einmalige Chance, sich als Modellland im Bereich moderner intelligenter Verkehrsleitsysteme international als Schrittmacher zu etablieren.

Die Infrastruktur für diese Verkehrsleit- und Informationssysteme wird somit einen zentralen Stellenwert für die Wirtschaftsunternehmen - insbesondere für deren Logistikbelange - einnehmen. Automobilhersteller können etwa durch diese Systeme die Überprüfung ihrer Produkte im laufenden Verkehr hinsichtlich Verschleiß und Qualität steuern. Ferner können diese Informationen für die laufende Produktoptimierung herangezogen werden. Wenn z.B. das Wartungsintervall eines Fahrzeugs abgelaufen ist, kann mit Hilfe dieser Technik automatisch ein Werkstatttermin organisiert werden.

Das Telematik-Programm „Galileo“ muss auf EU-Ebene schneller vorangebracht werden. Es wird genauer, zuverlässiger und besser verfügbar sein als das aktuelle Navigationssystem GPS. Die EU-Kommission erwartet, dass über das europäische Netz aus 30 Navigations-satelliten Dienstleistungen im Wert von mehreren Milliarden Euro abgewickelt werden.

2.3.5 Ausbau der Verkehrswege in den neuen Ländern fortführen

Für den weiteren wirtschaftlichen Aufholprozess der neuen Länder steht vor allem der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur im Vordergrund. Die Geltungsdauer des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes muss bis zum Ablauf des Solidarpakts II (31. 12. 2019) verlängert werden bei gleichzeitiger Verlängerung der Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen. Der starke Rückgang der kommunalen Infrastrukturinvestitionen in den östlichen Bundesländern - bedingt durch die großen finanziellen Probleme - gefährdet die Schließung der Infrastrukturlücke zum Westen. Besonderer Nachholbedarf im Bereich Infrastruktur besteht vor allem noch im Straßenbau auf kommunaler Ebene.

Die CDU-geführten Landesregierungen und die CDU-Landtagsfraktionen in den neuen Ländern werden im Laufe des Jahres 2004 eine kritische Bestandsaufnahme der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ vornehmen und auf dieser Grundlage einen „Aufholplan Ost zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur“ erarbeiten. Zu den Prioritäten auf dieser Liste muss die verschleppte Realisierung der ICE-Trasse zwischen Nürnberg und Erfurt gehören.

2.3.6 Bundesverkehrswegeplan zukunftsgerecht fortschreiben

Die CDU bewertet die von der Bundesregierung vorgenommene Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes als absolut unzureichend, zumal dieser deutlich unterfinanziert ist. Ein großer Teil gesamtwirtschaftlich rentabler und dringender Projekte sind deshalb von der Umsetzung ausgeschlossen. Überdies ist die Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans keineswegs gesichert. Fehlende Einnahmen aus der Maut, Haushaltskürzungen und Minderausgaben gefährden den Planvollzug. Angesichts der Wachstumsbedeutung der Verkehrsinfrastruktur muss die Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans politisch abgesichert werden.

Es bedarf wieder einer Ausrichtung der Verkehrswegeplanung auf Erfordernisse, die sich aus regionalen, nationalen und internationalen Entwicklungen ergeben. So sind Verkehrsprojekte, die im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung von Bedeutung sind, im Bundes

verkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ auszuweisen und es ist ein Sonderprogramm der Europäischen Union „Verkehrsprojekte Europäische Einheit“ aufzulegen.

2.3.7 Finanzierung des Verkehrswegebbaus sicherstellen

Um die notwendigen Mittel aufbringen zu können, bedarf es Umschichtungen bei den öffentlichen Haushalten zugunsten des Verkehrsbereiches. Zudem muss die Bundesregierung schnellstmöglich die Einführung der LKW-Maut in einem handwerklich sauberen Verfahren umsetzen. Doch muss vermieden werden, dass den deutschen Betrieben des Güterkraftverkehrsgewerbes zusätzliche dauerhafte Wettbewerbsnachteile durch Straßenbenutzungsgebühren entstehen.

Die Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Gebühr dürfen auf keinen Fall in den allgemeinen Haushalt fließen, sondern müssen der Finanzierung der Bundesfernstraßen zugute kommen. Neben dringend erforderlichen Lückenschlüssen muss für die hochbelasteten Teile des deutschen Autobahnnetzes ein sechsstreifiger Ausbau Standard werden. Bei Engpässen mit höchster Verkehrsdichte, also vor allem in Ballungsräumen, müssen die Autobahnen achtstreifig ausgebaut werden. Eine derartige Kapazitätsausweitung ist auch durch „kleinere Maßnahmen“ zu erreichen, etwa indem die Durchlassfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur durch Umwandlung von Stand- in Fahrspuren gesteigert wird.

Um Bund und Länder beim Verkehrswegebau nicht zu überfordern, tritt die CDU dafür ein, den Bundesfernstraßenbau für alternative Finanzierungskonzepte zu öffnen. Die Bundesregierung selbst hat eine Reihe von Projekten (sog. A- und F- Modelle) ausgewiesen, die für eine Privatfinanzierung bereit stehen. Bisher ist jedoch eine deutliche Zurückhaltung der privaten Investoren spürbar, und ein überzeugender Erfolg der Privatfinanzierungsmodelle steht noch aus. Deshalb muss die Strategie der Privatfinanzierung noch intensiviert und ausgebaut werden.

Es kommt darauf an, die finanzielle Belastung des Staates in Zeiten des hohen Bedarfes an neuen Verkehrswegen in Grenzen zu halten. Die Privatfinanzierung soll eine Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur erzeugen. Zugleich ist dies der geeignete Schritt, privates Engagement, Marktprozesse, Eigenverantwortung und Wettbewerb zu

stärken. Auch die notwendigen Reformen bei Steuern, Arbeitsmarkt und Sozialversicherungen werden dauerhaften und verlässlichen Spielraum für mehr Investitionen in die Infrastruktur schaffen („qualitative Konsolidierung“).

2.3.8 Verkehrsmärkte für den Wettbewerb öffnen

Die Last der Verkehrsbewältigung kann nicht allein der Infrastrukturpolitik überantwortet werden. Vielmehr müssen die beiden Säulen der Verkehrspolitik - Ordnungs- und Infrastrukturpolitik - bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zusammen wirken. Die Ordnungspolitik, die den Rahmen für die Gestaltung der Verkehrsabläufe setzt, kann wesentlich dazu beitragen, dass diese Prozesse effizient gestaltet werden und damit das Verkehrswachstum in Grenzen gehalten wird. Ein Schwerpunkt der Ordnungspolitik liegt in der Öffnung des Wettbewerbs auf den Verkehrsmärkten. Durch Wettbewerb werden Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen in den Transportabläufen erzwungen. Dies verringert den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur.

Die Wettbewerbsöffnung betrifft vor allem die Eisenbahn. Sie ist ein Weg dazu, die Leistungsfähigkeit der Bahn zu steigern, neue Angebote in den Bahnmarkt einzuführen und den Marktanteil der Bahn im Personen- und Güterverkehr zu steigern. Für einen attraktiven Schienenverkehr ist daher die Bahnreform konsequent weiterzuführen, wobei auch sichergestellt werden muss, dass es keine „Rosinenpickerei“ der Wettbewerber geben darf. Es sind die Voraussetzungen für einen kundenfreundlichen und fairen Wettbewerb konkurrierender Unternehmen auf der Schiene zu schaffen.

Die Infrastrukturverantwortung des Staates für sein steuerfinanziertes Schienennetz muss erhalten bleiben und es darf nicht zum bloßen Renditeobjekt des Kapitalmarktes werden. Entgegen der von der Bundesregierung eingeschlagenen Strategie, Betrieb und Netz der Bahn in einem Unternehmen zu halten, wollen wir die Stärkung des Wettbewerbs durch einen diskriminierungsfreien Zugang unterschiedlicher Unternehmen zum Schienennetz und eine klare Trennung zwischen dem „System Schiene“ und dem Unternehmen „Deutsche Bahn AG“. Hierfür bedarf es der Einsetzung einer Regierungskommission, die die dritte Stufe der Bahnreform - die Privatisierung der DB AG - vorantreibt.

2.3.9 Entwicklung eines europäischen Eisenbahnnetzes

Die Union fordert zudem größeres politisches Engagement zur Realisierung eines europäischen Eisenbahnnetzes, das diesen Namen tatsächlich verdient. Die europäischen Eisenbahnen müssen auch die strategische Position Deutschlands nach der EU-Erweiterung widerspiegeln. Die Systemstärke der Bahn, gebündelten Verkehr über große Distanzen zu führen, wird gegenwärtig nur unzureichend genutzt. Der ungenügende Anteil am Transportmarkt über 500 km ist in der Schwäche der Bahn vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr begründet. Der grenzüberschreitende Schienenverkehr wurde schon in den 15 EU-Altmitgliedstaaten durch die Vielfalt der Gleis-, Signal- und Elektrizitätssysteme beeinträchtigt. Zudem müssen die Diskrepanzen zwischen den Eisenbahnsystemen der bisherigen EU-Länder und der Beitrittsstaaten beseitigt werden.

Die CDU begrüßt die Öffnung des Schienennetzes für den grenzüberschreitenden Frachtverkehr zum 1. Januar 2006 und für den nationalen Frachtverkehr zum 1. Januar 2007, womit alle Eisenbahnunternehmen den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienennetzen aller EU-Mitgliedstaaten erhalten werden. Das vorgeschlagene Datum 1. Januar 2010 für die Öffnung der Schienennetze für den Personenverkehr und die Beschränkung auf grenzüberschreitende Verkehre verzögert den europaweiten Netzzugang im Personenverkehr unnötig. Die CDU spricht sich für ein rascheres Handeln aus.

2.3.10 Qualität und Effizienz des ÖPNV steigern

Mit der Bahnreform 1994 wurde auch eine Wende des ÖPNV eingeleitet. Zuständigkeitsfragen und Finanzierung wurden auf eine neue und klare Grundlage gestellt. In der Folge sind durch kundennähere Angebote, besseren Service, höhere Qualität und modernere Fahrzeuge deutliche Erfolge auch in steigenden Fahrgastzahlen erkennbar geworden. Dem Ziel eines kundenfreundlicheren, attraktiveren und effizienteren ÖPNV muss auch - vor dem Hintergrund der europaweiten Liberalisierung der Nahverkehrsmärkte - die beabsichtigte Veränderung des Ordnungsrahmens in der EU hin zur Öffnung des Marktes für einen geregelten Wettbewerb dienen.

Durch Wettbewerb sollen Qualität und Effizienz des ÖPNV gesichert und seine Marktanteile gesteigert werden. Derzeit wird der ÖPNV durch verschiedene administrative Vorbehalte (z.B. kommunaler Querverbund) dem Wettbewerb entzogen. Erforderlich ist eine umfassende wettbewerbliche Ausschreibung der ÖPNV-Verkehre. Maßgebend für den Zuschlag sollte die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Angebots sein, die auch die Interessen der kommunalen Verkehrsversorgung sichert.

2.3.11 Den Luftverkehrsstandort Deutschland stärken

Der Bedeutung des Luftverkehrsstandortes Deutschland muss in der Infrastrukturpolitik Rechnung getragen werden. Die deutschen Großflughäfen sind entsprechend ihres jeweiligen Profils und ihres Bedarfes weiterzuentwickeln. Die Kapazitäten im Luftraum und am Boden sind so zu erweitern, dass die Luft-Drehkreuze in Deutschland weltweit konkurrenzfähig werden und dauerhaft bleiben. Die Erlöse aus der angestrebten Flughafenprivatisierung sind für weitere Ausbaumaßnahmen zu verwenden.

Es werden weitere Start- und Landebahnen benötigt, die für den Interkontinental-Verkehr geeignet sind. Eine ungeplante weitere Verdichtung mit kleinen Regionalflughäfen würde bei der ohnehin sehr hohen Flughafendichte in Deutschland jedoch eine Fehlleitung von Finanzmitteln bedeuten und zudem der angestrebten verstärkten Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene entgegen stehen.

Die Anbindung der Flughäfen an Straße und Schiene muss optimiert werden, um eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zu erreichen. Die wichtigsten Flughäfen müssen an das ICE-Netz angebunden werden. Damit es zu einer integrierten Bedarfsplanung kommt, gehören die Flughäfen mit Priorität in den Bundesverkehrswegeplan.

2.3.12 Möglichkeiten der Binnenschifffahrt besser nutzen

Die Möglichkeiten der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens werden zu wenig anerkannt und genutzt. Die deutsche

Binnenschifffahrt ist Stiefkind rot-grüner Verkehrspolitik. Im neuen Bundesverkehrswegeplan wird der deutschen Binnenschifffahrt jegliche Perspektive genommen. Der Marktanteil der Binnenschifffahrt und der Anteil deutscher Binnenschiffer am Transportaufkommen in Deutschland sind weiterhin rückläufig.

Notwendig ist ein Gesamtkonzept für die Binnenschifffahrt zur stärkeren Nutzung der Wasserstraße für den Gütertransport, das auch den Aus- und Weiterbau der Infrastruktur zum Ziel hat. Neben der Modernisierung der Binnenwasserstraßen sind die Schnittstellen mit den anderen Verkehrsträgern in den Häfen zu verbessern. Dabei sind die Voraussetzungen zu schaffen, um einen möglichst ganzjährigen Betrieb zu gewährleisten. Der Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Gütertransport ist durch eine angemessene Finanzierungslinie auch für neue, umweltverträgliche und die Belange des Hochwasserschutzes berücksichtigende Flussbauvorhaben Rechnung zu tragen.

2.3.13 Neue Verkehrstechnologien fördern und anwenden

Der Transrapid kann zur Erreichung des verkehrspolitischen Zieles der Union, das Verkehrsaufkommen verstärkt von der Straße und aus der Luft auf die Bahn zu verlagern, einen erheblichen Beitrag leisten. Der Transrapid ist Hochtechnologie, die Deutschland einen weltweiten Vorsprung in der Verkehrstechnik sichert. Ziel ist es, die deutsche Transrapid-Hochtechnologie weltweit als Ergänzung zur konventionellen Rad-Schiene-Technik zu vermarkten.

Dafür muss der Transrapid auch in Deutschland endlich zum Einsatz kommen. Hierfür ist die geplante Anbindung des Münchener Flughafens an die Innenstadt zügig zu realisieren. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit einer Strecke Ruhrgebiet - Amsterdam geprüft werden.

Die Nutzung des schnellen Massentransportmittels Transrapid in Deutschland darf nicht allein unter kurzfristigen Rentabilitätsaspekten, sondern muss auch als wichtiges Referenzobjekt deutscher Ingenieurleistungen und Anlagenbauer bewertet werden. Wir sind überzeugt, dass sich der Transrapid in Europa zu einem erfolgreichen Verkehrsträger für den schnellen Personenverkehr zwischen Ballungsräumen entwickeln wird.

Auch die intensive Erforschung weiterführender neuer Verkehrstechnologien, deren Realisierung noch in weiterer Zukunft liegen, wie etwa die Magnetstraßenbahn oder das Projekt CargoCap zur unterirdischen Güterbeförderung in Ballungsräumen, müssen weiter forciert werden. Hierfür heute die Basis zu schaffen, ist eine der originären Aufgaben einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik, die auch an spätere Generationen denkt.

2.4 Wachstumsrelevante Wirkungen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur

Verkehr trägt zur Bruttowertschöpfung, zum Wohlstandswachstum und zur Arbeitsplatzsicherung bei. Der Hebel für die Steigerung von Wachstum und Wohlstand infolge der Verkehrsinfrastruktur sind ihre gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte. Durch Investitionen in die Infrastruktur kann der Staat die Rentabilität privater Wirtschaftstätigkeit erhöhen und das Produktionspotential beeinflussen. Die EU verspricht sich allein von ihrem Galileo-Projekt einen Innovationsschub, durch den rund 100.000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen.

Durch eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur kommt es zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Wirtschaft, zu Kostensenkungen und zu einer Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bewirken eine Auflösung von Staus, Engpässen, Unfallschwerpunkten und Verschwendungen produktiver Ressourcen. Unsere Volkswirtschaft ist auf bezahlbare Mobilität angewiesen; unzureichende Verkehrsinfrastrukturen gehören zu den schädlichsten Wachstumsbremsen.

So stellt der Sachverständigenrat in seinem Jahresgutachten 2002/03 „Zwanzig Punkte für Beschäftigung und Wachstum“ ausdrücklich fest, dass bei gleich gutem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland die gegenüber dem Westen bestehende Produktivitätslücke im Verarbeitenden Gewerbe um 10 Prozentpunkte niedriger wäre.

Nicht zu vernachlässigen bei der unmittelbaren wachstumsrelevanten Bedeutung eines funktionierenden Verkehrssystems ist auch dessen ökologische Bedeutung. Die Verminderung von Schäden an der Umwelt durch unnötigen Energieverbrauch,

beispielsweise im Stau, und der Schutz unserer Ressourcen als Merkmal qualitativen Wachstums sind in diesem Zusammenhang ausdrücklich zu betonen.

3. Wachstum durch moderne Kommunikationsinfrastrukturen

3.1 Problemanalyse

Ein wichtiger Grund dafür, dass Deutschland bei Produktivität und Wachstum in Rückstand geraten ist, ist die mangelnde Durchdringung neuer Technologien im Anwendungsbereich, vor allem bei wissensintensiven Dienstleistungen. Andere Länder wenden neue Technologien meist schneller an, was diesen - allen voran den USA - hohe Produktivitätsvorteile gebracht hat.

Beim Thema Breitbandkabel und Digitalisierung geht es um die für den Wirtschaftsstandort Deutschland entscheidende Frage, wie im Bereich der Kommunikationsinfrastrukturen der Anschluss zu anderen Ländern gehalten werden kann. So ist Deutschland vor allem unter den Informations- und Kommunikationstechnologieproduzenten, aber auch unter den IuK-Anwendern immer noch weit von einem Spitzenplatz entfernt.

Für Deutschland sagt die OECD ein unterdurchschnittliches Wachstum der Breitbandinfrastruktur - der Basisinfrastruktur für den Aufbau umfassender elektronischer Dienstleistungen - voraus. Bei der Bereitstellung von attraktiven Breitbandangeboten hinkt unser Land im internationalen Vergleich immer stärker hinterher, beim eGovernment liegt es nur noch auf Platz 38!

Deutschland verfügt über eine qualitativ hochwertige und flächendeckende Finanzdienstleistungsinfrastruktur. Doch die Ausnutzung des wirtschaftlichen Potenzials des elektronischen Geschäftsverkehrs wird behindert, weil die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen mit der rasch fortschreitenden ökonomischen und technischen Entwicklung nicht Schritt gehalten hat. Gerade auch im Kreditgewerbe und an den Finanzmärkten hat die Informationsgesellschaft die Wirtschaftsbeziehungen grundlegend verändert.

3.2 Politische Verantwortung von Rot-Grün

Auf den Zukunftsmärkten wird Deutschland im internationalen Vergleich weiter zurückfallen, wenn die Bundesregierung ihre wachstumshemmende Politik fortsetzt. Das von ihr vorgelegte Telekommunikationsgesetz hätte den Wettbewerb im Breitband-Bereich weiter blockiert. Es war nicht geeignet, klare Signale zu einem neuen Aufbruch in der ITK-Branche zu setzen. Im Vermittlungsverfahren konnte die Union jedoch deutlich nachbessern.

3.3 Forderungen der CDU

3.3.1 Medienübergreifende Informationsangebote fördern

Aktuelle Entwicklungen wie etwa UMTS oder auch DVB-T weisen deutlich auf eine Konvergenz der verschiedenen Medien (PC, Handy, Fernseher) hin, die zur Entwicklung medienübergreifender Informationsangebote führen wird. Neben mehr Wirtschaftseffizienz führt dies mit Sicherheit auch zu einer Veränderung unseres Arbeitslebens. Deshalb muss geprüft werden, welche rechtlichen Anpassungen notwendig sind, um diese Entwicklung zu begleiten.

Der Staat hat zwei zentrale Aufgaben zu leisten, um einen klaren ordnungspolitischen Rahmen für die ITK-Branche zu setzen: Wir brauchen nachhaltigen Wettbewerb sowohl bei den Zugangstechnologien als auch bei den Diensten. Und wir brauchen in den Zukunftsbereichen eHealth, eLearning und eGovernment attraktive Breitbandangebote, die die Nachfrage stimulieren und die Akzeptanz und Attraktivität von Breitband fördern.

Die CDU erwartet, dass Ausbau, Aufrüstung und Digitalisierung des Breitbandkabels wieder in Schwung kommen bzw. beschleunigt werden, damit das Breitbandkabel als wichtige Säule der Kommunikationsinfrastrukturen in Deutschland auch internationalen Maßstäben gerecht wird. Um hier aufzuholen, müssen die Initiativen zur Stärkung der Informations-, Internet- und Telekommunikationswirtschaft fortgeführt und möglichst intensiviert werden.

Der Staat kann durch eigene Nachfrage und den Einsatz von IuK-Technologien sowie die Förderung von Demonstrations- und Pilotprojekten zu einer schnelleren und intensiveren Nutzung beitragen. Dies ist die Basis für eine positive Entwicklung des Wirtschafts- und Medienstandorts Deutschland. Der chancengleiche und diskriminierungsfreie Zugang muss gewährleistet sein.

3.3.2 Elektronischen Geschäftsverkehr sicher machen

Die Expansion des elektronischen Geschäftsverkehrs wird durch Sicherheitsfragen und Probleme bei der Identifikation der Geschäftsteilnehmer gebremst. Eine Lösung des Problems läge im Einsatz von Signaturkarten mit Zertifikaten, die wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen könnten. Allerdings sind erhebliche Investitionen in die Errichtung der Sicherheitsinfrastruktur erforderlich. Der Signaturkarte kann deshalb nur in einer gemeinsamen Anstrengung von öffentlicher Hand, Wirtschaft und Banken zum Durchbruch verholfen werden.

Die CDU wird dazu beitragen, den deutschen Bankenmarkt auch weiterhin stabil und leistungsfähig zu gestalten. Gerade die Vielfalt der Geschäftsmodelle und Geschäftsstrategien von Sparkassen und Banken sichert den flächendeckenden Zugang zu modernen Finanzdienstleistungen für die gesamte Bevölkerung und alle Unternehmungen. Die moderne, qualitativ hochwertige und konkurrenzfähige Finanzdienstleistungsinfrastruktur und den intensiven Wettbewerb auf dem deutschen Bankenmarkt aufrechtzuerhalten und weiter zu fördern, ist unser Ziel.

3.4 Wachstumsrelevante Wirkungen im Bereich Kommunikation

Eine leistungsfähige Dienstleistungswirtschaft und ein vielfältiges Angebot an modernen, qualitativ hochwertigen und bezahlbaren Finanzdienstleistungen ist Grundvoraussetzung für die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit. Und schließlich verhindert der intensive Wettbewerb allzu gleichförmiges Verhalten der Kreditinstitute, was die Stabilität des deutschen Finanzsystems insgesamt stärkt.

Ohne die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu modernen Finanzdiensten in allen Regionen erstickt jeder konjunkturelle Impuls und es lässt sich kein nachhaltiges Wirtschaftswachstum generieren. Eine dezentral aufgebaute Finanzdienstleistungsinfrastruktur sichert darüber hinaus qualitativ hochwertige Arbeits- und Ausbildungsplätze in allen Regionen Deutschlands.

Die Kommunikationsnetze der öffentlichen Hand (Kommunen, Landesnetze) schaffen neue Kommunikations- und Arbeitsverbindungen zwischen Wirtschaftsunternehmen (Logistikströme, Geldströme EDI). Hochleistungsfähige, breitbandige Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten werden somit die zukünftige Wissensgesellschaft maßgeblich prägen. Die Lebensqualität der Bürger, aber auch insbesondere Produktivität und Wachstumspotentiale werden zunehmend abhängig von der Qualität der Medienbildung und der Leistungsfähigkeit der Informations- und Kommunikationswirtschaft sein.

Eine flächendeckende moderne Breitbandinfrastruktur mit einer Vielzahl von Anwendungen und Diensten ist der Schlüssel für zukunftsfähige Arbeitsplätze, Innovationen und Wachstum. Ein großer Teil der wachstumstreibenden Produktivitätssteigerungen ist auf die unterschiedliche Dynamik der IuK-Diffusion in der Welt zurückzuführen.

Die Bedeutung der IuK-Technologie ist durchaus mit der Elektrifizierung Ende des 19. Jahrhunderts zu vergleichen. Als weltwirtschaftlicher Trend ist festzustellen, dass der IuK-Sektor bereichsübergreifend die höchsten Wachstumsraten verbucht. Laut Schätzungen der OECD kann ein schneller Ausbau der Breitbandnetze bis zu einem halben Prozent BIP-Wachstum pro Jahr bedeuten.

4. Wachstum durch vielfältige Tourismusangebote

4.1 Problemanalyse

Die Städte und ihr Umland bilden in Deutschland einen vielfältig verflochtenen Lebensraum. Eine Stadt ist ohne Umland nicht lebensfähig, genauso wenig ein Umland ohne die in der Stadt vorzufindende Konzentration vielfältiger Angebote. Es ist Aufgabe der Politik, sowohl Ballungsräume und Innenstädte als auch ländliche Regionen und Dörfer

mit ihrem jeweiligen Charakter als lebenswerte Heimat zu gestalten. Dabei helfen die neuen Medien, das Dienstleistungsangebot und die Vorteile des städtischen Lebens auch den Menschen im ländlichen Raum zu erschließen.

Ein Hoffnungsträger bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, gerade auch für strukturschwache Regionen, ist die besonders personalintensive Tourismuswirtschaft. Etwa acht Prozent des Bruttoinlandproduktes werden durch den Tourismus erwirtschaftet. Das Potenzial für diese Dienstleistungsbranche ist in Deutschland aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Schon heute sichert sie 2,8 Mio. Arbeits- und über 100.000 Ausbildungsplätze, die an den Standort Deutschland gebunden sind.

4.2 Politische Verantwortung von Rot-Grün

Mit jährlich über 2 Mio. Urlaubern ist der Fahrradtourismus, der meist strukturschwache Gebiete im ländlichen Raum zum Ziel hat, ein wichtiges Standbein des Tourismusstandortes. Dennoch versäumt es die Bundesregierung, zentrale Probleme des Fahrradtourismus tatkräftig anzupacken. Mit dem „Nationalen Radverkehrswegeplan“ aus dem Jahr 2002 wollte sie zwar Handlungskompetenz beweisen, scheitert aber eklatant bei der praktischen Umsetzung. Statt eigene konkrete Maßnahmen zu entwickeln schiebt sie wesentliche Fragen der Verantwortung und Finanzierung den Ländern und Kommunen zu.

Die deutsche Tourismuswirtschaft ist grundlegend von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung abhängig, z.B. bei Privatreisen von Kaufkraftverlusten der Bevölkerung und bei Geschäftsreisen von abflachender Konjunktur. Deshalb droht die Tourismuswirtschaft zu einem Hauptleidtragenden der Konsumzurückhaltung bzw. des Konsumverzichts der Bevölkerung zu werden. Bei den gegenwärtig stagnierenden bzw. sinkenden Umsätzen, rückläufigen Gewinnen und geringen Umsatzrenditen können viele der überwiegend mittelständischen bzw. eigentümergeführten Betriebe kaum Eigenkapital bilden. Damit besteht immer weniger Spielraum für Nach- und Neu-Investitionen sowie für Neueinstellungen und den Abschluss von Ausbildungsverhältnissen.

4.3 Forderungen der CDU

4.3.1 Verknüpfung von ländlichen und städtischen Regionen

Die CDU will eine sinnvolle Verknüpfung von ländlichen und städtischen Regionen, und ihre jeweils spezifische Förderung, keine einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung einer Region. Die ländlichen Räume sollen ihren Charakter als eigenständige und wertvolle Lebensräume erhalten und gute Zukunftschancen haben.

Mittelstand, Handwerk und Einzelhandel im ländlichen Raum verdienen unser besonderes Augenmerk. Gerade die mittelständische Wirtschaft als Rückgrat der Sozialen Marktwirtschaft benötigt finanzwirtschaftliche Kompetenz, die flächendeckend präsent ist und die die wirtschaftliche Situation vor Ort kennt. Der Zugang der Unternehmen zu entsprechenden Finanzmitteln ist Voraussetzung für eine neue Wirtschaftsdynamik.

4.3.2 Stärkung der Wirtschaftskraft im ländlichen Raum

Oberstes Ziel ist dabei die Schaffung zukunftsträchtiger Arbeitsplätze und die Stärkung der Wirtschaftskraft. Dafür wollen wir auch die Möglichkeiten der modernen Kommunikations- und Informationstechnologie nutzen. Deshalb dürfen die mittelständischen Unternehmen im ländlichen Raum nicht vom Zugang zu modernen Informationstechnologien ausgeschlossen werden.

Die Entfaltung der Entwicklungspotenziale gerade der weniger dicht besiedelten ländlichen Gebiete setzt zudem eine nachfragegerechte öffentliche Infrastruktur, insbesondere eine gute Verkehrsanbindung, das Vorhandensein von Bildungseinrichtungen, von Angeboten für Familien mit Kindern, Jugendlichen und Senioren sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen voraus. Eine gute Verkehrsanbindung und die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung bleiben wichtige Ziele unserer Politik.

Die Regionen müssen zum Erhalt der Infrastruktur Ausschreibungen konsequent für mehr Qualität und größere Vielfalt im Mobilitätsangebot nutzen. Ein Rückzug des Personennahverkehrs aus der Fläche kann nicht akzeptiert werden. Mittelständische

Verkehrsunternehmen müssen mit ihrer regionalen Marktkompetenz und ihrer Flexibilität als Partner gewonnen werden. Standards und Rahmenbedingungen sind in geeigneter Weise anzupassen. Auch brauchen wir eine bessere Verknüpfung des Individualverkehrs der ländlichen Räume mit den ÖPNV-Systemen der Ballungs- und Verdichtungsräume (Beispiel: Park-and-Ride).

Zudem muss auch die Versorgung mit Bank- und Postdienstleistungen im ländlichen Raum in Zukunft gewährleistet bleiben. Die flächendeckende Präsenz von Kreditinstituten und Postfilialen mit der Gewährleistung eines kompetenten Angebotes garantiert allen Regionen gleichwertige Entwicklungschancen und sichert die Integration aller Regionen in eine dynamische Wirtschaftsentwicklung. Hierfür sind insbesondere die Sparkassen in kommunaler Verantwortung geeignet.

Es ist uns wichtig, dass insbesondere für ältere Menschen ein Filialnetz erhalten bleibt, das auch in schwach besiedelten Gebieten noch ausreichenden Zugang zu diesen Dienstleistungen zu zumutbaren Bedingungen ermöglicht. Eine flächendeckende Präsenz ist unverzichtbarer Bestandteil moderner Infrastruktur und Voraussetzung für mehr Wachstum.

4.3.3 Die Vielfalt des Tourismusstandortes Deutschland nutzen

Deutschland hat eine gute Ausgangsposition, um auch weiterhin ein interessantes Reiseland für Touristen aus der ganzen Welt zu sein. Gerade in Regionen mit Strukturproblemen kann der Tourismus aussichtsreiche Perspektiven - auch für die junge Generation - bieten. Deshalb treten wir ein für die Anerkennung der Leistungen, die die Landwirtschaft bei der Pflege attraktiver Erholungslandschaften erbringt. Sie sind ein wichtiges Element in der Angebotsvielfalt des Tourismusstandortes Deutschland. Die CDU fordert, die Förderung von „Urlaub auf dem Bauernhof“ als wichtige Einkommensalternative für Landwirte in strukturschwachen Räumen auch in Zukunft zu erhalten.

Die CDU setzt sich zudem für weniger Bürokratie und eine bessere Vermarktung des Tourismusstandortes Deutschland im In- und Ausland ein. Notwendig sind bessere

Bedingungen für mittelständische Reisebüros und Reiseveranstalter sowie der Abbau von Wettbewerbsnachteilen deutscher Anbieter innerhalb der EU.

Zu einer besseren Vermarktung des Tourismusstandorts Deutschland gehört eine engere Kooperation mit den deutschen Botschaften, den Außenhandelskammern, dem Goethe-Institut, der Deutschen Welle und den politischen Stiftungen. In vier der neuen EU-Länder werden derzeit von deutschen Reiseleitern spezielle Sprachprüfungen oder Lizenzen verlangt. Diese Beschränkungen sind zu beseitigen, um so auch in diesem Bereich einen einheitlichen Binnenmarkt zu schaffen.

Der Bund muss zudem seiner Aufgabe gerecht werden, zur Förderung des Fahrradtourismus im ländlichen Raum den Ausbau des Bundesradroutennetzes voranzutreiben, regionale und touristische Belange zu koordinieren, die Ausschilderung überregionaler Radwege zu verbessern und bestehende Lücken im nationalen Radwegenetz zu schließen. Zudem darf das vielversprechend gestartete Projekt „Deutschland per Rad entdecken“ nicht durch einschneidende finanzielle Kürzungen gefährdet werden.

Wir fordern zudem eine bessere Entzerrung der Schulferien in Deutschland, vor allem im Bereich der Sommerferien, um eine gleichmäßigere und höhere Auslastung deutscher Ferienregionen sowie eine bessere Verteilung der Verkehrsströme zu erreichen.

5. Wachstum durch gezielte Förderung „weicher“ Standortfaktoren

5.1 Problemanalyse

In Deutschland lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung auf weniger als 10 Prozent der Fläche. Deutsche Städte sind seit jeher mehr als nur Arbeitsstätte für viele Menschen. Sie zeichnen sich vor allem durch hohe Freizeit- und Nutzungsvielfalt aus. Sie sind Treffpunkte, sie sind Stätten der Integration, sie sind Bildungsort, Wohnort, Mittelpunkt für viele Freizeitvergnügen und nicht zuletzt Standort für Investitionen.

Die deutsche Stadtlandschaft und Stadtkultur ist durch die Vielfalt kommunaler Zentren, baulicher Eigenarten, historischer Strukturen und Merkmale gekennzeichnet. Städtisches

Leben und damit städtische Handelsstrukturen gehören zu unserem „kulturellen Erbe“ und müssen erhalten werden. Dennoch laufen unsere Städte derzeit Gefahr, an Bedeutung als Lebenszentren zu verlieren. Die wachsenden städtebaulichen Folgen des Bevölkerungsrückgangs in wirtschaftsschwachen Regionen einerseits und der anhaltend hohe Druck auf dem Wohnungsmarkt in prosperierende Ballungsregionen andererseits sind unübersehbar.

Dies gilt umso mehr, als es zunehmende Tendenzen gibt, sowohl Investitionsstandorte als auch sonstige Einkaufsmöglichkeiten sowie Wohngebiete nicht mehr stadtverträglich auszuweisen. Ursachen sind die strikte Entmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit; die Entstehung von großflächigen Einzelhandelsunternehmen und Fachmärkten in Vororten und auf der grünen Wiese, die den Geschäftsstandort Innenstadt bedrohen.

Nicht integrierte Einkaufszentren der verschiedensten Art hin bis zu Factory Outlet Centern führen zu Problemen in den Bereichen Verkehr und Umwelt, behindern die Chancen der Stadtzentren und Stadtteile und begünstigen die Entstehung sozialer Randgruppen und neuer Formen der Kriminalität in den Innen- und Satellitenstädten.

Sie fördern die wachsende Zersiedlung, erhöhen den Flächenverbrauch und verursachen lange Anfahrtswege, die in der Regel nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen sind oder aber die Anlage zusätzlicher Verkehrsführungen nach sich ziehen. Ursache hierfür ist auch eine einseitig ausgerichtete Verkehrspolitik, die zu dem Ergebnis geführt hat, Besucher aus den Citybereichen fernzuhalten, bzw. den Zugang zu ihnen zu erschweren.

Bei der Revitalisierung der Innenstädte geht es um die konkrete Ausgestaltung des Wandels der Siedlungsstrukturen. Davon betroffen sind nicht nur Fragen der Wohnungsbau- und Verkehrspolitik. Eng verknüpft damit sind auch Fragen moderner Datenkommunikation - insbesondere angesichts der raschen technologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen. Denn mit dem Umbruch vom Industrie- zum Informationszeitalter verändert sich auch die uns bisher bekannte Organisation von Arbeit, Wohnen und Verkehr.

5.2 Politische Verantwortung von Rot-Grün

Die rot-grüne Bundesregierung hat die Mittel für den sozialen Wohnungsbau um zwei Drittel gekürzt und das Programm „Soziale Stadt“ wird zudem noch aus diesem Haushaltstitel mitfinanziert. Auch ist die rot-grüne Politik bei der Eigenheimzulage unverantwortlich. Sie ist vor allem deshalb so schlimm, weil ihr jede Berechenbarkeit und Verlässlichkeit fehlt.

Es ist nicht nur für die Baubranche eine Katastrophe, wenn die Zulage im Halbjahrestakt erneut zur Disposition steht - sondern auch für die Hunderttausende von Familien, die mit dem Gedanken spielen, ein Haus zu bauen oder eine Wohnung zu kaufen. Die Bildung von Wohneigentum ist eine langfristige Entscheidung - eine Lebensentscheidung. Deshalb müssen die staatlichen Rahmenbedingungen in diesem Bereich verlässlich bleiben.

Eine weitere Beschneidung der Wohneigentumsförderung ist der falsche Weg. Dieses ist zum einen als Bundesinstrument kein Mittel, um regionale Probleme zu lösen, zum anderen bleibt das Eigenheim nicht nur der Wunsch vieler Bürger, sondern auch die beste Form der Familienwohnung. Es wäre auch gegenüber den Menschen in den neuen Bundesländern ungerecht, ihnen jetzt die Chancen auf Bildung von Wohneigentum zu nehmen. Sie hatten in der Zeit der DDR nicht die Möglichkeit einer langfristigen Eigenkapitalbildung.

Weiteren Kürzungen der Eigenheimzulage wird die CDU allenfalls nach einer breit angelegten großen Steuerreform zustimmen, die eine wirkliche und dauerhafte Entlastung für alle bringt, wenn auch ein „Normalverdiener“ Wohneigentum ohne staatliche Hilfe erwerben kann.

5.3 Forderungen der CDU

5.3.1 Die menschengerechte Stadt als Leitbild

Wohnungs- und Städtebau müssen ein kinderfreundliches und sicheres Wohnumfeld schaffen. Wir treten für eine städtische Infrastruktur ein, die der Anonymität entgegenwirkt. Die Städtebauförderung bleibt auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe. Sie

führt zu zusätzlichen privaten Investitionen wie dies bei keinen anderen öffentlichen Ausgaben der Fall ist. Städtebauförderungsmittel finanzieren sich weitgehend selbst. Sie tragen zur Erhaltung und Stärkung der Innenstädte bei. Alle zur Sanierung eingesetzten öffentlichen Mittel regen ein Mehrfaches an privaten Investitionsmittel an. Die hiermit angestoßenen privaten Folgeinvestitionen kommen vor allem kleinen und mittleren Unternehmen der Bauwirtschaft zugute.

Ausgangspunkt von „Integrierten Stadtentwicklungskonzepten“ ist eine gründliche, realistische Analyse und nicht ein „Schönreden“ der Entwicklungsgegebenheiten. Wer etwas für den Wohnungsbestand in den Innenstädten tun will, muss diese menschen- und familienfreundlicher gestalten. Wenn in Innenstadtbereichen Altbauten abgerissen würden, bedeutete dies einen erheblichen Eingriff in die Stadtstruktur. Deshalb muss ein Schwerpunkt auf den Erhalt der historischen Bausubstanz gelegt werden.

Städte leben von Veränderung. Notwendig ist eine plausible Synthese von Alt und Neu, Innenstadt und Peripherie mit Umbau, Neubau und nur wo erforderlich auch Abriss. Dies gilt gleichermaßen für Stadtzentrum und Plattensiedlung. Nachhaltige Stadtentwicklung lebt auch vom dynamischen Rückbau überholter Stadtstrukturen.

Beim „Europarechtsanpassungsgesetz Bau“ war es der Union von Anfang an wichtig, kostenträchtige bürokratische Hemmnisse abzubauen und die Planungshoheit der Kommunen zu stärken. Tatsächlich trägt das neue Baurecht unsere Handschrift. Mit der gesicherten Rückbauverpflichtung ist uns zudem auch ein wesentlicher Beitrag zum Landschaftsschutz gelungen. Deregulierung und Entbürokratisierung konnte in vielen Bereichen erreicht werden, beispielsweise bei den Genehmigungserfordernissen in Sanierungsgebieten und bei städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen.

5.3.2 Mobilität in der Stadt erhalten und intelligent ausbauen

Entscheidende Voraussetzung für eine lebendige Innenstadt ist deren Erreichbarkeit. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik für die Stadt bedeutet die Vernetzung aller Verkehrsträger zu einem System („Kooperatives Verkehrsmanagement“) in der Gesamtregion.

Die Chancengleichheit innerstädtischer Standorte gegenüber der „grünen Wiese“ sollte durch positive Maßnahmen wie z.B. effektives „City-Management“ oder „City-Logistik“ hergestellt werden. Der Einsatz von Informationstechnologien insgesamt ist unabdingbar für die zukunftsgerechte Entwicklung auch der Verkehrsaspekte.

Die Innenstadt muss auch für Pkws als Teil des Gesamtsystems zugänglich bleiben; je mehr man sich dem Zentrum einer Stadt nähert, desto „öffentlicher“ sollte grundsätzlich jedoch der Verkehr werden. Dazu sind moderne P+R-Anlagen mit einer Einbindung in elektronische Verkehrsleitsysteme genauso erforderlich wie die Optimierung des ÖPNV. Auch die Erschließung innerstädtischer Potentiale wie der Umbau von Bahnhöfen zu Verkehrs- und Einzelhandelszentren sollte aktiv betrieben werden.

5.3.3 Wirtschaftskraft der Städte sichern

Die CDU fordert die Bundesregierung und die Landesregierungen auf, im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ den innerstädtischen Handel in Oberzentren der Fördergebiete in die Förderung einzubeziehen, um positive Standortentscheidungen für die Innenstädte zu unterstützen.

Mit einer Freigabe der Ladenöffnungszeiten an Werktagen kann darüber hinaus ein wichtiger Beitrag für urbanes Leben geleistet werden. Sie bietet den Städten eine gute Gelegenheit, sich verbraucherfreundlich darzustellen, da sie naturgemäß über ein vielfältiges Einzelhandelsangebot mit Ergänzung durch Gastronomie und Kultur verfügen.

Die CDU fordert Länder und Kommunen auf, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen inner- und außerstädtischen Zentren herzustellen. Es gilt zu verhindern, dass Standorte in Randlagen durch öffentliche Zuschüsse bzw. Bereitstellung der kompletten öffentlichen Infrastruktur, vergleichsweise günstige Grundstückspreise oder durch gebührenfreie Parkflächen bevorzugt werden, während der innerstädtische Handel durch die Pflicht zur Bereitstellung bzw. Ablösung von Stellplätzen sowie durch die strengen Auflagen des Denkmalschutzes in ihrer Existenz bedroht, zumindest aber beeinträchtigt werden.

Die CDU erwartet, dass sich aber auch private Hauseigentümer und Inhaber von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben in ihrem eigenen Verantwortungsbereich verstärkt um attraktive Stadt- und Ortszentren bemühen und sich auch in die Aufgaben der Innenstadtentwicklung aktiv einbringen, die nur durch privat-öffentliche Zusammenarbeit gelöst werden können.

5.3.4 Wohnen in der Stadt wieder attraktiv machen

Die Bildung privaten Wohneigentums in den Innenstädten, insbesondere für Familien mit Kindern, ist zu unterstützen - im Sinne einer stärker differenzierten sozialstrukturellen Durchmischung sowohl der Innenstädte als auch der Vororte. Älteren Menschen muss es ermöglicht werden, in den Citybereichen zu leben. Der Bau von Seniorenwohnungen oder von „betreutem Wohnen“ und die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur sind geeignete Maßnahmen zur Unterstützung dieses Anliegens. Wir wollen die Fördermittel des sozialen Wohnungsbaus verstärkt für diese spezifischen Nutzungen in die Innenstädte umsteuern.

Eine sozialstrukturell durchmischte, Wohnen und Arbeiten ermöglichende und insgesamt lebenswerte Innenstadt braucht innere Sicherheit. Die Entkriminalisierung so genannter „Bagatelldelikte“, wie Ladendiebstahl, ist strikt abzulehnen. Neben den unmittelbar handelsbezogenen Eigentumsdelikten leidet der Standort Innenstadt auch unter Sachbeschädigung (Graffiti), Verunreinigung und Vandalismus. Hier ist eine stärkere Präsenz der Polizei- und Ordnungskräfte erforderlich.

Sicherheit kann und muss zudem verstärkt werden durch gebietsbezogene sicherheitspolitische Maßnahmen. Dazu gehören auch Maßnahmen wie die direkte und gerade Führung von Fußwegen, nutzerfreundliche Gestaltung von Tunnels, gute Beleuchtung sowie gute Sichtbarkeit und Notrufmelder in besonders gefährdeten Zonen.

Darüber hinausgehend können auch die Belebung von Nachbarschaftskontakten oder die Schaffung sozialer Infrastrukturen wie beispielsweise Kindergärten, Jugendzentren und Gemeinschaftshäuser helfen, die Anonymität der Innenstädte aufzulösen und das Gefühl

der Unsicherheit zu beseitigen. Sie tragen damit gleichzeitig zur Identifikation der Bürger mit ihren Stadtbereichen bei.

Angesichts dieser Sachlage erwartet die CDU von der Bundesregierung, den Landesregierungen und den Kommunen, dass sie alle vorhandenen Instrumentarien nutzen bzw. neue entwickeln, die lebendige, liebens- und lebenswerte sowie sichere Städte auch auf Dauer zu einem wichtigen Charakteristikum unseres Landes machen. Dazu gehört insbesondere die Änderung der Baunutzungsverordnung, um die Innenstädte und Stadteilzentren zu stärken. Vorrangiges Ziel einer Novelle sollte es sein, eine größere Nutzungsvielfalt und stärkere Nutzungsmischung zu erreichen.

Kerngebiete sollen grundsätzlich zur Wohnnutzung geöffnet werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht die Ausweisung allgemeiner Wohngebiete (anstelle reiner Wohngebiete) ausreicht, um den ausreichenden Schutz der Wohnbevölkerung zu gewährleisten. Die Vorschriften über Grundflächen und Geschossflächenzahlen sind lediglich als Orientierung vorzugeben. Bei sinnvoller Anwendung solcher Vorgaben müsste es gelingen, Wohnen und Arbeiten unter veränderten Umweltgesichtspunkten wieder näher aneinander zu führen, Urbanität, wo sie verloren gegangen ist, zurückzugewinnen und Lebendigkeit auch in Wohnquartieren zu befördern.

5.3.5 Wachstumsrelevante Wirkung „weicher“ Standortfaktoren

Durch die Gestaltung des Wohnumfeldes können Städte und Gemeinden ganz erheblich zur Ansiedlung von Firmen beitragen. Die genannten „weichen“ Standortfaktoren sind neben den „harten“ Fakten wie Verkehrsanbindung, Lohnniveau oder Verfügbarkeit gut ausgebildeter Mitarbeiter entscheidend bei Standortalternativen. Denn Standortfaktoren wie etwa auch intakte Umwelt, Kinderbetreuungsmöglichkeiten, Kultur- oder Naherholungsangebot sind wiederum Argumente, mit denen die Firmen gute Mitarbeiter gewinnen können.