

2. Februar 2013

Mobilität so gut wie eine Schweizer Uhr

Die Infrastruktur der Zukunft für Bevölkerung und Unternehmen bauen

Infrastrukturen sind das Fundament einer blühenden Wirtschaft und einer gut funktionierenden Gesellschaft. Damit die Schweiz weiterhin von hervorragenden Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Gesellschaft profitieren kann, müssen unsere Infrastrukturen mit den hohen Anforderungen einer wachsenden Bevölkerung Schritt halten. Wenige Länder haben ähnlich gute Möglichkeiten, um ihre Zukunft zu gestalten. Nutzen wir das. Bauen wir die Schweiz der Zukunft. So perfekt wie eine Schweizer Uhr – aus Liebe zur Schweiz.

Die Schweiz ist weltweit bekannt für ihre herausragende Infrastruktur. Jedes Haus hat einen Verkehrsanschluss, Touristen richten ihre Uhren nach unseren Zügen. Unsere Infrastruktur schafft Lebensqualität und ist ein zentraler Wettbewerbsvorteil.

Dank Wachstum stiegen Wohnfläche und Mobilität der Bevölkerung in den vergangenen Jahren stetig an. Zudem wurden wir zum Magnet für viele gut ausgebildete Europäer und Spezialisten aller Länder. Sie tragen zum Wohlstand der Schweiz bei. Das Wachstum stellt uns aber auch vor Herausforderungen. Diese wollen wir meistern, indem wir Infrastrukturen entsprechend weiter entwickeln, deren Werterhaltung sicherstellen, Engpässe beseitigen und die Finanzierung langfristig regeln.

Bereits 2011 hat die FDP eine harte, aber faire Migrationspolitik festgelegt, um die Zuwanderung auf einem vertretbaren Niveau zu stabilisieren: Ja zur Personenfreizügigkeit, aber mit konsequenterer Umsetzung des Freizügigkeitsabkommens; Zulassung von gut qualifizierten Arbeitskräften aus Drittstaaten, jedoch Beschränkung des Familiennachzugs; Nein zum Asylchaos. Diese Massnahmen reichen offensichtlich nicht. Zentral ist zudem der Ausbau der Infrastruktur. Mobilität und Kommunikation sind ebenso wie eine schöne Landschaft Teil von Lebensqualität und Freiheit. Dafür steht die FDP.

Die nötigen Investitionen mögen teuer sein, aber es sind langfristige Investitionen und nicht kurzfristiger Konsum. Was wir brauchen, sind vernetzte Lösungen zwischen allen Verkehrsträgern und der Raumplanung. Bei der Verkehrsinfrastruktur gilt es, primär die Kapazitäten zu erhöhen und dabei gezielt das Tempo zu steigern. Im Fokus stehen die West-Ost- sowie die Nord-Süd-Achse: diese sind bei der Bahn auszubauen, damit die Höchstgeschwindigkeit auf Neubaustrecken bei 200 km/h liegt und die Reisegeschwindigkeit generell auf 160 km/h erhöht sowie auf der West-Ost-Achse der Viertelstundentakt eingeführt werden kann. Diese Achsen bilden zusammen mit der NEAT das *Bahnverkehrskreuz Schweiz* und ermöglichen das engere Zusammenwachsen unserer Landesteile im Rahmen einer S-Bahn-Schweiz. Weiter brauchen wir eine Telekommunikationsinfrastruktur auf höchstem Stand, die speditives Arbeiten unabhängig vom Ort zulässt. Und wir fordern die Benutzer auf, sich stärker an den Kosten der Infrastruktur-Verbesserungen zu beteiligen. Die Vorteile müssen für die Benutzer klar ersichtlich werden. Dies muss durch eine rasche Umsetzung der Ausbauprojekte bei Strasse und Schiene und die Reduktion von Staus und überlasteten Zügen geschehen. Damit erreichen wir auch die nötige Akzeptanz für Preiserhöhungen.



1. Verkehrsinfrastruktur

Mobilität ist Freiheit. Mobilität verbindet. Sie ist im Inland und als Anbindung ins Ausland zentraler Standortvorteil für das Tourismusland Schweiz, für Schweizer Firmen und für hier angesiedelte, international tätige Unternehmen. Mobilität schafft Arbeitsplätze. Sie ermöglicht berufstätigen Paaren, an verschiedenen Orten zu arbeiten. Pünktliche Züge, Taktfahrplan, gut ausgebaute Strassen bis in die Randregionen haben unser Land über die letzten Jahrzehnte zusammenwachsen lassen. Bildungsangebote und Produktionsanlagen befinden sich heute dank guter Anbindung sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum.

Allerdings: In den letzten Jahren häufen sich Staus auf den Strassen und überfüllte Züge. 35 Mio. Arbeitsstunden pro Jahr gehen wegen Staus verloren. Mehr Einwohner, steigende Bedürfnisse und endlose Planungsverfahren fordern entschlossenes Handeln. Mobilität ist unentbehrlicher Bestandteil unserer modernen Schweiz.

Investiert werden muss, wo es der Bevölkerung am meisten nützt: Die dringendsten Verkehrsprobleme liegen im Mittelland rund um unsere Städte. Diese Probleme sind ohne ideologische Brille zu lösen. Die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln muss gewährleistet bleiben. Strasse, Schiene und Flugverkehr sowie die Schifffahrt sollen sich gegenseitig ergänzen. Strasse und Schiene müssen bei Planung und Finanzierung zusammen betrachtet werden. Beides muss sich an folgenden drei Leitplanken ausrichten: Beseitigung heutiger und künftiger Engpässe, Unterhalt und Werterhalt, Finanzierbarkeit und möglichst optimaler Einsatz der Finanzmittel.

Investiert werden muss in eine breit und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit folgenden Prioritäten:

- Schiene: Auf der West-Ost-Verbindung braucht es mehr Kapazitäten samt Beschleunigung, auf der Nord-Süd-Verbindung mehr Kapazitäten für den Güterverkehr.
- Strasse: Auf der West-Ost-Verbindung braucht es mehr Kapazitäten für Güter und Personen.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss in enger Abstimmung mit der Raumplanung geschehen. Schreitet die Zersiedelung weiter voran, steigt auch die Nachfrage nach neuen Verkehrsverbindungen und damit nach einem Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Deshalb soll in erster Linie dort gebaut werden, wo die Verkehrsinfrastruktur bereits besteht und/oder relativ einfach ausgebaut werden kann. Dazu bedarf es einer klaren Definition der raumplanerischen Ziele in Abstimmung mit der Planung neuer oder dem Ausbau bestehender Verkehrswege. Zonen für Industrie und Wohnraum müssen in Abstimmung mit Verkehrsprojekten mit einem Horizont von 10–30 Jahren geplant werden. Das Raumkonzept Schweiz, von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden erarbeitet, bietet hierzu einen Orientierungsrahmen. Es zeigt Möglichkeiten auf, die Verkehrsinfrastrukturen und die Raumplanung besser aufeinander abzustimmen.

Forderungen der FDP

- Bekenntnis zur Mobilität: Die Schweiz muss in Bewegung bleiben, nicht rasten und rosten. Daher braucht es intelligent geplante, funktionstüchtige, sichere und finanzierte Verkehrsinfrastrukturen.
- Das Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen ist auf bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen: So wird sowohl eine Konzentration auf wenige Grosszentren als auch eine unkoordinierte Zersiedelung verhindert. Vielmehr wird der Vorteil verschiedener, gut verbundener Zentren verstärkt.
- Die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist eine gesamtschweizerische Aufgabe. Die Prioritäten in Strassen- und Schienenverkehr sollen parallel und koordiniert angegangen werden. Dafür ist eine Gesamtschau von Bund, Kantonen und Gemeinden nötig.
- Die Verkehrsinfrastruktur muss finanzierbar bleiben. Verursacherprinzip und Kostenwahrheit sind besser zu berücksichtigen.
- Quersubventionen zwischen den Verkehrsträgern sind zu beschränken.
- Günstiger und gut bauen: Der Perfektionismus bei Baunormen muss hinterfragt, international verglichen und auf ein vernünftiges Mass beschränkt werden.
- Public Private Partnerships (PPP) sind für Finanzierung, Bau, Unterhalt und Betrieb zu prüfen.
- Die Ausgabe von Obligationsanleihen durch die SBB ist zu prüfen.

1.1. Schiene

Ausgangslage

Heute reiht sich der Grossteil der gut funktionierenden regionalen Verkehrsverbunde (S-Bahn) wie Perlen auf einer Kette zwischen der Überlandverbindung von Genf zum Bodensee auf. Mit Ausnahme der 45 km langen Strecke Mattstetten–Rothrist fehlt es der Perlenkette aber an Kapazität und Geschwindigkeit. Hier braucht es einen Ausbau und eine Beschleunigung dieser Ost-West Achse, die zusammen mit der NEAT das *Bahnverkehrskreuz Schweiz* bildet.

Der Taktfahrplan hat unsere Bahn revolutioniert. Heute führt er aber zu enormen Benutzerspitzen und bringt Netz, Bahnhöfe und Passagiere an Grenzen: Weil ein- bis zweimal pro Stunde Massen von Reisenden die Bahnknotenpunkte verstopfen, müssen diese für Milliarden ausgebaut werden. Viele Bahnhöfe müssen an immer längere Züge angepasst werden. Mit teuren Neigezügen werden Minuten aus dem Netz herausgepresst. Gleichzeitig werden 200 km/h erreichende Züge gekauft, obwohl das Netz wegen Kurven oder sich behindernden Güter-, S-Bahn- und Intercity-Zügen oft weniger als 100 km/h erlaubt. Das heutige System stammt weitgehend aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Heute platzt es aus allen Nähten. Seine Perfektionierung verschlingt immer unverhältnismässige Summen.

Forderungen der FDP

Statt der heutigen Pflasterlipolitik fordert die FDP einen grundlegenden Ausbauschritt. Es gilt, die organisatorische und bauliche Entwicklung der Bahn für die nächsten 20 Jahre zu bestimmen. Zentral sind:

- Rasche Einführung des Viertelstundentakts auf den Intercity-Verbindungen der West-Ost-Achse. Das führt zu einer Verflüssigung des ganzen Systems. Die Aufenthaltszeit in den Bahnhöfen kann auf das Ein- und Aussteigen reduziert werden. Das verkürzt z. B. die Fahrzeit Lausanne - St. Gallen. Kürzere Züge können eingesetzt werden, die Umsteigewege werden kürzer, das Umsteigen angenehmer. Reisende und Züge nutzen Bahnhöfe über die ganze Stunde verteilt statt auf Taktspitzen massiert, womit auf teure Ausbauten in den Bahnhöfen verzichtet werden kann. Dieses Geld kann ins Netz investiert werden.
- Engpässe durch Neubaustrecken beseitigen: Wo heute und künftig Kapazität fehlt und sich Güter-, S-Bahn und Intercity-Züge behindern, braucht es Neubaustrecken mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h. Das betrifft vor allem Genf – Lausanne, Lausanne – Vauderens, Roggwil – Zürich samt Umfahrung Olten und Anschluss nach Basel als Teil der Nord-Süd-Achse sowie die Anbindung der Ostschweiz an den Grossraum Zürich. Die für Neubauten nötigen Strecken sind raumplanerisch rasch zu sichern und spruchreife Projekte bis 2016 zu erarbeiten. Für ein flächendeckendes Hochgeschwindigkeitsnetz von über 200 km/h ist die Schweiz schlicht zu klein.
- Beschleunigung bestehender Strecken: Das erfolgt entweder durch bauliche Massnahmen entlang bestehender Strecken, oder es werden auf ausgesuchten Abschnitten neue Strecken gebaut. Dies betrifft vor allem Vauderens – Freiburg und Winterthur – St. Gallen. Auf der West-Ost- und der Nord-Süd-Achse soll das Netz auf eine Reisegeschwindigkeit von 160 km/h ausgerichtet sein.
- Begleitmassnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen: Arbeitstätige, Schüler und Rentner sollen den ÖV möglichst nicht gleichzeitig benutzen. Hier braucht es Bonusmodelle bei den Preisen sowie neue Arbeits- und Schulmodelle. Dazu hilft – wo möglich – eine Verschiebung des Unterrichtsbeginns ab Sekundarstufe auf 8.30 Uhr. Das reduziert einerseits den Ansturm auf die Züge am Morgen. Andererseits erhöht die Anpassung an den natürlichen Schlaf-Wach-Rhythmus der Jugendlichen gemäss wissenschaftlichen Studien deren Leistungsfähigkeit.
- Beim massiven Ausbau des Angebots muss schliesslich eine Überprüfung der Betriebsform von unrentablen Strecken möglich sein.

Mit dem Viertelstundentakt auf der West-Ost-Verbindung und dem Ausbau und der Beschleunigung bestehender Strecken wird die Schweiz nochmals zusammenwachsen. Geschaffen wird eine S-Bahn-Schweiz. Ein Verkehrsverbund Schweiz (VVS) kann Planung, Koordination und Steuerung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten, die Dienstleistungen werden weiter durch regional verankerte Bahnen und die SBB erbracht. Der Planungshorizont für dieses Projekt beträgt 10 bis 30 Jahre. Bereits in die laufende Ausbauplanung sind möglichst viele konkrete Schritte aufzunehmen, damit nicht mehr teures Geld in eine Pflasterlipolitik statt einen grundlegenden Ausbauschritt investiert wird.

Finanzierungsvorschläge Schiene

Die Bahn wird immer teurer. Zur Finanzierung fordert die FDP ein dreistufiges Vorgehen:

- Erstens ist die Effizienz der heute teuren Bahnen zu stärken. Dazu sind bei Bau-, Unterhalt und Betrieb internationale Leistungsvergleiche und Anreize wie Bonus/Malus-Systeme für Pünktlichkeit, Sauberkeit etc. nötig. Dazu gehört, dass den Einwohnern respektive Steuerzahlern bis Mitte 2015 transparent aufgezeigt wird, wie viel die Bahn die Benutzer effektiv kostet.
- Zweitens verlangt die FDP bei den Bundesausgaben eine Prioritätensetzung weg vom kurzfristigen Konsum hin zu langfristigen Investitionen in die Kernaufgaben des Staates.
- Drittens wird der Bahnausbau zusätzliche Mittel brauchen. Dabei ist ein grundsätzliches Problem zu lösen: Solange wegen verbilligter Preise jeder Angebotsausbau die Nachfrage weiter anheizt, wird der Ausbau nie mit der Nachfrage schritthalten. Die Benutzer müssen sich deshalb stärker an der Finanzierung beteiligen.

Die FDP begrüsst die Schaffung eines neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser ist aber zeitlich zu begrenzen. Nur so kann er auf seine Wirkung überprüft werden. Der BIF soll, wie der FinÖV-Fonds, durch Anteile von LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer sowie Bundesmittel, welche bisher für die Eisenbahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen zur Verfügung standen, alimentiert werden. Die Nutzer sollen mit höheren Trassenpreisen und tieferen Pendlerabzügen bei den Steuern stärker beteiligt werden.

Darüber hinaus sind einzelne der folgenden Finanzierungsmöglichkeiten denkbar: Erhöhung der Abonnementspreise; Einführung von auf Tageszeiten beschränkten Abonnements für Senioren oder Junge; pauschale Erhöhung der Streckenpreise ungeachtet von Tageszeit und Nachfrage, womit jedoch keine Anreize für eine Verlagerung der Nachfrage weg von Spitzenzeiten erfolgt; höhere Streckenpreise zu bestimmten Uhrzeiten, was Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs ausserhalb der Spitzenzeiten schafft, jedoch flexiblere Arbeitszeiten voraussetzt; Einführung elektronischer Billette zur Abrechnung der effektiv gefahrenen Strecken im Rahmen des Mobility Pricings.

1.2. Strasse

Ausgangslage

Der Strassenverkehr dominiert die Mobilität in der Schweiz sowohl beim Individual- als auch beim Güterverkehr. Für die Feinverteilung von Gütern und die Anbindung ländlicher Gebiete bringt der Strassenverkehr grosse Vorteile. Ein leistungsfähiges Strassennetz ist entsprechend zentral.

Die Zunahme des Verkehrs bringt auch die Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Immer mehr Personen wohnen in Agglomerationen und arbeiten in Städten, was zu explodierenden Stautunden in den Agglomerationen führt. Die Staus auf den Einfallstrassen in die Städte sind des Pendlers täglich Brot. Überlastet sind auch gewisse Nationalstrassen, namentlich im Mittelland. Hier droht ein Verkehrskollaps mit gravierenden Folgen für die Bevölkerung und Wirtschaft hohen Folgekosten für unsere Industrie. Diese Herausforderungen müssen Raumplanung und Verkehrspolitik gemeinsam in einer Gesamtschau lösen. Es gilt, Projekte auf lange Frist zu planen und Engpässe zu beseitigen. Heute schafft die Verkehrspolitik oft kurzfristige Vorteile für einzelne Regionen; der Stau verschiebt sich einfach einige Kilometer zum nächsten Nadelöhr.

Finanzierungsvorschläge Strasse

Schweizer Strassen sind der Inbegriff des teuren Perfektionismus. Kostentreiber sind von Ingenieuren und Staat festgelegte Sicherheits- und Bauvorschriften, die immer weniger in einem gesunden Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Hier ist ein Vergleich mit dem Ausland nötig. Gleiches gilt bei der Monopolstellung des ASTRA bei Bau, Betrieb und Unterhalt. Hier braucht es Vergleiche zwischen den Kantonen sowie mit anderen Staaten und privaten Anbietern, um Steuerfranken besser einzusetzen. Dabei ist der Einsatz von PPP-Modellen zu prüfen. Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen muss keine rein staatliche Aufgabe sein: Das Erbringen solcher Leistungen soll vermehrt im Wettbewerb vergeben werden.

Wie beim BIF fordert die FDP auch bei der Strasse einen auf Verfassungsstufe verankerten Strasseninfrastrukturfonds (SIF). Dieser soll durch Anteile von LSVA, Mineralöl- und Mehrwertsteuer finanziert werden. Von diesen Mitteln soll mindestens die Hälfte der Strasse zugutekommen, auf lange Sicht ist dieser

Anteil zu steigern. Eine weitere Verlagerung der Finanzierung der Strasse zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird klar abgelehnt. Heute werden Autofahrer mit Importzöllen auf Autos, Motorfahrzeugsteuern und Autobahnvignette unabhängig der gefahrenen Kilometer belastet. Nur die Mineralölsteuer und die LSVA orientieren sich am gefahrenen Kilometer. Eine bessere und differenziertere Einbindung der Autofahrer in die Finanzierung und eine stärkere Orientierung an der effektiven Nutzung sind nötig.

Langfristig ist die Einführung eines Mobility Pricing zu prüfen. Damit generierte Mittel dürfen nur zweckgebunden verwendet werden. Ein solches Modell kann sich an Variablen wie gefahrene Distanz, Kosten der Erstellung der Strecke oder aktuelle Belastung der Strecke richten und so unterschiedliche Anreize setzen. Damit können auch Nutzer stärker zur Kasse gebeten werden, welche zu Stauzeiten Strecken befahren oder in Bau und Unterhalt teure, wenig befahrene Strecken benutzen.

Forderungen der FDP

- Rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes samt Ausbau der Ost-West-Achse (N1)
- Bau einer zweiten Strassenröhre, ohne Kapazitätserweiterung, zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels
- Ausbau der Zubringerstrassen der Agglomerationen. Hier besteht der grösste Handlungsbedarf.
- Am langfristig geplanten Ausbau der Strassen soll sich das Siedlungswachstum orientieren.
- Verstärkte Benutzerfinanzierung, z. B. über langfristig eingeführtes Mobility Pricing

1.3. Luftfahrt

Ausgangslage

Die Flughäfen sind für die Wirtschaft zentral und ein wichtiger Standortfaktor für unsere internationalen Unternehmen. In der Schweiz schafft die Luftfahrt 180'000 Arbeitsplätze und über 30 Mrd. Franken Wertschöpfung. Die FDP setzt sich für wettbewerbsfähige Landesflughäfen ein, die attraktive europäische und interkontinentale Direktverbindungen anbieten.

Bei Effizienz und Qualität belegen die Schweizer Flughäfen Spitzenplätze. Unsere Luftfahrtinfrastruktur kann international mithalten. Allerdings ist sie bei Steuern, Gebühren und Bürokratie benachteiligt. Zudem hindert der Widerstand gegen den Ausbau der Infrastruktur die Entwicklung. Will die Schweiz auch bei der Luftfahrt wettbewerbsfähig bleiben, braucht es ein klares Bekenntnis zu den Flughäfen. Eine Verhinderung durch Interessenskonflikte zwischen Kantonen und Regionen schwächt die Schweiz in internationalen Verhandlungen. Können sich die Kantone und Regionen nicht einigen, drängt sich der verstärkte Einbezug des Bundes auf, da es sich bei den Flughäfen um Infrastrukturen von nationaler Bedeutung handelt. Der Kantönligeist darf die Anbindung der Schweiz an die internationalen Märkte und die Eingangspforte für Touristen nicht verschliessen.

Kapazitätssteigerung

Der eng begrenzte Schweizer Luftraum muss besser in die umliegenden Lufträume eingebunden werden. Das Projekt Single European Sky (SES) muss die Effizienz im Schweizer Luftraum erhöhen. Neben der Koordination in der Luft ist die Kapazität am Boden auszubauen. Für unsere Flughäfen als unerlässliche Infrastrukturen sind langfristig verlässliche Rahmenbedingungen für die baulichen und betrieblichen Entwicklungen zentral. Mit Blick auf die sich abzeichnenden Engpässe sind die Rahmenbedingungen für Ausbauten sowohl von Pisten als auch von Flughafengebäuden heute festzulegen.

Forderungen der FDP

- Bekenntnis zu wettbewerbsfähigen internationalen Flughäfen, die weiter wachsen können.
- Als Infrastrukturen von nationaler Bedeutung sollen sie diesen Stellenwert bei Diskussionen rund um ihren Betrieb einnehmen.
- Entflechtung des stark fragmentierten Luftraumes in der Schweiz
- Keine weiteren Gebühren für die Flughäfen namentlich für Sicherheitskosten.

2. Telekommunikationsinfrastruktur

Ausgangslage

Die FDP bekennt sich zum erfolgreichen Infrastrukturwettbewerb im Kommunikationssektor. Eine gut funktionierende Kommunikationsinfrastruktur ist für ein Land wie die Schweiz von zentraler Bedeutung. Die Struktur ist heute in den Zentren bereits weit fortgeschritten. In ländlichen Gebieten und in den Berg-

regionen ist die Abdeckung sowohl beim Mobilfunk als auch im Bereich Glasfasernetze noch ungenügend. Fehlt diese Infrastruktur oder genügt sie nicht den heutigen technischen Standards betreffend hoher Übertragungsraten, so nimmt die Abwanderung in Richtung der Zentren zu. Die Entvölkerung der Bergregionen und der ländlichen Regionen macht weder aus verkehrspolitischen Überlegungen noch aus raumplanerischer Sicht Sinn. Im Gegenteil: Die Arbeits- und Lebensgrundlagen sollen gerade auch in den bisher vernachlässigten ländlichen Regionen und Bergregionen verbessert werden. Es ist deshalb unabdingbar, dass das Glasfasernetz und das Breitband-Mobilfunknetz (LTE) rasch und breitflächig ausgebaut wird.

Finanzierungsvorschläge

Wie bei Schiene und Strasse wird die Telekommunikationsinfrastruktur nur einmal benötigt. Investitionen in parallele Infrastrukturen sind weder sinnvoll noch notwendig. Die Infrastruktur soll somit in Kooperation zwischen den Anbietern erfolgen. Die Finanzierung muss in erster Linie durch die Anbieter geschehen, die das Kapital über den Markt beziehen. Der Wettbewerb soll sowohl zwischen den Infrastrukturen als auch zwischen den darauf angebotenen Diensten spielen. Der Nutzer wird daher direkt in die Infrastrukturfinanzierung eingebunden, in dem er für die bezogenen Dienste bezahlt. Der Zugang zur Infrastruktur muss dabei für alle Dienstleistungsanbieter zu gleichen Zugangsbedingungen gewährleistet sein.

Forderungen der FDP

- Attraktive finanzielle Rahmenbedingungen für den Ausbau von Glasfasernetze und LTE
- Den Ausbau der Breitbandanschlüsse zu Hause und im ÖV voranbringen, damit ortsunabhängig gearbeitet werden kann. LTE breitflächig als Mobilfunkstandart einführen. Dabei sind insbesondere auch die ländlichen Regionen und die Bergregionen miteinzubeziehen.
- Die Kooperationen zwischen den Telekomaniern und ihren Partnern darf nicht durch langwierige Rechtsverfahren der Behörden behindert werden.
- Risikogerechte Anpassung der Strahlenschutzverordnung und Abbau der Bewilligungsbürokratie für Mobilfunkantennen.