

Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa

VON ULRICH KLIMKE, BERLIN/BONN

Die verkehrspolitische Sicht in der Bundesrepublik Deutschland hat sich seit der Wiederverlangung der Einheit und seit der Öffnung Ost-, Mittel- und Südosteuropas nachhaltig verändert. So liegt Deutschland durch die Öffnung des Ostens seit nunmehr fast 5 Jahren im Zentrum vehement ansteigender Verkehrsströme in West-Ost- aber auch in Nord-Süd-Richtung. Die aktuellen Zahlen sind bekannt. Weniger bekannt – zumindest im Westen – sind die aktuellen Unzutraglichkeiten, den der z.B. enorm angewachsene Straßengüterverkehr an der deutschen und zugleich EU-Grenze an Oder und Neiße auslöst. Wartezeiten von bis zu 40 Stunden in Frankfurt/Oder, Forst oder Görlitz – aber auch in Zinnwald Richtung Böhmen – bei gleichzeitig aufnahmebereitem, aber ohne massive Subventionierung wenig genutztem Schienenverkehr sind eher die Regel denn die Ausnahme.

Wenn wir uns weiterhin die dem ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegenden Wachstumsraten im Personen- und Güterverkehr ansehen, so ist der eben geschilderte heutige Ausschnitt „Ost“ erst der Anfang weiteren Verkehrswachstums in Deutschland und vor allem in und nach Osteuropa. Dort entsteht Marktwirtschaft, steigendes Einkommen und wachsende Mobilität. Andererseits reizt das Lohngefälle Richtung Osten nicht wenige Unternehmer aus dem Westen, Produktionsbereiche nach dort auszulagern. Vermehrte Transporte sind das Resultat.

In Berlin ist es weiterhin deutlich sichtbar, daß z.B. lange aufgestaute Reisewünsche in Osteuropa, per Pkw Richtung Westeuropa zu fahren, mehr und mehr umgesetzt werden. Dies alles führt zu Anpassungsproblemen der vielfältigsten Art. Gleichwohl gilt es für die Zukunft auch, dem Nord/Süd-Verkehr, sei es im Skandinavienverkehr, sei es im Alpen transit, verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen und Entscheidungen vorzubereiten.

Daher wird auch in den nächsten Jahren der Verkehrspolitik die gleiche Bedeutung zukommen – auch im Bewußtsein der Öffentlichkeit – wie sie seit einem guten Jahrzehnt bereits dem Umweltschutz zuteil wird. In Erinnerung gerufen sei an dieser Stelle auch, daß fast 70% der deutschen Exporte – rd. 5 Mio. Arbeitsplätze – in den europäischen Markt gehen. Die Verkehrswege sind dabei natürlich Teil stabiler Liefer- und Bezugsbedingungen im wachsenden Wettbewerbsmarkt Europa. Eine vorausschauende Verkehrspolitik muß daher ein leistungsfähiges, zugleich aber auch ein konsensfähiges *Gesamtkonzept* anbieten, das auf die Herausforderungen der modernen Gesellschaft eingeht.

Anschrift des Verfassers:
Ministerialdirigent Dr. Ulrich Klimke
Bundesverkehrsministerium, Außenstelle Berlin
Krausenstraße 17-20
10117 Berlin

Was sind ihre Prämissen:

Erstens:

Die Verkehrsinfrastruktur leistet einen zentralen Beitrag zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Daher müssen wir alles tun, um bestehende Standortvorteile zu gewährleisten bzw. verlorengegangene wiederzugewinnen. Wer also Wachstum und Wohlstand will, der kann den Verkehr nicht verteufeln. Es gilt, Schiene, Straße, Wasserstraße und Luft als Verkehrswege auf hohem Niveau zu erhalten bzw. dorthin zu bringen. Dies gilt insbesondere für die neuen Bundesländer. Schwachstellen sind zu beseitigen. Nur ein integriertes Netzwerk kann den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden. Hinter den Zukunftschancen neuer Technologien im Bereich moderner elektronischer Kommunikationsmittel kann der Verkehrsbereich nicht zurückbleiben.

Was wurde z.B. für die jungen Bundesländer bereits erreicht:

Insgesamt rd. 48 Mrd. DM sind vom Bund, vom Bundesverkehrsministerium, im Zeitraum vom 2. Halbjahr 1990 bis Ende 1994 in ihre Verkehrswege investiert worden.

So als Beispiele:

Bundesfernstraßenbau

- rd. 700 km Autobahnbetriebsstrecken (rd. 37% des bestehenden Netzes) instandgesetzt und ausgebaut;
- rd. 6.500 km Bundesstraßen (rd. 56% des bestehenden Netzes) instandgesetzt, neu- oder ausgebaut.

Eisenbahnen der DB AG (ehemals Deutsche Reichsbahn)

- über 700 km Strecke elektrifiziert, so daß jetzt rund 31% des ehemaligen DR-Netzes elektrisch betrieben werden;
- rd. 3.000 km saniert, neu- und ausgebaut.

Im Ergebnis sind bis heute bei der „Bahn-Ost“ nicht nur die Streckenkapazitäten durch dichtere Zugfolge erhöht, sondern auch die Fahrzeiten durch höhere Streckengeschwindigkeiten erheblich gekürzt worden.

Der Wagenpark wurde im IC-, IR- und Nahverkehr auf dem Netz der ehemaligen DR fühlbar modernisiert. Der Bund wird den Verkehrswegebau in den neuen Bundesländern weiter bevorzugt und gezielt vorantreiben. Im Durchschnitt wird fast jede 2. Mark in den neuen Bundesländern investiert. Die 17 Projekte Deutsche Einheit in den neuen Bundesländern – als Bestandteile des BVWP – sind Beweis für die auch langfristig angelegte Aufholstrategie. Ihre zügige Umsetzung ist auch weiterhin eine verkehrspolitische Aufgabe ersten Ranges.

Eine deutsche Großbank schreibt in ihrer volkswirtschaftlichen Analyse der jungen Bundesländer aus diesen Tagen¹⁾: „Selten in der Wirtschaftsgeschichte ist der Lebensstandard von so vielen in so kurzer Zeit so nachhaltig verbessert worden wie in Ostdeutschland von 1990 bis 1994. Und die Erwartung auf Fortsetzung ist berechtigt.“

1) „Ostdeutschland holt auf“, Dresdner Bank AG, Frankfurt 1994.

Sie schreibt aber auch:

„Berlin entwickelt sich aufgrund seiner Funktion als Hauptstadt sicherlich zu einem Wachstumszentrum, das auch auf seine Nachbarregion Brandenburg abstrahlt. In Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt bestehen gute Voraussetzungen, daß sich mit dem vorhandenen Potential ausgebildeter Fachkräfte eine im europäischen Vergleich moderne, weitgehend mittelständisch geprägte Wirtschaftsstruktur etabliert. Schwierig gestalten sich die Anpassungsprobleme dagegen in Regionen mit einseitiger Industriestruktur, z.B. an der Ostseeküste (Werftindustrie), im Raum Eisenhüttenstadt (Stahlindustrie) oder im Textilrevier Sachsens sowie an Standorten mit ökologischen Altlasten.“

Hier wird also eine gute und vor allem schnell verbesserte Verkehrsinfrastruktur – so z.B. die Küstenautobahn A 20 – zum Eckstein weiteren wirtschaftlichen Wachstums.

Zweitens:

Nur eine ordnungspolitisch klar und eindeutig ausgerichtete Verkehrspolitik kann auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen im notwendigen Umfang als qualitativ hochwertige und effiziente Serviceleistung für Bürger und Industrie reagieren.

Einige Beispiele aus den letzten 2 Jahren mögen zeigen, was bereits verkehrspolitisch erreicht wurde, damit die zukunftsorientierte Weiterentwicklung mit Nachdruck vorangetrieben werden kann:

- (1) Das am 24. Dezember 1993 in Kraft getretene *Planungsvereinfachungsgesetz* enthält verfahrensrechtliche Bestimmungen mit dem Ziel, das Planungsverfahren für Verkehrswege, u.a. durch Verkürzung von Fristen für die Behörden im Rahmen des planungsrechtlichen Verfahrens sowie durch Straffung des Rechtsmittelweges, schneller, effizienter und billiger zu gestalten. Diese Regelungen stellen einen wesentlichen Fortschritt auf dem Weg zu einem attraktiven Standort Deutschland dar.
- (2) Der am 24. September 1993 verabschiedete *Bundesverkehrswegeplan* ist die Grundlage für den zukünftigen Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur.
- (3) Mit Inkrafttreten der Grundgesetzänderung am 23. Dezember 1993, des Eisenbahnneuordnungsgesetzes am 1. Januar 1994 sowie der Gründung der Deutsche Bahn AG am 5. Januar 1994 ist die *Strukturreform der Eisenbahn* verwirklicht worden. Die Bahnreform legt die Grundlagen für ein modernes, marktorientiertes und mittelfristig rentables Eisenbahnsystem, das stärker als bisher am zukünftigen Verkehrsaufkommen beteiligt sein wird und auf die Dauer zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte führt.
- (4) Am 25. Oktober 1993 wurde nach über 20jährigen zähen Verhandlungen eine EG-Richtlinie über die Abgabeharmonisierung im Straßengüterverkehr verabschiedet.

Auf dieser Grundlage konnte die Kfz-Steuer für Lkw ab 1. April 1994 dem mittleren europäischen Niveau angenähert und so Wettbewerbsnachteile des deutschen Güterkraftgewerbes abgebaut werden. Zugleich wurde bei der Kfz-Steuer für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht ein erhebliches emissionsbezogenes Element eingeführt und damit ein Anreiz zur Herstellung und Anschaffung abgas- und lärmarmen Fahrzeuge gegeben. In diesem Zusammenhang wurde auch die Einführung der Lkw-Vignette am

1. Januar 1995 erreicht. Jetzt endlich müssen auch ausländische Lkw für die Benutzung deutscher Autobahnen – vor allem auch im Transit – zahlen.

Zudem wurde für die Einführung eines allgemeinen entfernungsabhängigen Gebührensystems für die Straßenbenutzung zum Ende der 90er Jahre eine Perspektive eröffnet. Dies ist der Einstieg zur konsequenten Umsetzung des Verursacherprinzips im Straßenverkehr.

- (5) Die Bundesregierung hat am 24. Februar 1994 den Gesetzentwurf über den *Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private* beschlossen. Mit dem Gesetz werden die rechtlichen Voraussetzungen zur Übertragung der Ausführung von Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von Bundesfernstraßen auf Private geschaffen. Privaten wird damit die Möglichkeit eröffnet, in Rahmen von Betreibermodellen Investitionen in Bundesfernstraßen zu tätigen.

Hierdurch kann zusätzliches privates Kapital mit dem Ziel mobilisiert werden, einzelne Baumaßnahmen, die wegen anderer Prioritäten auf absehbare Zeit mit Haushaltsmitteln nicht realisiert werden können, früher zu verwirklichen (Zeit einkaufen).

- (6) Hinsichtlich einer Einführung eines automatischen streckenbezogenen *Gebürenehebungsystems* auf deutschen Autobahnen werden in einem z.Z. laufenden Feldversuch die technischen und sonstigen Voraussetzungen geprüft (A 555 Köln – Bonn). Kostenkompensation und eindeutiger Datenschutz sind essentielle Prämissen bei diesen Überlegungen.
- (7) Bundestag und Bundesrat haben Mitte 1994 das *Magnetschwebbahnplanungsgesetz* beschlossen. Die Bundesregierung sieht in der Realisierung einer Magnetschwebbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung von Zukunftstechnologie in Deutschland.
- (8) Um den Anteil der emissionsarmen und sparsamen Fahrzeuge am gesamten Fahrzeugbestand deutlich zu erhöhen, soll die bisherige hubraumbezogene Kfz-Steuer für Pkw in eine *emissionsorientierte Steuer* umgewandelt werden.
- (9) Wichtig ist bei alledem auch, im Straßengüterverkehr das hohe Niveau der Kontrollen auf unseren Straßen und Autobahnen im Interesse von Wettbewerbsgleichheit und Verkehrssicherheit unbedingt zu erhalten – ja sogar noch zu erhöhen und dabei die ausländischen Lkw gleichgewichtig mit einzubeziehen. Deshalb wird das neue BAG durch verstärkte Kontrollen diese Zielsetzungen sicherstellen.

In dieses „Fitneßprogramm“ der deutschen Verkehrspolitik für Europa fügten sich die Ziele und Schwerpunkte der deutschen Ratspräsidentschaft des Bundesverkehrsministers im zweiten Halbjahr 1994 nahtlos ein.

Die deutsche Präsidentschaft hatte von Anfang an drei Schwerpunkte gesetzt:

1. *Telematik*

Moderne Verkehrsleitsysteme können wichtige Beiträge leisten, u.a.:

- zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Staus,
- zu einem verbesserten Umweltschutz durch Verkehrsvermeidung (u.a. Verringerung von Leerfahrten),

– zur Einsparung von Verkehrswegeneubauten durch bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur.

Die Zeit der deutschen Präsidentschaft ist genutzt worden, konkrete Umsetzungsschritte auf europäischer Ebene vorzubereiten.

2. Harmonisierung

Die Vorschriften über den Zugang zum Beruf, die Sozialvorschriften und die technischen Vorschriften sind bereits durch die Europäische Union weitgehend harmonisiert. Was nützt ist insbesondere ihre gleichmäßige Anwendung, d.h., die Beseitigung von Vollzugsdefiziten. Der Bundesverkehrsminister hat im Rahmen der deutschen Präsidentschaft ein Arbeitspapier vorgelegt, das hier konkret vier Aufgabenfelder benennt:

- Die Mindeststandards für den Zugang zum Beruf – insbesondere hinsichtlich der fachlichen Eignung – sollen angehoben werden;
- Bei Abmessungen und Gewichten sollen Spielräume nach oben so weit als möglich ausgeschlossen werden;
- Die Vorschriften über die technische Überwachung sollen ergänzt werden;
- Die Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten sollen wirksamer gestaltet werden, u.a. durch Einführung eines elektronischen Fahrten-schreibers und durch Verbesserung der Zusammenarbeit der nationalen Verwaltungen.

3. Eisenbahnen

In Zukunft muß europaweit mehr Verkehr auf die Schiene. Dies wird allenthalben bejaht. Aber dieses Ziel ist kein Selbstläufer. Es stehen daher noch wichtige Aufgaben bei der europäischen Schienenverkehrspolitik aus:

So müssen u.a.

- die Bedingungen für den Netzzugang und die Bestimmungen über die Festsetzung von Nutzungsentgelten konkretisiert werden;
- die Bedingungen für das Niederlassungsrecht der Eisenbahnunternehmen in der gesamten Gemeinschaft einheitlich festgelegt werden.

Die deutsche Präsidentschaft hat alles daran gesetzt, hier weiterzukommen. Dabei sollten aber auch weitere mittel- und langfristige Zielsetzungen verfolgt werden:

- a) **Angebotsverbesserung**
Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ist weiter zu steigern, aber keine Zwangsverlagerung auf die Schiene.
- b) **Strukturanpassung**
Die Eisenbahnen müssen aus Behördenstrukturen gelöst und zu echten Verkehrsunternehmen werden – wie die Unternehmen der konkurrierenden Verkehrsträger.
- c) **Lösung der Eisenbahnen von den nationalen Netzen**
Die Eisenbahnunternehmen müssen, wie die konkurrierenden Verkehrsträger, über die Grenzen hinweg operieren und dem Kunden als ein Anbieter gegenüber treten können. Sie dürfen nicht davon abhängig bleiben, daß jenseits der Grenze ein anderes

Eisenbahnunternehmen den Transport übernimmt. Sie müssen sich wie die Unternehmen der konkurrierenden Verkehrsträger in jedem beliebigen Mitgliedstaat niederlassen und grenzüberschreitende Dienstleistungen anbieten können.

Dies alles ist schwierig genug, wenn man bedenkt, daß es in der EU beispielsweise noch sieben verschiedene Stromsysteme gibt – die Signal- und Sicherungsanlagen differieren und vieles mehr.

Der „Maastrichter-Vertrag“ hat der Europäischen Gemeinschaft die Aufgabe übertragen, zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze auch im Verkehr beizutragen:

- Die Europäische Union soll Leitlinien für Aktionen zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze aller Verkehrsträger aufstellen.
- Sie soll die europaweite Nutzbarkeit – die sogenannte „Interoperabilität“ – der Netze fördern.
- Sie kann Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse finanziell unterstützen.

Entscheidungen des Rates gibt es bereits über ein europäisches Straßennetz, ein europäisches Binnenwasserstraßennetz und über ein europäisches Netz für den Kombinierten Verkehr. Nunmehr war es höchste Zeit, auch europäische Netze für die Eisenbahnen, die Seehäfen, die Flughäfen und die Telematiksysteme vorzusehen.

Verkehrspolitik auf dem Weg nach Europa hat noch viele andere Facetten:

1. Umweltschutz

Jenseits der weitergehenden Arbeit europaweit und damit gemeinsamer Verschärfung von Lärm- und Abgasgrenzwerten für Kfz, speziell auch Lkw – das gilt auch für ihre Ausdehnung auf Mittel- und Osteuropa – möchte ich hier als Ausschnitt die enge Vernetzung und Zusammenarbeit aller Verkehrsträger als eine erfolgversprechende Stoßrichtung, die Umweltauswirkungen des wachsenden Verkehrs gezielt zu begrenzen, nennen. So sind im BVWP über 4 Mrd. DM für den Ausbau der Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs vorgesehen. Mit diesen Mitteln soll das Terminalnetz bis zum Jahr 2010 auf eine Kapazität von 100 Mio. t jährlich ausgebaut werden. In den Kombinierten Verkehr müssen außerdem verstärkt Küsten- und Seeschifffahrt (from road to sea) einbezogen werden. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen müssen – ebenso wie die Bahn – stärker genutzt werden. Stichworte sind hier auch: Vernetzung von Nah- und Fernverkehr in Güterverkehrszentren und im Ausbau der Citylogistik.

Derzeit wird – zusammen mit der Verkehrswirtschaft und der Spedition – an einem Konzept eines marktkonformen und zugleich umweltfreundlichen Transits gearbeitet. Dabei ist auch die Überlegung wichtig, an den Zentren der heute schier endlosen Staus an der EU-Ostgrenze regionale Verkehrskonzepte etwa für grenzüberschreitende Verbindungen – so z.B. zwischen Dresden und Prag oder Dresden und polnischen Bezirken – zu entwickeln.

Die durch den Verkehr enger zusammenrückenden benachbarten Verwaltungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren erfordern eine abgestimmte Entwicklung auch der Standorte von Güterverkehrszentren als logistische Knoten für die Koppelung des Schienen- und Straßengüterverkehrs. Auch eine gemeinsame Planung und Entwicklung des Verkehrs in benachbarten Städten und Kreisen bietet sich an. So – um im regionalen Bilde zu bleiben – für die Räume Görlitz, Zittau, die Sächsische Schweiz, das Erzgebirge und das Vogtland.

Mit Interesse wird daher auch die Entwicklung alternativer Konzepte zum internationalen Straßengüterverkehr verfolgt. Im Freistaat Sachsen ist seit 25. September 1994 die „Rollende Landstraße“ gemeinsam mit den tschechischen Nachbarn gestartet worden. Von Dresden nach Lovosice rollen in einer Pilotphase und finanziell vom Freistaat unterstützt die Lkw per Bahn durch das Elbetal, um so die anliegenden Gemeinden mit ihren engen Ortsdurchfahrten im Gebirge vom Lkw-Verkehr zu entlasten und den Grenzstau zu mindern helfen.

2. Luftverkehr

Der Luftverkehr ist ein positives Beispiel dafür, wie gerade die Liberalisierung zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit entscheidend beiträgt.

Nach der weitgehenden Gestaltung des Binnenmarktes ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt gegenüber ihren globalen Konkurrenten eine Aufgabe, der wir uns vor allem auch innerhalb der europäischen Union verstärkt widmen wollen. Im BMV ist hierzu das „Luftfahrtkonzept 2000“ erarbeitet worden mit dem die Ziele und Perspektiven der deutschen Luftverkehrspolitik bis zur Jahrtausendwende aufgezeigt werden.

„Mehr Markt für deutsche Luftfahrtunternehmen weltweit“ bedeutet nicht nur die größtmögliche Öffnung der bestehenden bilateralen Luftverkehrsmärkte für unsere Luftfahrtunternehmen und Flughäfen, sondern auch eine flexiblere Gestaltung der Flugpreise zum Nutzen der Flugreisenden und der Wirtschaft. Die privatwirtschaftlich organisierte und mittlerweile überwiegend privatisierte Lufthansa wird erheblich hierzu beitragen.

Wie dieses Beispiel und auch die mit dem Tarifaufhebungsgesetz vollzogene Aufhebung der Tarife im binnenländischen Güterverkehr von Bahn, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr zeigen, sind freie Preisbildung sowie die Regeln des freien Marktes wichtige Maßnahmen zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft ist in hohem Maße abhängig von einer effizienten Arbeitsteilung und einem reibungslos funktionierenden Warenverkehr. Der gesamte Verkehrssektor ist daher gefordert, sich im offenen Wettbewerb den veränderten Rahmenbedingungen im europäischen Binnenmarkt anzupassen.

Der Bundesverkehrsminister weiß sehr wohl um die schwierige wirtschaftliche Situation – z.B. in der Binnenschifffahrt. Zahlreiche Maßnahmen und Initiativen auf nationaler und auf europäischer Ebene laufen. So hat der Bundesminister für Verkehr Ende September 1994 in Brüssel auf der Tagung der EU-Verkehrsminister die Probleme, besonders der deutschen Binnenschifffahrt, zur Sprache gebracht und sich ihre Forderungen nach schneller Hilfe zu eigen gemacht. Die im Rat anschließend verabschiedete Resolution mit konkreten Aktionschritten weist dies aus. Zudem hat der Bundesverkehrsminister Anfang Dezember 1994 Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt, um sowohl die Abwrackung deutscher Schiffe im Rahmen der laufenden EU-Strukturbereinigung zu intensivieren als auch die Anpassung der deutschen Binnenschifffahrt an den liberalisierten europäischen Markt (Umstrukturierung und Modernisierung) zu erleichtern.

3. Verkehrssicherheit – ein europäisches Problem

Nicht Dirigismus und Bevormundung, sondern der Appell an Mündigkeit und Verantwortungsbewußtsein sind Grundlagen der deutschen Verkehrssicherheitsarbeit. Der

zunehmend europäischer werdende Mix im Pkw- und Lkw-Verkehr auf unseren Straßen läßt diese Arbeit aber dringender denn je werden.

1970, im traurigen Unfallrekordjahr, gab es bei 1,4 Mio. Straßenverkehrsunfällen noch über 19.000 Unfalltote. 1993 ereigneten sich in den alten Bundesländern zwar 1,8 Mio. Unfälle. Mit 6.926 Verkehrstoten wurde aber die niedrigste Zahl seit Bestehen der Unfallstatistik erreicht. In den Monaten Januar bis August 1994 ist in ganz Deutschland im Vergleichszeitraum die Zahl der Getöteten um 3,8% weiter zurückgegangen.

Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund enormer Zuwächse beim Kraftfahrzeugbestand – besonders in den jungen Bundesländern – und den Fahrleistungen im selben Zeitraum noch wesentlich höher zu werten. Daraus läßt sich erkennen, daß gezielte Aktionen und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit – in ganz Deutschland – greifen. Zweifellos tragen straßenbauliche Maßnahmen – wie die Beseitigung von örtlichen Unfallschwerpunkten und der Bau von Ortsumgehungen und Radwegen –, verkehrstechnischen Lösungen – wie flexible Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen – und verbesserte Vorschriften ganz wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Entscheidende Bedeutung kommt aber auch der breiten Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über besonders gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu. Das Verantwortungsbewußtsein und die Bereitschaft zur Rücksichtnahme, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern, müssen weiter gestärkt werden. Nur so können die Erfolge in den alten Bundesländern stabilisiert und der negative Unfalltrend in den neuen Ländern endgültig gebrochen werden.

Erfolge können sich nur einstellen im Zusammenwirken von Bund, Ländern und Gemeinden und gemeinsam mit den Verbänden und Organisationen der Verkehrssicherheitsarbeit. Ein Beispiel für die Zusammenfassung der Kräfte ist die gemeinsame Verkehrssicherheitskampagne des Bundesverkehrsministeriums und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates „Rücksicht kommt an“, die nun schon über mehrere Jahre mit Erfolg läuft.

In neuer Aufgabenfunktion hinzugekommen ist natürlich jetzt auch die Arbeit des Bundesamtes für den Güterverkehr. Hier ist gerade in bezug auf den Verkehr an der EU-Ost/Außengrenze eine wichtige Tätigkeit bei Straßenkontrollen des Lkw-Verkehrs zu sehen. Noch im Jahr 1994 – so ist die Planung – sollen rd. 600.000 Fahrzeuge überprüft werden. 1992 sind es noch 490.000 gewesen. Diese Arbeit wird sich, das ist unsere Überzeugung, mit Sicherheit auch auf die Hebung der Verkehrssicherheit, insbesondere auch auf die der ausländischen Fahrzeuge, auswirken.

4. Transrapid – Hamburg/Berlin

Abschließend soll nochmals kurz – auch nach der am 13. Oktober 1994 in Schwerin erfolgten Gründung der Planungsgesellschaft – auf diesen neuen Verkehrsträger eingegangen werden:

- Technisch ist der Transrapid seit der Erfindung der Eisenbahn die wichtigste Innovation im Bereich des erdgebundenen öffentlichen Personenverkehrs;
- Verkehrspolitisch setzt die Bundesregierung mit dem Transrapid auf ein Verkehrsmittel der Zukunft, das eine neue Dimension der Geschwindigkeit öffentlicher Verkehrsmittel

eröffnet, und zugleich Verkehr von der Straße auf die „Magnetschwebbahn“ ziehen wird sowie den Kurzstrecken-Flugverkehr ersetzen kann. Nicht zuletzt schaffen wir durch den Transrapid auf der bestehenden Schienenstrecke Hamburg – Berlin neue Kapazitäten für den wachsenden schnellen Güterverkehr zwischen den beiden größten Städten Deutschlands;

- Umweltpolitisch bietet der Transrapid noch weitere erhebliche Vorteile gegenüber den herkömmlichen Massenverkehrsmitteln. Das gilt für den Energieverbrauch und den Lärm, aber vor allem auch für die Emissionen;
- Nicht zuletzt sei an die wirtschaftspolitische Bedeutung des Transrapid erinnert. Unsere Fähigkeiten im Bereich der Hochtechnologien entscheiden über die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Wer aber meint, Technologien seien nur für den Export bestimmt, der geht fehl. Nur, wenn wir auch in Deutschland unserer Wirtschaft und ihren Produkten vertrauen, sind wir im Ausland glaubwürdig; nur dann haben wir Chancen auf einen erfolgreichen Export.

Beim Betrieb des Transrapid wird erstmals auch finanzpolitisches Neuland betreten. Der Bund steht dabei zu seiner Pflicht – wie bei der Bahn auch – und baut die Infrastruktur. Die Kosten des „schwebenden Materials“ und die Verantwortung für den Betrieb liegen vollständig bei einem privaten Konsortium.

Hier treten also Private voll ins Betriebsrisiko ein. Der Bau einer vollständigen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg – Berlin wäre nicht billiger geworden und die Tatsache, daß die Deutsche Bahn AG beim Betrieb des Transrapid voll mitmacht, zeigt, daß das Verkehrsnetz sinnvoll und auch vernetzt erweitert werden kann. Der Transrapid ist daher keine „Insellösung“.

Es wird nun Aufgabe der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft sein, die Vorbereitung und die Erstellung der Unterlagen für die Durchführung des Raumordnungs- und des Planfeststellungsverfahrens für das Gesamtsystem der Magnetschnellbahnstrecke Berlin – Hamburg gezielt voranzutreiben. Das Erstellen einer ökologischen Risikoeinschätzung und einer Umweltverträglichkeitsstudie gehört dabei ebenso dazu wie das Ermitteln des bestmöglichen Trassenentwurfs mit den geringsten Beeinträchtigungen für die Anlieger.

Als Fazit sei festzuhalten:

Deutschland ist wiedervereinigt, aber die Integration der ostdeutschen Verkehrslandschaft bleibt ebenso in absehbarer Zukunft ein überaus anspruchsvolles Projekt der Verkehrspolitik wie die neue Gesamtstellung Deutschlands in einem Europa, das in Frankfurt/Oder oder Görlitz nicht mehr aufhört.

Daher sind viele bisher gewohnte und eingefahrene Verfahrensweisen, Normen und Strukturen heute nicht mehr tragfähig. Lassen Sie uns daher gemeinsam mit Phantasie und Mut nach neuen Wegen suchen. Aber lassen Sie uns dann am Ende auch entscheiden und dann vor allem rasch entscheiden.

Bürger und Wirtschaft verlangen danach!

Abstract

The transport-policy point of view in the Federal Republic of Germany has strongly changed since reunification and since the opening of Eastern, Central and South-Eastern Europe. Thus Germany has – due to the opening of the East – for almost five years by now been situated in the centre of vehemently increasing traffic flows in west-east, but also in north-south direction.

Foresighted transport policy must, therefore, offer an efficient *overall concept*, which the parties concerned can consent to and which also accepts the challenges of modern society.

This concept has vigorously been set about both within the framework of the development of the traffic infrastructure of the new Federal Länder and in the further development of regulatory policy within the EU. Success has already become clearly visible.