

Leitlinien für die Verkehrspolitik der Zukunft

VON WOLFGANG CLEMENT, DÜSSELDORF

1. Einleitung

Wir leben in einer Zeit des raschen Wandels, von Umwälzungen in Wirtschaft und Gesellschaft. Sie alle wissen das, haben berufliche und sicher auch private Erfahrungen damit. Nur wer sich auf geänderte Rahmenbedingungen einstellt und auch überraschende Herausforderungen annimmt, kann auf Dauer bestehen. Insofern wage ich zu hoffen, daß es Sie nicht völlig aus dem Konzept bringen wird, wenn ich das Thema für meinen Vortrag etwas anders formuliert habe, als es in der Einladung zu dieser Veranstaltung angekündigt worden ist. Aber keine Sorge: beim Thema Verkehrspolitik werde ich bleiben. Ich möchte die Sache allerdings etwas grundsätzlicher angehen und Ihnen, wenn auch in der gebotenen Kürze, meine „Leitlinien für die Verkehrspolitik der Zukunft“ vorstellen.

Zunächst jedoch, meine Damen und Herren, möchte ich mich natürlich gerne in den Kreis der Gratulanten einreihen und dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln auch für die nächsten 75 Jahre ein erfolgreiches Wirken wünschen. Es mag vielleicht etwas voreilig scheinen, zeitlich so weit voraus zu greifen: Ich bin aber ganz sicher, daß Mobilität auch in 75 Jahren noch die Lebenswirklichkeit der Menschen bestimmen wird – und daß es auch in der Mitte des 21. Jahrhunderts noch sinnvoll sein wird, fundiert darüber nachzudenken, wie Mobilität am besten organisiert werden kann.

Für jeden, der Verkehrspolitik verantwortlich betreibt, sollte es selbstverständlich sein, sich entsprechenden wissenschaftlichen Sachverständigen zu bedienen, wie er an Ihrem Institut, Herr Professor Baum, in hervorragender Weise vorhanden ist. Es gehört zu meinen festen Überzeugungen, daß unvoreingenommenes, kritisches und phantasievolles Nachdenken – und daraus folgend – auch unkonventionelle Lösungen nötig sind, um die gegenwärtigen und absehbaren Probleme zu lösen. Wissenschaftliche Institute wie das Ihre, für die Praxisnähe eine Selbstverständlichkeit ist, haben für die Entscheidungsfindung eine wichtige Rolle.

Anschrift des Verfassers:

Wolfgang Clement
Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf

Natürlich enthebt das die Politik nicht ihrer Verantwortung, die notwendigen Entscheidungen zu treffen und in der demokratischen Auseinandersetzung zu vertreten. Wissenschaftlicher Sachverstand und externe Gutachten sind eine wesentliche Entscheidungshilfe, aber sie dürfen natürlich nicht zum Feigenblatt werden, hinter dem sich die Politik versteckt.

Anders gesagt: die Öffentlichkeit hat einen Anspruch darauf, daß die politisch Verantwortlichen über Ihre Überzeugungen und Absichten Rechenschaft ablegen und dafür einstehen. Daran will ich mich halten.

Vor gut einem Jahr habe ich die Aufgabe des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers übernommen. Seitdem war bereits eine Reihe sehr konkreter und in vielen Fällen auch sehr kontroverser Entscheidungen zu treffen – vor allem in Sachen Luftverkehrsentwicklung und in Sachen Straßenbau. Aus den Grundüberzeugungen, die mich dabei geleitet haben, habe ich kein Geheimnis gemacht: Unser Land, die Wirtschaft in unserem Land ist heute mehr denn je auf eine gut ausgebaute, funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Nachfrage wächst und macht Aus- und Neubaumaßnahmen unabweisbar.

Eigentlich wären an dieser Stelle ein paar Daten über die zu erwartenden Verkehrszuwächse für die verschiedenen verkehrsarten und -träger zu nennen. Ich gehe aber davon aus, daß ich darauf vor Ihnen verzichten kann.

Ein wesentlicher Einschnitt für uns in Nordrhein-Westfalen war im April dieses Jahres die Brandkatastrophe auf dem Düsseldorfer Flughafen. Sie hat gezeigt, wie verletzlich unsere Infrastruktur ist – und daß es ein Nullrisiko in unserer technisch bestimmten Umwelt nicht gibt. Wir können das Risiko aber durch umfassende Vorsorge weitgehend minimieren. Die Brandschutzvorkehrungen, die für das vor einem Monat neu in Betrieb genommene Terminal C des Flughafens Düsseldorf getroffen worden sind, suchen weltweit ihresgleichen. Wir sind jetzt dabei, die Voraussetzungen – vor allem die gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen – für den Flughafen 2000 plus in Düsseldorf zu schaffen.

Ich freue mich sehr, daß Ähnliches – unter erheblich günstigeren Voraussetzungen – auch am Flughafen Köln/Bonn im Gang ist, der mit einem Investitionsvolumen von mehr als einer Milliarde Mark ausgebaut wird. Damit verdoppelt sich die Abfertigungskapazität in Köln/Bonn von heute fünf auf zehn Millionen Passagiere.

Bisher verfügt in Nordrhein-Westfalen nur der Flughafen Köln/Bonn über eine Intercont-Start-und-Landebahn. Für mich steht außer Zweifel, daß wir da noch erheblichen Nachholbedarf haben. In den Niederlanden wird bereits die siebte Intercontbahn in Angriff genommen. Wir können aber nicht zulassen, daß Passagiere aus Nordrhein-Westfalen erst mit dem Auto nach Amsterdam fahren, bevor sie internationale Flüge antreten. Das ist weder in unserem ökonomischen Interesse noch ist es ökologisch sinnvoll. Deshalb brauchen wir in Düsseldorf sehr bald eine Intercontbahn; mit der Stadt Ratingen werden wir über eine zeitgemäße Neuregelung als Ersatz für den 31 Jahre alten Angerland-Vergleich reden.

Wir verfolgen mit unserer Luftverkehrskonzeption den Gedanken der Dezentralität: Flugverkehr soll möglichst dort abgewickelt werden, wo der Bedarf entsteht. Deshalb sind für uns auch die weiteren Luftverkehrs-Standorte in Nordrhein-Westfalen sehr wichtig: die Regionalflughäfen Mönchengladbach, Paderborn-Lippstadt und Dortmund sowie Münster/Osnabrück als dritter internationaler Verkehrsflughafen unseres Landes. Für die Verlängerung der dortigen Start-und-Landebahn auf Intercont-Maße läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

Noch ein letzter Hinweis zum Thema Flughäfen in Nordrhein-Westfalen: eine leistungsfähige Luftverkehrs-Infrastruktur ist nicht nur aus verkehrlichen Gründen unbedingt notwendig. Flughäfen erweisen sich auch mehr und mehr als wahre Arbeitsplatzmagneten. Für den Flughafen Schiphol bei Amsterdam wird geschätzt, daß von ihm nicht weniger als 140.000 Arbeitsplätze in der Region abhängen; gut 40.000 Menschen arbeiten allein auf dem Flughafengelände. Die Vergleichszahlen für Düsseldorf: 12.000 Arbeitsplätze am Flughafen selbst, 20.000 im Umfeld. Dieser Vergleich zeigt sehr deutlich, welches Entwicklungspotential wir noch haben.

Eine Vorreiterrolle hat Nordrhein-Westfalen schon seit vielen Jahren, was das Engagement bei der Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs angeht. Das werden wir in jedem Fall fortsetzen. Aber das, so will ich Ihnen in meinen Leitvorstellungen darlegen, reicht in Wahrheit nicht.

Einen zusätzlichen Akzent in ähnlicher Richtung – nämlich zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel – haben wir in dieser Legislaturperiode bereits gesetzt: Um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen, lassen wir erstens ein umfassendes Güterverkehrskonzept für Nordrhein-Westfalen entwickeln. Zweitens fördern wir jetzt schon einzelne Projekte, die absehbar den Ergebnissen und Empfehlungen der Gutachter zugunsten eines integrierten Güterverkehrssystems nicht widersprechen. Die Mittel dafür haben wir auf gut 25 Millionen Mark pro Jahr mehr als verdreifacht. Angesichts unserer höchst angespannten Haushaltslage bin ich auf diese Zahl durchaus ein bißchen stolz.

2. Verkehrspolitische Leitlinien

Mobilität und Zielkonflikte

Das Bedürfnis nach Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Den eigenen Aufenthaltsort selbst bestimmen und nach Wunsch verändern zu können, ist Ausdruck von Freiheit und Individualität. Gleichwohl befindet sich die Verkehrspolitik in allen Volkswirtschaften im Spannungsfeld von sehr unterschiedlichen, großenteils widersprüchlichen Interessen. Besonders ausgeprägt hat sich der Gegensatz zwischen zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und der Bewahrung des natürlichen und des städtischen Lebensumfeldes.

Den Konflikt zwischen Inanspruchnahme von Mobilität und Schutz vor deren Auswirkungen muß verantwortliche Verkehrspolitik mit Vernunft und Augenmaß zu bewältigen versuchen.

Neue Wege

Der politische Auftrag, Mobilität von Menschen und Gütern zu gewährleisten, stößt mit den herkömmlichen Konzepten an tatsächliche Grenzen. Die Verkehrsnachfrage vor allem auf der Straße ist so groß, daß wir sie mit der vorhandenen Infrastruktur vielfach nicht befriedigen können.

Der für Verkehrsflächen benötigte Raum ist aber nicht beliebig vermehrbar, Abgasemissionen belasten Mensch und Natur, Lärm und Unfälle verursachen gesundheitliche Schäden.

Die vorhandenen Überlastungen im Verkehrsnetz, die zeitlich und örtlich begrenzt sind, verlangen konkrete Verbesserungen, aber sie rechtfertigen keine dramatische Überspitzung.

Eine moderne Gesellschaft an der Schwelle zum 21. Jahrhundert muß für die Verkehrsprobleme intelligente Lösungen finden. Nur die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte fortschreiben zu wollen, würde in die Sackgasse führen. Wir brauchen den Mut, neue Wege zu gehen; Politik, Gesellschaft und Wirtschaft müssen sich gemeinsam neue, große Projekte vornehmen und umsetzen.

Beton und Asphalt werden die Verkehrsflut nicht stoppen. Die Baustoffe der Zukunft sind Phantasie und Kreativität, technologische Innovation und Ingenieurkunst. Neue Ansätze und Ideen müssen aufgenommen und miteinander verbunden werden; in einer großen Kraftanstrengung kann daraus eine neue Verkehrswirklichkeit werden.

Wahl der Verkehrsmittel

Der eigene PKW ist für die große Mehrheit der Menschen längst eine Selbstverständlichkeit, er steht trotz Staus und Engpässen für individuelle mobile Freiheit. darüber darf nicht vergessen werden, daß große Teile der Bevölkerung auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind; auch und gerade für sie müssen wir ein hochwertiges, vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen gewachsenes Verkehrssystem bereitstellen.

Konsequenzen und Ziele

Die klassische Straßenverkehrsinfrastruktur ist weitestgehend gebaut. Große Straßenbauprojekte gehören – jedenfalls im Westen der Bundesrepublik – der Vergangenheit an. Statt dessen benötigen wir

- den mehrstreifigen Ausbau von Fernstraßen auf bis zu 8 Spuren,
- Netzlückenschlüsse, die allerdings oft erhebliche verkehrliche Bedeutung haben, und
- den Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung der Städte und Dörfer vom Verkehr.

Konzepte der Verkehrsvermeidung (Telearbeit, Stadt der kurzen Wege) und Verkehrsverlagerung (auf Bahn und Schiff) sind Komponenten eines neuen Verkehrssystems, aber auch keine Allheilmittel.

Zugunsten effektiver Verbesserungen und Lenkungswirkungen ist es notwendig, technische und Umweltstandards zu vereinbaren und marktwirtschaftliche Preise zu erheben. Eine wirtschaftlich faire Konkurrenz der Verkehrsträger erfordert, daß die externen Kosten des Verkehrs in vernünftiger Weise den einzelnen Verkehrsnachfragen bzw. -verursachern angelastet werden.

Der relative Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Busse, Bahnen, Schiffe) am gesamten Verkehrsaufkommen ist zu erhöhen; das absolute Ausmaß des motorisierten Individualverkehrs sollte möglichst nicht weiter steigen. Über freie Kapazitäten in nennenswerterem Ausmaß verfügt aber gegenwärtig nur die Binnenschifffahrt.

Qualitätssprung bei öffentlichen Verkehrsmitteln / auf der Schiene

Wenn wir die zu erwartenden Verkehrsleistungszuwächse tatsächlich auf der Schiene statt auf der Straße bewältigen wollen, brauchen wir im ÖPNV, im regionalen und Fernbahnnetz einen Qualitätssprung. Ziel muß es sein, daß im Jahre 2010

- Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen, Regionalbahnen und Stadtexpreßzüge im Schnitt doppelt so häufig fahren wie heute. Auf den Hauptverkehrslinien in Ballungsräumen sind Taktzeiten von 5 Minuten bei Straßenbahn und U-Bahn, 10 Minuten bei S-Bahnen, 20 bis 30 Minuten bei RB- und SE-Zügen anzustreben. Auch in der Fläche ist das Angebot mit Hilfe eines engmaschigen und hochtaktigen Busnetzes entsprechend zu verbessern.
- Im Jahr 2010 müssen alle Ballungsräume und wichtigen Flughäfen durch ein europäisch eingebundenes Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz (ICE, Thalys etc.) im Halbstundentakt verbunden werden. Damit wird innerdeutscher Flugverkehr weitestgehend überflüssig.
- Ebenso müssen im Jahre 2010 auf den wichtigsten Relationen der Bahn separate Wege für den Güterverkehr einen attraktiven, schnellen Warentransport parallel zum Personenverkehrsangebot ermöglichen.

Verkehr durch Telematik optimieren

Stärker als bisher müssen wir Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsträger als Teile eines (zu integrierenden) Verkehrssystems begreifen, das noch erhebliche Leistungsreserven hat. Die technologischen Möglichkeiten für ein sinnvolles Zusammenspiel der Verkehrsträger, die Einrichtung von Schnittstellen des Verkehrs, den Einsatz von elektronischen Logistikkonzepten und die Nutzung satellitengestützter Managementsysteme müssen massiv genutzt werden. Das Schlüsselwort heißt Telematik: die Integration der Informations- und Kommunikationstechnologie in das gesamte Verkehrssystem.

Straßenverkehr morgen: umweltfreundlicher und sicherer

Die zielgerichtete Vernetzung von Verkehrspolitik mit Forschungs- und Technologiepolitik muß in Innovationen und Investitionen enden. Ein Beispiel für die Fähigkeit von Politik und Wirtschaft, sich auf ein gemeinsames Ziel zu verständigen, sollte das Auto von morgen sein: Es müssen ganz neue Technologien genutzt werden, vor allem in der Motor- und Antriebstechnik. Das Auto von morgen

- sollte keine Abgasrückstände mehr produzieren,
- es muß vollständig wiederverwertbar sein,
- es muß ein Höchstmaß an Sicherheit bieten,
- es kann den Fahrer/die Fahrerin durch intelligente technische Hilfen entlasten und unterstützen.

Auch der Straßenverkehr insgesamt bedarf der Optimierung und der Anwendung technologischen Fortschritts auf breitester Grundlage. So kann das vorhandene Straßennetz durch den umfassenden Einsatz von Telematik bis hin zum flächendeckenden Einsatz von Autopiloten wesentlich effektiver genutzt und zugleich sicherer gemacht werden. Nach Art der Verbindung und Tageszeit differenziertes Road-Pricing kann im selben Zuge zur gleichmäßigeren Auslastung des Straßennetzes und zu stärkerem Kostenbewußtsein beitragen. Wir schaffen damit die „intelligente Straße“.

Bei allen verkehrspolitischen Anstrengungen muß der Gedanke der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen. Unsere Gesellschaft leistet sich Jahr für Jahr eine schreckliche Zahl von im Straßenverkehr getöteten und verletzten Menschen. Besonders bedrückend ist der hohe Anteil von Unfällen mit Kindern. Das dürfen wir nicht einfach hinnehmen. Durch ein Bündel von Maßnahmen müssen wir es schaffen, die Unfallzahlen drastisch zu senken.

Verkehrstechnik der Zukunft aus NRW

Wir müssen den Ehrgeiz haben, zum führenden Kompetenzzentrum in der Verkehrstechnik zu werden, in dem Hightech-Produkte vom PKW über LKW bis zur Hochgeschwindigkeitseisenbahn, von Umschlaganlagen bis zu Verkehrsleitsystemen entwickelt und produziert werden. Die doppelte Chance, die in dieser industriellen Fähigkeit liegt, müssen wir entschlossen nutzen: um unsere Verkehrsprobleme mit eigenen Mitteln zu lösen und um Arbeitsplätze in einem weltweiten Wachstumsmarkt zu schaffen.

Finanzierung

Die verkehrspolitischen Ziele sind finanzierbar. Dazu muß dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ entschlossen Geltung verschafft werden. Das Steuer- und Abgabenaufkommen im Verkehr muß zweckgerichtet für Zukunftsvorhaben eingesetzt werden.

Unsere Städte brauchen einen effizienten ÖPNV, weil sie sonst am Autoverkehr ersticken. Busse und Bahnen müssen in dichter Taktfolge fahren, sie müssen komfortabel, sicher und pünktlich sein, und sie müssen für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar sein. Ein so beschriebenes ÖPNV-System kostet zusätzliches Geld, das über eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer um 10 Pfennige aufgebracht werden kann.

Auch die Autofahrer würden von einem Qualitätssprung im Öffentlichen Nahverkehr profitieren, weil das Straßennetz nutzbar bleibt und in vielen Fällen der ÖPNV zur attraktiven Alternative werden kann, die den Umstieg lohnt. In der freien Auswahl zwischen mehreren attraktiven Verkehrsmitteln und im Abbau von Barrieren dazwischen liegen die entscheidenden Spielräume zur Sicherung der Bewegungsfreiheit des einzelnen.

3. Schlußbemerkung

Soweit zu den grundsätzlichen verkehrspolitischen Überzeugungen und Absichten, die ich Ihnen vortragen wollte. Sollten Sie Widerspruch empfinden, zögern Sie nicht, mir Ihre Gegenargumente zu nennen; gegen Zustimmung hätte ich natürlich auch nichts einzuwenden.

Sie haben noch einen langen Tag mit vielen Vorträgen vor sich; deshalb will ich Ihre Zeit nicht weiter strapazieren, auch wenn es noch sehr viele einzelne Fragen und konkrete Projekte gibt, die ich für sehr spannend halte und über die ich ebenfalls sehr gern mit Ihnen diskutieren möchte. Dazu besteht vielleicht ein anderes Mal die Gelegenheit und hoffentlich nicht erst zu Ihrem 80-jährigem Bestehen.

Für heute wünsche ich Ihnen noch einen interessanten Tag, anregende Gespräche und den auswärtigen Gästen auch noch ein paar erholsame Stunden im Anschluß an diese Veranstaltung im lebendigen Köln. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum der Wirtschaft
als verkehrspolitische Herausforderung

VON HORST TELTSCHIK, MÜNCHEN

In einer stark emotionalisierten, teilweise auch ideologisierten Debatte um die Mobilität von Personen und Gütern stehen heute ganz überwiegend die negativen Auswirkungen im Vordergrund.

Die fundamentale Bedeutung von Mobilität

- als Grundbedürfnis einer freien Gesellschaft und
 - als Grundvoraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaftsordnung
- wird vielfach als selbstverständlich vorausgesetzt bzw kaum noch zur Kenntnis genommen. Diese Diskrepanz in der Wahrnehmung ist umso gefährlicher, als auch Mobilität zu einem der wichtigsten Standortfaktoren im globalen Wettbewerb geworden ist.

Die Menschheit war noch nie so mobil wie heute. Wenn es einen Mobilitätsindex gäbe, der alle Arten von physischer und geistiger Mobilität gewichtet zusammenführen würde, dann wäre unsere Mobilität im Laufe unserer Geschichte exponentiell gestiegen.

Beweglichkeit im Sinne von Flexibilität, Veränderungs- und Anpassungsbereitschaft ist für die westlichen Industrieländer die bedeutendste politische Aufgabe der Gegenwart: Die Fähigkeit zu solch umfassender Mobilität entscheidet im Zeitalter der Globalisierung über die Zukunft der alten Industriestandorte.

Die aktuellen Globalisierungsprozesse der Weltwirtschaft wurden erst möglich durch die erhöhte Mobilität von Kapital, Dienstleistungen und Information. Ein Schlüsselfaktor ist dabei die Leistungsfähigkeit der nationalen und internationalen Transportsysteme.

Für die Wirtschaft geht es zunächst um Faktor- und Gütermobilität: Der Umfang von Gütermobilität ist direkt mit dem Grad der Arbeitsteilung und der Intensität der wirtschaftlichen Austauschprozesse verknüpft. Solange der Münchner Weißbier trinkt und der Kölner sein Kölsch, ist der Verkehr geringer als wenn jeder beides im Kühlschrank hat.

Wie sehr wirtschaftlicher Erfolg auf eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist, zeigt das Beispiel der Emerging Countries: Der Mangel an leistungsfähigen Verkehrs-

Anschrift des Verfassers:

Dr. h.c. Horst Teltschik
Mitglied des Vorstandes der BMW AG
Petuelring 130
80788 München