

VORWORT

Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln konnte im Jahr 1996 auf sein 75-jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß veranstalteten die Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln e.V. und das Institut für Verkehrswissenschaft am 4. Dezember 1996 im Museum Ludwig in Köln ein Verkehrswissenschaftliches Forum. Unter dem Thema „Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung“ wurden Wege erörtert, wie die Fortschrittsnotwendigkeit von Mobilität mit den ökologischen Anforderungen in ein tragfähiges, ausgewogenes Verhältnis gebracht werden kann.

Nach der Eröffnungsansprache des Vorsitzenden der Fördergesellschaft, Herrn Dr. Dieter Lindenblatt, und den Grußworten des Oberbürgermeisters der Stadt Köln, Herrn Norbert Burger, und des Prorektors der Universität zu Köln, Herrn Universitätsprofessor Dr. Erich Frese, wurde das wissenschaftliche Programm mit folgenden Vorträgen gestaltet:

Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung
Bundesminister Matthias Wissmann
Bundesminister für Verkehr

Leitlinien für die Verkehrspolitik der Zukunft
Minister Wolfgang Clement
Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum der Wirtschaft als verkehrspolitische Herausforderung
Dr. h.c. Horst Teltschik
Mitglied des Vorstandes der BMW AG

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Verkehrs
Prof. Dr. Herbert Baum
Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

Verkehrswissenschaft als Begleiter der Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik
Prof. Dr. Rainer Willeke
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

Anschließend wurde mit einem Workshop, auf dem Mitarbeiter des Instituts über Forschungsergebnisse berichteten, die Thematik vertieft und abgerundet.

In diesem Heft der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft werden die Vorträge des Verkehrswissenschaftlichen Forums veröffentlicht.

Herbert Baum

Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung

VON MATTHIAS WISSMANN, BONN

I.

Meine Damen und Herren, wer sich heute mit der Frage beschäftigt, wie Wirtschaftswachstum und Beschäftigung stärker an Dynamik gewinnen können, kommt nicht umhin, sich angesichts eines schärfer werdenden Wettbewerbs auf globalisierten Märkten mit der Frage der Standortqualität in Deutschland auseinanderzusetzen. Im Vordergrund solcher Überlegungen stehen zweifellos wirtschafts- und fiskalpolitische Ansätze - ich nenne hier nur Stichworte wie den Wegfall der Vermögensteuer, die Abschaffung der Gewerbekapitalsteuer oder eine umfassende Steuerreform.

Heute will ich mich aber einem anderen Standortfaktor zuwenden, der anlässlich des 75jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln zu Recht im Mittelpunkt steht: unserem Verkehrssystem. Ich freue mich, daß Sie das heutige verkehrswissenschaftliche Forum unter das Motto "Verkehrspolitik für mehr Wachstum und Beschäftigung" gestellt und mir die Gelegenheit gegeben haben, zu diesem Thema zu sprechen.

In der Tat kann die Bedeutung des Verkehrssektors als Standortfaktor für unser Land nicht hoch genug geschätzt werden. Damit trägt die Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland große Verantwortung. Ich sehe sie auf zwei Ebenen.

Erstens: Die Verkehrspolitik gestaltet die Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das der Wirtschaft die Mobilität verschafft, die sie benötigt, um im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu sein. Dies beinhaltet eine moderne und gut ausgebaute Infrastruktur sowie gute Rahmenbedingungen für den Einsatz moderner Technologien ebenso wie leistungsfähige, sich im Wettbewerb bewährende Verkehrsunternehmen. Damit wird das Verkehrssystem insgesamt zu einem entscheidenden Standortfaktor für Unternehmen, die über Ansiedlung, Investitionen und Produktion entscheiden.

Zweitens: Die Verkehrspolitik stellt mit ihren jährlichen Investitionen in Milliardenhöhe - allein in diesem Jahr werden es rd. 23 Mrd. DM sein - selbst einen wichtigen Konjunkturmotor dar, der für die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in der Bauindustrie sowie vor- und nachgelagerten Bereichen von größter Bedeutung ist: Pro 1 Milliarde DM Investitionen werden bei dem heutigen Mechanisierungsgrad und Preisniveau durch-

Anschrift des Verfassers:
Matthias Wissmann
Bundesminister für Verkehr
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

schnittlich rd. 12.500 Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft gesichert. Hinzu kommen jeweils bis zu 3.500 Arbeitsplätze, die während des Betriebs der Projekte entstehen und besonders in wirtschaftlich benachteiligten Regionen von Bedeutung sind, deren Standortgunst durch neue Verkehrswege verbessert wird.

II.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung ist sich dieser Verantwortung bewußt. Die Schwerpunkte meiner verkehrspolitischen Strategie lassen dies deutlich erkennen:

- Investitionen in die Infrastruktur auf hohem Niveau,
- Privatisierung und mehr Spielraum für privates Engagement sowie
- Nutzung moderner Technologien zur Effizienzsteigerung

sind die entscheidenden Elemente einer Verkehrspolitik, die sich dem Ziel verpflichtet fühlt, eine gesteigerte Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems unter sich wandelnden Rahmenbedingungen - insbesondere steigenden Umweltschutzansprüchen und knapper werdenden Finanzmitteln - zu gewährleisten.

Die Investitionen in den weiteren Ausbau und die Optimierung des Verkehrswegenetzes bleiben auch weiterhin eine wesentliche Säule der Verkehrspolitik. Ich bin daher froh, daß es mir gelungen ist, die zweifellos notwendigen Beiträge des Verkehrsbereichs zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes zu erbringen, ohne Abstriche an den Investitionen hinnehmen zu müssen. Wir werden gegenüber diesem Jahr keine Kürzungen bei den Straßen- und Schieneninvestitionen vornehmen. Wir brauchen die konsequente weitere Modernisierung unserer Infrastruktur als Bedingung künftiger wirtschaftlicher Dynamik.

- Es bleibt daher bei rund 8,1 Mrd. DM Investitionsmitteln für die Bundesfernstraßen. Hinzu kommen fast 2 Mrd. DM für Unterhaltung und den Betrieb der Autobahnen und Bundesstraßen.
- Rund 1,1 Mrd. DM stehen für Investitionen in die Bundeswasserstraßen zur Verfügung.
- Außerdem fließen aus dem Verkehrshaushalt, nach 6,3 Mrd. DM in diesem Jahr, im nächsten Jahr immer noch rund 3,3 Mrd. DM Investitionsmittel nach dem GVFG für den kommunalen Straßenbau und ÖPNV an die Länder. Zusammen mit den Mitteln zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs in Höhe von 8,7 Mrd. DM fließen damit im kommenden Jahr 12 Mrd. DM aus dem Bundeshaushalt an die Länder.
- Ganz wichtig ist, daß wir den Investitionsansatz in die Schienenwege in Höhe von rund 7,2 Mrd. DM fortschreiben konnten und so zusammen mit den vereinbarten Eigenmitteln der DB AG auch in den nächsten Jahren rund 9 Mrd. DM jährlich für Investitionen zur Verfügung stehen.

Welchen Fortschritt dies bedeutet, sehen Sie daran, daß wir vor der Bahnreform in den Jahren 1990 bis 1993 „nur“ rund 5,8 Mrd. DM pro Jahr in unsere Schienenwege investiert haben. Mit anderen Worten investieren wir in den kommenden Jahren jährlich etwa 50 % mehr in die Schiene als vor der Bahnreform!

Wie wichtig diese Infrastrukturinvestitionen für die Beschäftigungslage in Deutschland sind, will ich Ihnen an einigen konkreten Beispielen verdeutlichen:

Als ich im April dieses Jahres den Spatenstich für den Bau der Eisenbahnneubaustasse Erfurt-Nürnberg und der Autobahn von Erfurt nach Lichtenfels und Schweinfurt vorgenommen habe, haben wir nach Berechnungen des Thüringer Wirtschaftsministeriums die Grundlage für jährliche Investitionen von bis zu 300 Mio. DM in Thüringen geschaffen.

In Mecklenburg-Vorpommern wird mit dem Bau der A 20 für mehr als die Hälfte der Gewerbegebiete des Landes der dringend notwendige Anschluß an das Autobahnnetz verwirklicht. Zudem bringt die bessere Erreichbarkeit der Feriengebiete einen wichtigen Impuls für den Tourismus und die Fremdenverkehrswirtschaft.

In Nordhausen, Halle, Suhl, Rostock und Neubrandenburg bringen allein die VDE-Straßenprojekte über 25.000 Dauerarbeitsplätze in den Industrie- und Gewerbeansiedlungen. Im Raum Schwedt konnten durch die B 2 und die B 166 rund 4000 Arbeitsplätze in den Branchen Papier und Öl gesichert und neu geschaffen werden. Und mit dem Ausbau der A 12/B 112 im Raum Frankfurt (Oder) wird die Grundlage für ein Logistikcenter mit bis zu 2.500 Arbeitsplätzen verwirklicht.

Auch in den alten Ländern setzen wir auf die positiven Standortwirkungen leistungsfähiger Verkehrswege. Die A 48 Koblenz - Trier hat etwa im Raum Wittlich entscheidend zur Entwicklung von Handel und Gewerbe beigetragen. Das gleiche war im Raum Limburg/Montabaur durch den Ausbau der A 3 der Fall. Daß Verkehrsinvestitionen die Schwierigkeiten eines Strukturwandels wirksam abfedern, hat sich im Ruhrgebiet und im Raum Heinsberg bei Aachen für alle sichtbar gezeigt.

Nicht zuletzt wird auch der Bau des Transrapid deutliche Beschäftigungswirkungen mit sich bringen. Es wird davon ausgegangen, daß während der Bauzeit rd. 18.000 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert werden und langfristig ca. 4.400 Arbeitsplätze vom Transrapid abhängen werden. 150 Dauerarbeitsplätze werden z.B. allein in Perleberg geschaffen, wo das Wartungszentrum für den Transrapid angesiedelt wird.

Angesichts dieser Zusammenhänge sind unsere bisherigen Leistungen beim Auf- und Ausbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland um so bemerkenswerter und für die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Länder nicht hoch genug zu schätzen:

Seit Sommer 1990 bis heute haben wir dort über 65 Mrd. DM in die Verkehrswege investiert. Bisher wurden ca. 11.000 km Straßen und 4.500 km Schienen aus- und neugebaut.

Nie zuvor wurde in Europa die Infrastruktur eines Landes in einem solchen Umfang modernisiert!

Auch auf europäischer Ebene spielen die Beschäftigungswirkungen von Infrastrukturinvestitionen eine wichtige Rolle. Für die Staats- und Regierungschefs war dies die wesentliche Motivation, um sich für die vorrangige Realisierung 14 wichtiger grenzüberschreitender Verkehrsprojekte - im wesentlichen Schienenprojekte - einzusetzen. Sie umfassen ein Investitionsvolumen von rd. 200 Mrd. DM, rd. 30 Mrd. DM entfallen auf Deutschland. Angesichts dieser Summen - insgesamt wird der Investitionsbedarf für ein transeuropäisches Verkehrsnetz sogar auf 800 Mrd. DM geschätzt - wird allerdings auch deutlich, daß dies mit der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung allein nicht zu leisten sein wird.

III.

Hier sind neue Wege der Infrastrukturfinanzierung gefragt. Sie stützen sich auf den verstärkten Einsatz privaten Kapitals und unterstützen unsere Konzeption, die Aktivierung privatwirtschaftlichen Engagements auf allen Ebenen der Wirtschaft zu fördern. Auch unsere Privatisierungsstrategie zählt hierzu. Wir versprechen uns davon deutliche Effizienzgewinne und positive Impulse für Wachstum und Beschäftigung.

Zunächst zum Stichwort „Privatfinanzierung“: Es geht zum einen um die Vorfinanzierung mit privatem Kapitaleinsatz, zum anderen aber auch um die über die reine Finanzierungsaufgabe hinausgehende Übernahme von Planung, Bau und Betrieb von Infrastrukturprojekten durch Private, die sich dann durch die Erhebung einer Maut refinanzieren können. Nachdem wir hierfür die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen haben, sammeln wir jetzt mit beidem erste Erfahrungen.

Durch das Modell der privaten Vorfinanzierung wird der Bundeshaushalt in den besonders schwierigen Jahren bis 2000 entlastet. In dieser Zeit müssen noch erhebliche Mittel für den Aufbau in den neuen Bundesländern bereitgestellt werden. Die Refinanzierung der von der Privatwirtschaft vorfinanzierten Projekte, die jeweils ab Verkehrsfreigabe aus Haushaltsmitteln in vorab vereinbarten Jahresraten erfolgt, wird somit in Jahre verschoben, in denen wieder mehr Spielraum besteht.

Durch den Zeitgewinn bei diesen privaten Finanzierungsmodellen werden erhebliche volkswirtschaftliche Vorteile durch mehr Wachstum, Einkommen und Beschäftigung erwartet, die auch zu Steuermehreinnahmen führen können. Vor diesem Hintergrund ist die ergänzende Heranziehung privaten Kapitals insgesamt volkswirtschaftlich sinnvoll.

Klar ist allerdings auch, daß wir diese Möglichkeiten nicht überschätzen dürfen, da sie nicht zu dauerhaften Haushaltentlastungen führen. Auf absehbare Zeit werden sie keinen vollständigen Ersatz für die klassische Haushaltsfinanzierung darstellen können.

Für 12 Straßenbauprojekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 4,5 Mrd. DM und für das Eisenbahnprojekt Nürnberg - Ingolstadt - München haben wir diese Form der Finanzierung vorgesehen. Bereits im Bau sind zum Beispiel die 4. Elbtunnelröhre in Hamburg und die A 81 zwischen Stuttgart/Feuerbach und Leonberg mit dem Engelbergtunnel.

Ende Juli diesen Jahres wurde erstmals zwischen privater und öffentlicher Seite ein Konzessionsvertrag für Bau, Betrieb und Finanzierung einer Bundesfernstraße abgeschlossen. Der Warnowtunnel in Rostock ist das erste Projekt, das als sog. Betreibermodell verwirklicht wird. Für weitere Projekte laufen Voruntersuchungen.

Das Betreibermodell ist ein investitionspolitisches „Zusatzangebot“ im Interesse von Bürgern und Wirtschaft. Es ist zwar aufgrund EG-rechtlicher Bestimmungen in erster Linie auf Tunnel- und Brückenbauten beschränkt; gerade solche besonders kostenintensiven Projekte können auf diese Weise aber auch dann realisiert werden, wenn Haushaltsmittel auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung stehen.

IV.

Die Privatisierung bislang von der öffentlichen Hand wahrgenommener Aufgaben ist auf dem Weg zu mehr Wachstum und Beschäftigung eine Strategie, die wir generell verfolgen. Durch die Konzentration des Staat auf seine Kernaufgaben und seinen Rückzug aus all den unternehmerischen Bereichen, in denen Private effizienter agieren, schaffen wir mehr Spielraum für privates Engagement. Lassen Sie mich einige Beispiele aus dem Verkehrsreich nennen:

- 1994 haben wir den Bundesanteil an der Deutschen Lufthansa von über 50 % auf unter 36 % gesenkt. Für die vollständige Privatisierung im kommenden Jahr haben wir jetzt grünes Licht aus Brüssel.
- 1995 Veräußerung der Rhein-Main-Donau AG, an der der Bund zu 60 % beteiligt war.
- 1996 Abschluß der Privatisierung der Neckar AG.
- Umwandlung der Gesellschaft für Nebenbetriebe in die Autobahn Tank & Rast AG, die wir noch in dieser Legislaturperiode zu 49 % privatisieren wollen.
- Ende 1995 grünes Licht des Bundeskabinetts für die Privatisierung des Bundesanteils am Flughafen Hamburg und Vorbereitung des Rückzugs des Bundes auch aus der Flughafen Köln/Bonn GmbH.
- Last but not least die Überführung der Deutschen Bahnen in das selbständige Unternehmen Deutsche Bahn AG zum 1. Januar 1994. Nach und nach werden jetzt einzelne Geschäftsbereiche wie Fahrweg, Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterverkehr in selbständige Aktiengesellschaften ausgegliedert.

V.

Neben dem Ausbau der Verkehrswege und einer Erweiterung der Finanzierungsmöglichkeiten ist der Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehr die dritte wichtige Säule, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zu steigern. Durch die Verstärkung des Verkehrsflusses und die Reduzierung von Staus wird nicht nur Umweltschutz und Verkehrssicherheit ein wichtiger Dienst erwiesen, sondern auch die vorhandene Infrastruktur besser genutzt.

Neben den rd. 60 Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die inzwischen auf den Autobahnen installiert sind, kommt auch der Netzbeeinflussung große Bedeutung zu. Mit Wechselwegweisern wird der Verkehr dabei über günstigere Alternativrouten geführt. Hiermit lassen sich 20 % bis 40 % des Durchgangsverkehrs umleiten.

Für die Weiterführung unseres Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen stehen allein im nächsten Jahr rund 150 Mio. DM zur Verfügung. Bis Ende 1997 werden etwa 800 km Autobahnen mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet sein. Außerdem werden die heute aus 1 200 km Autobahnen bestehenden Anlagen zur Netzbeeinflussung auf weiteren 1 000 km installiert, so daß dann auf insgesamt ca. 3 000 km Autobahnen Verkehrsdaten erfaßt werden. Dies kann den Bau von Verkehrswegen zwar nicht auf Dauer ersetzen, aber an Brennpunkten die Verkehrssituation erheblich entlasten.

Hinzu kommen die deutlichen Rationalisierungspotentiale, die sich z.B. dank des Einsatzes von Flottenmanagementsystemen aus der Reduzierung von Leerfahrten und der Optimierung der Transportabläufe ergeben.

Nicht zu unterschätzen sind dabei auch die unmittelbaren Beschäftigungswirkungen, die mit dem Einsatz der Telematik verbunden sind. So gehen Schätzungen der Industrie davon aus, daß der Markt für moderne Informations- und Kommunikationstechnologien allein in Europa bis zum Jahr 2010 ein Volumen von ca. 200 Mrd. DM umfaßt.

Schon heute sind in Deutschland rund 250 000 Menschen direkt in der Informations- und Kommunikationswirtschaft beschäftigt. Mit Verkehrstelematik kommt ein neues, zukunftsträchtiges Beschäftigungsfeld hinzu.

Ich bin zuversichtlich, daß der zunehmende Einsatz von Telematiksystemen im Verkehr nicht zuletzt dank der Zusammenarbeit zwischen Industrie und Politik in dem von mir ins Leben gerufenen Wirtschaftsforum Verkehrstelematik in den nächsten Jahren an Dynamik deutlich gewinnen wird.

VI.

Neben diesen unmittelbar beschäftigungsrelevanten verkehrspolitischen Schwerpunkten - Infrastruktur, Privatisierung, Telematik - verfolgen wir eine verkehrspolitische Strategie, deren Ziel ein modernes integriertes Verkehrssystem ist, in dem alle Verkehrsträger im

Wettbewerb unter fairen Bedingungen ihre Leistungsfähigkeit einbringen. Unsere Wirtschaft erhält auf diesem Weg kostengünstige und anforderungsgerechte Transportmöglichkeiten zu ihren Beschaffungs- und Absatzmärkten.

Hierfür schaffen wir die Bedingungen, indem wir

- das Schienennetz für weitere Schienenunternehmen öffnen, die neben und in Konkurrenz zur Bahn Transportleistungen auf der Schiene anbieten wollen,
- die nationale Marktordnung im Straßengüterverkehr an die europäischen Bedingungen anpassen und die nationalen mengenmäßigen Beschränkungen zum 1. Juli 1998 mit Freigabe der Kabotage aufheben. Qualitative Marktzugangskriterien, die EU-weit in Zukunft das wesentliche Element einer europäischen Marktordnung bilden werden, werden auch der verladenden Wirtschaft zugute kommen.
- Die Unternehmen der Binnenschifffahrt unterstützen wir in ihrem schwierigen Umstrukturierungsprozeß hin zu modernen Unternehmen, die im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt wettbewerbsfähig sind, mit einem 100-Millionen-Programm.

Entscheidend ist hierfür aber auch, daß in Europa fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf der Grundlage marktwirtschaftlicher Steuerungsprinzipien herrscht. Dies ist zum einen Voraussetzung dafür, daß es unter marktwirtschaftlichen Bedingungen zu einer gesamtwirtschaftlich sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern kommt. Zum anderen ist es Voraussetzung für faire Ausgangsbedingungen für den Wettbewerb der europäischen Verkehrsunternehmen untereinander.

Auf dem Weg der Liberalisierung und Harmonisierung sind wir in Europa bereits ein beachtliches Stück vorangekommen: Freie Preisbildung bei allen Verkehrsträgern, der Wegfall mengenmäßiger Beschränkungen und die schrittweise Freigabe der Kabotage in den nächsten Jahren sind das Ergebnis jahrelanger Bemühungen, den Binnenmarkt auch im Verkehr zu verwirklichen.

Zu wünschen übrig läßt die gerechte Anlastung der Wegekosten. Nachdem Deutschland durch die Wiedervereinigung, die Öffnung Osteuropas und die Norderweiterung der EU zum Haupttransitland Europas geworden ist, konnten wir die EU-Mitgliedstaaten davon überzeugen, daß eine weitere Harmonisierung der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr nur über den Weg der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw führen kann. Auf deutschen Autobahnen werden sie in Form der zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw seit dem 1. Januar 1995 erhoben. Sie stellen einen ersten Einstieg in eine verursachungsgerechte Wegekostenanlastung dar und verschaffen den Prinzipien des Marktes auch bei der Nutzung der Infrastruktur Geltung.

Angesichts der aktuellen und absehbaren Verkehrsentwicklung und den damit verbundenen steigenden Kosten für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen - jährlich müssen wir allein rd. 2 Mrd. DM für Instandhaltung aufwenden - ist es mein Ziel, nach einer Erhöhung der derzeit zulässigen Vignettenobergrenze bis Ende dieses Jahrzehnts in Deutschland den

Übergang zu einer streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr zu vollziehen, die dem Verursacherprinzip deutlicher Rechnung trägt und daher gerechter ist als die derzeitige zeitbezogene Vignette. Zu Beginn des nächsten Jahrzehnts wollen wir die Gebührenerhebung elektronisch durchführen und dabei weiter verfeinern.

VII.

Eine Verkehrspolitik für Wachstum und Beschäftigung muß schließlich auch einen der wichtigsten Industriezweige Deutschlands, die Automobilindustrie, in ihren Überlegungen berücksichtigen. Anfang 1996 waren in der deutschen Automobilindustrie 654.000 Mitarbeiter beschäftigt! Angesichts der niedrigen Fertigungstiefe der Unternehmen der Automobilindustrie besteht zudem ein hoher Vorleistungsbedarf aus anderen Branchen. Berücksichtigt man diesen sekundären Beschäftigungseffekt, so verdanken im vergangenen Jahr 1,4 Mio. Menschen ihren Arbeitsplatz der Automobilproduktion. Bezieht man auch die in Nutzung und Handel Beschäftigten mit ein, so verdanken rd. 5 Mio. Menschen ihren Arbeitsplatz dem Automobil.

Nicht minder beeindruckend ist die Tatsache, daß die von der Herstellung, dem Vertrieb und der Nutzung des Automobils abhängige Bruttowertschöpfung 1995 nahezu ein Fünftel des Sozialproduktes ausmachte.

Für uns ist klar, daß das Kraftfahrzeug nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Personenverkehr in der Zukunft seinen wichtigen Platz behalten wird, um die Mobilität unserer Bürger zu gewährleisten. Um so wichtiger ist es, dafür zu sorgen, daß das Auto als unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrssystems auch in Zukunft seine Akzeptanz behält. Daher werden wir die Rahmenbedingungen so setzen, daß die Belange des Umweltschutzes in einem verantwortungsbewußten Umgang mit Mobilität angemessen berücksichtigt werden.

Der entscheidende Ansatzpunkt liegt in der möglichst zügigen Umsetzung der modernsten technischen Entwicklungen im Bereich der Senkung von Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch. Mit unserem Konzept der emissionsbezogenen Umgestaltung der Kfz-Steuer für Pkw setzen wir Anreize sowohl für Käufer als auch Hersteller, schadstoff- und verbrauchsarmen Fahrzeugen schneller zum Markterfolg zu verhelfen, als dies bei dem üblichen Erneuerungszyklus im Fahrzeugbestand der Fall wäre. Ich gehe davon aus, daß die neue Regelung zum 1. April 1997 in Kraft treten kann, sofern der Bundesrat zustimmt.

Wir unterstützen auch die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe wie z.B. Erdgas, Wasserstoff oder Brennstoffzelle. Vor allem in den besonders emissionsbelasteten Ballungsräumen können Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien einen effektiven Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten.

Mit der Reduzierung des Mineralölsteuersatzes für Erdgas im Jahressteuergesetz 1996 um etwa die Hälfte, der Befreiung des Einsatzes von Bio-Diesel aus Rapsöl von der Mineral-

ölsteuer und der Elektrofahrzeuge für fünf Jahre von der Kfz-Steuer hat die Bundesregierung Zeichen gesetzt.

Ohne Zweifel werden alternative Antriebe und Kraftstoffe in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Wir sind für solche Entwicklungen offen und wir werden sie fördern, wo immer es notwendig und sinnvoll ist.

Die Automobilindustrie ist aber auch ihrerseits gefordert, ihre Anstrengungen darauf zu konzentrieren, alternative Antriebskonzepte bis zur Serienreife zu entwickeln.

Schließlich wird auch die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte, die sich durch eine verbesserte Integration von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr auszeichnen, die Akzeptanz des Autos sichern. Je leichter es den Bürgern dabei gemacht wird, zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu wechseln, um so eher sind sie auch bereit, verantwortungsbewußten umweltschonenden Umgang mit Mobilität zu praktizieren. Die Einführung bargeldloser Zahlungsmöglichkeiten im ÖPNV mit Hilfe einer Chip-Karte ist ein richtiger Schritt auf dem Weg zu solch integrierten Mobilitätskonzepten, ebenso z.B. auch die zunehmenden Angebote des car sharing.

Meine Damen und Herren, die Verkehrspolitik bietet eine Vielzahl von Ansatzpunkten, um einen wirksamen Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung in unserem Land zu leisten. Ohne ein leistungsfähiges Verkehrssystem wird es kein dauerhaftes Wirtschaftswachstum als Basis unseres Wohlstands gegeben können. Dies gilt es immer dann zu bedenken, wenn es darum geht, im politischen Bereich Prioritäten zu setzen. Sicherheit und Umweltschutz in die verkehrspolitische Strategie der Zukunft zu integrieren, ist daher die entscheidende Voraussetzung für eine gesellschaftlich optimale Gestaltung unseres Verkehrssystems.