

Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln veranstaltete am 30. April 1999 im Museum Ludwig in Köln ein Verkehrswissenschaftliches Forum. Unter dem Thema „Verkehr und Gesamtwirtschaft“ wurde die strategische Ausrichtung der künftigen Verkehrspolitik im Wirkungsspektrum von Effizienz, ökologischer Verträglichkeit und Beschäftigungssicherung diskutiert.

Das wissenschaftliche Programm wurde mit folgenden Vorträgen gestaltet:

- Die Mobilität als Grundlage für Innovation und Beschäftigung – Franz Müntefering, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn,
- Mobilität für 18 Millionen Menschen: Verkehrspolitische Leitlinien für Nordrhein-Westfalen und Grenzen des Verkehrswachstums – Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf,
- Der Automobilverkehr als Wirtschafts- und Wachstumsfaktor – Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt/Main,
- Die Position der Deutschen Bahn im Verkehrsmarkt – Dr. Johannes Ludewig, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, Frankfurt/Main
- Beschäftigungseffekte des Verkehrs – Eine quantitative Abschätzung – Prof. Dr. Herbert Baum, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln.

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

Herbert Baum

Mobilität als Grundlage für Innovation und Beschäftigung

VON FRANZ MÜNTEFERING, BONN

Mobilität ist Grundlage des Wachstums

Mobilität ist die Fähigkeit, Menschen und Güter pünktlich, preiswert, sicher und ökologisch vernünftig an ihr Ziel zu bringen. Diese Sicht der Mobilität stand nicht immer im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Debatte.

In der hochentwickelten Region Europa werden die logistischen Abläufe und letztlich auch die Kosten der Unternehmen durch die Qualität des Verkehrssystems hochgradig beeinflusst. Ein modernes und umweltfreundliches Verkehrssystem ist ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung.

In Deutschland arbeiten insgesamt etwa 6-7% der Erwerbstätigen in der Transport- und Verkehrswirtschaft (d.h. bei den Verkehrsbetrieben sowie im Fahrzeug- und Straßenbau).

Jede Milliarde Mark, die in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, schafft Tausende von Arbeitsplätzen: es gibt Schätzungen, wonach 1 Mrd. DM Investitionen 12 000 Arbeitsplätze nach sich ziehen.

In diesem Sinne ist es unser Ziel, die hohe Mobilität in Europa zu sichern, sie möglichst sozial- und umweltgerecht abzuwickeln und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf ein akzeptables Maß zu beschränken.

Verkehrssicherheit

Mobilität ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Mobilität macht auch Spaß! Zu den Kehrseiten des Verkehrs gehören leider immer noch die vielen tausend Verkehrsunfälle, vor allem im Straßenverkehr.

In Deutschland wurden im letzten Jahr 7772 Menschen im Straßenverkehr getötet. Das sind zwar 9 % weniger als im Vorjahr, aber immer noch viel zu viel. Sorge bereitet mir auch, daß die Unfallgefahr bei den jungen Fahranfängern noch sehr hoch liegt.

Anschrift des Verfassers:

Franz Müntefering
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

v.m.k.a.
v.f.s.a.
s.c.a.h.

By

Die Verkehrssicherheit geht alle an, nicht nur den Staat, sondern auch die Medien und die Privatwirtschaft. Gemeinsam müssen wir mehr als bisher die Verantwortung des einzelnen für sich und für andere in der alltäglichen Verkehrssicherheitsarbeit stärken. Um die Sicherheit im Verkehr weiter zu verbessern, haben wir im Haushalt den Etat für entsprechende Verkehrssicherheitsmaßnahmen von 22 auf 26 Millionen DM erhöht.

Außerdem arbeitet mein Ministerium zielgerichtet an Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Zunächst geht es um die Unfallverhütung, vor allem bei den jungen Verkehrsteilnehmern. Dazu soll die Verkehrserziehung verbessert und ausgebaut werden.
- Wir wollen aber auch zusammen mit der Automobilindustrie, dem TÜV, der DEKRA und den nachgeordneten Behörden neue Erkenntnisse der Unfallforschung nutzen, um die passive Sicherheit bei den Fahrzeugen zu verbessern.
- Außerdem sollen technische Innovationen gefördert werden, die Verkehrssicherheit entscheidend erhöhen. Im Mittelpunkt unserer Bemühungen steht die Förderung der Telematik und vor allem der satellitengestützten Telematik. Dies wollen wir auch auf europäischer Ebene vorantreiben.
- Ebenfalls auf der europäischen Ebene muß die Harmonisierung des Sicherheits-, Umwelt- und sozialen Standards verbessert werden. Dabei geht es auch um die Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten sowie um die Gefahrgutkontrollen.

Mobilität braucht eine solide Infrastrukturpolitik: Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans

Unser Ziel ist eine integrierte Verkehrsplanung, die alle Verkehrsmittel, Verkehrszwecke und Planungsebenen in den Blick nehmen muß. Sie muß Raumordnung, Regionalplanung, Städtebau, Umweltplanung und Wirtschaftsförderung einbeziehen und zusammenführen.

In der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 ist die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans festgelegt. Sie stellt einen Schwerpunkt der Arbeiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die 14. Legislaturperiode dar.

Schwerpunkte der Arbeit sind:

- Aufarbeitung vorhandener Erkenntnisse zur integrierten Verkehrsplanung,
- Erkennen zukünftiger Verkehrsprobleme;
- Abschätzung der weiteren Entwicklung.

Der geltende Bundesverkehrswegeplan 1992 ist unterfinanziert, weil unrealistisch in seinen Ansätzen. Wir brauchen einen ehrlichen Finanzierungsansatz und keine Luftschlösser und Wunschkataloge. Das garantiert Planungssicherheit vor Ort, in den Regionen, bei den Bürgern und der Wirtschaft. Der ehrliche Finanzierungsansatz muß sich mit einer realistischen Zeitschiene für die Maßnahmen verbinden.

Stand der Arbeiten

Die ersten Gutachteraufträge sind vergeben worden. Die Strukturdatenprognose steht vor dem Abschluß; sie liefert wertvolle Einschätzungen für die Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung in den alten und in den neuen Ländern.

Modernisierte Methodik und aktuelle Verkehrsprognose für einen neuen Bundesverkehrswegeplan können zu Beginn des Jahres 2000 vorliegen.

Regelungen bis zur Vorlage eines neuen Bundesverkehrswegplanes

Zur Sicherstellung der Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionen werden alle laufenden Vorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße in einem Investitionsprogramm für die Jahre 1999 – 2002 zusammengefaßt.

Mit dem Investitionsprogramm werden vier Ziele gleichzeitig verfolgt:

- Wachstum und Beschäftigung werden sichergestellt.
- Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit werden vollendet und der Aufbau Ost wird fortgesetzt.
- Die Vereinbarung zum Weiterbau von Investitionsvorhaben wird umgesetzt.
- Für die Länder und die betroffenen Regionen wird Planungssicherheit geschaffen.

Erstmals werden die Investitionen für Schiene, Straße und Wasserstraße in einem Programm zusammengefaßt. Die Arbeiten werden zügig fortgesetzt, so daß der Entwurf des Investitionsprogramms 1999 – 2002 Mitte des Jahres vorliegt.

Nach dem Auftrag der Koalitionsvereinbarung ist eine Alternativenprüfung von Schienenprojekten in 3 Korridoren (VDE 8.1/Mitte-Deutschland-Verbindung/Franken-Sachsen-Magistrale) durchzuführen, die Thüringen, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Bayern berühren. Die Arbeiten laufen z.Z. noch; ein Ergebnis ist in der zweiten Maihälfte 1999 zu erwarten.

Verkehrsinvestitionen: Haushalt 1999

Mit der Zusammenlegung der früheren Ministerien für Verkehr und Bau haben wir in Deutschland ganz bewußt die verkehrs-, wirtschafts- und beschäftigungspolitische Bedeutung von öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen hervorgehoben.

Dieses Ziel haben wir auch mit dem Haushalt 1999 verfolgt. Für den Verkehrshaushalt 1999 gilt die Devise "Arbeit schaffen, Investitionen sichern und den Aufbau Ost vorantreiben". Aber es geht auch darum, daß der Bestand modernisiert und erhalten wird. Immer neue Projekte zu planen, ohne den Bestand zu sichern, ist verantwortungslose Politik.

Wir dürfen nicht von der Substanz leben, tun es aber seit Jahren. Der Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes bleibt der mit Abstand größte Investitionshaushalt des Bundes. Der Haushalt des neu gebildeten Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen steigt bei den Investitionen gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf 25,7 Mrd. Die Investitionsquote des drittgrößten Einzelplans liegt damit bei 53,3 %. Im Verkehrsbereich wollen wir insgesamt 20,1 Mrd. DM investieren, das sind 386 Mio. DM mehr als im Vorjahr.

Für die Bundesfernstraßen werden rd. 10,2 Mrd. DM zur Verfügung gestellt, davon 8,4 Mrd. DM für Investitionen. Die Schienenwege werden wir mit insgesamt 8,1 Mrd. DM (6,73 Mrd. davon für Investitionen) fördern, die Bundeswasserstraßen mit 1,3 Mrd. DM.

Die neuen Bundesländer stehen bei den Investitionen auch weiterhin ganz oben. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit werden wir mit Nachdruck weiterführen, deshalb fließen 49 % der Verkehrsinvestitionsmittel in die neuen Länder.

Trotz der angespannten Haushaltslage konnten wir bereits im Haushalt 1999 verkehrspolitische Akzente setzen:

- 100 Mio. DM für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen;
- 60 Mio. DM zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs;
- Der Ansatz für Verkehrserziehung steigt um 4 Mio. DM auf jetzt 26 Mio. DM.

Mobilität und Innovation: Strukturwandel als Chance für mehr Beschäftigung

Wirtschaft und Gesellschaft sind heute einem Strukturwandel unterworfen, dessen Dynamik insbesondere durch den Übergang in die Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft gekennzeichnet ist. Motor der Entwicklung sind die Mobilität und die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien.

Wachstum und Beschäftigung können in Europa nur gesichert werden, wenn Innovationspolitik eine Schlüsselstellung für den Standort Europa hat. Das gilt in besonderer Weise auch für den Verkehrsbereich.

Neue Märkte, Produkte und Arbeitsplätze

Neue Produkte und Verkehrsdienstleistungen bedeuten auch neue Märkte und neue Arbeitsplätze. Zwar nimmt der Rationalisierungsdruck auf viele Transportunternehmen aufgrund der Produktivitätssteigerung und der zunehmenden Liberalisierung zu. Gleichzeitig werden aber mit der Entwicklung neuer Verkehrssysteme und Dienstleistungen neue Markt- und Beschäftigungspotentiale erschlossen.

Die Verkehrspolitik hat sich bisher vor allem der klassischen Instrumente Ordnungs-, Investitions- und Fiskalpolitik bedient. Diese Politikbereiche bleiben wichtig, müssen aber heute ergänzt werden durch eine neue Komponente, nämlich die Chance der Informations- und Kommunikationstechnologien.

Die Aussichten sind gut. Zum einen ist die Verkehrswirtschaft ein wichtiger Nutzer neuer Technologien mannigfacher Art. Zum anderen bietet sie marktnahe Dienstleistungen an (wie Logistik und Vertrieb) und induziert von daher Innovationen im produzierenden Gewerbe.

Aus diesem Grund haben wir die deutsche EU-Präsidentschaft im Verkehrsbereich eng verknüpft mit der Herausforderung Innovationen im Verkehrssektor, insbesondere der satellitengestützten Telematik.

Telematik und Satellitennavigation

Die Kombination von Informations- und Telekommunikationstechnik im Rahmen der Telematik ermöglicht intelligente Verkehrssysteme. Sie können die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Verkehrsträger entscheidend verbessern.

Insgesamt erleichtern intelligente Verkehrssysteme die Integration der Verkehrsträger zu einem intermodalen Gesamtverkehrssystem.

Der Einsatz satellitengestützter Navigations- und Ortungssysteme gehört zu den wichtigsten Innovationen auf dem Gebiet des Verkehrs.

In Verbindung mit anderen Technologien eröffnen sich vielfältige Möglichkeiten für Mehrwertdienste mit einem erheblichen Marktpotential, wie z.B. modernes Flottenmanagement, Verkehrsinformationen oder automatische Gebührenerfassung. Deutsche Unternehmen müssen die Chance erhalten und nutzen, um an dieser Entwicklung teilzuhaben.

Insbesondere die amerikanische Dominanz auf dem Gebiet der Satellitennavigation führt dazu, daß sich grundlegende Technologien dem europäischen Einfluß entziehen. Der Marktanteil der europäischen Industrie auf dem Gebiet der Satellitenausrüstung beträgt in Europa gegenwärtig nur ca. 15%, weltweit sogar nur 5%.

Wir dürfen die großen Chancen, die mit der Satellitennavigation in Europa verbunden sind, nicht verspielen. Es geht um eine strategische Grundentscheidung auf dem Gebiet der Hochtechnologie.

Technologischen Vorsprung der Fahrzeugindustrie ausbauen

Automobilindustrie

In allen Industriestaaten der Erde schreitet die Verbreitung des Autos voran. Der Pkw ist selbstverständlicher Teil individueller Lebensentwürfe; der Lkw integrierter Bestandteil von industriellen Wertschöpfungsketten. Die Straße ist Verkehrsträger Nr. 1 und das Auto Verkehrsmittel Nr. 1.

Die europäische Automobilindustrie steht an der Spitze des technologischen Fortschritts. Sie gestaltet aktiv die mit der Globalisierung verbundenen Folgen. Moderne Produktionsverfahren, neue Produkte und neue Dienstleistungen haben die Unternehmen im globalen Wettbewerb bestehen lassen.

In diesem Zusammenhang sind die Festlegung von Abgasanforderungen und Kraftstoffqualitäten sowie die Verbesserung des Lärmschutzes besonders wichtig.

Das 3-Liter-Auto ist keine Fiktion mehr, sondern ist bald auf dem Band. Allerdings muß die Endlichkeit von fossilen Kraftstoffen in die Überlegungen einbezogen werden. Alternativen werden untersucht.

Bahnindustrie

Im internationalen Wettbewerb hat die europäische Schienenfahrzeugindustrie ihren technologischen Vorsprung weiter ausbauen können. Dies zeigt sich nicht nur an so augenfälligen Beispielen wie den Hochgeschwindigkeitszügen in Rad-, Schiene- und Magnetschwebetechnik, sondern auch in den nicht minder rasanten Entwicklungen bei der Antriebs- und Bremstechnik, der Neigetechik sowie einer Vielzahl innovativer neuer Fahrzeugkonzepte im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr. Die Neuordnung des Bahnwesens hat hier als Initialzündung gewirkt und einen ganzen Industriezweig im wahrsten Sinne des Wortes mobilisiert.

Neue Initiativen für den Schienenverkehr

Dennoch wird die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Europa vor allem noch durch fehlende Kooperation und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnen gehemmt. Das europäische Bahnsystem ist mit mindestens 5 verschiedenen Stromsystemen, 16 unterschiedlichen Signalsystemen und hunderten von nationalen Vorschriften heute eher ein Stückwerk als ein Netzwerk.

Auch wenn hier die Verkehrstechnik schon entscheidende Fortschritte gemacht hat – ich nenne als Beispiel die neuen Mehrsystemzüge des ICE – mangelt es doch an Innovationsfähigkeit der nationalen Bahngesellschaften. Eine Verbesserung der Situation setzt eine abgestimmte Reform der europäischen Bahnen voraus.

Die Bahn als Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems

Eine integrierte Verkehrspolitik – Straße, Schiene, Wasser, Luft – ist nötiger denn je. Die Straße allein kann es nicht schaffen. Die Bahn macht schwierige Zeiten durch, das kann keiner bestreiten. Aber wir – die Bundesregierung – sind mit dem Ziel angetreten, die Bahn in Deutschland wieder attraktiv zu machen. Der Verkehrsträger Schiene soll national und auch international gestärkt werden.

Fest steht: Gute Bahnverbindungen in Fern- wie im Nahverkehr sind die entscheidende Voraussetzung dafür, wie man die Qualität des umweltfreundlicheren Verkehrsmittels Eisenbahn im Wettbewerb zu den anderen Verkehrsträgern verbessern kann. Kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit, Komfort, Kundenorientierung und ein ausgewogenes Preis-/ Leistungsverhältnis spielen bei der Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs eine wichtige Rolle.

Sicherheit bei der Bahn

Das Verhältnis Schiene zu Straße in bezug auf die Sicherheit beträgt 1 zu 9,5. Das Verhältnis Schiene zu Flugzeug 1 zu 3. Bezogen auf die erbrachte Leistung hat sich die Zahl der Unfälle seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland erheblich reduziert.

Die weitere Verbesserung der Betriebssicherheit ist ein stetiger Prozeß, den die DB AG mit Bund und Ländern aktiv betreibt. Ich nenne als Beispiel die Lenkungsgruppe "Verbesserung der Sicherheit beim Schienentransport" mit den Arbeitsgruppen "Betriebssicherheit" und "Tank- und Fahrzeugtechnik" sowie der Arbeitsgemeinschaft "Organisatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit Unfällen".

Europäische Bahnpolitik

Die Eisenbahnpolitik muß aus der nationalen Ecke heraus. Die Bahnen, deren Systemstärke im Transport großer Mengen über weite Distanzen liegt, dürfen in einem immer mehr zusammenwachsenden Europa nicht auf die Grenzen der Nationalstaaten beschränkt bleiben. Eine Europäische Gemeinschaft, die sich zu einer Wirtschaftsunion weiterentwickelt, erfordert eine stärkere Integration der Eisenbahnen und Eisenbahnsysteme.

Besonderes Interesse gilt einer weiteren Netzöffnung in Europa. Die derzeit begrenzten Möglichkeiten des Netzzugangs stellen ein echtes Handicap dar. Der Markteintritt neuer Anbieter ist normal und muß auch bei der Bahn als normal gelten. Die Internationalisierung der Schiene und die Öffnung der Schiene für Dritte muß alltäglich sein und keine Grundsatfrage. Dabei muß klar sein: Wettbewerb brauchen wir als Instrument zur Mobilisierung kundengerechter Leistungen, nicht als Ideologie.

Im Personenverkehr wird der schrittweise Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie der Einsatz neuer Zugtechnologien die Qualität des Bahnangebotes verbessern.

Kombinierter Verkehr

Bahnen und Binnenschiff als starke Logistik-Partner – das muß das Ziel sein. Das gilt insbesondere für den Kombinierten Verkehr:

Hier brauchen wir einen neuen Impuls. Nach der Förderrechtlinie Kombiniertes Verkehr werden jetzt auch KV-Umschlaganlagen für Private und nicht nur für die Bahn mit Bundesmitteln finanziert. Wir haben dafür wie anfangs erwähnt in diesem Jahr 60 Mio. DM im Etat. Aus diesen Mitteln wird z.B. ein Terminal der BASF gefördert. Dort werden Dritte diskriminierungsfrei zugelassen. Ich begrüße dies: Private oder öffentlich/private Partnerschaften auf diesem Gebiet sind herzlich willkommen.

Wir brauchen hier neue Initiativen, wie z.B. den neuen Container-Expreß zwischen Köln und Rotterdam. Das ist ein Gemeinschaftsprojekt zwischen einer deutschen Regionalbahn (Hafenbahn Köln) und einer holländischen Privatbahn.

Leider ist das noch ein Einzelfall. Jeder hat hier andere Argumente, warum der KV seine Probleme hat. Zu dieser Frage haben wir im BMVBW eine Ad-hoc-Gruppe eingerichtet; sie soll untersuchen, wie der KV am besten gefördert werden kann. Ich erwarte von allen Beteiligten ernsthafte Anstrengungen, um in KV voranzukommen.

Binnenschifffahrt

Die von uns angestrebte Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrswege schließt die Wasserstraße mit ein, sie besitzt noch erhebliche Kapazitätsreserven und soll sich mehr als bisher in integrierte Transportketten einbringen.

Zwei Beispiele für Fördermaßnahmen sind:

- ein 100 Mio. DM Hilfsprogramm für die Partikulierschifffahrt – die Finanzierung für 1999 ist gesichert.
- die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für Binnenschiffe in der EU.

Straßenbenutzungsgebühr für LKW

Zur Strategie "Mehr Güter auf Schiene und Wasserwege" gehört eine gerechtere Wegekostenanlastung bei den Verkehrsträgern. Als einen wichtigen Schritt in diese Richtung wollen wir in Deutschland in 2002 die streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr für Lkw einführen. Sie kann helfen, die Straße zu entlasten und das Ungleichgewicht zwischen Straße und Schiene auf der langen Strecke nicht noch stärker werden zu lassen.

Ökosteuer

Dieses Ziel haben wir auch bei der 1. Stufe der Ökosteuer berücksichtigt. Nach Abwägung aller Gesichtspunkte würde der Regelsteuersatz der Stromsteuer beim Schienenbahnverkehr und bei Oberleitungsbussen um 50 % auf 1 Pfennig je kWh ermäßigt.

Diese Lösung steht im Einklang mit dem politischen Ziel der Öko-Steuer, fiskalische Anreize zu schaffen, um ökonomisch sinnvolle Einsparpotentiale auszuschöpfen. Sie berücksichtigt aber auch die unbestreitbaren ökologischen Vorteile des Schienenverkehrs, den wir fördern wollen. Damit kommt die Bundesregierung auch den Interessen der Länder entgegen.

Flugverkehr - dezentrales Flughafensystem

Der Standort Deutschland bietet auch für Fluggesellschaften, Flughäfen und Flughafenlogistik gute Entwicklungsperspektiven. Gegenüber seinen europäischen Nachbarn hat Deutschland den Vorteil eines dezentralen Flughafensystems, das an einigen Standorten noch Leistungsreserven aufweist.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Luftverkehrs haben Bund und Länder auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr beschlossen, ein Konzept für die Kapazitätsentwicklung im dezentralen Flughafensystem auszuarbeiten. So können u.a. mögliche Entlastungs-

potentiale aufgezeigt werden. Die Flughäfen sollen im Verbund arbeiten, nicht "jeder für sich und alle gegen jeden".

ÖPNV

Die deutschen Verkehrsunternehmen zeichnen sich im internationale Vergleich durch hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards aus. Wir haben in der Koalitionsvereinbarung festgehalten, daß der öffentliche Personennahverkehr zuverlässiger, schneller, behindertengerechter und attraktiver werden muß. Uns allen ist natürlich klar, daß die geforderte "Qualitätsoffensive im ÖPNV" von vielen einzelnen Schritten abhängt und auf die Zusammenarbeit aller Beteiligten angewiesen ist.

Aufbauend auf die bereits erzielten Fortschritte wollen wir als Bundesregierung erreichen, daß Busse und Bahnen mehr als bisher eine Alternative zum Auto darstellen.

Dies muß die Politik durch die richtigen Rahmenbedingungen für den ÖPNV schaffen, einschließlich des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Regionalisierungsmittel. ÖPNV ist Ländersache. Dazu gehört auch, daß das Recht auf ausreichende wirtschaftliche Betätigung der Kommunen und Regionen nicht eingeschränkt wird.

Die Gestaltung des ÖPNV ist seit 1996 vollständig den Ländern, ihren Gebietskörperschaften und den Verkehrsbetrieben zugeordnet. Dies ist prinzipiell auch gut so, denn nur auf diese Weise läßt sich ein Nahverkehrskonzept verwirklichen, das auf die spezifischen Bedürfnisse vor Ort abgestimmt ist.

Die unternehmerische Verantwortung der privaten und öffentlichen Verkehrsbetriebe ist erhalten geblieben – das soll auch in Zukunft so sein.

Deutsche Verkehrsinteressen vertreten - fairer Wettbewerb in Europa

Allerdings wird – wie auch in den anderen Verkehrsbereichen – die europäische Dimension immer wichtiger. Vor allem die EU-Kommission will mehr Transparenz und mehr Wettbewerb im ÖPNV erreichen. Sie geht davon aus, daß eine Stärkung der Marktkräfte zu Qualitätssteigerungen führt und dazu beiträgt, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu verbessern.

Im deutschen Interesse wollen wir eine Ausschreibungswelle möglichst verhindern. Dennoch müssen sich die ÖPNV-Unternehmen auf mehr Wettbewerb und auf Veränderungen der Finanzierungsstrukturen einrichten.

Nach meiner Vorstellung ist der ÖPNV ganz klar eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Das bedeutet, daß auch auf dem flachen Lande ausreichende Mobilitätsangebote angeboten werden sollten.

Deutsche Verkehrsinteressen stehen für uns im Vordergrund, auch bei den Straßenverkehrsabkommen mit den Staaten Mittel-, Ost- und Südosteuropas. Hier geht es uns vor allem darum, den deutschen Verkehrsunternehmen einen angemessenen Anteil am zunehmenden Verkehr mit den MOE-Staaten zu sichern.

Wir wollen uns bei den Abkommen mit den MOE-Staaten auch für Mindestanforderungen in den Bereichen Umweltschutz und Verkehrssicherheit einsetzen. Ausnahmeklauseln für die Beitrittskandidaten lehnen wir ab. Aber gerade die Verkehrswirtschaft verträgt keine Brüche. Deshalb braucht die Osterweiterung vernünftige Zeitpläne mit sinnvollen Vor- und Nachlaufzeiten.

Fazit

Dies sind nur einige Leitgedanken zum Thema Mobilität und Beschäftigung. Wenn wir die Chancen konsequent nutzen, kann der Verkehrssektor zu einem der wichtigsten Wirtschaftsbereiche für Innovation und Beschäftigung werden.