

Thesenpapier von UnternehmensGrün zu den Grundlagen einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik

Nach allen vorliegenden Prognosen wächst der Verkehr dramatisch. Die öffentliche Diskussion bleibt aber trotz aller Warnungen bisher fast ausnahmslos auf Experten- und Politikgremien beschränkt. Die Parole „Mehr Straßenbau und durch“ scheint für viele immer noch die einzige Lösung zu sein und wirkt nach wie vor in vielen Köpfen beruhigend.

Die Dringlichkeit erkennen

Die Koalitionsvereinbarung und der Verkehrsbericht 2000 des Bundesverkehrsministeriums belegen zwar, dass die Bundesregierung sich der Größe und Dringlichkeit der Probleme bewusst ist. Aber die von ihr eingeleiteten Schritte wie Bahnreform, die Lkw-Maut oder die Investitionsprogramme für Straße, Schiene und Wasserwege genügen den Anforderungen nicht und gehen nur zum Teil in die richtige Richtung. Von einem Umsteuern in eine zukunftsgerichtete integrale Verkehrs- und Klimapolitik kann keine Rede sein. Die mit den Bahnreformen und der Verkehrsinvestitionspolitik als zentrale Elemente der Verkehrspolitik der Bundesregierung verknüpften Ziele wurden nicht erreicht. Gerade als Unternehmensverband, der sich für ein ökologisches Wirtschaften einsetzt, müssen und werden wir uns zukünftig verstärkt in die Diskussionen um nachhaltige Mobilitätsstrategien einmischen.

Die Fakten und Prognosen begreifen

OECD, Bundesverkehrsministerium und Verkehrsverbände sind sich in den Prognosen überwiegend einig. Die Fortschreibung der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hätte dramatische Folgen für unser Klima, für die Gesundheit der Menschen und für die Strukturen von Städten und Gemeinden. Mit erheblichen ökologischen Belastungen und ökonomischen Folgekosten muss gerechnet werden. Prognosen rechnen bis zum Jahr 2015 (im Vergleich zu den Zahlen von 1997) mit einem Anstieg des Personenverkehrs um 22 Prozent, des Flugverkehrs um 117 Prozent und des Güterverkehrs um 64 Prozent. Die höchste Steigerung mit 80 Prozent verzeichnet demnach der Straßengüterverkehr. Zwar wurden durch die Einführung des Drei-Wege-Katalysators und Grenzwertverschärfungen erhebliche Reduzierungen bei einigen Schadstoffemissionen wie Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid und Kohlenwasserstoff erreicht. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind aber von 1990 bis 2000 um 15 Prozent gestiegen! Während die CO₂-Emissionen des Personenverkehrs aufgrund der Senkung des spezifischen Kraftstoffverbrauches der Fahrzeuge trotz steigender Verkehrsleistungen nahezu konstant geblieben sind, haben die CO₂-Emissionen des Güterverkehrs sehr stark zugenommen. Dies lässt sich nachvollziehen, wenn man weiß, dass die Transportleistungen des Straßengüterverkehrs von 1991 bis 1998 um 28,6 Prozent und die des Luftfrachtverkehrs um 53 Prozent zunahm, während gleichzeitig der Gütertransport auf der Schiene in diesem Zeitraum um 8,2 Prozent abnahm.

Neben der Belastung für das Klima sollte aber auch die Belastung durch Lärm nicht vergessen werden. Viele Bürger werden durch die enormen Zunahmen des Straßenverkehrs- und Fluglärms in ihrer Lebensqualität dauerhaft und krankmachend eingeschränkt.

Entgegen den Verlautbarungen der Automobillobby und der großen Wirtschaftsverbände hat es in den letzten Jahrzehnten in keinem europäischen Land mehr Straßenneubau gegeben als in Deutschland. Die negativen Folgen durch die Zersiedelung von Landschaft und Natur sind offensichtlich. Auch europaweit wurde das Straßennetz seit 1980 um mehr als 70 Prozent ausgebaut, während der Umfang der Schienenwege und Binnenwasserstraßen um neun Prozent abnahm.

Den Straßenverkehr bepreisen

Die Transporterfordernisse des 21. Jahrhunderts sind bei den prognostizierten Wachstumsraten ohne ein Umlenken in Richtung Verkehrsvermeidung – etwa durch Verkürzung der Transportwege und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel – nicht zu erfüllen. Da die Zeit des relativ billigen Öls zu Ende geht, würden Wachstum und Lebensstandard in Deutschland ansonsten sinken. Die Benzin- und Dieselpreise werden dauerhaft steigen, da der Höhepunkt der Förderung leicht erreichbarer Ölreserven bald überschritten ist.

Hinzu kommen die Kosten des Dauerstaus auf unseren Straßen, die auf jährlich 200 Milliarden DM geschätzt werden! Der Lkw-Verkehr belastet Umwelt und Gesundheit extrem. Er erzeugt mehr Stickoxide und krebserregende Rußpartikel als der gesamte Pkw-Verkehr, obwohl er nur ein Zehntel der insgesamt gefahrenen Kilometer ausmacht. Er ist auch für erhebliche Schäden an Straßen und Bauwerken verantwortlich. Ein 40-Tonner zerstört die Straßen genau so stark wie 160.000 Pkw. Zudem stößt die Finanzierung von Erhaltung und Ausbau des Straßennetzes an die Grenzen der öffentlichen Haushalte. Die Investitionen des Bundes in den Güterverkehr auf den Schienen ändern nichts an einem grundsätzlichen Problem: Nach wie vor wird der Lkw-Verkehr durch Steuergelder in großem Umfang subventioniert und zu unsinnigen Transporten quer über den Kontinent animiert. So erzeugt gerade die regionale Randzonensubventionierung der EU gewaltige Verkehrsströme.

Der notwendige radikale Wechsel in der Verkehrspolitik ist nur über den Preis zu erreichen. Dazu müssen die wirklichen Kosten des Verkehrs erfasst und den Nutzern in Rechnung gestellt werden. Statt der Sozialisierung der Kosten durch Übertragung auf alle Steuerzahler fordern wir eine verursachergerechte Anlastung der Kosten, auch der externen (Lärm, Luftverschmutzung etc.). Die beschlossene Lkw-Maut geht in die richtige Richtung, wobei der vereinbarte Satz von 15 Cent pro Kilometer (29,3 Pfennig), der am unteren Ende der von Bundesverkehrsminister Bodewig genannten Spanne von 27 bis 37 Pfennig liegt, weiter hinter dem Erforderlichen zurückbleibt. Experten fordern etwa eine Mark pro Kilometer. Zudem müsste diese Abgabe eine deutliche emissionsabhängige Komponente erhalten, um hohe Abgasstandards zu gewährleisten.

Von besonderer Bedeutung ist die sinnvolle Verwendung der Einnahmen aus der Straßennutzungsgebühr. Mit diesen Mitteln sollte insbesondere die Infrastruktur für eine nachhaltige Verbesserung des Güterverkehrs auf der Schiene gefördert werden.

Den Güterschienenverkehr konkurrenzfähig machen

Das Image der Bahn im Bereich Güterverkehr ist denkbar schlecht. Kunden klagen über lange Transportzeiten, unflexible Angebote und zu hohe Kosten im Vergleich zum Transport auf der Straße. Aufgrund des Vorranges des Personenverkehrs auf dem Schienennetz bewegen sich Güterzüge im Schnitt mit 18 Kilometer pro Stunde! Allein deshalb ist die Bahn weit von einer Konkurrenzfähigkeit entfernt. Dazu kommen weitere strukturelle Defizite wie ineffiziente Betriebsstrukturen, veraltetes Material und eine falsche strategische Ausrichtung. Die Konzentration des Zugbetriebes auf Kernstrecken verhindert gerade die für die Kunden der Bahn erforderliche Flexibilität. Dabei bieten die Nebenstrecken ein großes Potenzial, um stark befahrene Strecken zu entlasten, und sie haben eine wichtige Funktion als Zubringer zu den Hauptstrecken. Automatisierte Schnellumschlagstechnik müssten gefördert und an den zahlreichen Netzverläufen, die einen zügigen Güterverkehr bremsen, müsste ein paralleles Schienennetz für den Güterverkehr aufgebaut werden.

Wir begrüßen die von der EU angestrebte Liberalisierung des Netzbetriebes, die die Bahn im Wettbewerb zu mehr Rationalisierung und höherer Qualität zwingen wird. Es muss aber verhindert werden, dass Umweltstandards der Liberalisierung zum Opfer fallen.

Wettbewerbsverzerrungen beseitigen

Nach wie vor behindert eine Reihe von fiskalischen und strukturellen Wettbewerbsverzerrungen die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Neben der fehlenden konsequenten Anlastung von Wegekosten wird die Situation vom Diskriminierungspotenzial der DB AG beim bahnsystem-internen (intramodalen) Wettbewerb geprägt. Das zeigt sich bei der Gestaltung der Nutzungsbedingungen von Bahnhöfen und Trassen sowie dem Verhalten der DB AG gegenüber konkurrierenden Betreibern in den Bereichen Vertrieb, Fahrzeugverfügbarkeit und Tarifsystem. Bis auf einige wenige Ausnahmen, die vor allem im Nahverkehr zu finden sind, werden damit die Wettbewerbschancen von innovativen Konzepten von Mitbewerbern verhindert.

Die Bahnreform reformieren

Die Umsetzung umwelt- und klimapolitischer Zielsetzungen ist der Bundesregierung durch die Bahnreformen nicht gelungen. Der Güterverkehr hat weiter Marktanteile verloren, im Fernverkehr sind die

Erwartungen, mehr Reisende auf die Schiene zu bringen, nicht erfüllt worden. Lediglich im Nahverkehrsbereich ist es teilweise gelungen, Anteile zu steigern. Gründe für die anhaltende Misere sind:

- die Bevorzugung der Straßen-, Luft- und Wasserkonkurrenz durch ungleiche Wegekostenanlastung, Steuerbelastung und Investitionsprioritäten;
- falsche Investitionsprioritäten im Schienennetz (Magistralen statt Gesamtnetz einschließlich der regionalen Strecken, über lange Jahre Neubau statt Erhalt);
- das Fehlen eines konsistenten Managementkonzeptes des Bundes als Eigentümer der DB AG;
- die Priorisierung der Unternehmensinteressen der DB AG gegenüber den Systeminteressen der Eisenbahn, sodass Innovationen, Effizienzverbesserungen und Wettbewerb verzögert oder sogar unterbunden werden.

Nur durch die Herausnahme des Netzes aus der DB AG Holding kann ein diskriminierungsfreier Zugang von Mitbewerbern zur Infrastruktur ermöglicht werden. Die Rahmenbedingungen müssen so geändert werden, dass im intermodalen Wettbewerb faire Wettbewerbsbedingungen herrschen. Dazu zählen die gerechte Anlastung der Wegekosten, die Angleichung der Kraftstoffbesteuerung der konkurrierenden Verkehrsträger (Besteuerung von Kerosin und Schiffsdiesel), die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe und die emissionsabhängige Landegebühr für Flugzeuge.

Von den Nachbarn lernen

Die Schweiz hat der Bevorzugung des Schienenverkehrs Verfassungsrang gegeben. Dies hatte erhebliche Konsequenzen für die Verkehrsinvestitionen des Bundes und der Kantone, die seit Jahren verstärkt in Gleise, Bahnhöfe und Verladezentren fließen. In den nächsten 20 Jahren werden weitere 40 Milliarden DM in den Netzausbau investiert, finanziert durch Etatuschichtungen und eine Autobahn-Maut für Lkw und Pkw. Die Ergebnisse sollten eine Ermutigung zum Umdenken und Handeln in Deutschland sein: In der Schweiz fahren 40 Prozent der Warentransporte auf der Schiene, in Deutschland sind es 16 Prozent. Die Schienennutzung steigt bei Transittransporten durch die Schweiz sogar auf 75 Prozent! Im Personenverkehr nutzt jeder Schweizer durchschnittlich 40-mal pro Jahr die Bahn, mehr als doppelt so oft wie die Deutschen. Trotz der geringen Größe der Schweiz fährt damit jeder Schweizer pro Jahr 1700 Kilometer mit der Bahn. Dies ist die Folge eines dichten Schienen- und Bahnhofnetzes und einer Geschäftspolitik, die Nebenstrecken als unverzichtbare Zubringer zu den Hauptstrecken begreift. Investiert wurde in Zeitersparnis beim Umsteigen (keine langen Wartezeiten mehr) und weniger in einen Zeitgewinn bei Fernstrecken.

Weitere wichtige Maßnahmen zur Begrenzung der ökologisch schädlichen Auswirkungen des Verkehrs sind Maßnahmen zur Emissionsminderung durch ständige Weiterentwicklung der Abgasvorschriften durch Zugrundelegung der neuesten Techniken, die Verschärfung der Grenzwerte für Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen bei Diesel-Pkw, die Einführung von Partikelfiltern, Anreize und Verbote, die eine kontinuierliche Absenkung des Kraftstoffverbrauches gewährleisten, die verstärkte Förderung bei Forschung und Markteinführung neuer Antriebstechnologien und die Verabschiedung eines Verkehrslärmgesetzes, das einklagbare Standards für die Lärmbelastung definiert und dadurch Lärmvermeidung fördert.

Zur Veränderung des Verkehrsverhaltens schlagen wir die Förderung eines Modellversuches „kostenloser ÖPNV“ in einer größeren deutschen Stadt nach dem Vorbild Hasslets in Belgien vor. Die Förderung einer Kampagne „Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung“ und die Unterstützung von Städten und Gemeinden bei der Einführung von Mobilitätsbeauftragten könnte ebenfalls dazu beitragen wie auch eine Kampagne unter Einbeziehung von Fahrschulen, Verkehrsverbänden, der Automobilindustrie und den Medien mit dem Ziel, Möglichkeiten und positive Folgen eines veränderten persönlichen Verkehrs- und Fahrverhaltens aufzuzeigen.

René Waßmer und Tarik Tell
Vorstände UnternehmensGrün