

## **Aktuelle Verkehrsprobleme - ein Überblick**

### **Die Bahn zwischen Zukunft und Kollaps**

---

Ernst Haar, geb. 1925 in Stuttgart, kaufmännische Ausbildung; Mitglied des Deutschen Bundestages (SPD) seit 1965, von 1972 bis 1979 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen; seit 1979 Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), seit 1982 Vizepräsident des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn.

Die Zeiten, in denen das Auto ein Luxusgegenstand war, sind lange vorbei. Rein statistisch kommt bei einem Bestand von knapp 28 Millionen Personenkraftwagen auf jeden zweiten Bundesbürger ein Auto.

Von einem durchdachten umweltfreundlichen Verkehrskonzept ist die Bundesregierung weit entfernt. Stattdessen erleben wir überbordenden Individualverkehr. Urlaubstage im Stau und Unfallhäufigkeit auf unseren Straßen nehmen zu. Die Abschaffung aller Marktzugangsregelungen ab 1992 ist vorprogrammiert. Unsere Wälder sterben weiter.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) bewegt sich zwischen dem Glanz neuer Strecken und IC-Verbindungen im Stundentakt und dem Elend steigender Defizite und völlig überholten rechtlichen wie finanziellen Rahmenbedingungen. Der Ansturm tausender Lastkraftwagen-Spediteure aus ganz Europa steigert den ruinösen Wettbewerb um Tonnage und bringt für die Bahn jährliche Verluste von rund 1,5 Milliarden DM.

### Die Auswirkungen des Autobooms

Unsere Verkehrspolitik war über Jahrzehnte auf das Auto ausgerichtet. Investitionslenkung für Straßenbau in Milliardenhöhe wird auch heute noch praktiziert mit dem irreführenden politischen Schlagwort, „es bleibe bei der freien Wahl des Verkehrsmittels“. Allein von 1965 bis 1987 wurden rund 90 000 Kilometer Straßen - von der Gemeindestraße bis zur Autobahn - gebaut. Dagegen wurde das aus dem vorigen Jahrhundert stammende Netz der Schienenstrecken von 30 400 auf 27 000 Kilometer reduziert.

Investitionen für die Schiene konzentrierten sich auf den Betrieb bereits vorhandener Strecken. Die Elektrifizierung begann; das zweite, dritte oder vierte Gleis auf einigen Bahnlinien wurde verlegt. Im gesamten technischen Bereich, insbesondere im Signaldienst und bei Sicherheitseinrichtungen, fanden neue Technologien Verwendung. In die Modernisierung des Fahrzeugparks wurden erhebliche Mittel geleitet. Diese Mittel sind jedoch in den Kernbereich dessen geflossen, was völlig überaltert war.

Angesichts dieser wettbewerbsverzerrenden Investitionspolitik, die politisch und wirtschaftlich kaum umstritten war, kam die Bahn immer mehr in Bedrängnis. Der Vergleich der Verkehrsleistung im Personenverkehr fällt daher auch negativ für die Schiene aus: Während die Bundesbahn seit mehr als 20 Jahren eine durchschnittliche Verkehrsleistung von jährlich rund 40 Milliarden Personenkilometer (Pkm) erbringt, stieg in der gleichen Zeit die Leistung des Individualverkehrs kometenhaft von 267 Milliarden Pkm auf 510 Milliarden Pkm an. Allein der Zuwachs von 1985 auf 1986 betrug drei Viertel der Verkehrsleistung der Deutschen Bundesbahn, nämlich rund 30 Milliarden Personenkilometer.

Wo mag es hinführen, wenn diese Entwicklung ungehemmt so weitergeht? Jetzt ist ein Punkt erreicht, wo uns die Folgen einer verfehlten Verkehrspolitik über den Kopf wachsen:

- Unser Straßennetz ist am Ende seiner Kapazität angelangt: der Stau gehört nicht nur in den Städten zur Tagesordnung.
- Wir „leisten“ uns pro Jahr zu viele Verkehrsunfälle mit jährlich rund 400 000 Verletzten und volkswirtschaftlichen Folgeschäden, die mit 50 Milliarden DM beziffert werden. Jede andere Technologie wäre mit diesen Zahlen schon abgeschrieben.
- Die durch die Vollmotorisierung verursachte Umweltbelastung wirft schwere Probleme auf.

Stadtbewohner an Hauptverkehrsstraßen sind davon am schlimmsten betroffen. Diejenigen, die es sich nicht leisten können, ins Grüne zu ziehen, müssen den Verkehrslärm und die Luftverpestung ertragen; sie sind am meisten durch Verkehrsunfälle oder rollende Brummi-Chemiebomber gefährdet. Wie oft wurden Grünflächen beseitigt, damit man der „autogerechten Stadt“ näher kam. Unsere Städte lebensgerecht und menschenwürdig zu erhalten, interessierte Planer und Politiker oft erst in zweiter Linie.

### Die Bahn im Verkehrsmarkt

Die finanzielle Austrocknung ist keine verantwortbare Alternative zur dringend erforderlichen Modernisierung und Reformierung der Bundesbahn. Der Ausbau des Schienenverkehrs und insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs bleibt unverzichtbar. Die Umweltvorteile der Bahn gegenüber dem Auto beim Energie- oder Flächenverbrauch, in der Verkehrssicherheit und der Luftverschmutzung sind unbestritten, werden bei Verkehrs- und haushaltspolitischen Entscheidungen aber nach wie vor nicht berücksichtigt. Die Verkehrsleistung der Bahn insgesamt stagniert, aber hinter diesen Zahlen verbirgt sich eine sehr unterschiedliche Entwicklung. Wo die Bahn investiert, modernisiert und ihr Angebot verbessert hat, konnte sie auch nennenswerten Verkehrszuwachs verbuchen. Fehlende Finanzmittel oder verspätete Reaktionen auf Nachfrageveränderungen verhinderten in anderen Bereichen die Erfüllung von Kundenerwartungen. Hier muß noch viel getan werden, damit die Bahn wieder an Boden gewinnt. Die positiven Beispiele belegen, daß die Bahn nicht zum alten Eisen gehört, sondern daß sie die Vorteile ihrer Technik zum Nutzen der Umwelt ausspielen kann, wenn dies politisch gewollt ist.

### Das Ausstellungsstück der Bundesbahn: der Intercity-Verkehr

Die Intercity-Verbindungen zwischen den großen Städten und Ballungsräumen werden von Bahnkunden gut angenommen. Es hat sich gezeigt, daß kürzere Reisezeiten, fester Taktverkehr, Pünktlichkeit und attraktive Preise auch im Personenfernverkehr zu Nachfragesteigerungen führen. 1979 wurde der Intercity-Verkehr mit einem 1-Stunden-Takt eingeführt, durch den alle großen Städte in der Bundesrepublik miteinander verbunden sind. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 80 km/h auf rund 100 km/h erhöht und auch das Umsteigen durch günstige Anschlüsse erleichtert. Dies führte zu einem deutlichen Anstieg des Fahrgastaufkommens im Fernverkehr.

Einen Durchbruch nach vorne erwartet die Deutsche Bundesbahn vom Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Mit dem Werbeslogan: „Die Bahn - doppelt so schnell wie das Auto und halb so schnell wie das Flugzeug!“ gibt sie das Ziel vor. Mit höheren Geschwindigkeiten soll das Verkehrsangebot attraktiver werden, damit die Schiene verlorenes Terrain wieder zurückgewinnen kann. Erreicht werden soll dies durch

- den Ausbau vorhandener Strecken auf eine Geschwindigkeit von 160 bis 200 km/h,
- den Bau neuer Strecken, auf denen Geschwindigkeiten von 200 bis 300 km/h möglich sind,
- den Einsatz neuentwickelter Hochgeschwindigkeitszüge (ICE).

Damit entsteht eine neue Qualität des Verkehrsangebotes. Wichtige Neu- und Ausbaumaßnahmen, die bis Ende 1991 fertiggestellt werden sollen, sind: die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, die Neubaustrecke Hannover-

Würzburg, die Ausbaustrecke Frankfurt-Mannheim (1. Stufe), die Ausbaustrecke Gießen-Friedberg, die Ausbaustrecke Dortmund-Braunschweig, die Ausbaustrecke Hamburg—Hannover, die Ausbaustrecke Hamburg—Münster, die Ausbaustrecke Würzburg-Augsburg.

Für diese Baumaßnahmen sind hohe Investitionen notwendig, die sich aber, wie ein Blick ins Nachbarland zeigt, lohnen. In Frankreich wird seit 1981 der Hochgeschwindigkeitszug TGV (Train à Grande Vitesse) zwischen Lyon und Paris eingesetzt. Er bewältigt die 425 km lange Strecke in genau zwei Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 270 km/h. Die TGV ist in Frankreich wirtschaftlich ein voller Erfolg: Mit einem seit 1981 um 140 Prozent gestiegenen Fahrgastaufkommen fährt der TGV einen Nettogewinn (nach Abzug der Betriebs- und Investitionskosten) von 20 Prozent des Umsatzes ein. Damit amortisieren sich die Investitionskosten in rund 10 Jahren. Es ist also kein Wunder, daß unsere französischen Nachbarn kräftig in diesen Zug und den Ausbau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken investieren.

Für die Deutsche Bundesbahn ist es wichtig, daß sie den Anschluß im europäischen Verkehrsnetz im Auge behält. Ziel bleibt ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz, mit dem große Städte Europas bis nach Warschau und Moskau verbunden sind. Gewinne, die dabei erwirtschaftet werden, könnten dem finanziell maroden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zugute kommen.

#### Gute Aussichten: der S-Bahn-Verkehr

In den letzten Jahren wurde das Schienennetz der S-Bahnen durch den Bau neuer und den Ausbau vorhandener Strecken wesentlich verbessert. Insbesondere in den Ballungsgebieten Hamburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart-München wurden neue Tunnel gebaut, an den wichtigsten Knotenpunkten bessere Umsteigemöglichkeiten zu Bussen und U-Bahnen geschaffen oder die Außenanlagen modernisiert. Insgesamt wurden seit 1967 von Bund, Ländern und Gemeinden 9 Milliarden DM in den Ausbau der S-Bahnen der Bundesbahn investiert.

Ergänzt wurden diese Initiativen durch die Gründung von Verkehrsverbänden. In ihnen arbeitet die Deutsche Bundesbahn mit anderen Nahverkehrsunternehmen regional bei der Angebotsgestaltung, Einnahmeverteilung und Investitionsplanung zusammen. Für den Fahrgast bietet ein Verkehrsverbund wesentliche Vorteile:

- Die Züge verkehren im Taktfahrplan.
- Die Fahrpläne aller am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsmittel sind aufeinander abgestimmt.
- Der Fahrgast kann mit dem gelösten Fahrschein alle Verkehrsmittel in der Region durchgehend benutzen.

Die Erfolge dieser Verkehrsverbände, von denen die meisten in den siebziger Jahren gegründet wurden, sprechen für sich. Greift man zum Beispiel den Verkehrsverbund München heraus, der seit 1972 besteht, so läßt sich eine Zunahme der beförderten Personen von rund 350 Millionen auf rund 480 Millionen im Jahr 1986 feststellen. Ebenso günstig sieht auch die Entwicklung im Stuttgarter Verkehrsverbund aus, der 1979 gegründet wurde. Hier stieg die Zahl der Reisenden von 172 Millionen auf 192 Millionen an.

Die positiven Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Verkehrssicherheit, die Stadtentwicklung und die Umweltsituation sind offensichtlich. In vielen Fällen geben Neu- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV Anstoß zu städtebaulichen Verbesserungen (zum Beispiel Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, städtebauliche Sanierung). Die Innenstädte sind leicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, wodurch sich ihr Wohnwert und ihre Attraktivität erhöhen. Außerdem können flächenraubende Straßenbauten vermieden werden. Um welche Größenordnung es sich dabei handelt, zeigt ein Vergleich des Flächenbedarfs für die Beförderung von 40 000 Personen je Stunde und Richtung. Für die S-Bahn genügt hier ein Bahndamm von 10 Metern Breite, während schon beim Einsatz von Bussen eine Straße von 32 Metern Breite erforderlich wäre. Müßte dieses Verkehrsaufkommen mit Personenkraftwagen bewältigt werden, die im Berufsverkehr höchstens mit 1,5 Personen pro Fahrzeug besetzt sind, dann wären Straßen mit einer Gesamtbreite von 136 Metern notwendig. Hinzu kommt der Flächenbedarf für die erforderlichen Parkplätze.

Allein diese Zahlen zeigen, daß die autogerechte Stadt inhuman ist und Innenstädte als Lebensraum zerstört. Sie untermauern aber auch, daß der ÖPNV weiter gefördert werden muß. In allen Städten und Ballungsräumen gibt es noch einen erheblichen Investitionsbedarf. Arbeitnehmer dürfen nicht im Berufsverkehr täglich wie Heringe in den Vorortzügen zusammengepreßt werden, sonst ist selbst der politische Nahverkehrstarif zu hoch. Aktualisierte Zielvorgaben wie der behindertengerechte Ausbau des ÖPNV kommen dazu.

#### Vernachlässigt: der Nahverkehr in der Fläche

Die Bahn in der Fläche verkümmert und fällt dem betriebswirtschaftlichen Rotstift zum Opfer. Die Situation ist gekennzeichnet durch Fahrplanausdünnungen, Preiserhöhungen und Streckenstilllegungen. Folge dieses Rückzuges aus der Fläche sind sinkende Reisendenzahlen und ein ständig steigendes Defizit der beteiligten Nahverkehrsunternehmen. Um diese negative Entwicklung zu stoppen, wäre es dringend notwendig, die finanzielle Grundausstattung des Nahverkehrs zu verbessern. Schon heute verfügen wir nicht mehr - den Bedürfnissen von Millionen Menschen entsprechend - über ein angemessenes Verkehrsangebot in der Fläche. Auch in der vollmotorisierten Gesellschaft bleibt ein Drittel der Bevölkerung auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Ein weiterer Rückzug der Bahn aus dem Schienenpersonennah-

verkehr würde bundesweit zu weiteren Benachteiligungen breiter Bevölkerungsschichten führen.

Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sind in den letzten 20 Jahren zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs gefördert worden. Bislang kamen diese Mittel besonders dem Nahverkehr in den Ballungsräumen zugute. Ein weiteres Austrocknen des Nahverkehrs in der Fläche hätte schwerwiegende Folgen. Die Konzentration der Mittel aus dem GVFG zugunsten einer gleichgewichtigen Förderung von Stadt und Land hat hohe Priorität.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) fordert seit Jahren eine Ausweitung des Förderungsrahmens des GVFG und die Änderung des Aufteilungsschlüssels. Die derzeitige Förderung zu gleichen Teilen von Schiene und Straße (50 : 50) sollte sich zugunsten des ÖPNV ändern (75 : 25). Statt dessen wurden im November 1987 die Mittel des GVFG eingefroren, die bisher automatisch mit dem wachsenden Benzinverbrauch stiegen. Seit diesem „schwarzen Freitag“ für Umwelt und Nahverkehr hat der ÖPNV effektiv weniger Mittel als bisher zur Verfügung. Der ÖPNV kann nicht leistungsfähiger werden, wenn die Finanzbasis stetig verschlechtert wird.

Die GdED hat von der Bundesregierung eine umfassende Nahverkehrsinitiative gefordert, die nicht nur die finanziellen Rahmenbedingungen verbessert, sondern ebenso die Attraktivität des Nahverkehrs für den Kunden erhöht und gleichzeitig die Kostenstrukturen von öffentlichem und individuellem Verkehr angleicht. Als Beispiel sei hier nur die Befreiung des schienegebundenen Nahverkehrs von der Mineralölsteuer genannt. Modernisierte Wagen, ein verbessertes Fahrplanangebot und Service im Zug können die Attraktivität der Bahn erhöhen, wie das Modell der Citybahn gezeigt hat.

Die Abwärtsspirale des Nahverkehrs in der Fläche kann durchbrochen werden, wenn die Benutzer von Bahnen und Bussen entlastet werden. Die Schweiz verbucht zum Beispiel große Erfolge mit dem Halbp reis-Abonnement, und auch in deutschen Städten kommt die Einführung eines verbilligten Umwelt-Tickets gut an. Die französische Gesetzesregelung, wonach Unternehmen in größeren Städten die Hälfte der nachgewiesenen Kosten ihrer Beschäftigten für öffentliche Verkehrsmittel mitfinanzieren, hat einen Schub hin zum ÖPNV ausgelöst.

Der Blick über die Grenzen könnte auch uns Anregungen geben, wie wir die Nahverkehrsunternehmen stärken und ihre finanziellen Grundlagen verbessern können.

#### Das Hauptproblem: der Güterverkehr

Der Wind der Konkurrenz bläst der Deutschen Bundesbahn im Bereich des Güterverkehrs besonders hart ins Gesicht. Seit Jahren sind hier die Erträge rückläufig. Das resultiert aus einer Abnahme der Transporte im Montan-

bereich, die zum großen Teil über die Schiene gelaufen sind. Zum anderen ist diese Entwicklung auch auf den zunehmenden Preisverfall im Straßengüterverkehr zurückzuführen. Auch für die Zukunft wird die Entwicklung im Güterverkehr von der DB-Führung nicht optimistisch beurteilt, da sich die Wettbewerbslage infolge der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes noch verschlechtern wird.

Nach den Beschlüssen der EG-Verkehrsminister werden die Zulassungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr jährlich kumulativ um 40 Prozent erhöht. Ab 1992 soll es keine mengenmäßigen Beschränkungen mehr geben. Diese Entwicklung ist folgenswer: Im Straßengüterverkehr wird es zu Überkapazitäten kommen, die zu unvermeidbaren Wettbewerbsverzerrungen mit drohendem Tarifverfall führen. Viele kleinere mittelständische Transportunternehmen sind heute schon betroffen. Die Auswirkungen auf die Eisenbahnen wären verheerend. Ein fallendes Preisgefüge mit weiterer Gütertransportverlagerung auf die Straße wird unaufhaltsam zu wachsenden Verlusten im Bahnverkehr führen. Die Mittel für dringend notwendige Investitionen in diesem Bereich sind dann nicht mehr aufzubringen. Die Bahn befindet sich hier in einem Teufelskreis, den sie nicht aus eigener Kraft durchbrechen kann.

Die GdED fordert nachdrücklich, daß Marktbedingungen geschaffen werden, die es auch dem Schienengüterverkehr ermöglicht zu überleben. Folgende Maßnahmen für eine Stärkung des Güterverkehrs sind notwendig:

- Das steuerliche Abgabensystem im Straßengüterverkehr muß auf ein europäisches Maß gebracht werden. Für die Bundesrepublik darf dies nicht zu einer Senkung der Steuersätze führen. Bei der Festlegung eines europäischen Steuersatzes müssen auch die Umwelt- und Unfallkosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigt werden, die bis heute einfach unter den Tisch fallen.
- Der grenzüberschreitende Verkehr muß nachhaltig verbessert werden. Die Beförderungszeit kann verkürzt werden durch eine bessere Verknüpfung des europäischen Schienennetzes sowie durch Wegfall administrativer Maßnahmen zur Verringerung der Grenzaufenthalte. Ein Güterzug von Hamburg nach Lyon kommt heute auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 34 km/h. Kontrollen können in den Zügen erfolgen.
- Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße muß weiter ausgebaut werden. Die Vorteile des Huckepack- oder Containerverkehrs - kurze Beförderungszeiten und Haus-zu-Haus-Verkehr - haben die Nachfrage rasch steigen lassen. So konnte die Anzahl der beförderten Tonnen im Huckepack-Verkehr von 2,05 Millionen Tonnen im Jahr 1975 auf 8,28 Millionen Tonnen in 1986 anwachsen. Nahezu die gleichen Steigerungsraten konnte der Containerverkehr vorweisen. Jede zehnte Mark, die die DB im Wagenladungsverkehr erzielt, stammen mittlerweile aus dem kombinierten Verkehr. Zwar ist beabsichtigt, diesen Bereich des Güterverkehrs auch in Zukunft noch wachsen zu lassen, jedoch muß diese Kapazitätsausweitung rasch kommen.

Bereits heute sind viele Kunden der Bahn mit dem Angebot im Güterverkehr nicht zufrieden. Fehlende Kapazitäten werden bemängelt.

Der Straßenentlastungseffekt bei wachsender Kooperation Schiene/Straße ist beträchtlich. Im Jahr 1986 sind durch den kombinierten Verkehr die Autobahnen und Bundesstraßen von über einer Million Lastkraftwagen-Fernfahrten entlastet worden. Mehr Güter auf die Schiene bedeutet: Der Straßenverkehr wird dadurch flüssiger, die Abnutzung der Straßen geringer und die Unfallgefahr geht zurück. Aus diesen Gründen ist es auch folgerichtig, den Transport von Gefahrgütern auf die Schiene zu verlagern. Seit der Katastrophe von Herborn hat sich außer Ankündigungen noch nicht viel bewegt. Es ist widersinnig, Gleisanschlüsse bei Chemiewerken oder Tanklagern zu schließen und statt dessen gefährliche Stoffe über weite Strecken, über Landstraßen und durch Gemeinden und Städten zu transportieren. Ein Ausbau der Ladekapazität bei der DB mit öffentlichen Mitteln könnte hier die Voraussetzung schaffen für eine Favorisierung des Schienenweges.

#### Voraussetzungen einer zukunftsorientierten Bahnpolitik

Die Bahn steht in einem ungleichen Wettbewerb mit konkurrierenden Verkehrsträgern, die ihre Wegekosten nicht selbst decken. Viele Potentiale bei der Deutschen Bundesbahn sind nicht ausgeschöpft. Eine Strukturreneuerung des althergebrachten Schienennetzes ist möglich und nötig.

Neue Weichenstellungen sind erforderlich, um eine solche Offensive endlich in Gang zu bringen. Zur Zeit verschlechtert sich die finanzielle Lage der Bahn rapide. Ein Verschönern der jährlichen Bilanzen durch Kapazitäts- und Personalabbau bei der DB hilft nicht mehr. Verbessert werden muß vielmehr die finanzielle und rechtliche Grundausstattung der Bahn. Eine Reform des Bundesbahngesetzes, das in seinem Kern aus dem Jahr 1951 stammt, muß endlich in die Wege geleitet werden. Entsprechende Gesetzentwürfe sind bereits von der SPD eingebracht und werden von der GdED nachhaltig unterstützt. Hauptpunkte einer umfassenden Bahnreform müssen sein:

- Übernahme der finanziellen Verantwortung für den Fahrweg der DB durch den Bund, wie dies auch bei der Straße und bei der Wasserstraße der Fall ist;
- für die von der Bundesbahn erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen übernimmt der Bund die inhaltliche und finanzielle Verantwortung und trägt alle ungedeckten Mehrkosten;
- durch eine Kapitalbereinigung muß die DB von den finanziellen Lasten ihrer Altschulden befreit werden;
- Umgestaltung des Verwaltungsrates der Bundesbahn in einen echten Aufsichtsrat, verbunden mit der Einführung der paritätischen Mitbestimmung.

Politisches Handeln zur bewußten Gestaltung der Zukunft der Schiene und unseres Verkehrswesens ist erforderlich. Durch enge finanzielle Vorgaben aus Bonn wird der DB seit Jahren die Luft zum Atmen genommen. Die Folge sind



unvertretbarer Personalabbau, Streckenstillegungen und beschleunigter Rückzug aus der Fläche. Verkehrs- und besonders umweltpolitisch ist diese Politik unverantwortlich. Es fehlt bis heute ein zusammenhängendes Bahnkonzept, das die Aufgaben der DB auch als eine gesamtgesellschaftliche Entscheidung für den Umweltschutz und für mehr Verkehrssicherheit begreift. Zum Nutzen der Umwelt und zur Verbesserung der Lebensqualität in Stadt und Land muß sich im Verkehrsbereich Entscheidendes ändern.

Da die jetzige Regierungsmehrheit auch erkennbaren Handlungsbedarf nur durch Ankündigungen bestätigt, wird es Zeit, daß die Bürger sich wehren, damit bessere Einsichten zur Grundlage einer Wende auch in der Verkehrspolitik führen.