

Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung
Abt. Wirtschaftspolitik

Reihe „WIRTSCHAFTSPOLITISCHE DISKURSE“
Nr. 150

Mobilität gestalten

Handlungsempfehlungen für eine
integrierte Bundesverkehrspolitik

Eine Dokumentation der Tagungen des
„Arbeitskreises Verkehrspolitik“ im Jahr 2002

Herausgegeben vom
Wirtschafts- und sozialpolitischen Forschungs- und
Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung
Abt. Wirtschaftspolitik
Godesberger Allee 149, D-53170 Bonn
Umschlag: Pellens Kommunikationsdesign Bonn
Druck: Thenée Druck Bonn
Dezember 2002
ISBN 3-89892-149-2

Vorwort

Der seit Ende 1996 bei der Friedrich-Ebert-Stiftung bestehende Arbeitskreis „Innovative Verkehrspolitik“ beschäftigte sich im Rahmen seiner dreiteiligen Tagungsreihe im Jahr 2002 mit den Aspekten einer integrierten Politik im Bereich Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. In konstruktiven, aber auch kontroversen Debatten diskutierten Akteure aus Politik und Wirtschaft, dem Verkehrssektor, aus Verbänden, Wissenschaft sowie aus Gewerkschaften miteinander.

Ziel der Diskussionen war es, verkehrspolitische Entscheidungen mit Erfahrungen aus der Praxis rückzukoppeln, die Akzeptanz von Maßnahmen zu verbessern und die Umsetzbarkeit neuer Konzepte zu hinterfragen. Angesichts der im Verkehrsbericht 2000 prognostizierten Zuwächse im Straßenpersonenverkehr um 16% und im Straßengüterverkehr um 60% bis 2015 werden intelligente Lösungsansätze im Rahmen einer grundlegenden Reform der Verkehrspolitik immer dringlicher.

Während die Magdeburger Tagung sich mit dem Themenkomplex „Mobilität und Standortentwicklung“ beschäftigte, legte die Folgekonferenz in Dortmund ihren Schwerpunkt auf „Logistik, Netzwerke und Verkehr der Zukunft“. Die Abschlussveranstaltung in Berlin widmete sich den Anforderungen einer integrierten Bundesverkehrspolitik. Obwohl die Tagungen unter verschiedenen Fragestellungen standen und Experten vielfältigster Wirkungshintergründe referierten, kristallisierten sich besonders brisante Themen heraus, die stets für neuen Gesprächsstoff sorgten.

Wie ein roter Faden ziehen sich die Diskussionen um den Güterverkehr auf der Schiene, seine Potentiale und die Realität durch alle Tagungen. Hoffnungen für die Zukunft verbinden sich nicht nur in diesem Zusammenhang mit der geplanten Einführung der Lkw-Maut, die einen Paradigmenwechsel bei der Finanzierung der Verkehrswege darstellt. Gleichfalls kaum überhörbar waren Verweise auf die Berücksichtigung externer Kosten des Verkehrs. Die notwendige ökologische Optimierung der Verkehrsmittel braucht eine ökonomische Begründung, die sich für den Einzelnen rechnet.

Insgesamt scheinen vor dem Hintergrund der Wachstumsprognosen im Verkehrsbereich langfristige Strategien notwendig, die neben einer intelligenten Organisation der Verkehrsträger auch Fragen der Siedlungsstruktur umfassen. Diese wurden deshalb als wichtiger Bestandteil im Thesenpapier formuliert.

Die vorliegende Veröffentlichung skizziert die Referentenbeiträge und Diskussionen der drei Fachtagen. Die Berichte wurden vom Berliner Journalisten Manfred Kriener zusammengestellt. Seitens der Friedrich-Ebert-Stiftung waren Ilona Denk und Oliver Dalichau an der Organisation beteiligt. Die konzeptionelle Vorbereitung lag in der Hand von Prof. Helmut Holzapfel und seinem Mitarbeiter Martin Weidauer. Eine Arbeitsgruppe des Kreises entwarf das Thesenpapier, in dem Diskussionsergebnisse der Veranstaltungen zusammengefasst wurden.

Kassel, November 2002

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
1. Mobilität und Standortentwicklung.....	5
2. Moderner Warentransport - Logistik, Netzwerke und Verkehr der Zukunft.....	12
3. Integrierte Bundesverkehrspolitik	19
4. Thesen des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung: „Mobilität gemeinsam effizient gestalten“	26
5. Referenten der Tagungen und Tagungsorganisation.....	29

1. Mobilität und Standortentwicklung

Kennen Sie noch den Trabant? Jenes kleine, ulkige Auto mit der immer leicht bläulich züngelnden Abgasfahne und der knatternden Tonlage? Schon gut zehn Jahre nach der Wende ist die „rollende Pappe“ fast vollständig aus dem Straßenbild verschwunden. Heute sieht Jürgen Heyer, Sachsen-Anhalts Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr auch in Ostdeutschland nur noch chromblitzende Karossen umher fahren: „Der Trabant ist so wahnsinnig schnell aus dem Straßenbild verschwunden, dass man sich kaum noch an ihn erinnert.“ Er war das Symbol auf Rädern der untergegangenen DDR. Heute symbolisiert das schnelle Verschwinden des Trabi die dramatischen Veränderungen in der ostdeutschen Verkehrslandschaft.

Aus einer weitgehend desolaten Verkehrsinfrastruktur ist ein funktionierendes Netz erwachsen. „Wir sind rasant vorangekommen und haben Autobahnen in der Hälfte der sonst üblichen Zeit gebaut.“, bilanzierte Heyer. Aber es werden auch in den nächsten Jahren Milliarden fließen müssen, um den Kraftakt im Osten zu stemmen, um der Bevölkerung und der Wirtschaft annähernd gleiche Verkehrsbedingungen wie im Westen der Republik anzubieten. Auf 35 Milliarden Euro bezifferte der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Ralf Nagel, die in dieser Legislaturperiode eingesetzten Investitionen für Bundesverkehrswege. In die neuen Bundesländer mit ihrem Bevölkerungsanteil von ca. 20 Prozent fließen mehr als die Hälfte dieser Mittel. Keine Bundesregierung vor ihr hat so viel Geld für Infrastrukturprojekte ausgegeben wie die Regierung Schröder.

Die Zwischenbilanz des Verkehrsaufbaus Ost war einer der Themenschwerpunkte bei der Magdeburger Tagung des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung. Diskutiert wurde aber auch über Lkw-Maut und neue Car-Sharing-Modelle, über Schwerpunkte der Verkehrsforschung und die imponierende Erfolgsstory des Versandhauses „Otto“ in Sachen Klimaschutz durch intelligenten Transport. Auch die Dauerkrise des Güterschienenverkehrs stand wieder auf der Tagesordnung, ebenso die Frage notwendiger Zukunftsinvestitionen in Straßen, Schienen und Wasserwege.

Den Erfolgen beim Aufbau der Verkehrsinfrastruktur im Osten Deutschlands stellte Minister Heyer das seit der Wende stark veränderte Verkehrsverhalten der Bevölkerung gegenüber. Der Motorisierungsgrad im Osten sei inzwischen auf beinahe gleichem Niveau angekommen wie im Westen, der Stellenwert des eigenen Autos sei riesengroß. Straßenbahnen und Züge hätten sich nach dem Mauerfall geleert. Und mit wachsender Motorisierung spiele die Entfernung zwischen Wohnen und Arbeiten keine Rolle mehr. Auch in Ostdeutschland verlassen die Bewohner die Kernlagen der Städte. Auch dort ist das Häuschen im Grünen der verbreitete Wunsch. „Wir müssen den Menschen wieder nahe bringen, dass man in unseren Städten gut wohnen und leben kann, dass man auch dort Eigentum erwerben kann“, beschrieb Heyer die aktuelle Problemlage der Stadtflucht.

EU-Osterweiterung: Neue Chancen, viel Verkehr

Welche Fehler beim Ausbau der Verkehrswege in Ostdeutschland gemacht wurden, verdeutlichte der Magdeburger Verkehrsminister am Beispiel der Schienen-Schnellbahntrasse Berlin-Hannover. Der ICE erreiche zwar im Rekordtempo seine Ziele in Berlin oder Hannover. Er kopple aber Großstädte wie Potsdam und Magdeburg komplett ab. Und mit der wenig intelligenten Südumfahrung von Stendal führe die Strecke durch unbewohntes Land

und habe damit „ganz Sachsen-Anhalt zu Sachsen-Durchfahrt gemacht“. Dennoch: Das Bundesland liege in einer perspektivisch günstigen Lage. Die Osterweiterung der EU rücke Sachsen-Anhalt ins Zentrum Europas mit allen Chancen, von dieser Lage auch zu profitieren. Heyer: „Diese Chance müssen wir nutzen, die Angst vor Lohndumping und ruinösem Wettbewerb dürfe die positiven Aspekte der Osterweiterung nicht verdecken.“

Auch Staatssekretär Ralf Nagel sieht in der EU-Osterweiterung ein wichtiges Zukunftssignal. „Die Märkte werden jetzt neu verteilt, die nächsten fünf bis zehn Jahre sind für die wirtschaftliche Entwicklung in Europa ganz entscheidend.“ Und sie werden neue Herausforderungen für die Verkehrspolitik bringen. In Deutschland soll der Güterverkehr bis zum Jahr 2015 um 64 Prozent wachsen, in ganz Europa soll er bis 2010 um 38 Prozent zulegen. Gerrit Schrammen vom Bund für Umwelt und Naturschutz warnte zwar davor, solche Verkehrsprognosen als quasi gottgegebene unveränderbare Größe einfach nur hinzunehmen, doch die Politik stellt sich auf ein weiteres starkes Verkehrswachstum ein. „Mit der EU-Osterweiterung werden die Verkehrsströme enorm ansteigen“, prophezeite etwa Herbert Diehl, Experte für Verkehr und Raumfahrt im Bundesministerium für Bildung und Forschung. Im Transitverkehr rechne man sogar mit einer Verdoppelung des Aufkommens.

Angesichts solch beängstigender Verkehrszuwächse bleibt es die große Herausforderung der Verkehrspolitik, die Mobilität des 21. Jahrhunderts zu sichern. Diese Verkehrspolitik muss, wie Staatssekretär Nagel skizzierte, einen langen Atem haben, also weit voraus planen. Das von Verkehrsminister Bodewig vorgestellte, „Zukunftsprogramm Mobilität“ plane deshalb bis zum Ende des Jahrzehnts.

Eine zeitgemäße Verkehrspolitik brauche die intelligente Vernetzung, die Erhaltung und den Ausbau der Infrastruktur. „Was die Verkehrsinfrastruktur angeht, sind wir seit 1992 auf Verschleiß gefahren und zwar dramatisch“, sagte Nagel. Zugleich warnte er davor, den Ausbau der Verkehrswege mit einer „Betonpolitik“ zu verwechseln, die die Landschaft verschandele und unsere Ökosysteme gefährde. Im Verkehrswegebau habe es in den letzten 20 Jahren einen großen Innovationsschub gegeben, der unserer Natur zugute komme. „Sehen Sie sich den Rhein-Main-Donaukanal an: Im Altmühltal kann der Laie kaum erkennen, dass es sich hier um ein Kanalsystem handelt.“

Die „Staubeseitigung“ bezeichnete Nagel als weiteren Schwerpunkt der Verkehrspolitik. „Wir haben jetzt in Deutschland 2.300 Kilometer Autobahn sechsstreifig ausgebaut, und wir werden bis zum Ende des Jahrzehnts auf den Autobahnen durch den weiteren sechsstreifigen Ausbau noch einmal Engpässe von 1.100 Kilometern beseitigen.“ Der Angriff auf den Stau finde aber nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene statt. Die Sanierung des Schienennetzes mit seinen 40.000 Langsam-Fahrstellen sei Teil des Maßnahmenpakets. Auf den Wasserstraßen müsse die Engpassbeseitigung vor allem ökologisch behutsam geschehen, „das gilt für die Elbe ebenso wie für die Donau.“

Vorzeigeunternehmen „Ottoversand“ Viel Kohlendioxid und jede Menge Geld gespart

Zu den erfreulichsten Präsentationen der Magdeburger Tagung gehörte die von Michael Arretz (Abteilungsleiter Umwelt- und Gesellschaftspolitik beim Ottoversand) vorgestellte Transport- und Klimabilanz seines Hauses. Arretz konnte eindrucksvoll mit dem Vorurteil aufräumen, dass Klimaschutz der Wirtschaft schadet. Das Gegenteil ist der Fall: Otto hat durch eine intelligente Transportlogistik viele Flugzeug- und Lkw-Kilometer durch Schiff und Bahn ersetzt und ist damit nicht nur umwelt- und klimafreundlicher, sondern auch

sehr viel billiger gefahren. Jetzt will der Konzern sein Klima-Know-How auch anderen Unternehmen zur Verfügung stellen, bei denen man das Wort Kohlendioxid auch nach mehr als zehn Jahren Klimadebatte „immer noch vorbuchstabieren muss“, so Arretz.

Der Ottoversand, betonte Arretz, sei ein stark mobilitätsabhängiges, global aufgestelltes Unternehmen mit 90 Niederlassungen in 23 Ländern. Die Waren würden auf allen Kontinenten hergestellt und auf 20 Millionen Endkunden in der Fläche verteilt. Die schmelzenden Eisberge im Hinterkopf – Arretz: „Die sollen bleiben, wo sie hin gehören“ – begann das Management, den Weltmarktführer im Versandhandel systematisch auf grünen Kurs zu bringen. Das betraf Kleinigkeiten wie die hauseigenen Werbemittel ebenso wie Verpackung, Sortiment, Energieversorgung, die Bauweise der Geschäftshäuser und vor allem den Warentransport. Auf den langen Strecken von Fernost nach Hamburg sei gezielt das Flugzeug durch das Schiff oder zumindest durch kombinierte Verkehre Schiff/Flugzeug ersetzt worden, sagte Arretz. Nur noch wenige zeitsensitive Güter würden per Flugzeug transportiert. Die Umweltbilanz des Schiffes sei um den Faktor 20 besser als das Flugzeug. Auf der Kostenseite sei der Wasserweg um den Faktor 10 günstiger als der Luftweg, so Arretz. Nach Berechnungen von Otto fallen beim Schifftransport von Hongkong nach Hamburg pro T-Shirt etwa 90 Gramm CO² an, mit dem Flugzeug sind es dagegen 1,75 Kilogramm.

Der Ottoversand hat aber auch auf kurzen Strecken versucht, den Transport zu optimieren. Für die Fahrt von Hamburg zum sachsen-anhaltinischen Warenverteilzentrum Haldensleben nutze der Großversender verstärkt den Elbe-Seitenkanal und den Mittellandkanal. Und nach langer Lobbyarbeit bei der Bahn sei es endlich auch gelungen, für den Warenausgang einen Ferntransport von Hamburg über Nürnberg nach München zu bekommen. Für die Bahn bleibt aber immer noch ein großes Potenzial zu erschließen, denn täglich verlassen 60 Lkw-Züge das Verteilzentrum Haldesleben. Otto würde am liebsten auch hier auf die Schiene umsteigen, wenn geeignete, ökonomisch vertretbare Güterverkehre nach Osteuropa oder ins Ruhrgebiet bereit stünden.

Die „imponierende Umweltbilanz“ (Minister Heyer) des Warenhauses kann sich sehen lassen. Das ehrgeizige Ziel, bis 2005 gegenüber dem Referenzjahr 1993 mindestens 45 Prozent Kohlendioxid beim Transport zu sparen, ist schon jetzt mehr als erreicht. Bereits im vergangenen Jahr meldete Otto Vollzug: Mit einer intelligenten, aber auch kostenbewussten Steuerung hat das Versandhaus 47 Prozent Reduzierung geschafft. Auch Tagungsleiter Helmut Holzapfel beeindruckten die Zahlen. Ihn erstaunte, dass andere Unternehmen nicht von solchen Erfolgen lernen, wie sie selbst intelligenter und ähnlich kosten- und klimabewusst transportieren. Arretz ist überzeugt: „Mit der absehbaren Entwicklung beim Road-Pricing und der Lkw-Maut wird sich unsere Strategie künftig noch stärker rechnen.“

Der Volkswagen-Konzern geht andere Wege, um Transportkosten zu sparen und umweltgerechter zu produzieren. Axel Riemann, Leiter der Verkehrsabteilung bei den Wolfsburgern, stellte die Strategie seines Hauses vor: So versuche VW, um Transporte einzusparen, die Zulieferer im Umkreis der großen Werke anzusiedeln. Das mache auch deshalb Sinn, weil diese Firmen heute immer größere Teile zuliefern wie etwa Schiebedächer mit kompletter Elektronik und entsprechendem Einbau-Know-How. Bei den verbleibenden Transporten versuche VW die Bahn einzubinden. Dies sei aber nur dann attraktiv, wenn Ganzzüge fahren könnten, was die Bahn häufig nicht anbieten könne.

Alle reden von Europa – wir nicht: Kleinstaaterei und tägliches Chaos auf der Schiene

Die Erfahrungen von Ottoversand und VW belegen die unter Umweltaspekten starke Position der Bahn. Dieser Charme wird aber durch Imageprobleme, schlechten Service, viel Bürokratie und die nationalstaatliche Ausrichtung der Bahngesellschaften wieder verspielt. Das Dauerthema Bahnkrise wurde in Magdeburg vor allem von Michael Clausecker ausgeleuchtet, dem Hauptgeschäftsführer des Verbandes der deutschen Bahnindustrie.

Clausecker beschrieb die Misere der Bahn mit einem anschaulichen Vergleich: „Stellen Sie sich einmal ein Europa vor, in dem ein Lkw nur im eigenen Land fahren darf, in dem dieser Lkw an jeder Grenze kontrolliert wird, und er die vollständigen Frachtpapiere in der jeweiligen Landessprache vorlegen muss. Ein Europa, in dem dieser Lkw an jeder Grenze die Zugmaschine wechseln muss, und er sofort am Straßenrand parkt, wenn von hinten ein Bus kommt. Ein Europa, in dem der Lkw-Fahrer jederzeit für eine Busfahrt abkommandiert werden kann.“ Die Vorstellung fällt schwer – aber sie ist, so Clausecker, die tägliche Realität auf der Schiene.

Dazu kommen im europäischen Bahnlabirynth 15 nationale Bahngesellschaften mit 15 nationalen Zulassungsbehörden, mit fünf verschiedenen Zugsicherungssystemen und zwei verschiedenen Spurweiten. Außerdem, so Clausecker, werde die Zulassung einer Lokomotive gezielt als Instrument genutzt, um den Wettbewerb zu verhindern. Es gebe also nicht nur technische, sondern auch gewaltige bürokratische Hemmnisse. An die technischen Probleme hat sich die Bahnindustrie weitgehend angepasst. Clausecker: „Wir haben spurwechselfähige Fahrzeuge entwickelt und Mehrsystem-Lokomotiven, die vier verschiedene Stromsysteme an Bord haben.“ Die Hersteller, versprach der Referent der Bahnindustrie, wollen alles tun, um den Bahnverkehr international konkurrenzfähig zu machen. Dazu müssten die europäische Eisenbahnnetze aber für den internationalen Wettbewerb geöffnet werden, was derzeit etwa in Frankreich oder Italien aktiv hintertrieben werde. Die Folge: Zwischen Frankreich und der Bundesrepublik werde derzeit nur ein einziges Prozent des Handelsvolumens auf der Schiene abgewickelt.

Um nationale Egoismen und Grenzblockaden zu beseitigen „muss die Politik Gas geben“, forderte Clausecker. Gemeinsame Sicherheits- und Zulassungsstandards seien lange überfällig. Und die Politik müsse endlich den europäischen Subventionswettlauf um die Begünstigung des Lkw beenden. Als „unglaublich wichtig für die Bahn“ bezeichnete Clausecker in diesem Zusammenhang die Lkw-Maut, die sich derzeit in der heißen Schlussphase der Diskussion befindet. Immerhin: Staatssekretär Ralf Nagel zeigte sich in Sachen Maut optimistisch. „Ich bin zuversichtlich, dass die Lkw-Maut kommen wird, weil sich jeder ausmalen kann, was passiert wenn sie *nicht* kommt.“ Für Nagel gehört die Etablierung dieses neuen Instruments zu den wichtigsten Projekten der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Die Maut werde zur Finanzierung notwendiger Infrastrukturprojekte dringend benötigt.

Skeptischer äußerte sich Minister Heyer: Die Abstimmung mit den CDU-regierten Bundesländern sei in dieser Frage sehr schwierig, und noch wisse man nicht, ob die Maut nicht womöglich vor der Bundestagswahl aus taktischen Gründen blockiert werde. Clausecker unterstrich nochmals die Notwendigkeit der Maut: Derzeit müsse die Bahn gegenüber dem Straßengüterverkehr wegen der unterschiedlichen Bepreisung der Trassen enorme Kostennachteile von rund 20 Prozent verkraften. Vor diesem Hintergrund sei die Lkw-Maut die Voraussetzung für einen gerechteren Wettbewerb.

Es geht voran: Ansehnliche Zuwächse bei den Fahrgastzahlen der Bahn

Trotz der insgesamt eher deprimierenden Zustandsbeschreibung bei der Bahn konnte Clausecker auch über Erfolge berichten. Im Regionalverkehr habe die Bahn von 1993 bis 2000 bei den Fahrgastzahlen um stolze 30 Prozent zugelegt. Und auch im Fernverkehr sei es im selben Zeitraum um immerhin 10 Prozent aufwärts gegangen. An attraktiven Schienenfahrzeuge fehle es schon heute nicht. Und überall dort, so die Erfahrung der Bahnindustrie, wo neue Züge zum Einsatz kommen, werde die Bahn sofort attraktiver, gingen die Fahrgastzahlen nach oben. Clauseckers Fazit: Es bestehe Einigkeit in ganz Europa, dass der Güterverkehr auf der Schiene stärker wachsen sollte. Dafür müssten jetzt die Voraussetzungen geschaffen werden.

Auch die Bahn selbst muss mehr tun. Manfred Sinz (vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen) wies darauf hin, dass DB-Cargo bei bestimmten Investitionen in den Güterverkehr sehr zurückhaltend sei, weil man vorrangig auf ein positives Betriebsergebnis schiele. Investitionen, die keinen schnellen Cash-Flow bringen, würden deshalb bei den Bahnobersten eher misstrauisch betrachtet.

Kann die Bahn mit ihrem Netz überhaupt das anvisierte Transportziel von 148 Milliarden Tonnen-Kilometern erreichen? Oder, so Andreas Kossak (Berater der Regierungskommission zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur), lassen sich aus dem Schienennetz aufgrund eingeschränkter Kapazitäten womöglich gar nicht mehr rausholen als höchstens 120 Milliarden Tonnen-Kilometer?

Das Hauptproblem sieht Clausecker in dem stark differierenden Geschwindigkeitsgefüge: Güterzüge fahren im Schnitt mit 80 km/h, Personenzüge mit 160 bis 200 km/h, teilweise noch schneller – „und beide fahren auf demselben Netz“. Die Konsequenz: Die Züge müssen zeitlich stark auseinander gezogen werden, um den für die Sicherheit notwendigen Blockabstand zu wahren. Mit dem Einsatz moderner Telematiksysteme werde jetzt versucht, den Blockabstand zu verkürzen. Clausecker: „Wir tun alles, damit das Netz mehr Verkehr abwickeln kann.“ Die vorhandene Infrastruktur müsse aber nicht nur besser genutzt, sondern auch weiter ausgebaut werden, vor allem an den bekannten Engpässen.

Wie viel die Bahn vom großen Transportkuchen künftig tatsächlich abbekommt, ist für Herbert Diehl weniger eine Frage der Technologie als vielmehr der Organisation. Vor allem beim grenzüberschreitenden Güterverkehr müssten Abwicklung und Zusammenarbeit deutlich verbessert werden. „Kopenhagen-Barcelona oder Warschau-Rom – das sind doch die transeuropäischen Verkehre, die laufen müssen.“ Ein großes Hindernis sei dabei auch der Kleinmut der Bahn, rügte Diehl. Die habe immer noch viel zu viel Angst vor Investitionen und befürchte, dass sie der Kunde nicht honorieren werde. „Der Glaube, dass wir besser sind als die anderen, dass wir es packen – diese Mentalität muss sich erst noch durchsetzen bei der Bahn.“

Car-Sharing: Vernünftiges Autoteilen oder ein Drittwagen für alle?

Car-Sharing ist schon längst nicht mehr die Domäne von alternativen Milieus und Bürgerinitiativen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung beschäftigt sich ebenso mit dem Autoteilen wie der VW-Konzern. Axel Riemann stellte zwei neue Car-Sharing-Projekte der Wolfsburger Autobauer vor. Die haben in einer großen Hamburger Wohnanlage Car-Sharing-Autos auf reservierten Parkplätzen den rund 100 Bewohnern direkt vor die Türe gestellt. Damit unterschied sich die Nutzung praktisch nicht mehr vom eigenen Auto, au-

Bei der Auslastung der Fahrzeuge aufgrund des Mehrfachgebrauchs deutlich höher war. Der Charme dieses Projekts: Nur Car-Sharing-Autos durften in den Innenhöfen der Wohnanlage parken, und die Nutzung war Teil des Mietvertrags. Entsprechend hoch war die Akzeptanz: 90 Prozent der Bewohner machten mit, nur zehn Prozent bestanden auf einem eigenen Auto, das sie mit niemandem teilen wollten.

In einer Befragung fanden die Mieter das Modell vor allem aus Umweltgründen gut und nützlich. Hauptsächlich für den Einkauf (38 Prozent). Aber auch zu geschäftlichen Fahrten (27 Prozent) und zum Freizeitvergnügen (11 Prozent) stiegen die Mieter häufig ins geteilte Auto. Für die Nutzer hat VW ein spezielles Car-Sharing-Terminal entwickelt. Dort müssen die Mieter lediglich ihre Pin-Nummer eintippen. Sie erhalten dann den Autoschlüssel und können einsteigen. Gefahrene Kilometer und Reisezeit werden automatisch registriert. Wenn der Kunde das Auto zurückbringt, kann er mit der Kreditkarte sofort bezahlen.

Im Januar dieses Jahres hat VW ein weiteres Car-Sharing-Projekt begonnen. Gemeinsam mit dem Studentenwerk Hannover soll das Autoteilen im studentischen Umfeld getestet werden. Für zwei Euro die Stunde und 90 Cent pro Kilometer dürfen Studenten eines von vier Autos benutzen. Aber nicht nur für den Privatgebrauch, auch bei Dienstleistungen in großen Gewerbegebieten will VW künftig testen, ob Car-Sharing womöglich eine attraktive Alternative ist. Riemann: „Die brauchen dann keinen eigenen Fuhrpark mehr.“ Auch das flache Land sei ein ideales Einsatzfeld für Car-Sharing. „Wir können dort wieder mehr Mobilität anbieten, der öffentliche Verkehr in der Fläche ist doch schon lange nicht mehr finanzierbar.“

Ist Car-Sharing eine vernünftige Lösung, um Autoverkehr zu vermeiden oder zumindest die Zahl der Fahrzeuge zu reduzieren? Für den VW-Konzern ist klar, dass Car-Sharing „nicht dazu führen soll, dass die Leute ihr eigenes Auto abschaffen“, so Axel Riemann. Car-Sharing erhöhe das Mobilitätsangebot und biete mit einer breiten Auswahl – Cabrio, Kleintransporter, Allrad oder Limousine – ein Auto für jeden Zweck. Der eigene Wagen müsse dann nicht mehr Maximalansprüchen genügen, glaubt der VW-Verkehrsexperte. Michael Gaedtke, Experte aus dem Düsseldorfer Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr sieht in solchen Konzepten ganz einfach „den Drittwagen für Jedermann, um es mal böse zu sagen.“

Herbert Diehl erhofft sich von den Car-Sharing-Modellen ein Stück Aufklärung. Die Nutzer bekommen direkt die Rechnung serviert und würden damit erstmals über die realen Kosten des Autogebrauchs nachdenken. Beim eigenen Auto werde nie die tatsächliche Rechnung aufgemacht. Deshalb sei Car-Sharing womöglich heilsam und könne dazu führen, häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Ein anderes spannendes Car-Sharing-Modell werde derzeit, so Diehl, als Forschungsprojekt des Ministeriums für Bildung und Forschung in Berlin getestet: Cash-Car! Wer sein Auto die meiste Zeit herumstehen lässt, kann dieses Fahrzeug in einen Car-Sharing-Pool geben und anderen Nutzern zur Verfügung stellen. Bei geringer Eigennutzung bekommt er dann Geld aus dem Pool zurückerstattet. Geteilte Fahrzeuge gibt's übrigens auch auf Schienen. Wie Michael Clausecker berichtete, werden sündteure Lokomotiven und Waggons inzwischen von privaten Gesellschaften zur Nutzung angeboten: Lok-Sharing, um den Wettbewerb auf der Schiene anzukurbeln.

Das Auto der Zukunft fährt (fast) ohne uns

Und wie werden wir in fünf oder zehn Jahren mit der nächsten Generation von Autos fahren? Vielleicht müssen wir gar nicht mehr so oft selbst ans Lenkrad fassen, weil Abstandhalter und Elektroniksysteme uns vollautomatisch kutschieren, während wir mit dem Beifahrer schmusen. Künftig wird jedenfalls sehr viel mehr Sensorik in unseren Autos mitfahren. Fahrer-Assistenzsysteme, Abstands- und Spurhalter sollen das Auto im Zusammenspiel von Verkehrsleitsystemen nicht nur sicherer machen, sondern auch den Verkehrsfluss verbessern. Das Auto von morgen, glaubt Axel Riemann von VW, werde die jeweilige Verkehrssituation selbst erkennen und bewerten. Es könne mit anderen Fahrzeugen kommunizieren und Information austauschen. Die neuen Sensorsysteme sollen Geschwindigkeitsschwankungen auf stark befahrenen Autobahnen ausgleichen und damit die Verkehrsleistung anheben und Stopp-and-Go-Wellen dämpfen. Fehler des Fahrers könnten erkannt und korrigiert werden. So bekommt der Chauffeur etwa eine Warnmeldung des elektronischen Assistenten, wenn er zu dicht auf den Vordermann auffährt.

Die überragende Bedeutung des Verkehrs drückt sich auch in der Forschungslandschaft aus. Herbert Diehl bezifferte die Zahl der laufenden Projekte des Forschungsschwerpunkts „Mobilität und Verkehr“ in seinem Berliner Ministerium auf 450. Untersuchungen zur Mobilität in Ballungsräumen stünden dabei an erster Stelle. Mit einem Gesamtetat von 150 Millionen Euro werde erforscht, wie der Verkehr in Frankfurt, München, Köln, Stuttgart oder Dresden künftig intelligent und effizient zu steuern ist. Eingebunden in diese Projekte seien die unterschiedlichsten Firmen und Experten. Beispiel Stuttgart: 44 Partner sollen für diesen Ballungsraum ein integriertes Verkehrssystem entwickeln, darunter neben Großfirmen wie Siemens, Hewlett-Packard oder Daimler-Chrysler auch viele Kommunen, Universitäts- und Fraunhofer-Institute. Alle sollen mitarbeiten an einem Mobilitätskonzept, in dessen Mittelpunkt der aufgeklärte, flexible Verkehrsteilnehmer steht, der künftig morgens mit Hilfe seines Handys die Verkehrslage checkt und sich dann souverän für die bequemste Mobilitätsalternative entscheidet.

Das große Ziel: ein leistungsfähiger, möglichst sozialer und ökologisch verträglicher Verkehr. Herbert Diehl: „Die Nachhaltigkeit steht über allem.“

2. Moderner Warentransport - Logistik, Netzwerke und Verkehr der Zukunft

Und der Wagen der rollt. Voll beladen, quer durch die Republik, quer durch Europa, mit wachsender Intensität. „Unsere Gesellschaft ist von einem arbeitsintensiven zu einem transportintensiven Produktionssystem übergegangen“, sagt der italienische Verkehrsexperte Sergio Bologna. Und Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, liefert die passenden Zahlen dazu: Je 1.000 Euro Bruttoinlandsprodukt verzeichnet Deutschland eine Transportintensität von 257 Tonnenkilometern. Tendenz: weiter kräftig steigend. Jede Maschine, jedes vom Band laufende Auto, jede Halb- oder Fertigware wird in Deutschland im Schnitt 212 Kilometer weit transportiert. Das Marktvolumen des Logistiksektors umfasst inzwischen 130 Milliarden Euro, das sind sechs Prozent unseres Bruttoinlandsprodukts. Die Branche beschäftigt von Flensburg bis Passau rund zwei Millionen Menschen.

Die Logistik als Zukunftsmarkt mit nach wie vor wachsender Bedeutung stand im Mittelpunkt der Dortmunder Tagung des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung. Die Stadt beherbergt nicht nur den Deutschen Fußballmeister, sie steht mit 650 Logistikfirmen deutschlandweit auch auf diesem Feld deutlich an der Spitze. Diskutiert wurde über die wachsende Potenz der Seehäfen, über neue Technologie-Konzepte für die „letzte Meile“, über das Fiasko des Güterverkehrs auf der Schiene, über die Transportintensität des E-Commerce und über die langsam verblühende Ideologie der Geschwindigkeit.

Fast allen Referenten und Diskussionsteilnehmern brannte allerdings ein Thema auf den Nägeln, das immer wieder hervorbrach: die große und anhaltende Krise des Schienen-Güterverkehrs. Besonders eindringlich beschrieb Karsten Schütt, Geschäftsführer bei der Firma „Deichmann-Schuhe“, aus der Sicht eines betroffenen Unternehmens den zum Teil „schildbürgerhaften“ Alltag des Gütertransports mit der Bahn im vereinten Europa. Deichmann würde liebend gerne häufiger und in größerem Umfang mit der Bahn zusammenarbeiten. Allein: „All unsere Anstrengungen, mehr Warenströme auf die Bahn zu verlagern, sind gescheitert. Was da passiert, das sind schon echte Kapriolen!“

Deichmann besitzt 350 Geschäfte in neun Ländern, macht damit einen jährlichen Umsatz von 2,1 Milliarden Euro und verkauft 90 Millionen Paar Schuhe – das entspricht einem Volumen von 600.000 Kubikmetern –, die etwa zur Hälfte in Asien und zur Hälfte in Europa hergestellt werden. Hamburg und Antwerpen sind die beiden großen wichtigen Seehäfen für den Schuhhändler. Von dort geht die Ware zu den neun Distributionszentren und dann – meist per firmeneigenem Lkw – in die einzelnen Geschäfte. Deichmann ist stolz auf eine Auslastung seiner Transportmittel von rund 80 Prozent.

Verärgert ist das Unternehmen über die mangelnde Zuverlässigkeit und Unkalkulierbarkeit der Bahntransporte. „Bei einer Ware aus Nordchina kann ich Ihnen auf den Vormittag genau sagen, wann sie bei uns ankommen wird, bei den europäischen Bahnen geht das nicht“, schilderte Schütt seine frustrierenden Erfahrungen. Schienenverkehr aus Osteuropa sei grundsätzlich unkalkulierbar, aber selbst ein einfacher Transport aus Italien bleibe ein Wagnis. Die „estimated date of arrival“ (abgeschätzte Ankunftszeit) bleibe unsicher, „niemand weiß, wann der Transport wirklich bei uns eintrifft.“ Dass er in der Regel viele Stunden zu spät kommt, bestätigten die Zahlen des italienischen Redners Sergio Bologna. Er präsentierte die statistischen Zahlen für den intermodalen Verkehr im Alpen transit der

Bahn. Danach kommen nur 27 Prozent aller Züge pünktlich an. Mehr als 70 Prozent der Züge haben mehrere Stunden Verspätung. Und manchmal sind es auch ganze Tage.

Die eigentlichen Probleme im europäischen Bahnverkehr, versicherte Schütt, lägen nicht in der mangelnden Kapazität, sondern in der Qualität und in der schlechten Vernetzung. „Es gibt keine zuverlässigen Laufzeiten und kein durchgängiges Informationssystem, dafür aber ständigen Lokwechsel, Personalwechsel, ständig andere Sicherheitsbestimmungen“. Die Eisenbahner der Nationalstaaten würden sich gegenseitig behindern, anstatt zu kooperieren. Schütts abschließendes Urteil: „Die Zusammenarbeit der europäischen Bahnen ist katastrophal.“

Obwohl sämtliche Distributionszentren von „Deichmann-Schuhe“ einen Bahnanschluss haben, muss das Unternehmen häufig mit dem Lkw transportieren. Die Wahl dieses Transportmittels entspricht längst nicht immer einer freien Entscheidung. Nachdem die Bahnanschlüsse von DB-Netz an Privatbetreiber verkauft worden seien, gebe es mit den neuen Eigentümern zum Teil erhebliche Schwierigkeiten, berichtete Schütt. Einige neue Betreiber zeigten keinerlei erkennbares Interesse, Transportaufgaben für Deichmann zu übernehmen. „Das ist die reale Welt der Eisenbahnen.“ Schütt verlangte denn auch den Ausschluss von Netzbetreibern, die nicht wirklich ernsthaft Schienenverkehr betreiben wollten. Eine andere zentrale Forderung zielte auf eine bessere Zusammenarbeit der Eisenbahnen im grenzüberschreitenden Verkehr. Wenn sich hier nichts ändere, habe der Güterschienenverkehr keine Chance, sagte Schütt.

Wie gut der Güterverkehr auch auf der Schiene funktionieren kann, zeigt das Beispiel Japan. Dierk Paskert, Vorstandsmitglied bei der Schenker AG, einem der weltweit größten Logistikunternehmen, nannte das Land in Fernost ein „hervorragendes Beispiel für gut organisierten Schienenverkehr“ mit einem hocheffizienten und hochprofitablen Geschäft. Solange hierzulande der Güterverkehr über die ICE-Trassen rolle und bei jedem Personenzug auf Ausweichgleise fahren müsse, solange werde er erfolglos bleiben. Schenker würde sehr gerne europäische Ringzüge von Moskau bis Paris laufen lassen, betonte Paskert. Aber das müssten dann getaktete Verkehre sein, auf die sich jeder Kunde verlassen könne. Dazu brauche es genaue Absprachen mit den nationalen Bahngesellschaften.

Der Kampf um die Transportmärkte

Auch für Ralf Nagel, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist die Europäisierung des Güterverkehrs der Bahn „in Organisation, Management und Technik“ eine Zukunftsaufgabe von höchster Priorität. Hinter der Krise und der schlechten Kooperation der europäischen Eisenbahnen – „da verschwinden ganze Züge – tagelang!“ – verberge sich ein Kampf um die Transportmärkte. Jeder Regierung sitze die eigene Transportwirtschaft im Nacken. „Wir werden die Misere solange beklagen, bis wir die verschiedenen Interessenlagen und Strategien der einzelnen Länder respektieren und definieren. Wir müssen diese unterschiedlichen Interessen zusammenbringen, dann wird der Mehrwert einer internationalen Zusammenarbeit für alle sichtbar.“ Nagel macht sich allerdings keine Illusionen: Hier seien harte Bretter zu bohren.

Die Blamage, dass wir in Europa zwar nur eine Währung haben, aber mehrere verschiedene Bahnstromsysteme, kann selbst bei Neubauprojekten nicht umgangen werden. Wie Ulrich Schüller (Leiter der Grundsatzabteilung im BMVBW) berichtete, wird auch die modernste Güterverkehrsstrecke Europas von Rotterdam ins Ruhrgebiet immer noch mit drei verschiedenen Stromsystemen geplant und gebaut. Schüller: „Das glaubt man nicht, das ist

aber Realität in Europa“ – ebenso wie der ständige Lokführerwechsel an jeder Grenze, weil die verschiedenen europäischen Bahnen die „Streckenkunde“ für sich behalten. Schon der Forderungskatalog von Schüller sagt alles über die derzeitige Qualität der Bahntransporte. Seine Mindeststandards: Waggons dürfen nicht mehr verloren gehen, Sendungsverfolgung muss zur Normalität werden. Normalität wünscht sich mancher Eisenbahner auch im schwierigen Umgang mit den französischen Nachbarn. Schüller rügte die „absurde Situation, dass französische Unternehmen unser Netz nutzen, wir aber in Frankreich nicht auf die Schiene kommen.“

Die Bundesregierung hält an dem Ziel fest, dass sich der Güterverkehr auf der Schiene bis 2015 verdoppeln soll auf dann 148 Milliarden Tonnenkilometer. Bis heute, so kritisierte Schüller, sei die Bahn aber nicht bereit, diese politische Zielvorgabe mit zu unterschreiben. Und selbst wenn das ehrgeizige Vorhaben einer Verdoppelung beim Schienentransport tatsächlich gelingen sollte, dann werde das den Modal Split nur sehr marginal verändern. Der weitaus größte Teil an Gütern werde auch künftig auf der Strasse transportiert. Eine Entkoppelung von Verkehr und Wirtschaft – „da sollten wir keine Illusionen wecken!“ – könne in den nächsten Jahren noch nicht gelingen, die Verkehrsbelastungen würden weiter wachsen. Derzeit habe der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen einen Anteil von 15 bis 20 Prozent, auf Bundesstraßen sind es 5 bis 10 Prozent.

Der Gast der Friedrich-Ebert-Stiftung aus Mailand, Sergio Bologna, langjähriger Verkehrsberater verschiedener italienischer Regierungen, knöpfte sich mit dem Kombiverkehr ein spezielles Sorgenkind der Logistiker und Transporteure vor. In Italien, so die Zahlen Bolognas, sollen im Jahre 2002 knapp 40.000 Züge des Kombiverkehrs im Alpen transit rollen. Es könnten leicht 50.000 oder noch mehr sein, kritisierte Bologna, aber es fehlten geeignete Bahnhöfe und Terminals für den Umschlag. „Und wenn Italien als Endstation nicht funktioniert, dann geht der gesamte Kombiverkehr zugrunde“, warnte der italienische Referent.

Die Kulturattitüde der Geschwindigkeit

Bologna rügte zugleich die riesige Verschwendung von Geldern beim Bau neuer Tunnel. Eine intelligente Steuerung des Verkehrs bringe sehr viel mehr als sündteure Investitionen in die Infrastruktur. Hauptsächliches Hindernis für eine vernünftige Verkehrsabwicklung sei die „Kulturattitüde“ der Geschwindigkeit. „Ist just-in-time wirklich für alle Waren notwendig?“ fragte Bologna, und: „Ist es in jedem Fall notwendig, die Ware immer auf schnellstem Weg und zur gleichen Zeit zu transportieren?“ Mit einer zeitlich gestaffelten Preisdifferenzierung könne man die Verkehre entzerren und so für Entlastung sorgen. Stattdessen würden heute alle Transporteure den Nachtsprung bevorzugen, um zur selben Zeit anzukommen. Dies geschehe selbst bei den wenig zeitsensitiven Gütern, die beliebig lange und zu jedem anderen Zeitpunkt transportiert werden könnten. Sergio Bologna kritisierte die „unnötige Herausforderung der Geschwindigkeit“, die das Nadelöhr verursache.

Eine „hoch interessante“ und sehr positive Entwicklung sieht Bologna bei den Seehäfen des Mittelmeerraums. Hier habe die Zahl der Liniendienste mit Verbindungen nach Benelux (Antwerpen, Rotterdam, Zeebrügge) stark zugenommen. Das Wachstum sei sehr viel größer als in Richtung Fernost. Nicht die Strasse, sondern die Schiene werde sehr viel Verkehre an das Schiff verlieren, prophezeite der italienische Logistikexperte. „Die Nord-Süd-Verbindungen werden sich über maritime Wege stark entwickeln, davon bin ich fest überzeugt, denn die Liniendienste der Häfen sind preiswert, und sie sind zuverlässig. Und nicht jede Ware braucht Geschwindigkeit.“

Auch Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Verkehr in Nordrhein-Westfalen, sieht die Potenziale des Schiffs „noch lange nicht richtig ausgeschöpft“. Schwanhold sprach in seiner Rede von einem stark unterschätzten Verkehrsmittel. Gerade für Nordrhein-Westfalen hätten die Häfen in Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam eine überragende Bedeutung. Aber auch das Binnenschiff sei ein wichtiger Teil der Transportkette mit bestens ausgebauten Wasserstrassen. „Mein Traum ist die Entwicklung eines Binnenschiffs, das gleichzeitig an den Küsten operieren kann, ohne dass die Waren ständig umgeladen werden müssen“, sagte Schwanhold. „Dann könnten wir von der Themse bis zum Oberrhein mit einem einzigen Schiff fahren, ohne zusätzliche Schnittstellen.“ Schwanhold forderte ein europäisches Hafenkonzept und verlangte eine bessere Vernetzung, denn jeder Hafen könne nicht alle Funktionen gleichzeitig übernehmen.

Der Düsseldorfer Landesminister plädierte darüber hinaus für eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger. Nur so sei man dem Verkehr der Zukunft gewachsen. Die Verkehrspolitik habe in den letzten Jahren einen schmerzhaften Sinneswandel durchlaufen. Sie habe erkennen müssen, dass moralische Zeigefinger und erziehende Impulse bei der Wahl der Verkehrsträger nicht funktionierten. „Den besseren und ökologisch guten Menschen zu erziehen, das hat nicht geklappt.“

Ohne Wenn und Aber bekannte sich Schwanhold zu einem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur insbesondere der Autobahnen und Flughäfen. In Deutschland werde rund 30 Prozent des Exports per Luftfracht bewältigt. Eine Exportnation habe keine Alternative zum Ausbau ihrer Flughäfen, weil sie sonst im internationalen Wettbewerb an Boden verliere und auf weiteren materiellen und sozialen Wohlstand verzichten müsse. Er sage dies in aller Deutlichkeit, betonte Schwanhold, obwohl die Landes-SPD inzwischen sämtliche Wahlkreise im Umfeld der Flughäfen verloren habe.

Gleiche Notwendigkeiten sieht Schwanhold für die Autobahnen. Alle Prognosen deuteten daraufhin, dass auch die Belastung der Straße weiter zunehmen werde. Von den rund 2.000 Autobahn-Kilometern in Nordrhein-Westfalen verzeichneten 750 Kilometer eine Fahrzeugdichte von mehr als 65.000 Kfz am Tag und seien damit stark überlastet. In den Spitzenzeiten würden auf einigen besonders heiklen Abschnitten bis zu 150.000 Fahrzeuge rollen. Der Minister: „Wir sind auf Gedeih und Verderb darauf angewiesen, diese hoch belasteten Autobahnen sechsstreifig oder achtstreifig auszubauen.“

Nicht weniger als 90 Milliarden Euro will die Bundesregierung bis zum Ende dieses Jahrzehnts in eine Verkehrsinfrastruktur investieren, die in den letzten Jahren „dramatisch auf Verschleiß“ gefahren wurde. Diese Zahl nannte Staatssekretär Ralf Nagel und verwies auf die Mobilitätsoffensive des Kanzlers, der sich dem Verkehr als Zukunftsthema gestellt habe. Es werde mittelfristig nicht weniger, sondern mehr Geld für die Verkehrsträger geben, um die Mobilität und damit auch die Lebensqualität und die Wirtschaftskraft der Bundesrepublik zu sichern. Den wachsenden Verkehr so zu zähmen, dass er gleichzeitig umwelt- und sozialverträglich bleibe, dies, so Nagel, sei die große Herausforderung: „Das ist ein Konflikt und zwar ein ziemlich harter, da sollten wir uns nichts vormachen.“

Die Lkw-Maut kommt im Sommer 2003

Am 1. Juli 2003 startet das neue Mautsystem in der Bundesrepublik. Die Mauteinführung, so Nagel, sei nur ein erster Schritt bei dem Vorhaben, die Nutzer der Infrastruktur künftig direkter an der Finanzierung zu beteiligen. Ulrich Schüller unterstrich noch einmal, dass die Bemautung kein deutscher Alleingang sei. Die Maut fuße auf einer europäischen Ermäch-

tigung, „wir sind nur der erste konkrete Anwendungsfall.“ Da sich die Obergrenze der Maut nach den tatsächlichen Wegekosten richte, sei die Bundesregierung in der Gestaltung der neuen entfernungsabhängigen Gebühr keinesfalls frei. Schüller: „15 Cent pro Kilometer können wir nehmen, und das wollen wir dann auch tun.“ Die voraussichtlichen Einnahmen bezifferte er auf jährlich rund 3,3 Milliarden Euro.

Bei der Einführung dieser Maut wird die Bundesrepublik argwöhnische Zaungäste haben. Die anderen Nationen, warnte Ullrich Schüller, würden genau hinsehen, und sie warteten nur darauf, die Deutschen vor den Europäischen Gerichtshof zu zerren. „Wir dürfen uns nicht den geringsten Fehler erlauben.“ Die Maut sei nicht nur ein Durchbruch bei der Realisierung der Nutzerfinanzierung, sie sei auch ein Meilenstein in der europäischen Verkehrspolitik: „Wir setzen hier Maßstäbe!“

Wie gut können die Transportwirtschaft und die Logistikfirmen mit der Maut leben? Dierk Paskert, Vorstandsmitglied bei der Schenker AG, bezifferte die Mehrkosten für das gesamte Logistikunternehmen (Umsatz 2001: 6,1 Milliarden Euro) auf 45 Millionen Euro im Jahr. Karsten Schütt von „Deichmann-Schuhe“ zeigte grundsätzlich Verständnis für die Maut, kritisierte aber, dass die Kfz-Steuer bestehen bleibe. Jürgen Heyer, langjähriger Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt, ist überzeugt, dass die Mehrkosten durch die Maut in der Regel weitergegeben werden. „Das trifft den Verbraucher dann mit einigen wenigen Cent.“ Für das Unternehmen Deichmann hatte Schütt eine konkrete Zahl errechnet: Durch die Einführung der vorgesehenen Maut von 15 Cent je Kilometer würde das einzelne Paar Schuhe um 2,1 Cent teurer werden.

Armin Duttiné von der Gewerkschaft Transnet erinnerte daran, dass es bei der Maut nicht darum gehen könne, den Unternehmen einen Gefallen zu tun. Es gehe vielmehr um eine gerechtere Verteilung der Wegekosten, deshalb fließe ein Teil der Einnahmen in die Schiene. Zur umstrittenen Einbeziehung externer Kosten (das sind Folgekosten des Verkehrs, die Gesundheit, Unfälle, Lärm, Abgase, Zerstörung von Bausubstanz etc. betreffen) in die Maut bemerkte der Gewerkschafter, dass es heute durchaus eine anerkannte Methodik gebe, diese Kosten plausibel zu berechnen. Die Frage sei, ob man das auch tatsächlich wolle.

E-Commerce und die Transportlawine

Was hat das Internet mit dem Güterverkehr zu tun? Eine ganze Menge. Denn der Anteil derjenigen, die per Internet einkaufen, nimmt ständig zu, und er wird auch in den nächsten Jahren weiter wachsen. Bisher hat sich der E-Commerce-Markt zwar nicht ganz so stürmisch entwickelt wie von manchen Anbietern erhofft und von ihrer Konkurrenz befürchtet, aber, so Michael ten Hompel, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik der Universität Dortmund, „die prognostizierten Zahlen sind durchaus realistisch; sie werden eintreten.“ Trotz der augenblicklich schwachen Konjunktur werde E-Commerce überproportional zulegen. Dafür spricht auch, dass die Zahlen der Internet-User weiter nach oben gehen. Inzwischen hat sich jeder zweite Deutsche ins weltweite Netz eingeklinkt. Derzeit sind es vor allem die Älteren, die das Internet für sich entdecken.

Internet-Präsenz und E-Commerce werden sich nach ten Hompels Einschätzung gewaltig auf den Güterverkehr auswirken. Seine Rechnung: Wer „normal“ in der Stadt einkaufe, nehme in der Regel gleich mehrere Waren mit. Beim E-Commerce werde dagegen meist nur ein einzelnes Päckchen bestellt. Das zusätzliche Paketaufkommen werde in den nächsten Jahren um das 16fache anwachsen. In konkreten Zahlen: Im Jahr 2001 sorgte E-

Commerce für 50 Millionen Päckchen zusätzlich, 2002 waren es schon 100 Millionen, im Jahr 2006 werden es 600 Millionen Päckchen sein. Den größten Teil transportiere die Post, die auf dem „Business-to-Customer“ Sektor fast ohne Konkurrenz sei. 1,7 Milliarden Sendungen habe die Post im Jahr 2001 transportiert bei einem durchschnittlichen Erlös von 3,50 Euro pro Paket oder Päckchen. Dass wir viel zu viel „Transport verschwenden“, rügte auch Sergio Bologna. Der Effekt von E-Commerce sei eine Erweiterung des Marktes bei gleichzeitiger Reduzierung des Warenwerts der einzelnen Sendung. Damit, so der italienische Gast, würden die logistischen Kosten explodieren.

Ein spezielles Problem dabei sind teure Mehrfachzustellungen, weil der Kunde oft nicht zuhause ist, wenn der Paketdienst klingelt. Die „letzte Meile“, die Zustellung zum Kunden, ist zur großen Herausforderung geworden. Michael ten Hompel: „Der Kunde will die Ware nicht unbedingt am gleichen Tag zugestellt haben, er will sie zu einem bestimmten Zeitpunkt.“ Nämlich dann, wenn er zuhause ist. Also ist für die persönliche Übergabe das Zeitfenster entscheidend. Inzwischen wird mit neuen Übergabesystemen experimentiert, in die auch Bezahlungsfunktionen und Zahlencodeschlösser integriert werden können. Eine simple, aber raumaufwendige Lösung wäre die Vergrößerung des Briefkastens zur Übergabebox in der ein Bote das Paket hinterlegt, auch wenn niemand zuhause ist. Schon praktiziert wird die Bündelung mehrerer Boxen zu einem Schließfachsystem als flexibel nutzbarer Sammelpunkt von Waren mehrerer Kunden aus der Nachbarschaft. Eine Spezialfirma bietet inzwischen Schließfächer mit Kühl- und Gefriermodulen an, um verderbliche Waren zu kühlen. Die Einrichtung so genannter Pick-up-Points z.B. an Tankstellen sind eine andere Alternative. Hier können die Waren dann „im Vorbeifahren“ zu den üblichen Öffnungszeiten der Tankstelle abgeholt werden. Der Nachteil: Der Zugriff rund um die Uhr ist bei diesem Modell nicht gewährleistet, denn auch Tankstellen müssen irgendwann schließen.

„Tower 24“ heißt deshalb ein sehr viel größer dimensioniertes Projekt, das in Großstädten als vollautomatisches Lager 24 Stunden am Tag geöffnet ist. Hier können die Kunden rund um die Uhr ihre Ware abholen, die geschützt und sicher aufbewahrt wird und wenn nötig auch gekühlt werden kann. Solche Tower müssten allerdings so zentral gelegen sein, dass keine zusätzlichen Verkehre entstehen, unterstrich ten Hompel.

Verkehr in Zahlen

Zahlen und Fakten zum Verkehr in Deutschland stellte in Dortmund Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im Berliner Verkehrsministerium, vor. Wir dokumentieren die wichtigsten Aussagen des Referenten.

350 Euro oder 17 Prozent des Einkommens pro Haushalt werden in der Bundesrepublik in jedem Monat für Mobilität ausgegeben. Rein zeitlich wird ein Budget von einer Stunde und 23 Minuten am Tag für die Teilnahme am Verkehr aufgebracht. Jeder Deutsche legt dabei täglich 3,8 Wege zurück bei einer durchschnittlichen Entfernung von insgesamt 39 Kilometern. Dieser Wert, so die Einschätzung von Schüller, wird sich in den nächsten Jahren „dynamisch weiter entwickeln“, weil das Lebensumfeld immer größere Entfernungen einbezieht.

Das Automobil hat die Diskussionen der letzten Jahre und Jahrzehnte unbeschadet überstanden. 44 Millionen Pkw sind heute zugelassen, dazu kommen drei Millionen Omnibusse und Lkw. Die Pkw-Dichte hat sich seit 1970 mehr als verdoppelt. Damals kamen 317 Autos auf 1.000 Einwohner, heute sind es schon 644 Autos. Ein Ende ist auch hier nicht in Sicht. 73 Prozent der Haushalte in der Bundesrepublik verfügen über mindestens ein Auto. 57

Prozent der Wege werden mit dem eigenen Kfz zurückgelegt. Gleichzeitig können 86 Prozent der Haushalte eine Bushaltestelle innerhalb von zehn Minuten Fußweg erreichen. 22 Prozent der Menschen erreichen innerhalb von 10 Minuten eine Haltestelle der U-Bahn, S-Bahn oder Straßenbahn. Trotz des leichten Zugangs werden aber nur zehn Prozent aller Wege mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt. Die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs bleibt gering.

Das Auto hat tiefe Spuren in der Verkehrslandschaft der Republik hinterlassen. Das Autobahnnetz hat sich seit 1970 fast verdreifacht von damals 4.100 auf heute 11.700 Kilometer. Das Netz der Bundesstrassen ist dagegen fast konstant geblieben. Es umfasst heute 41.300 Kilometer. Stark wachsend ist die Zahl der gebauten Ortsumgehungen. Seit 1990 wurden 290 Ortsumgehungen fertig gestellt, weitere 1.200 befinden sich in der Bewertung des Bundesverkehrswegeplans.

3. Integrierte Bundesverkehrspolitik

Die Vereinten Nationen sagen bis zum Jahr 2030 eine Verdoppelung des heutigen weltweiten Kfz-Bestandes voraus. Statt derzeit 800 Millionen werden dann 1,6 Milliarden Fahrzeuge rollen. Wie soll sich diese Flut auf den Straßen der Welt frei bewegen? Und wie kann vor allem verhindert werden, dass sich linear zu der dramatischen Zunahme motorisierter Fortbewegungsmittel auch der Ausstoß des Klimagases Kohlendioxid verdoppeln wird? „Brennstoffzellen-Technologie“ und „Wasserstoff“ heißen die Antworten der Automobilindustrie auf diese Fragen. Mit neuer Technik und neuen Kraftstoffen wollen die Autobauer eine Zukunft schmieden, die starkes Wachstum mit anspruchsvollen Umweltstandards verbindet. Andreas Kroemer, Abteilungsleiter für Mobilität und Umweltkommunikation bei Opel, stellte dem Arbeitskreis „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung die Strategie des Rüsselsheimer Unternehmens vor. Und: Er forderte für den Einstieg in den Brennstoffzellen-Antrieb die steuerpolitische Unterstützung der Politik, die „mit einem klaren Bekenntnis“ zu dieser Technologie und durch entsprechende Anreize die Grundlagen für eine neue nachhaltige Mobilität schaffen müsse. Jürgen Heyer, langjähriger Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt konterte: Vor neuen Subventionen könne er nur warnen. „So einfach werden Sie nicht an das Geld der Steuerzahler herankommen.“

Die kontroverse Diskussion um die Markteinführung der Brennstoffzelle war Teil der Berliner Sitzung des Arbeitskreises. Die Friedrich-Ebert-Stiftung und der Kasseler Verkehrsprofessor Holzapfel hatten zu einem Thinktank über „Integrierte Verkehrspolitik“ eingeladen. Im Mittelpunkt der Referate und Debatten standen neben dem Automobil der Zukunft auch die Schienenneubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa sowie die massiven Probleme der Städte mit der erdrückenden Verkehrslawine und, als zusätzliches aktuelles Thema, die Folgen der Hochwasserkatastrophe für die Verkehrsinfrastruktur.

Für den Automobilkonzern Opel, der jährlich 1,3 Millionen Autos und Nutzfahrzeuge baut, stellte Andreas Kroemer, die „Drei-Säulen-Strategie“ des Unternehmens vor. Es geht um den allmählichen Ausstieg aus der bisherigen Antriebstechnologie mit Otto- und Dieselmotoren und ihren relativ hohen umweltbelastenden Spritverbrauchen. Die drei Säulen, in deren Richtung Opel seine Flotte lenken will:

- Der erste Schritt ist die „Optimierung und Ausschöpfung des Potenzials der bewährten Antriebstechnologie“. Der Wirkungsgrad der Motoren soll verbessert, der Spritverbrauch reduziert werden. Prototyp für diese Strategie sei der „Opel Corsa Eco, der mit einem Verbrauch von 4,9 Litern der „sparsamste Benziner seiner Klasse weltweit“ sei.
- Der Einsatz von Erdgas als Alternative zu Benzin und Diesel sei der zweite Schritt in die automobilen Zukunft. Erdgas verbrenne ohne Rußbildung und sei nahezu schwefelfrei. Es reduziere den Ausstoß von Kohlendioxid um 30 Prozent. Mit dem „Opel Zafira“ habe man bereits ein Erdgasauto als Serienmodell vorgestellt, das über einen Nottank gleichzeitig mit herkömmlichem Benzin fahren könne.
- Dritter und gravierendster strategischer Sprung ist, so Kroemer, der Einsatz der Brennstoffzelle – nicht nur für Opel der Schlüssel für künftige Fahrzeuggenerationen. Opel und General Motors wollen „der erste Hersteller sein, der eine Million Brennstoffzellen-Fahrzeuge auf die Straße gebracht hat.“ Opel und GM haben dazu mehrere hundert Millionen Dollar in die neue Technik investiert. Ein 500köpfiges

Expertenteam arbeite derzeit an der Entwicklung eines marktreifen Brennstoffzellen-Autos, das keine Abgase mehr produziere und bei der elektrochemischen Umwandlung des eingesetzten Wasserstoffs als einzige Emission ein wenig Wasser abgebe.

Wann das erste Fahrzeug in Serie gehen wird, vermag allerdings auch der Rüsselsheimer Autokonzern noch nicht zu sagen. „Das wird sicher noch einige Zeit dauern“, beschied Referent Kroemer. Wie schnell die Brennstoffzelle den Durchbruch tatsächlich schaffen werde, dies, so Kroemer, hänge auch von der Politik ab, die jetzt gefordert sei. Der Opel-Abteilungsleiter verlangte „gezielte steuerliche Anreize“ als „Turbo“ für die neue Technologie – ähnlich wie bei der Einführung des Katalysators Anfang der 80er Jahre. Darüber hinaus brauche es ein klares Bekenntnis der Politik zur Brennstoffzellen-Technik und zum Wasserstoff als Grundlage künftiger Mobilität. Das Fehlen von Planungssicherheit hemme derzeit die nötigen Investitionen, sagte Kroemer. Die Industrie warte auf deutliche Signale, bevor sie etwa in Wasserstoff-Tankstellen und Erzeugungsanlagen investiere.

Subventionen für die Brennstoffzelle: „Haben Sie das wirklich ernst gemeint?“

Widerspruch kam von allen Seiten: Armin Duttiné von der Gewerkschaft Transnet vermisst eine einheitliche energiestrategische Position der Automobilindustrie. BMW etwa favorisiere den Wasserstoff-Einsatz ohne Brennstoffzelle und gehe damit einen anderen, eigenen Weg. Bevor man von der Politik so unverhohlenen Subventionen verlange, müsse sich die Automobilindustrie erst einmal untereinander auf ein gemeinsames Konzept verständigen, meinte der Gewerkschafter.

Diskussionsleiter Helmut Holzapfel erinnerte daran, dass in der öffentlichen Debatte der Abbau von Subventionen ganz oben auf der Agenda stehe. Neue Subventionsforderungen passten deshalb überhaupt nicht in die politische Landschaft. Zudem: Umweltfreundliche Technologien würden sich ganz von selbst durchsetzen, sobald man die externen Kosten des Autoverkehrs (Kosten durch Unfälle, Emissionen, Landschaftszerstörung etc.) besteuere.

Dass sich auch die Brennstoffzelle, wie jede andere neue Technologie, ihren Platz selbst erobern müsse, unterstrich der Karlsruher Verkehrswissenschaftler Werner Rothengatter. Rothengatter fühlte sich von der Opel-Forderung „nach staatlicher Alimentierung“ wachgerüttelt und fragte provokant nach: „Haben Sie das wirklich ernst gemeint? Rothengatter glaubt stattdessen an die positive Wirkung der Ökosteuer, die ein geeignetes Instrument sei, um die Wasserstoff-Technik beim Auto nach vorn zu bringen. Subventionen seien allenfalls in der Forschung möglich, aber nicht auf dem Verkehrsmarkt mit seiner harten Konkurrenzsituation. „Da werden sich alle Politiker die Ohren zuhalten“, sekundierte Jürgen Heyer, der den Forderungen nach Steueranreizen und Anschubmodellen für die Brennstoffzellen-Technologie ebenso ablehnend gegenüber steht.

Dass die Politik trotz der Ablehnung neuer Subventionen beim Straßenverkehr durchaus auf Brennstoffzelle und Wasserstoff setzt, hatte Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen schon zu Beginn der Tagung deutlich gemacht. Als politische Vision skizzierte er einen Verkehr der Zukunft, der mit „sauberem Wasserstoff“ fährt, der von regenerierbaren Energieträgern erzeugt wird. Schüller: „Damit sind die ökologischen Folgen für den Klimawandel weitgehend aufgehoben – das ist das Ziel unserer verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie!“

Im Gegensatz zur Automobilindustrie unternimmt die Bahn keine eigene Forschung zur Brennstoffzelle. Sie verfolgt die Entwicklung dieser neuen Technik also nur als Zuschauer. Allerdings mit gespannter Aufmerksamkeit, wie Gunther Ellwanger, Direktor der Abteilung Hochgeschwindigkeit beim internationalen Eisenbahnverband UIC in Paris, versicherte. Sollte sich die neue Technologie im Straßenverkehr durchsetzen, könne die Bahn sie schnell übernehmen, sagte Ellwanger. Der große Platzbedarf der Brennstoffzelle und ihr erhebliches Gewicht seien für den Schienenverkehr im Gegensatz zum viel kleineren Auto kein Problem.

Attraktiv, aber sündteuer: Hochgeschwindigkeitszüge - mit 300 Sachen quer durch Europa

UIC-Direktor Ellwanger stellte in seinem Referat den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene vor. Er sei das „mit Abstand erfolgreichste Produkt“ der europäischen Bahngesellschaften. Deren Entwicklung ist ansonsten wenig rosig. Im Güterverkehr entspreche heute die Zahl der transportierten Tonnenkilometer dem Niveau von 1955, bilanzierte Ellwanger. Im Personenverkehr habe die Bahn seitdem zwar um rund 60 Prozent zugelegt, aber insgesamt doch deutlich an Marktanteilen verloren.

Dagegen hätten sich die Passagierzahlen der Hochgeschwindigkeitszüge erfreulich entwickelt. In den vergangenen sechs Jahren habe sich die Zahl der Personenkilometer in diesem Segment immerhin verdoppelt. Frankreich liege mit jährlich 37 Milliarden Personenkilometern deutlich in Führung. Die Bundesrepublik komme auf 15,5 Milliarden, Italien auf 6,8 Milliarden, die EU insgesamt auf 65 Milliarden. Dies sei zwar beachtlich, im Vergleich mit Japan (70 Mrd. Personenkilometer) allerdings immer noch sehr wenig, zumal Japan nur ein Drittel der EU-Bevölkerung zähle. Dort verkehrten auf den großen Achsen des fernöstlichen Landes den ganzen Tag über pro Stunde elf Hochgeschwindigkeitszüge. Und dies mit einer grandiosen Zuverlässigkeit. Ellwanger bezifferte die durchschnittliche Verspätung der Züge auf nur 20 Sekunden.

In Europa soll das Netz der Hochgeschwindigkeitsstrecken bis zum Jahre 2010 auf immerhin 6.000 Kilometer anwachsen. Vergleicht man diese Schienen-„Autobahnen“ mit den Straßen-Autobahnen, werden allerdings Klassenunterschiede sichtbar. Das Straßen-Autobahnnetz in Europa wächst nach Angaben von Ellwanger jährlich um rund 1.600 Kilometer und soll bis 2010 nicht weniger als 66.000 Kilometer umfassen. Das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sei dagegen in den 20 Jahren seines Bestehens nur um 150 Kilometer jährlich auf heute 3.000 Kilometer gewachsen. Osteuropa und weite Teile Mitteleuropas hätten noch überhaupt keine Hochgeschwindigkeitsstrecken, bedauerte der UIC-Redner. In Südosteuropa erreiche der Schienen-Personenverkehr nur Geschwindigkeiten von 50 bis 60 Kilometern im Schnitt. Ellwanger: „Schon 160 km/h wären dort sehr viel!“

Größtes Problem der Superschnellzüge sind die immensen Kosten für die Neubaustrecken. Ellwanger bezifferte sie – je nach Topographie – auf 10 bis 40 Millionen Euro pro Kilometer. In der Bundesrepublik hätten die Strecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart noch 20 Millionen Euro pro Kilometer gekostet. Die Strecke Köln-Frankfurt werde jetzt schon bei 25 Millionen Euro liegen, sagte Ellwanger. In Norditalien, wo die Neubaustrecken fast nur durch Tunnel führten, seien die Kosten auf 30 bis 40 Millionen Euro gestiegen.

Ist angesichts solch immenser finanzieller Belastungen der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene überhaupt noch tragbar? Der Berliner Managementberater Gottfried Ilgmann verwies auf die neuen Tarife der Billigflieger, die heute zum Schnäppchenpreis von 30 oder 40 Euro von deutschen Regionalflughäfen aus nach London oder Paris flögen. Das Flugzeug, so Ilgmann, werde immer wettbewerbsfähiger und preiswerter, während der ICE-Verkehr im unsubventionierten Zustand kaum überlebensfähig sei. Trotz der hohen Subventionen seien die Preise für den ICE-Verkehr relativ saftig, monierte Ilgmann. Und er ging noch einen Schritt weiter: Die grundsätzliche Frage sei heute, ob der Schienenverkehr wirtschaftlich überhaupt noch Sinn mache. Solch eine kritische Gesamtsicht auf die Bahn werde leider in der verkehrspolitischen Diskussion komplett ausgeblendet. Was aber sei von einem System Bahn zu halten, das einen jährlichen Umsatz von 14 oder 15 Milliarden Euro erziele, wenn es gleichzeitig vom Staat mit 10 Milliarden Euro alimentiert werden müsse?

Ilgmanns pointierte Kritik provozierte vor allem die Verkehrswissenschaftler. Werner Rothengatter erinnerte daran, dass der mit der Bahn konkurrierende Luftverkehr gleich „reihenweise“ subventioniert werde. Die Fluggesellschaften würden für das Flugbenzin weder Mineralölsteuer noch Ökosteuer bezahlen. Die Regionalflughäfen seien mit öffentlichen Subventionen gebaut worden. Und: Die Billigflieger würden dort nur sehr geringe oder gar keine Start- und Landegebühren entrichten.

Wenn die Autofahrer ihre Fahrbahn selbst voll bezahlen müssten...

Helmut Holzapfel warnte davor, die Bahn zu opfern, bevor nicht die Subventionshöhe der Konkurrenz genau ermittelt worden sei. Es wäre in der Tat spannend, die Subventionsleistungen bei der Bahn und beim Auto einmal detailliert gegenüber zu stellen, schlug Holzapfel vor. Beide Systeme seien gleichermaßen hoch subventioniert. „Lasst uns doch mal rein rechnerisch die Flächenpreise für die innerstädtischen Parkplätze auf die Autofahrer umlegen!“ Wenn diese Autofahrer dann auch noch die Fahrbahn voll bezahlen müssten, würde eine Reise von Magdeburg nach Hamburg bereits 40 Euro kosten, rechnete der Kasseler Verkehrsprofessor vor.

Hat der stark subventionierte Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn wenigstens zu einem Umsteigen der Autofahrer und Vielflieger geführt? Durchaus. Die von Ellwanger vorgelegten Zahlen belegen den Erfolg der Superschnellzüge, auch wenn sich ihre Auslastung noch verbessern ließe. Als aktuelles Beispiel präsentierte der UIC-Direktor die Bilanz der relativ neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Sevilla. Mit den spanischen Superschnellzügen werde die 471 Kilometer lange Reise in 135 Minuten bewältigt, sagte Ellwanger, „wobei 99,8 Prozent der Züge absolut pünktlich sind“. Wenn der Zug länger als fünf Minuten verspätet sei, bekämen die Fahrgäste den vollen Preis zurückerstattet.

Mit der Eröffnung dieser spanischen Hochgeschwindigkeitsstrecke sei der Anteil der Bahnfahrer bei dieser Verbindung von 14 auf 54 Prozent hoch geschneit, während die Autofahrer nur noch 34 statt bisher 60 Prozent ausmachen. Nur noch vier, statt ehemals 11 Prozent der Spanier steigen ins Flugzeug. Als zweites erfreuliches Beispiel nannte Ellwanger die Strecke Paris-Marseille, die erst im vergangenen Jahr in Betrieb gegangen sei. Hier habe die französische Eisenbahngesellschaft SNCF auf Anhieb einen Marktanteil von 60 Prozent erobert. Die 740 Kilometer lange Strecke werde vom TGV (train a grand vitesse) in drei Stunden zurückgelegt.

Die Besetzung der Hochgeschwindigkeitszüge in Europa ist allerdings noch keinesfalls optimal. Die deutsche Bahn erzielt derzeit eine Auslastung von 48 Prozent, Frankreich liegt bei 60, Spanien bei 75 Prozent. Demgegenüber hat Japan mit einer idealen Auslastung von 90 Prozent auch hier klar die Nase vorn.

Ellwanger verwies zudem auf die gute Umweltbilanz, den großen Trumpf der Bahn: „Nachhaltigkeit im Verkehr ist nur mit der Schiene zu erreichen!“ Wenn die externen Kosten voll in den Fahrpreis der verschiedenen Verkehrsmittel mit eingerechnet würden, wäre die Bahn konkurrenzfähig. Dann würden sich auch die Hochgeschwindigkeitszüge mit ihren teuren Neubaustrecken rechnen. Als Beleg für den Vorsprung der Bahn in der Umweltbilanz legte Ellwanger Zahlen vom Karlsruher Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung und dem Züricher Infrac-Institut zur klimasensiblen Kohlendioxid-Emission und zum Kraftstoffverbrauch vor. Das Flugzeug verbrauche demnach pro Person und 100 Flugkilometern im Schnitt sieben Liter Kraftstoff. Der Pkw schlucke bei 100 Straßenkilometern sechs Liter pro Person. Der deutsche ICE komme mit einer Auslastung von 48 Prozent auf einen Verbrauch von umgerechnet 2,5 Liter. Der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV liege deutlich an der Spitze mit 1,6 Litern. Er habe damit den niedrigsten Energieverbrauch aller Züge. Dies liege vor allem an der hohen Passagierauslastung und den wenigen Haltestellen auf den französischen Strecken.

Eine weitere Verbesserung in der Energiebilanz der Hochgeschwindigkeitszüge soll die so genannte Nutzbremmung bringen. Dabei wird die beim Bremsvorgang frei werdende Energie teilweise zurückgewonnen. Erhebliche Potenziale zur Verbesserung der Energiebilanz der Bahn lägen außerdem im Fahrzeugbau, sagte Helmut Holzapfel. Die Züge seien extrem schwer und müssten energetisch optimiert werden.

Unsere Städte fransen aus - der Autoverkehr wird zur Plage

Die angekränkelte Bahn in der Dauerkrise, während das Auto als Vehikel unserer Träume chromblitzend und gänzlich krisenfrei im Scheinwerferlicht erstrahlt? Von wegen! Die dicke Rechnung für das Auto zahlen nur die anderen. Zum Beispiel die Städte. Folkert Kiepe, Beigeordneter für Stadtentwicklung beim Deutschen Städtetag referierte über städtische Verkehrsprobleme. Die Ausgangslage: Die Stadtregionen wüchsen heute nicht mehr in den Kernen, sondern an den Rändern. Mit dramatischen Folgen.

Die Pendlerverkehre mit dem privaten Auto seien dramatisch angewachsen und würden die Wohnqualität auch am Rande der Innenstädte verschlechtern. Dies würde wiederum die Fluchtbewegungen raus aus der Stadt ins ruhigere Umland verstärken. In den Stadtkernen massierten sich zudem die unteren Einkommensschichten und verschärften damit die sozialen Probleme. Für die Verkehrsinfrastruktur bringe die Abwanderung ins Umland eine Doppelbelastung. Einmal, so Kiepe, müsse in den Innenstädten die alte Infrastruktur in vollem Umfang aufrecht erhalten werden. Gleichzeitig müsse aber im Umland eine zweite Infrastruktur erstellt werden, weil dort durch die vielen Zuzüge der Nachfragedruck zunimmt. Kiepe: „Wir können aber nicht zwei Infrastruktursysteme nebeneinander bereit halten, das kriegen wir ganz einfach nicht finanziert!“

Kiepe forderte dazu auf, die vorhandenen Steuerungsinstrumente für Verkehr und Stadtentwicklung zu überprüfen und zu korrigieren. Die Stadtflucht und die schon jetzt teilweise chaotischen Verkehrsverhältnisse auf den Straßen dürften nicht zu Dauererscheinungen werden. Klar sei jedenfalls, dass alle Versuche, dem zunehmenden Autoverkehr hinterher zu asphaltieren, gescheitert seien. „Noch mehr Straßenbau, das funktioniert nicht, und wir

haben auch gar nicht die Flächen dafür.“ Es sei schlechterdings unmöglich in den Städten ein Straßennetz zu errichten, das bei Vollmotorisierung alle Fahrzeuge aufnehmen könne. Zumal deren Zahl weiter ansteige und bald die 50 Millionen-Grenze erreichen werde.

Entschieden wandte sich der Beigeordnete des Städtetags gegen die Fortführung eines Sowohl-als-auch in der Verkehrspolitik der Städte, also gegen den parallelen Ausbau von Stadtautobahnen und öffentlichem Verkehr. „Wir können nicht den ÖPNV und den Autoverkehr gleichzeitig fördern, wir müssen uns für Eines entscheiden und dann auch den Mut haben, das politisch durchzukämpfen.“ Für welche der beiden Alternativen sich Kiepe entscheiden würde, ist offensichtlich. Er verlangte den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Autolawine dürfe nicht beliebig weiter wachsen.

Ist die „Stadt der kurzen Wege“ mehr als nur ein Schlagwort?

Ganz oben in Kiepes Forderungskatalog steht die „Stadt der kurzen Wege“, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden. Dies sei längst kein bloßes Schlagwort mehr, sondern realistische Option. Denn noch nie seit Kriegsende hätten die Städte über so viele Konversionsflächen ehemaliger Kasernen und anderer frei gewordener Gelände und damit über so viel Gestaltungsspielraum verfügt. Als weitere Maßnahme verlangte Kiepe eine konsequente Ordnungspolitik beim Autoverkehr. Dazu zählt er etwa die Reduzierung der Dauerparkplätze und eine umfassende Bewirtschaftung aller Parkflächen mit einer gezielten Staffelung der Gebühren. Zielvorgabe: Je weiter Richtung Innenstadt, desto teurer die Parkgebühren.

Auch die Kilometerpauschale, die denjenigen, der nach draußen zieht, auch noch belohne, müsse dringend neu geregelt werden. Und: „Wir brauchen eine Umgestaltung der Grundsteuer – das Liegenlassen von Flächen darf sich nicht mehr lohnen.“ Zugleich sprach sich der Beigeordnete des Städtetags dafür aus, im Rahmen der Ökosteuer-Reform die Zuwendungen für den Ausbau des ÖPNV in den Städten kontinuierlich anzuheben. Ebenso sei zu diskutieren, ob nicht die Stellplatzpflicht direkt an den Kfz-Erwerb geknüpft werden soll. Kiepe abschließend: „Wenn wir unsere Städte als Wohnstandorte und nicht nur als Eventstandorte lebenswert erhalten wollen, dann müssen wir umsteuern, und zwar möglichst schnell.“

Ein Umsteuern bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deutet sich mit der Einführung der Lkw-Maut an. Ulrich Schüller vom Berliner Verkehrsministerium sieht darin einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel weg von der Steuerfinanzierung hin zur Gebührenfinanzierung. Der Karlsruher Verkehrswissenschaftler Werner Rothengatter begrüßte in seinem Referat die Maut als mutigen Schritt und richtige Weichenstellung, die hoffentlich eine Fortsetzung finde. Auch Rothengatter sprach sich für den Übergang zu einer Gebührenfinanzierung aus und erinnerte an die Empfehlungen der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2001. Die Gebühren seien ein Anreiz für die sparsamere Benutzung des Straßennetzes. Sie würden eine stetige Finanzierung bei Erhaltung und Ausbau sichern und den ökonomischen Blick schärfen.

Hauptproblem bei der Verkehrsinfrastruktur sei heute die Erhaltung ihrer Substanz. Viele Straßen und Brücken seien akut renovierungsbedürftig. Daher, so Rothengatter, sei es an der Zeit, ein gesichertes Instrument für die Finanzierung des Erhaltungsaufwands der Verkehrswege zu schaffen. Das Gegenargument, dass die Verkehrswege bei einer Gebührenfinanzierung nur noch nach kommerziellen Gesichtspunkten gebaut würden, ziehe nicht.

Denn Neubauten bei Autobahnen und Bundesstraßen gebe es ohnehin nur noch in äußerst geringem Umfang.

Der Hochwasserschock in Ostdeutschland und Bayern

Die letzte Tagung des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ vor der Bundestagswahl stand noch unmittelbar unter dem Hochwasserschock. Als sich die Teilnehmer im „Hotel Berlin“ versammelten, hatten sie die Bilder der Jahrtausendflut noch sehr eindringlich in Erinnerung. Und so entwickelte sich jenseits der geplanten Tagesordnung fast zwangsläufig eine Diskussion über die Folgen dieser Katastrophe, auch für die Verkehrspolitik. Denn gerade die Verkehrsinfrastruktur – das zeigen die Bilder des überschwemmten Dresdner Zentralbahnhofs oder der vielen zerstörten Brücken und Gleise – hat milliardenschwere Schäden erlitten.

„Was wir in den letzten Tagen erlebt haben, gehört ganz sicher zu den größten Katastrophen, die wir in Deutschland je erlebt haben“, bilanzierte Jürgen Heyer, langjähriger Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt. Vieles, was seit der Wende mühsam aufgebaut wurde, sei innerhalb von wenigen Tagen zerstört worden. Aber: „Wir sind ein verdammt reiches Land, und wir sind so stark, dass wir es schaffen werden, diese Schäden zu beseitigen und den Menschen zu helfen, die ihr Hab und Gut verloren haben.“ Heyer sprach sich gegen Sonderprogramme aus. Durch Umschichten der Haushalte und eine neue Prioritätensetzung könne auch diese Herausforderung bewältigt werden. Als Folge werde man allerdings auf einige Vorhaben verzichten müssen. Etwa 50 Prozent der anvisierten Infrastrukturprojekte habe man seit der Wende in Ostdeutschland bewältigt. Jetzt sei man durch die Hochwasserkatastrophe deutlich zurückgeworfen worden. Wie groß die Solidarität mit den betroffenen Regionen tatsächlich sei, werde sich spätestens dann zeigen, wenn die Bundesländer im Westen und Süden der Republik ihre Straßenbaukontingente zugunsten des Wiederaufbaus im Osten zurückstellen müssten. Heyer: „Dann wird es spannend.“

Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im Berliner Verkehrsministerium, erinnerte daran, dass die Investitionsplanung für den Verkehrshaushalt des Bundes jährlich 10 bis 11 Milliarden Euro vorgesehen habe. Bis 2010 seien rund 90 Milliarden Euro eingeplant. Die Politik werde deshalb trotz der desaströsen Flutschäden handlungs- und gestaltungsfähig bleiben. „Wir sind gewiss nicht hilflos, wir haben erhebliche Reserven zur Verfügung.“ Allerdings sei klar, dass diese Katastrophe für unser Land „weit mehr ist als eine kleine Lelle“. Jetzt müsse ganz Deutschland die Ärmel aufkrempeln und zeigen, dass es mit solch einem Schlag fertig werde. Zudem, so Schüller, zeige diese Hochwasserkatastrophe sehr deutlich, wie wichtig das Konzept der Nachhaltigkeit für die Politik sei. Die ökologischen Auswirkungen müssten auch im Verkehr stärker berücksichtigt werden.

4. Thesen des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung: „Mobilität gemeinsam effizient gestalten“

Mobilität von Personen und Gütern ist Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung eines Landes. Mobilität erschließt Räume, ermöglicht den Zugang zu Schulen, Krankenhäusern und Freizeitaktivitäten, schafft die Anbindung an Märkte und eröffnet dadurch Beschäftigungs- und Absatzmöglichkeiten in Stadt und Land. Zugleich haben technische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten selbst zu steigenden Mobilitätsansprüchen in unserer Gesellschaft geführt. Damit sind allerdings auch unerwünschte Folgen verbunden, wie z.B. Unfälle mit Verletzten und Getöteten, ein hoher Flächenverbrauch sowie umwelt- und gesundheitsschädliche Beeinträchtigungen durch CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen. Eine hohe Belastung der Verkehrswege führt zudem zu Staus mit der Folge von Zeitverlusten und erhöhtem Kraftstoffverbrauch.

Wirtschaftliche Globalisierung, EU-Osterweiterung und der individualisierte Lebensstil der Menschen wirken weiter expansiv auf die Mobilität. Aufgabe einer innovativen Verkehrspolitik wird es bleiben, den hohen Mobilitätsgrad zu sichern und zugleich dafür zu sorgen, dass Mobilität mit immer geringeren Belastungen für Mensch und Umwelt möglich ist. Hierfür hat die Bundesregierung bereits gute Voraussetzungen geschaffen.

1. Die gegenwärtige Bundesregierung hat mehr als ihre Vorgängerinnen dafür getan, gezielt die Mängel des Verkehrssystems zu überwinden. Genannt seien nur: Anti-Stauprogramm, überproportionaler Ausbau der Schienenwege (u.a. mit dem Beschleunigungsprogramm Schiene) und gezielter Ausbau der Verknüpfungspunkte. Die erstmalige Zusammenführung von Raumordnung, Bauwesen und Verkehr ermöglicht neue, übergreifende Politikansätze. Nur ein Beispiel sind die Bewertungskriterien im neuen Bundesverkehrswegeplan, die eine stärkere Betonung von Raumordnungswirkung und Verknüpfungsfunktion der Verkehrsprojekte aufweisen. Ziel bleibt die Optimierung des Gesamtnetzes durch eine integrierte Verkehrspolitik.
2. Die wachsende Mobilitätswirtschaft kümmert sich um die Absicherung und Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsansprüche. Dabei entstehen Chancen für die Schaffung einer großen Zahl von Arbeitsplätzen in den unterschiedlichsten Bereichen:
 - Industrien und Dienstleistungsanbieter zur Organisation der Mobilitätswünsche: Automobilindustrie, Schienenfahrzeugindustrie, Mineralölwirtschaft, Anbieter öffentlicher Verkehrsdienstleistungen, Logistiker, Speditionen, Telematik, Verkehrstechnik, Reisebüros und -veranstalter u.ä.
 - Industrien und Dienstleister zum Ausbau des Verkehrssystems: Bauindustrie, Bauhandwerk, Schienenbau, Stahl und zunehmend Finanzdienstleister
 - Industrien und Dienstleister zur Vorsorge gegen Folgen der Mobilität: Lärminderung, Schadstoffreduktion, Unfall- und Pannenhilfen, medizinische Dienstleister, Teile der Justiz, Versicherungswirtschaft, Forschung

Hier entstehen qualifizierte und anspruchsvolle Arbeitsplätze in globalem Zusammenhang mit weltweiten Standorten.

3. Ein innovativer Quantensprung hat sich bei der Telematik und seiner Schlüsselstellung für die wirtschaftliche Entwicklung einerseits und für das integrierte Verkehrsnetz andererseits vollzogen: So wie Schiff, Rad und Dampfmaschine die prägenden Mobilitäts-Erfindungen früherer Jahrhunderte waren, sind es heute die satellitengestützten Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verknüpfung des Verkehrsnetzes. Hier liegt die Chance für die Effizienzsteigerung des integrierten Verkehrsnetzes. Es ist deshalb gut, dass dieser Industriezweig mit der Einführung der Lkw-Maut in Deutschland eine große Chance auf dem Weltmarkt bekommt.
4. Die Grenzen zwischen privater und öffentlicher Finanzierung und Verantwortung sind fließend geworden. Dies kann zu ineffizienten Entscheidungen führen, wenn private und öffentliche Interessen auseinanderfallen und Zielkonflikte nicht gelöst werden. Künftig wird sich verstärkt die Frage stellen, wie weit öffentliche Verantwortung gehen muss, und wo mehr Spielraum für privatwirtschaftliche Aktivitäten geschaffen werden kann, ohne dass sich der Staat seiner klassischen Aufgaben z.B. bei der Infrastrukturvorhaltung entledigt. So erhält z.B. die DB AG als bundeseigenes Unternehmen öffentliche Mittel zur Investitionsfinanzierung, arbeitet jedoch in unternehmerischer Eigenverantwortung nach betriebswirtschaftlichen Erfolgskriterien. Dies hat in der Öffentlichkeit widersprüchliche Erwartungen über die soziale Verantwortung dieses Unternehmens ausgelöst und zu unterschiedlichen Vorstellungen über die Aufrechterhaltung von Schienestrecken geführt. Im Bundesfernstraßenbau werden zunehmend private Investoren Autobahnteilstücke errichten und betreiben. Auch bei privaten Verkehrsinvestitionen wird in der Regel die Bereitstellung öffentlichen Kapitals erforderlich sein. Die häufig vorhandene Lücke zwischen der betriebswirtschaftlichen und der volkswirtschaftlichen Rentabilität kann nur durch eine staatliche Anschubfinanzierung geschlossen werden. Die Verantwortung des Staates für die Infrastrukturplanung darf dadurch nicht berührt werden. Entscheidungen über die Struktur der künftigen Verkehrswege, über die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger und die Festlegung regionaler Schwerpunkte muss ebenso in öffentlicher Verantwortung bleiben, wie die Festlegung der Prioritäten zum Bau der Verkehrswege. Es muss eine klare Aufgabenabgrenzung zwischen Staat und Privatwirtschaft geben.
5. Eine ebenso klare Aufgabenabgrenzung ist zwischen Bund, Länder und Gemeinden notwendig. Auf den unterschiedlichen Ebenen sind verkehrspolitische Kompetenzen neu zu ordnen. Ziel ist es, Aufgaben- und Finanzverantwortung zusammenzuführen. Es können mehr verkehrspolitische Entscheidungen an lokale und regionale Verantwortungsträger delegiert werden.
6. Lebenswerte Städte zeichnen sich durch eine gut entwickelte regionale und städtische Infrastruktur aus. Um diese herzustellen, bedarf es einer Finanzverfassungsreform. Damit kann den Städten auch wieder die Möglichkeit gegeben werden, ihre Verkehrsinfrastrukturen zu pflegen und für alle Verkehrsteilnehmer - einschließlich der Fahrradfahrer und Fußgänger - zu gestalten. Insbesondere auf der kommunalen Ebene muss der öffentliche Raum für Bürgerinnen und Bürger zurückgewonnen werden. Die Innenstädte müssen wieder zu Orten werden, die zum Aufenthalt und Verweilen sowie zum Wohnen einladen.
7. Eine wesentliche Voraussetzung für eine optimale Allokation knapper Ressourcen bei dezentralen und integrierten Entscheidungen ist ein genereller Subventionsabbau im Verkehrsbereich auf nationaler wie auf europäischer Ebene. Schon die Vielzahl der national vorhandenen Subventionen für den Transport verstellen den Blick

für die betriebswirtschaftlichen und erst recht die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs. Im europäischen Vergleich wirken diverse nationale Regelungen zusätzlich wettbewerbsverzerrend. Mit neuen Subventionen würde keine Verbesserung erreicht, da diese in dem bestehenden System nur neue, in ihren Wirkungen kaum abschätzbare Verschiebungen zur Folge hätten. Von befristeten Anschubhilfen zur Erleichterung der Markteinführung zukunftsweisender Innovationen abgesehen, müssen sich jeder Verkehrsträger und jeder Mobilitätsdienstleister selbst am Markt behaupten.

8. Verkehrsträgerübergreifend faire Wettbewerbsbedingungen sind ein wesentliches Element jeder zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Dies gilt für die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Für Europa geht es um die Öffnung der Schienennetze für die Nutzung durch Dritte inklusive der Schaffung von Interoperabilität in allen Staaten. Ebenso ist eine generelle Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr notwendig, ohne die eine Liberalisierung nicht wirksam werden kann.
9. Nachhaltige Verkehrspolitik muss auch ihrer ökologischen Verantwortung gerecht werden. Die weitere Reduktion der ökologischen Folgen des Verkehrs, die Steigerung der Energieeffizienz und die Absenkung des Kraftstoffverbrauchs des Verkehrssystems bleiben zentrale Aufgaben. Im Rahmen der verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie soll die Bundesregierung die Forschung und Entwicklung in diesem Bereich weiter unterstützen. Mit den Projekten zum Einsatz von Wasserstoffantrieben und der Clean Energy Initiative ist bereits ein zukunftsweisender Weg eingeschlagen.
10. Mobilität bedarf immer einer sozialen Verantwortung. Verkehrssicherheit bleibt eine Daueraufgabe. Deshalb sollten Ziele zur Absenkung der Unfallzahlen, der Zahl der Unfallverletzten und -toten formuliert und - gemeinsam mit betroffenen Verbänden sowie Industrien und Dienstleistern - ein Maßnahmenkatalog zur Erreichung dieser Ziele verbindlich gemacht werden. Verkehrsforschung und -praxis müssen die Bedürfnisse von Kindern, Älteren und mobilitätsbehinderten Menschen im Verkehr stärker berücksichtigen. Die generelle Verbesserung und Harmonisierung der sozialen Bedingungen im Transportgewerbe müssen Ziel der Politik im nationalen und internationalen Kontext sein.

Verkehrspolitik ist darauf ausgerichtet, die Lebensverhältnisse der Menschen zu verbessern, und sie spielt gleichzeitig eine Schlüsselrolle für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Die dargestellten zehn Punkte geben einen Überblick der wesentlichen Aspekte einer integrierten Verkehrspolitik der Zukunft, die nach Ansicht des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung in diesem Sinne gestaltet werden sollte.

Berlin, August 2002

5. Referenten der Tagungen und Tagungsorganisation

Magdeburg, 11. März 2002

Dr. Michael Arretz

Abteilung Umwelt- und Gesellschaftspolitik, Otto-Versand, Hamburg

Michael Clausecker

Hauptgeschäftsführer des Verbandes der deutschen Bahnindustrie, Frankfurt

Dr. Herbert Diehl

Unterabteilungsleiter Verkehr & Raumfahrt, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bonn/Berlin

Dr. Jürgen Heyer, MdL

Minister a.D. für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg

Ralf Nagel

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Axel Riemann

Abteilungsleiter Verkehr Volkswagen AG, Wolfsburg

Dortmund, 24. Juni 2002

Prof. Sergio Bologna

Stellvertretender Vorsitzender der Italienischen Vereinigung für Logistik und Supply Chain Management, Mailand

Dr. Jürgen Heyer, MdL

Minister a.D. für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg

Prof. Dr. Michael ten Hompel

Universität Dortmund, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik, Dortmund

Ralf Nagel

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Dr. Dierk Paskert

Vorstandsmitglied der Schenker AG, zuständig für die Bereiche Marketing & Sales, Logistics Solutions, Essen

Ulrich Schüller

Leiter der Grundsatzabteilung, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Karsten Schütt

Geschäftsführer der Heinrich Deichmann-Schuhe GmbH&Co. KG, zuständig für den Bereich IT + Logistik, Essen

Ernst Schwanhold

Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Berlin, 19. August 2002

Gunther Ellwanger

Direktor der Abteilung Hochgeschwindigkeit des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), Paris

Dr. Jürgen Heyer, MdL

Minister a.D. für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg

Folkert Kiepe

Beigeordneter des Deutschen Städtetages, Köln/Berlin

Andreas Kroemer

Abteilungsleiter Mobilität und Umweltkommunikation, Adam Opel AG, Rüsselsheim

Ralf Nagel

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Prof. Dr. Werner Rothengatter

Universität Karlsruhe, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Karlsruhe

Tagungsleitung

Prof. Dr. Helmut Holzapfel

Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung, Kassel

Tagungsbüro

Oliver Dalichau

Ilona Denk

Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschaftspolitik, Bonn

Verfasser der Tagungsberichte

Manfred Kriener

Journalistenbüro contra punkt, Berlin

Referentenansprache und Redaktion

Martin Weidauer

Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung, Kassel

Friedrich-Ebert-Stiftung
Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs-
und Beratungszentrum, Abt. Wirtschaftspolitik
Godesberger Allee 149
D-53170 Bonn
Telefax: 0228/883 299

Reihe "Wirtschaftspolitische Diskurse"

Bisher erschienen

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 1

Ökologische Modernisierung der Energieversorgung der DDR

Ziele, Instrumente, Kooperationsmöglichkeiten

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00269toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 2

Das neue Steuersystem für die DDR

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00273toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 3

Modernisierung der Wirtschaft in der DDR am Beispiel des alten Industrieraumes Chemnitz

Erfordernisse und Möglichkeiten

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 4

Mecklenburg-Vorpommern - Wege in eine bessere wirtschaftliche Zukunft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00271toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 5

Strukturwandel und Beschäftigungskrise in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Perspektiven nach der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 6

Kommunale Finanzen und kommunale Wirtschaftsförderung - Grundlagen kommunaler Selbstverwaltung in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00274toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 7

Die Sanierung der Elbe als Aufgabe deutscher und europäischer Umweltpolitik

Programme, Instrumente und Kooperationen im Gewässerschutz

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00275toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 8

Wohnungsnot - Eine unendliche Geschichte?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00276toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 9

Modernisierung der Telekommunikation in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00277toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 10

Die Zukunft der Landwirtschaft in Brandenburg

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 11

Die Zukunft selbst gestalten: Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaften in der Phase der wirtschaftlichen Neuordnung (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 12

Grundlinien künftiger Tarifpolitik in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00280toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 13

Arbeitsmarktprobleme und Qualifizierungserfordernisse in den fünf neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00281toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 14

Zukunft des Stadtverkehrs in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00282toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 15

Wirtschaftsförderungsprogramme und -instrumente von EG, Bund, Ländern und Kommunen

Umsetzung in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00283toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 16

Zwischen Müllfluten und Altlasten

Probleme und Perspektiven der Abfallwirtschaft in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00285toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 17

Qualifizierungsoffensive Ost

Kein Allheilmittel, aber wichtige Weichenstellung für eine neue berufliche Zukunft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00286toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 18

Von der Kommandowirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft

Transformations- und Integrationsprobleme in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00287toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 19

Chemiestandort Ostdeutschland

Struktur- und industriepolitischer Handlungsbedarf zur wirtschaftlichen und ökologischen Sanierung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00288toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 20

Tourismus an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns

Wirtschaftliche, beschäftigungspolitische und ökologische Aspekte

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00289toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 21

Wege zum Aufschwung am Arbeitsmarkt

Berufliche Neuorientierung durch Weiterbildung, Umschulung und Arbeitsbeschaffung in Mecklenburg-Vorpommern /

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00290toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 22

Investitionsförderung in Ostdeutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00291toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 23

Dezentrale Energieversorgung in Ostdeutschland - Entwicklungsstand und Perspektiven

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00292toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 24

Zwischen Markt und Sozialer Frage - Wohnen in den neuen Ländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00293toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 25

Rettungsanker Osthandel?

Zur Bedeutung der osteuropäischen Exportmärkte für die Unternehmen in den neuen Bundesländern (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 26

Finanzierung der deutschen Einheit

Ansätze zur Neuordnung des Finanzausgleichs und zur Verbesserung der Politik der Treuhandanstalt nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00295toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 27

Qualifizierungsangebote in Ostdeutschland

Strukturen - Qualität - Bedarf - Wirksamkeit (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 28

Euroregion Neisse

Grenzüberschreitende Kooperation im deutsch-polnisch-tschechischen Dreiländereck nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00308toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 29

Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen - Brücke zu neuen Arbeitsplätzen in Ostdeutschland?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00303toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 30

Der Wirtschaftsstandort "Neue Bundesländer"

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00307toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 31

Wismut und die Folgen des Uranbergbaus

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00311toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 32

Auswirkungen der Wiedervereinigung auf den Industriestandort Deutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00300toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 33

Chancen und Gefahren der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00312toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 34

Stadtentwicklung in den Neuen Bundesländern

Entwicklungspotential, Investitionsprojekte und Flächennutzung nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00301toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 35

Innovationsstandort Deutschland

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 36

Umweltschutz als Standortfaktor

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00299toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 37

25 Jahre Stabilitätsgesetz: Überlegungen zu einer zeitgerechten Ausgestaltung der Stabilitäts- und Wachstumspolitik

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00310toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 38

Kommunale Wirtschafts- und Technologieförderung in ostdeutschen Grenzregionen: das Beispiel Vorpommern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00314toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 39

Textilstandort Ostdeutschland

Zukunftsperspektiven für die Textil- und Bekleidungsindustrie in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00315toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 40

Sanierung und Aufbau der ostdeutschen Industrie: Die Verantwortung der Treuhandanstalt

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00298toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 41

Chancen und Grenzen der Wohneigentumsbildung in den neuen Bundesländern

Bestandspolitik und Neubauförderung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00305toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 42

Trendwende im Güterverkehr?

Perspektiven für eine neue Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern
(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 43

Die Zukunft des Tourismus in Thüringen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00297toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 44

Aktivierung und Umnutzung ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00306toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 45

Sozialverträgliche Sanierung ostdeutscher Innenstädte

Konsequenzen für die Versorgung mit Wohnraum und Gewerbeflächen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00317toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 46

Wohnungspolitik für Ostdeutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00316toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 47

Die Kontroverse um Maastricht: Eine neue Wirtschaftsverfassung für Europa?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00296toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 48

Die deutschen Eisenbahnen vor einem Neubeginn

Gelöste Sanierungsaufgaben und notwendige Ergänzungen der Bahnstrukturreform

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00318toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 49

Zwischen kommunaler Energiewirtschaft und Braunkohlenverstromung

Entwicklungslinien für die Energieversorgung in Ostdeutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00309toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 50

Was wird aus den Plattenbausiedlungen?

Chancen für die Entwicklung großer Neubaugebiete in Ostdeutschland

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00331toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 51

Tourismus in ländlichen Regionen Brandenburgs

Konzepte und Perspektiven zwischen regionaler Wirtschaftsentwicklung, Umwelt- und Sozialverträglichkeit

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00330toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 52

Neue und innovative Formen der Flächen- und Raumerschließung in den Städten der neuen Bundesländer - Nutzungsintensivierungen auf kommunalen Flächen

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00332toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 53

Privatisierung von Wohnungen in den neuen Bundesländern

Potentiale, Konflikte und Modellvorhaben

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 54

Ökologistik - Güterverkehr im Spannungsfeld von Ökonomie und Ökologie

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 55

Technologie- und Gründerzentren in der Bundesrepublik Deutschland

Eine Zwischenbilanz

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 56

Industrieforschung in den neuen Bundesländern - Perspektiven, Herausforderungen und Förderungsmöglichkeiten

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00340toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 57

Wohnungspolitische Konzepte für Ostdeutschland auf dem Prüfstand

Umsetzungsstrategien und Erfahrungen vor Ort

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 58

Freie Fahrt für freie Bürger?

Elemente einer rationalen Autonutzung in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00335toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 59

Mieten in Ostdeutschland - Zwischen Instandsetzungsstau und Mieterinteressen

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00343toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 60

Sanierung und Rekultivierung im Lausitzer Braunkohlenrevier

Ökologische Ziele und wirtschaftliche Chancen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00342toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 61

Strategische Wettbewerbs- und Technologiepolitik in einer globalen Marktwirtschaft

Skizze für ein neues Modell Deutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00336toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 62

Eine Region im Umbruch

Perspektiven für Beschäftigung, Wachstum und Strukturpolitik im Raum Stuttgart

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00344toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 63

Städtebauliche Investitionsmöglichkeiten auf ehemaligen Militärfächen in den neuen Bundesländern

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00361toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 64

Produktionsverlagerungen in mittel- und osteuropäische Staaten

Chancen und Gefahren

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00359toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 65

Innovative Technologien für den ruhenden Verkehr in Stadtzentren und verdichteten Wohngebieten

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 66

Ökologische Steuerreform

Konzepte, Rahmenbedingungen Konflikte und Auswirkungen einer ökologischen Ausgestaltung des Steuersystems

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00360toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 67

Regionalisierung des Nahverkehrs

Eine Herausforderung an Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 68

Langzeitarbeitslosigkeit und ihre Bekämpfung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00364toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 69

Herausforderung Technologietransfer

Schwerpunkt Neue Bundesländer

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00362toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 70

Wirtschaftliche Chance Umweltschutz

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00356toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 71

Hoffnungsträger Mittelstand

Entwicklung und Perspektiven in den neuen Bundesländern

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 72

Risikokapital für junge Technologieunternehmen - Erfahrungen und neue Möglichkeiten

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00367toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 73

Entwicklungsprobleme junger technologieorientierter Unternehmen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00370toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 74

Wege zur Reform der Kommunalverwaltung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00371toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 75

Europäische Einheitswährung - Maastricht fehlt die ökonomische Dimension

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00372toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 76

Konversionsmanagement - Abrüstungsfolgen und Bewältigungsstrategien

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00373toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 77

Reform der Wohneigentumsförderung

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00369toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 78

Macht der Banken

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00366toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 79

Stärkung der Kernstädte - Stadtverkehr und Cityhandel-

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00379toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 80

Beschäftigungsmöglichkeiten für niedrig Qualifizierte

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00380toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 81

Neue Akzente in der Arbeitszeitdebatte

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00387toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 82

Die fahrradfreundliche Stadt: Eine lösbare Aufgabe der Kommunalpolitik

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00388toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 83

Gemeinden in der Finanzkrise

Ursachen, Reformkonzepte, Konflikte

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 84

5 Jahre Tourismusentwicklung in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00386toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 85

Magnetschnellbahn Transrapid: Die Fakten und ihre Bewertung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00321toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 86

Beschäftigungspolitik im internationalen Vergleich

Strategien, Instrumente, Erfolge

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00322toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 87

Produktionsintegrierter Umweltschutz

Wettbewerbschancen durch ökologische Umorientierung

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 88

Telematik im Verkehr

Probleme und Perspektiven

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00345toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 89

Keine Wende am Arbeitsmarkt in Ostdeutschland

Eine Zwischenbilanz im Jahre 1996

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00323toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 90

Neue Wege im sozialen Wohnungsbau

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 91

Firmengründungen in ihrem lokalen und regionalen Umfeld

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 92

Prekäre Beschäftigungsverhältnisse - Die Bundesrepublik Deutschland auf dem Wege in die Tagelöhnergemeinschaft?

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 93

Arbeitsplätze, Produktivität und Einkommen

Wege zu mehr Beschäftigung im deutsch-amerikanischen Vergleich

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00328toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 94

Berlin auf dem Weg zur Metropole?

Die Frage nach tragfähigen und konsistenten Zielen für die Wirtschaftspolitik

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00326toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 95

Wirtschaftlicher Strukturwandel, Globalisierung und Stadtentwicklung

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 96

Innovative Kommunalverwaltung

Wege zu mehr Effizienz und Bürgernähe

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00355toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 97

Zukunftsfähige Mobilität - alternative Verkehrskonzepte auf dem Prüfstand

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00357toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 98

Einführung des Vergleichsmietensystems in Ostdeutschland

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00354toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 99

Aufsichtsräte und Banken

Kontrolldefizite und Einflußkumulation in der deutschen Wirtschaft

Vorschläge der politischen Parteien zur Unternehmensrechtsreform

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00358toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 100

Unterwegs in die digitale Arbeitswelt

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00325toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 101

Ohnmacht der Verbraucher gegenüber Banken und Versicherungen?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00333toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 102

Neufassung des Energiewirtschaftsrechts - Umweltbelange und Effizienzsteigerungen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00334toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 103

Zukunftsverträgliche Bau- und Wohnungswirtschaft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00374toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 104

Endogene Wirtschafts- und Entwicklungspotentiale in den Zentren und Räumen Berlins

Tagungsserie: Berlin auf dem Weg zur Metropole?

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 105

Großsiedlungen - Auf dem Weg zum eigenständigen Stadtteil oder zum sozialen Brennpunkt?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00377toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 106

Brauchen wir einen neuen Generationenvertrag?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00375toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 107

Elemente für Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung in einer Zeit des Umbruchs

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00378toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 108

Die Zukunft der Kommunalwirtschaft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00381toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 109

Überlagerung von Verkehrsflächen

Innovatives flächensparendes Bauen im Gewerbe-, Verwaltungs- und Freizeitbereich

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 110

Modernisierung und Instandsetzung von Altbauten in den neuen Bundesländern

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00382toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 111

Zukunftsperspektiven der deutschen Bauwirtschaft

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00384toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 112

Zusammenarbeit bei Forschung und Entwicklung - die Europäische Union und Mittel- und Osteuropa

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00383toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 113

Erfolgreiche Unternehmensstrategien

Chancen am Standort Deutschland nutzen statt Arbeitsplatzabbau und Produktionsverlagerung

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00347toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 114

Von peripheren Großsiedlungen zu urbanen Stadtteilzentren in Berlin

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00349toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 115

Kostensenkung - eine Strategie für mehr Wohlstand und Beschäftigung?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00348toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 116

Abfallmanagement im Rahmen der Kreislaufwirtschaft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00351toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 117

Innovations- und Gründungspotentiale in Ostdeutschland

Endogene Faktoren wirtschaftlicher Entwicklung

nur noch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00353toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 118

Löhne und Arbeitslosigkeit

Warum die gängigen Rezepte zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nicht greifen

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00352toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 119

Ein Ordnungsrahmen für die Weltwirtschaft: nötig und möglich

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00389toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 120

Existenzgründungen nach dem Hochschulabschluß

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00724toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 121

Ausbildungs- und Beschäftigungsgarantien für Jugendliche

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00947toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 122

Neue Wege in der kommunalen und regionalen Wirtschaftsförderung

(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 123

Auf dem Weg zur Teilhabergesellschaft?

Investivlöhne, Gewinn- und Kapitalbeteiligungen der Arbeitnehmer in Westeuropa und den USA

- eine vergleichende Bestandsaufnahme

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00965toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 124

Das Leitbild der multizentrischen Stadt

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00949toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 125

Lohnstruktur und Beschäftigung

auch <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00950toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 126

Entwicklungspotentiale in Stadtteilen und Stadtteilzentren

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00951toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 127

Ökologische Besteuerung im internationalen Vergleich

Wie weit sind andere Industrienationen?

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00952toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 128

Die neue Insolvenzordnung

Mehr Sanierungen statt Zerschlagungen von Betrieben?

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00953toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 129

Deutsch-Amerikanischer Transatlantischer Dialog : Die Zukunft der Arbeitsgesellschaft

nur noch im Internet unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00715toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 130

Strukturwandel, Tertiärisierung, Entwicklungspotentiale und Strukturpolitik

Regionen im Vergleich: Ruhrgebiet - Pittsburgh - Luxemburg - Lille

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00954toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 131

Ökonomische Konsequenzen einer EU-Osterweiterung

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00955toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 132

Höhere Arbeitsmarktflexibilität oder flexiblere Wirtschaftspolitik?

Zu den Ursachen der unterschiedlichen Beschäftigungsentwicklung in den USA und in Deutschland

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00964toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 133

Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00956toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 134

Strategien für mehr Beschäftigung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 135

Reform der Bundesverkehrswegeplanung - Wäre weniger mehr?

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00957toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 136

Deutsch-Amerikanischer Transatlantischer Dialog: Zukunft der Arbeitsgesellschaft - Zukunft der Sozialpolitik

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00886.html>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 137

Lebenswerte Städte - Städtebauliche Strategien für das 21. Jahrhundert

nur noch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00958toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 138

Europäische Strukturfonds und Beschäftigung

Ideenwettbewerb für innovative Strategien zur Regionalentwicklung

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00959toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 139

Transatlantischer Dialog:

Ausbau der Forschungskooperation zwischen Deutschland/Europa und den USA

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 140

Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltbelastungen

auch im Internet abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/01138toc.htm>

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 141

Theoretische Grundlagen der Städtebau- und Stadtentwicklungspolitik

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 142

Die EU-Osterweiterung als Herausforderung:

Zur institutionellen Reformbedürftigkeit und grundlegenden Rolle der Europäischen Union

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 143

Finanzpolitik in EURO-Land

Sachstand und Steuerungsprobleme

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 144

Auf dem Wege zu einem besseren gesundheitlichen Verbraucherschutz in Deutschland und Europa

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 145

Die Zukunft der Europäischen Strukturfonds vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 146

Wege aus der Schuldenfalle

Finanzpolitische Stabilität für Europa

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 147

Wohin fährt Deutschland

Der Verkehrsbericht 2000 in der Diskussion

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 148

Die neue Betriebsverfassung im Praxistest

Bilanz und Perspektiven

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 149

Wo stehen wir im Erweiterungsprozess?

Das Kapitel Landwirtschaft

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 150

Mobilität gestalten - Handlungsempfehlungen für eine integrierte Bundesverkehrspolitik

Eine Dokumentation der Tagungen des „Arbeitskreises Verkehrspolitik“ im Jahr 2002