

Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und  
Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung  
Abt. Wirtschaftspolitik

Reihe „WIRTSCHAFTSPOLITISCHE DISKURSE“

Nr. 147

## **Wohin fährt Deutschland?**

**Der Verkehrsbericht 2000 in der Diskussion**

Friedrich-Ebert-Stiftung

und

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

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  
Juni 2002  
ISBN 3-89892-098-4

## Vorwort

Gemäß der Koalitionsvereinbarung von Oktober 1998 soll der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Sinne eines umfassenden, ökonomische und ökologische Ziele integrierenden Verkehrskonzepts überarbeitet werden. Im Zuge dieser Revision hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) Anfang November den Verkehrsbericht 2000 vorgelegt. In diesem Bericht werden wesentliche Aspekte des in dieser Legislaturperiode aufzustellenden neuen BVWP behandelt. Dabei geht es u.a. um die Ergebnisse der Überarbeitung der Bewertungsmethodik und der Aktualisierung der Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2015. Nicht zuletzt werden auch die von der Bundesregierung geplanten verkehrspolitischen Handlungsansätze aufgezeigt, wobei der Integration von Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik eine wichtige Rolle zukommt.

Die Prognosen des Verkehrsberichts gehen davon aus, dass der Verkehr auf der Straße weiter stark wachsen wird. Danach ist beim Straßenpersonenverkehr bis 2015 mit einer Zunahme um etwa 16% zu rechnen, und im Straßengüterverkehr droht sogar ein Wachstum von 60% - und dies trotz der von der Bundesregierung bereits eingeführten Ökosteuer auf Benzin und Diesel. Die geplante streckenbezogene Lkw-Gebühr wird zwar zu einer gerechteren Wegekostenanlastung führen, aber den Verkehrszuwachs nicht entscheidend drosseln. Die Verkehrslawine auf unseren Straßen scheint also unaufhaltsam zu rollen - mit gravierenden Folgen für Mensch, Klima und Umwelt.

Bemerkenswert ist, dass in den Prognosen von einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015 ausgegangen wird. Die DB AG selber hat in ihrem kürzlich vorgelegten Angebotskonzept für den Cargo-Bereich angekündigt, einen Großteil dieser Verkehrsleistungen selber abwickeln zu wollen, die Zielmarke bleibt dabei aber unter der Prognose des BMVBW. Wird es zu mehr Wettbewerb auf der Schiene kommen? Über welche Potentiale verfügen Schiene und Binnenschifffahrt tatsächlich? Sind die Prognosen für den Straßenverkehr realistisch? Reichen die von der Bundesregierung geplanten und den Szenarien zugrunde gelegten Maßnahmen zur Gewährleistung einer zukunftsfähigen Arbeitsteilung im Verkehr aus? Oder bedarf es einer grundlegenden Umsteuerung der Verkehrspolitik, um Verkehr zu vermeiden, relevante Verkehrsverlagerungen zu erreichen und eine nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern zu sichern?

Mit diesen und weiteren Fragen hat sich eine gemeinsame Fachkonferenz des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Friedrich-Ebert-Stiftung im Mai 2001 in Berlin auseinandergesetzt. Die Veranstaltung führte Vertreter aus Wirtschaft und Verbänden, aus Wissenschaft und Planung, aus öffentlicher Verwaltung und Politik, die sich mit der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland befassen und Handlungsansätze für die hierbei zu lösenden Probleme entwickeln, zusammen und gab Gelegenheit zur Diskussion über das zu erwartende Verkehrswachstum und über verkehrspolitische Steuerungsalternativen.

In der vorliegenden Broschüre werden die Referate und Diskussionsbeiträge der Fachtagung zusammengefasst. Moderatoren der Veranstaltung waren Professor Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe und Professor Dr. Helmut Holzapfel, Fachgebiet „Verkehrsplanung“, Universität/Gesamthochschule Kassel. Den Tagungsband erstellte Dipl. Wirtschafts-Ingenieur Eckhard Szimba, Karlsruhe.

Bonn, Juni 2002

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Zusammenfassung und Schlußfolgerungen</b>	<b>6</b>
<b>1. Verkehrspolitik in Deutschland</b>	<b>12</b>
1.1 Verkehrsbericht 2000	12
1.1.1 Ein Konzept für eine mobile Zukunft: Integrierte Verkehrspolitik	12
1.1.2 Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans	14
1.2 Wohin fährt Deutschland? Einleitende Bemerkungen zum Veranstaltungsthema	17
1.3 Verkehrspolitik der Bundesregierung	18
1.4 Verkehrspolitik aus Sicht der Länder	20
1.5 Anforderungen an eine umweltgerechte Verkehrspolitik	20
1.6 Verkehrspolitik aus Sicht der Wirtschaft	22
1.7 Verkehrspolitische Ziele, Prioritäten und Handlungsspielräume – Positionen der politischen Parteien	23
1.7.1 Bundestagsfraktion der CDU/ CSU	23
1.7.2 Bundestagsfraktion der FDP	24
1.7.3 Bundestagsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen	25
1.7.4 Bundestagsfraktion der SPD	26
1.7.5 Bundestagsfraktion der PDS	27
1.8 Verkehrspolitik der EU: Überblick über die Inhalte des neuen Weißbuchs der Europäischen Kommission	28
1.9 Diskussion: BVWP-Prognosen und integrierte Verkehrspolitik	31
<b>2. Die Zukunft des Güterverkehrs in Deutschland</b>	<b>35</b>
2.1 Vorbemerkung	35
2.2 Veränderung der Nachfragestrukturen	36

2.3	Perspektiven des Güterverkehrs aus der Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes	41
2.4	Güter auf die Schiene - das Konzept der DB Cargo AG	43
2.5	Potentiale der Binnenschifffahrt	44
2.6	Integrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung bezogen auf den Güterverkehr	45
2.7	Zukunft des Güterverkehrs in Deutschland: Diskussionen	46
2.8	Güterverkehr in Deutschland –Ergebnisse einiger ausgewählter wissenschaftlicher Studien	48
2.8.1	Vorbemerkung	48
2.8.2	Auswirkungen unterschiedlicher Gebührenstrukturen für LKW auf deutschen Fernstraßen	49
2.8.3	Wirkungen verschiedener Ausbauszenarien für die Elbe	52
2.8.4	Externe Kosten des Güterverkehrs	54
<b>3.</b>	<b>Wettbewerb auf der Schiene</b>	<b>57</b>
3.1	Vorbemerkung	57
3.2	Empfehlungen der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung	57
3.3	Finanzielle Verantwortung für das Schienennetz und Angebote im Personenverkehr –Konfliktpotential zwischen Bund und Ländern	58
3.4	Diskussion	60
<b>4.</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>62</b>
<b>5.</b>	<b>Moderatoren und Referenten der Veranstaltung</b>	<b>64</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>66</b>

## Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Vorträge und Diskussionen der Konferenz „Wohin fährt Deutschland? Der Verkehrsbericht 2000 in der Diskussion“ bezogen sich im wesentlichen auf folgende Ebenen:

- (1) Integrierte Verkehrspolitik – das Konzept der Bundesregierung
- (2) Prognosen und Szenarien für die Überarbeitung des BVWP 1992
- (3) Güterverkehr und Autobahn-Maut
- (4) Wettbewerb auf der Schiene

(1) Im Verkehrsbericht 2000 wird das Konzept einer **integrierten Verkehrspolitik** vorgestellt. Der integrative Charakter der Verkehrspolitik der Bundesregierung zeigt sich in mindestens folgenden drei Dimensionen:

- (a) Integration unterschiedlicher Anforderungen an die Verkehrspolitik,
- (b) Integration der Verkehrsmittel und Verkehrsträger sowie
- (c) Integration von Verkehrs- und Raumplanung.

(a) **Integration unterschiedlicher Anforderungen an die Verkehrspolitik:** Integrierte Verkehrspolitik bewegt sich innerhalb eines „magischen Dreiecks“ bestehend aus den Elementen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft. Dies impliziert den Anspruch einer integrierten Verkehrspolitik, ökologischen, ökonomischen und sozialen Anforderungen gerecht zu werden.

Wie schwierig es in der Verkehrspolitik sein kann, unterschiedlichen Interessen gerecht zu werden, zeigte sich an den lebhaften Diskussionen über den Ausbau der Elbe. Natur- und Umweltschutzverbände sehen in der Elbe einen bedeutenden Biotopverbund, dessen Bedeutung und Wichtigkeit auch von der UNESCO anerkannt worden ist. Für die Binnenschifffahrt ist der natürliche Flusslauf der Elbe ein Hindernis, da er ihre Nutzung als Wasserstraße zeitweise einschränkt. Deshalb wird seitens der Binnenschifffahrt ein Ausbau gefordert. Eine im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellte Studie kommt zu dem Schluss, dass ein Ausbau der Elbe weder aus ökonomischen noch aus ökologischen Gründen sinnvoll ist, insbesondere deshalb, weil nach Vollendung des Projekts 17 der deutschen Einheit auf der aufkommensstarken Relation Hamburg – Berlin eine kürzere Kanalstrecke unter Umfahrung der Elbe zur Verfügung stehen wird. Dieses Beispiel zeigt, dass ökonomische und ökologische Ziele nicht notwendigerweise unvereinbar sein müssen.

(b) **Integration der Verkehrsmittel und Verkehrsträger:** In einem integrierten Verkehrssystem werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel so miteinander verknüpft, dass die arteigenen Vorteile der jeweiligen Verkehrsmittel optimal genutzt werden können. Wenn jedes Verkehrsmittel nur im Rahmen seiner arteigenen Vorteile eingesetzt wird, kann ein leistungsfähiges, effizientes und ressourcenschonendes integriertes Verkehrssystem entstehen, welches

die Umweltbelastungen minimiert. Um die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel sinnvoll nutzen zu können, müssen Rahmenbedingungen für eine optimale Organisation intermodaler Wegeketten geschaffen werden. Dazu ist es erforderlich, dass leistungsfähige, effiziente und kostengünstige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sowie geeignete Technologien zur Steuerung und Planung intermodaler Fahrten und Transporte existieren. Ferner setzt ein integriertes Verkehrssystem ein optimales Funktionieren jedes einzelnen Verkehrsträgers und Verkehrsmittels voraus, um zu gewährleisten, dass intermodale Wege- und Transportketten mit einem hohen Grad an Berechenbarkeit und Verlässlichkeit funktionieren.

„Mobilität beginnt in den Köpfen“ – dies trifft in besonderem Maße für das Ziel der Verkehrspolitik zu, Verkehrsmittel und Verkehrsträger stärker zu integrieren, fordert es doch von den beteiligten Akteuren die Bereitschaft zum Umdenken: Im Güterverkehr kommt dem Spediteur als „Architekten des Güterverkehrs“ besondere Verantwortung zu, wenn es darum geht, direkte Transporte auf der Straße durch intermodale Transporte zu substituieren. Ein integriertes Verkehrssystem lebt auch von partnerschaftlichen Kooperationen zwischen Betreibern unterschiedlicher Verkehrsträger – hier gibt es, wie die Diskussionen gezeigt haben, noch erhebliches Verbesserungspotential, beispielsweise in der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße. Voraussetzung für den Erfolg eines integrierten Verkehrssystems im Personenverkehr erfordert von vielen Verkehrsteilnehmern ein verändertes Mobilitätsbewusstsein und die Bereitschaft, gewohntes Verhalten zu überdenken sowie Ortsveränderungen auf andere Art und Weise zu planen und durchzuführen.

**(c) Integration von Verkehrs- und Raumplanung:** Durch die Zusammenführung der Verkehrs- und Raumplanung in einem Ministerium ist eine wichtige institutionelle Voraussetzung für einen integrierten Politikansatz geschaffen worden.

Dies bietet ein großes Potential für eine integrierte Verkehrs- und Raumordnungspolitik, in deren Zentrum die Verkehrsvermeidung steht: Im Personenverkehr kann dies erreicht werden durch eine Raumordnungspolitik, die räumliche Nähe zwischen allen Bereichen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Ausbildung usw.) ermöglicht. Auch durch eine von der Politik angestoßene Entwicklung hin zu einer neuen Mobilitätskultur kann auf lange Sicht Verkehrsvermeidung erzielt werden: Wenn sich die individuellen Einstellungen zu Mobilität und Gewohnheiten ändern, kann dies zu Verhaltensänderungen führen, beispielsweise beim Freizeit- und Urlaubsverkehr weg von einer globalen, hin zu einer mehr regionalen Ausrichtung von Aktivitäten. Im Güterverkehrsbereich können regionale Märkte und regionale Produktionsstrukturen und -kreisläufe zu einer wesentlichen Verkehrsvermeidung führen. Dennoch widersprechen sowohl ein regional ausgerichtetes Urlaubs- und Freizeitverhalten als auch ein Entstehen regionaler Produktionsstrukturen dem gegenwärtig vorherrschenden Trend der Globalisierung.

(2) Der Verkehrsbericht 2000 enthält die im Rahmen einer Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 erstellten **Prognosen** über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage. Für die Überarbeitung des BVWP 1992 wurden drei **Szenarien** definiert: Das Laissez-faire-Szenario, welches als Referenz-Szenario fungiert, das Überforderungsszenario, in dem eine drastische Kostenerhöhung für die Verkehrsträger Straße und Luft angenommen wird und schließlich ein Integrationsszenario, in dem ökonomische, ökologische und soziale Anforderungen an die Verkehrspolitik weitestgehend in Übereinstimmung gebracht werden. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung orientiert sich an den im Integrationsszenario getroffenen Annahmen. Aus Sicht der Umweltverbände wäre es wünschenswert, dass bei der Bundesverkehrswegeplanung ein „ökologisches Ausbauszenario“ berücksichtigt würde, dessen Schwerpunkt auf Ausbau und nicht auf Neubau liegt und in dem parallele Neubauprojekte für verschiedene Verkehrsträger vermieden werden. Durch ein solches Ausbauszenario könnte ein beträchtlicher Teil der Investitionskosten eingespart werden.

In allen drei Szenarien nimmt die gesamte Güterverkehrsleistung in Deutschland bis 2015 bezüglich des Basisjahrs 1997 um 64% zu. Eine Zunahme um 64% liegt eher im unteren Bereich der möglichen Entwicklungen. Angesichts der geplanten Osterweiterung der EU sowie des dynamischen Wachstums der Güterverkehrsleistung in der Vergangenheit scheinen weit höhere Zuwächse vorstellbar.

Da gemäß den Modellrechnungen weder die Maßnahmenbündel des Integrationsszenarios noch die des Überforderungsszenarios in eine Verringerung der Güterverkehrsnachfrage resultieren, muss auf ein Versagen der in diesen beiden Szenarien unterstellten Politikmaßnahmen geschlossen werden. Auch der Gütertransport auf den Wasserstraßen entwickelt sich unabhängig von den in den Szenarien getroffenen Annahmen. Somit beschränken sich die Reaktionen auf unterschiedliche Verteilungen des Güterverkehrs auf die Verkehrsträger Straße und Schiene.

Die Tatsache, dass die Maßnahmen aller drei Szenarien zu einem gleich hohen Wachstum der Güterverkehrsnachfrage führen, wurde von verschiedenen Seiten kritisiert, insbesondere da Verkehrsvermeidungsansätze nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden. In diesem Punkt wird eine Überarbeitung der Szenarien und Prognosen empfohlen.

(3) Die Nachfragestruktur im **Güterverkehrsmarkt** hat sich durch den Strukturwandel in der deutschen Wirtschaft, die europäische Integration und Globalisierung sowie durch die Anwendung neuer Produktionsverfahren in der Industrie wesentlich verändert. Der Markt verlangt in zunehmendem Maße Transportdienstleister, die nicht nur Güter in variablen und oftmals kleinen Stückzahlen über immer größer werdende Distanzen flexibel, schnell, pünktlich und mit einem hohen Maß an Verlässlichkeit transportieren, sondern auch zusätzliche Logistikdienstleistungen übernehmen können. Die von der Nachfrageseite gestellten Anforderungen an den Gütertransport kann das Verkehrsmittel LKW am besten erfüllen, während sich

die Wettbewerbssituation der Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff kontinuierlich verschlechtert hat.

Erklärtes politisches Ziel der Bundesregierung ist es, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 bezüglich des Basisjahrs 1997 zu verdoppeln. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, die Schiene als Alternative zum Verkehrsträger Straße nachhaltig attraktiver zu machen. Um die Angebotsqualität auf der Schiene zu verbessern, sind sowohl die Verkehrspolitik, als auch die Betreiber des Schienengüterverkehrs gefordert.

Ein entscheidender Beitrag der Verkehrspolitik besteht in der Beseitigung von Engpässen sowie in Neu- bzw. Ausbau von Verkehrsinfrastruktur. Beim Verkehrsträger Schiene ist, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu verbessern, eine weitergehende Entmischung von Verkehren anzustreben, wie im Konzept Netz 21 geplant. Auch dem Vorhandensein leistungsfähiger intermodaler Schnittstellen, die möglichst die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße gleichzeitig verknüpfen, kommt eine große Bedeutung zu, denn Güterverkehr auf der Schiene ist in den meisten Fällen Bestandteil einer intermodalen Wegekette. Sicherung von Wettbewerb und gerechte, harmonisierte Wettbewerbsbedingungen sind weitere wichtige Ziele der Verkehrspolitik. Allein die Tatsache, dass die DB Cargo AG für das Jahr 2015 mit einer von ihr erbrachten Güterverkehrsleistung rechnet, welche um 19% unter der von der Bundesregierung anvisierten Höhe liegt, verdeutlicht, dass weitere Wettbewerber auf der Schiene erforderlich sind, um das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung zu erreichen. Die geplante Osterweiterung der EU sollte dazu genutzt werden, dass in den heutigen Mitgliedsländern genauso wie in den Beitrittsländern harmonisierte arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen im Speditionsgewerbe eingeführt und Subventionen abgebaut werden.

Doch auch seitens der Güterverkehrsbetreiber auf der Schiene wurden und werden Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unternommen. Besonders bedeutsam ist, dass die inter- und intramodale Zusammenarbeit auf nationaler wie internationaler Ebene verbessert wird, so dass effiziente und verlässliche Logistikketten am Markt angeboten werden können. Technische Möglichkeiten zur Überwachung und Verfolgung von Sendungen internationaler Transporte sowie zur Bündelung von Gütern und Optimierung intermodaler Transportketten müssen konsequent genutzt werden.

Die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW führt nicht unmittelbar zu Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel. Primärreaktionen bestehen aus Rationalisierungsprozessen innerhalb des Straßengüterverkehrs, mit welchen die Auslastung der Fahrzeuge verbessert, die Wirtschaftlichkeit des Transports erhöht, logistische Prozesse optimiert und gegebenenfalls Standorte neu disponiert werden. Dennoch: Durch langfristige Umstellungen in der räumlichen Verteilung von Produktion und Lagerhaltung sowie in den

Logistik-Strategien der Unternehmen können Bündelungseffekte entstehen, welche die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begünstigen.

Im Zusammenhang mit der Festlegung von Gebühren für die Benutzung von Verkehrsinfrastruktur zeigt die Europäische Kommission im neuen Weißbuch, dass sie gewillt ist, bisherige Positionen neu zu überdenken und grundlegend neue Impulse zu setzen. Das Weißbuch schlägt vor, dass bei der Festlegung von Infrastrukturbenutzungsgebühren auch externe Kosten Berücksichtigung finden sollen. Bisher ist dies nicht mit europäischem Recht vereinbar. In der Frage der Verwendung der Mittel, die durch die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsgebühren anfallen, schlägt das Weißbuch vor, die Einnahmen auch zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel einzusetzen, und befindet sich damit in Einklang mit dem Vorhaben der Bundesregierung. Und schließlich schlägt das Weißbuch vor, die Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren nicht mehr nur auf Autobahnen zu beschränken, sondern auch auf das nachgeordnete Netz auszudehnen.

(4) Der Verkehrsbericht 2000 lässt die Frage offen, wie die **Bahnreform** fortgesetzt werden soll. Ein Mehr an intramodalem Wettbewerb auf der Schiene wird von allen Seiten gefordert und wird als entscheidende Voraussetzung für eine Erhöhung der Verkehrsleistung auf der Schiene gesehen. Deshalb ist es ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik, bessere Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene zu erreichen. Diese Ziel ist eng verknüpft mit der Frage über den Verbleib des Eisenbahnnetzes. Einigkeit besteht darüber, dass eine strikere Trennung von Netz und Betrieb unbedingt erforderlich ist, um mehr Wettbewerb zu erreichen. Dass sich das Schienennetz in der Hand eines Unternehmens befindet, welches mit seinen Betriebsgesellschaften gleichzeitig als größter Nachfrager nach Trassennutzung fungiert, wird von vielen kritisch gesehen. Derzeit untersucht eine vom BMVBW eingesetzte Task Force sämtliche denkbaren Möglichkeiten, um die Bedingungen für den Wettbewerb auf der Schiene zu verbessern.

Die Frage über den Verbleib des Schienennetzes hat aber nicht nur wettbewerbspolitische Implikationen, sondern tangiert ebenfalls die Frage der Verteilung finanzieller Verantwortung zwischen Bund und Ländern. Mit einem Schienennetz „in der Nähe des Staates“ oder, wie es die Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung empfiehlt, in unmittelbarem staatlichen Eigentum, ergibt sich folgender Konflikt: Da der Bund nicht die Verantwortung für das gesamte Schienennetz übernehmen kann und will, wird er ein Kernnetz mit nationaler Bedeutung definieren. Die finanzielle Verantwortung für die nachgeordneten regionalen und lokalen Netze läge dann bei den Ländern, Kommunen, Verbänden oder Privaten. Damit kämen auf die Länder möglicherweise zusätzliche jährliche Belastungen in Höhe von bis zu 7-8 Milliarden DM zu, welche durch die Bundeszuschüsse an die Länder für den Regionalverkehr nicht gedeckt werden könnten.

Dieser drohende Verteilungskonflikt zwischen Bundes- und Länderfinanzen wird überlagert von einem seit Juli 2001 schwelenden Konflikt ausgelöst durch die Ankündigung des Bundes, die Zuschüsse an die Länder für Regionalverkehre nur dann nicht zu kürzen, wenn sich die Länder dazu bereit erklären, Ersatzangebote für die von der DB Reise&Touristik AG eingestellte InterRegio-Linien finanzieren. In dieser Frage dürften sich die Handlungsspielräume des Bundes und der Länder erweitern, denn mit Connex gibt es einen Wettbewerber, der daran interessiert ist, in diesem Marktsegment Verkehre anzubieten.

Allgemeine Anregungen für eine Weiterentwicklung des Verkehrsberichts 2000 betrafen folgende Gesichtspunkte:

In manchen Punkten ist das beschriebene Konzept für die mobile Zukunft in Deutschland noch nicht konkret genug. Dies trifft vor allem für die Frage zu, wie das beschriebene Konzept politisch umgesetzt und realisiert werden soll.

Ferner könnte den Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung eine noch größere Bedeutung beigemessen werden. Durch den Ansatz einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung bieten sich ausgezeichnete Möglichkeiten, den Vermeidungsgedanken stärker aufzugreifen.

Die Aussagen des Verkehrsbericht 2000 räumen dem Umweltschutz einen hohen Stellenwert für die Ausgestaltung der Verkehrspolitik ein. Weniger offensichtlich allerdings sind die umweltpolitischen Ziele, welche von der Verkehrspolitik angestrebt werden. Hier könnte durch das Formulieren von Zielen mehr Klarheit geschaffen werden – analog zu dem von der Bundesregierung formulierten Ziels bezüglich des Güterverkehrs „Wir wollen die Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 verdoppeln“.

Der Verkehrsbericht 2000 ist eine Bestandsaufnahme und rückt die Verkehrspolitik als wichtige und zentrale Gestaltungsaufgabe in das Blickfeld der Öffentlichkeit. Der Weg zu einem integrierten Verkehrssystem, welches wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedürfnissen gerecht wird, ist geprägt durch einen Prozess der Konsenssuche und des Interessenausgleichs. Auf diesem Weg ist die Veröffentlichung des Verkehrsbericht 2000 ein erster bedeutender Meilenstein.

Der Verkehrsbericht 2000 lässt noch Raum für weitere Diskussionen darüber, wie die mobile Zukunft in Deutschland aussehen und wie sie realisiert werden soll. Und genau dies ist ganz im Sinne der integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung: Eine konsequent umgesetzte integrierte Verkehrspolitik erfordert das Abwerfen alter Denkschablonen. Gefragt sind neue Konzepte für Mobilität, kreative Ideen, neue Denkweisen. Solche neuen Konzepte sollen nicht alleine durch die Verkehrspolitik entwickelt werden, sondern aus einer kooperativen Zusammenarbeit aller Beteiligten entstehen, damit sie von einem hohen Maß an Akzeptanz durch Gesellschaft und Wirtschaft getragen werden.

# 1 Verkehrspolitik in Deutschland

## 1.1 Verkehrsbericht 2000

Im Mittelpunkt der Konferenz „Wohin fährt Deutschland? Der Verkehrsbericht 2000 in der Diskussion“ stand der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen veröffentlichte „Verkehrsbericht 2000“.

### 1.1.1 Ein Konzept für eine mobile Zukunft: Integrierte Verkehrspolitik

Im Verkehrsbericht 2000 wird ein Konzept von zehn Handlungsfeldern vorgestellt, die durch ihr Zusammenwirken dazu beitragen, die aktuellen Verkehrsprobleme zu lösen und die Mobilität in Deutschland dauerhaft zu sichern. Dieses Maßnahmenpaket definiert die Bestandteile einer „integrierten Verkehrspolitik“ und besteht aus folgenden Elementen:

1. **Stärkung der europäischen Verkehrspolitik:** Durch seine zentrale Lage in Europa ist Deutschland in besonderem Maße von der starken Zunahme des internationalen Verkehrs und der Transitströme betroffen. Aufgrund des prognostizierten starken Wachstum des Güterverkehrs ist es besonders wichtig, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße ermöglichen. Besonderes Augenmerk wird auf eine Stärkung des Eisenbahngüterverkehrs gelegt. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Transport auf der Straße ist auf europäischer Ebene eine weitere Liberalisierung und das Vorhandensein einer interoperablen Infrastruktur essentiell, ebenso wie die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für grenzüberschreitend tätige Bahnunternehmen. Im Straßengüterverkehr steht eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Mittelpunkt, um Sozial- und Steuerdumping zu verhindern und einheitliche Arbeitsbedingungen zu schaffen. Bezüglich der EU-Osterweiterung wird in diesem Zusammenhang eine Politik verfolgt, die eine Durchsetzung hoher Sicherheitsstandards und gerechter Wettbewerbsbedingungen zum Ziel hat.
2. **Fortsetzung des Aufbaus Ost:** Bis 1990 war die Verkehrsinfrastruktur beider Teile Deutschlands auf Nord-Süd-Relationen sowie auf die Verbindungen zu den jeweiligen Nachbarländern ausgerichtet. Seit 1990 liegt der Schwerpunkt des Investitionsbedarfs darin, innerdeutsche West-Ost-Relationen wieder herzustellen bzw. auszubauen. Weiterhin hohe Investitionsanteile werden für die neuen Bundesländer vorgesehen, um die Verkehrsinfrastruktur weiter zu verbessern.
3. **Zusammenführung von Raum- und Verkehrsplanung:** Die vielseitigen Interaktionen zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsnachfrage werden bei der Entwicklung von Lösungsstrategien vermehrt berücksichtigt. Im überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan

werden Aspekte der Raumplanung ein stärkeres Gewicht erhalten. Ziel ist eine Raumplanung, die ein weniger verkehrsintensives Verhalten ermöglicht.

4. **Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur:** Schwerpunkte bei der Infrastrukturplanung sind unter anderem eine Stärkung der Wettbewerbssituation von Schiene und Wasserstraße, Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur, Unterstützung der Seehafen-Plattform, Weiterentwicklung des Flughafen-Konzepts, Einsatz der Magnetschwebebahntechnik, Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sowie eine Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs.
5. **Vernetzung der Verkehrsträger:** Durch eine Optimierung der Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger sollen die systembedingten Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger effizient genutzt werden. Durch die verbesserte Vernetzung sollen die Anteile von Bahn, Binnenschifffahrt und dem ÖPNV an der gesamten Verkehrsnachfrage erhöht werden.
6. **Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen:** Faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sind eine wichtige Voraussetzung, damit in einem integrierten Verkehrssystem die spezifischen Vorteile jedes Verkehrsträgers optimal genutzt werden können. Im Grundsatz besteht innerhalb der EU Einigkeit darüber, umweltpolitisch kontraproduktive und einzelne Verkehrsträger diskriminierende Subventionen abzubauen. Ein entscheidender Schritt in diese Richtung ist das Vorhaben der Bundesregierung, das bestehende System der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW im Jahr 2003 durch ein neues System zur Erhebung von entfernungsabhängigen Autobahnbenutzungsgebühren zu ersetzen. Eine verursachungsgerechte Anlastung von Wegekosten im Güterverkehr soll dazu beitragen, Verkehrsanteile auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlegen.
7. **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Um die Akzeptanz des Verkehrs in der Gesellschaft zu erhöhen, ist es unabdingbar, dass bestehende Unfallgefahren beseitigt und potentielle Sicherheitsrisiken frühzeitig erkannt werden.
8. **Verbesserung des Umweltschutzes:** Insbesondere zum Schutz des Klimas hat der Verkehrsbereich seinen Beitrag zu einer Reduktion des Energieverbrauchs zu leisten. Fossile Energieträger müssen vermehrt durch nicht-fossile ersetzt werden. Die Schadstoffemissionen können durch einen steigenden Marktanteil emissionsärmerer Fahrzeuge gesenkt werden. Besonderes Augenmerk wird auch auf eine Reduktion der Lärmemissionen gelegt.
9. **Förderung innovativer Technologien:** Die Entwicklung umweltfreundlicher Antriebstechnologien sowie alternativer Kraftstoffe wird von der Bundesregierung gefördert. Das Innovationspotential der deutschen Wirtschaft soll genutzt werden, um nachhaltiges Wachstum im Verkehr zu erzielen.

**10. Unterstützung der Mobilitätsforschung:** Aufgrund der hohen Relevanz des Verkehrssystems für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt unterstützt die Bundesregierung die Mobilitätsforschung mit einem interdisziplinärem Ansatz, um Lösungen für die zunehmend komplexer werdenden Verkehrsprobleme zu finden.

### 1.1.2 Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans

#### Vorbemerkung

Die Bundesregierung überarbeitet den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Jahr 1992, da sich in der Zwischenzeit die Rahmenbedingungen geändert haben, der ihm zugrunde liegende Finanzrahmen unrealistisch ist, und sowohl Projektkosten als auch Strukturdaten- und Verkehrsprognosen überholt sind.<sup>1</sup>

Ferner ergab sich die Notwendigkeit, Umwelt, Raumordnung und Städtebau in der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung zu berücksichtigen.

Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 1992 bleibt im Kern erhalten, wird aber in den Bereichen Umwelt, Raumordnung und Städtebau modernisiert.

#### Szenarien

Für die Prognose über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Deutschland bis 2015 wurden bei der Bundesverkehrswegeplanung folgende drei Szenarien definiert:

- Laisser-faire-Szenario
- Überforderungsszenario
- Integrationsszenario

Im *Laisser-faire-Szenario*, das als Referenz-Szenario fungiert, wird unterstellt, dass die Bundesregierung bezüglich des Status quo 1997/ 1998 keine weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen ergreift. Angenommene Veränderungen gegenüber dem Bezugsjahr der Verkehrsprognose (1997) betreffen eine weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs bis 2015 um rund 21% für PKW beziehungsweise um knapp 8% für LKW. Dem gegenüber stehen (reale) Erhöhungen des Kraftstoffpreises um 21% für PKW und 28% für LKW. Ferner werden folgende Produktivitätssteigerungen angenommen: Straßengüterverkehr +14%; Schienengüterverkehr +7%; Binnenschifffahrt +25%.

Im *Überforderungsszenario* wird unterstellt, dass eine drastische Kostenbelastung der Verkehrsträger Straße und Luft stattfindet. Da die Bundesregierung nicht davon ausgeht, für die im Rahmen dieses Szenarios getroffenen Annahmen einen gesamtgesellschaftlichen Konsens erreichen zu können, wird es als „Überforderungsszenario“ bezeichnet.

---

<sup>1</sup> Wirtschafts- und sozialpolit. Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung 2000.

Im *Integrationsszenario* schließlich wird eine Politik angenommen, welche die ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik weitestgehend in Übereinstimmung bringt und dabei die weitreichenderen Annahmen des „Überforderungsszenarios“ vermeidet. Es vereint das aus Sicht der Bundesregierung sozial Vertretbare mit den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der in den Szenarien unterstellten Entwicklungen werden diese zusammenfassend in Veränderungen der jeweiligen „Nutzerkosten“ ausgedrückt, dem wichtigsten Parameter der verwendeten Verkehrsmodelle.

*Tabelle 1: Veränderung der Kostenbelastung für den Nutzer*

<b>Veränderung der Kostenbelastungen für die Nutzer zwischen 1997 und 2015<sup>1)</sup></b>			
	<b>Laisser-faire</b>	<b>Überforderung</b>	<b>Integration</b>
Straße Personenverkehr	-5%	+70%	+15%
Straße Güterverkehr	-19%	+14%	-4%
Schiene Personenverkehr <sup>1)</sup>	Real konstant	-30%	-30%
Schiene Güterverkehr	-7%	-18%	-18%
Luftverkehr	Real konstant	+18%	+9%
Binnenschifffahrt	-25%	-25%	-25%

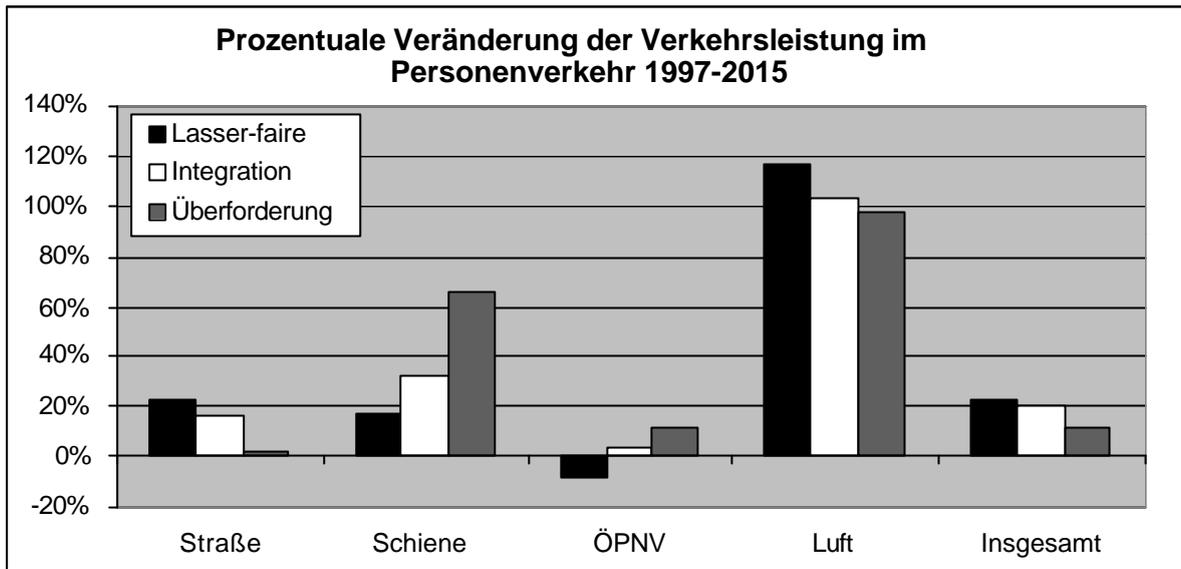
<sup>1)</sup> reale Veränderungen in Preisen/ Kosten des Jahres 1997 <sup>1)</sup> für private Fernreisen

### Prognosen

Die gesamte Personenverkehrsleistung (gemessen in Personen-Kilometern) wird im Jahr 2015 bezogen auf 1997 im Referenzfall um 23%, im Überforderungsszenario um 12%, und im Integrationsszenario um 20% zunehmen.

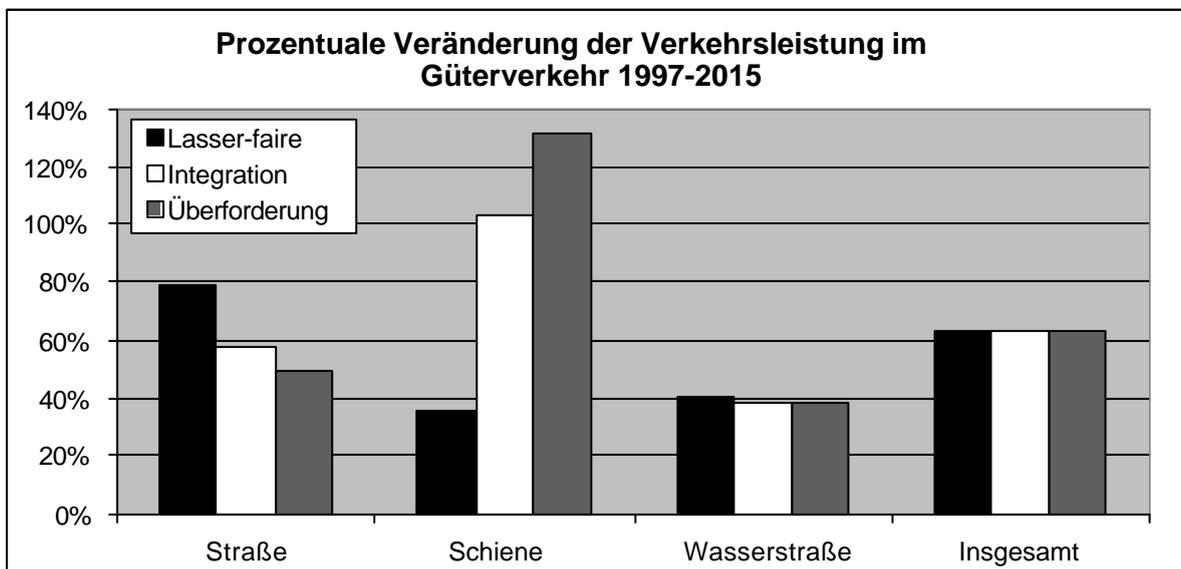
Die größte Dynamik wird im Luftverkehr erwartet, wo im Laisser-faire-Szenario ein Zuwachs um 117%, im Integrationsszenario um 103% und selbst im Überforderungsszenario noch um 97% prognostiziert wird. Erwartungsgemäß führen die Maßnahmen des Überforderungsszenarios, sowie in geringerem Ausmaß die des Integrationsszenarios dazu, dass im Vergleich zum Referenz-Szenario die Zunahme beim Verkehrsträger Straße weniger stark ausfällt (Laisser-faire-Szenario: + 22%; Integrationsszenario: + 16%; Überforderungsszenario: + 2%). Entsprechend fällt der Nachfragezuwachs auf der Schiene im Integrations- und Überforderungsszenario stärker aus als im Laisser-Faire-Szenario: Laisser-faire-Szenario: + 18%; Integrationsszenario: + 32%; Überforderungsszenario: + 66%. Die Verkehrsleistung des ÖPNV geht im Laisser-faire-Szenario um 8% zurück, während sie in den anderen Szenarien leicht zunimmt.

Abbildung 1: Prognosen im Verkehrsbericht 2000 - Personenverkehr



Die Gesamtnachfrage des Güterverkehrs nimmt bezogen auf die Verkehrsleistung in allen drei Szenarien um 64% zu. Der Transport auf den Binnenwasserstraßen ist gemäß den Prognosen kaum sensitiv gegenüber den in den verschiedenen Szenarien getroffenen Annahmen. Starke Unterschiede zeigen sich hingegen bei einem Vergleich der zu erwartenden Zuwächse beim Straßen- und Schienengüterverkehr. Während für die Schiene im Laisser-faire-Szenario ein Zuwachs von 36% prognostiziert wird, beträgt er im Überforderungsszenario 132% und im Integrationsszenario 103%. Dementsprechend fallen im Überforderungs- und im Integrationsszenario die Steigerungsraten für die Güterverkehrszunahme auf der Straße gegenüber des Referenzfalls moderater aus: 79% im Laisser-faire-Szenario versus 58% im Integrationsszenario und 50% im Überforderungsszenario.

Abbildung 2: Prognosen im Verkehrsbericht 2000 - Güterverkehr



Aus der Abwägung der Annahmen sowie der Ergebnisse dieser drei Szenarien ergibt sich, dass das Integrationsszenario den weiteren Schritten der BVWP-Überarbeitung zugrunde gelegt werden soll. Somit fungiert das Integrationsszenario als Referenzszenario für die Verkehrspolitik der Bundesregierung.

## **1.2 Wohin fährt Deutschland? Einleitende Bemerkungen zum Veranstaltungsthema**

Basierend auf den Inhalten des Verkehrsbericht 2000 gab Prof. Werner Rothengatter eine Einführung zum Veranstaltungsthema.

Aus der Vergangenheitserfahrung kann man vermuten, dass Deutschland weder in eine Verkehrslawine fährt, noch in einen Zustand vollkommener Harmonie zwischen Verkehr, Umwelt und Gesellschaft. Die Verkehrsentwicklung unterliegt keinem Naturgesetz und lässt sich – wengleich nicht vollständig– durch politische Weichenstellungen beeinflussen.

Es ist uneingeschränkt zu begrüßen, wenn, wie im Verkehrsbericht 2000 geschehen, verkehrspolitische Zielmarken gesetzt werden und eine integrierte Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik angekündigt wird. Auch die zehn Grundsätze der integrierten Verkehrspolitik (siehe Abschnitt 1.1.1) sind zu befürworten.

In Bezug auf Ausführungsbestimmungen und Maßnahmen zur Umsetzung der integrierten Verkehrspolitik hat der Verkehrsbericht 2000 „die Tür für fruchtbare kritische Dialoge“ geöffnet, was an folgenden Beispielen verdeutlicht wird:

- Ausgangsbasis der Zukunftsbetrachtung sind Verkehrsprognosen für 2015, in denen ein Wachstum der Personenverkehrsleistung von rund 20% und der Güterverkehrsleistung von 64% erwartet wird. Die Nachfragentwicklung im Güterverkehr ist in allen drei Szenarien konstant, obwohl die Rahmenbedingungen für den Verkehr jeweils unterschiedlich sind. Dieses Bild verkennt, dass im Güterverkehr die Hauptreaktionen auf die Maßnahmen des Integrationsszenario weniger in einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene liegen, als in der Änderung der Logistik und der internen Anpassung im Straßengüterverkehr. Der Zuwachs von 64% muss also nicht unser Schicksal sein und muss sich insbesondere nicht proportional in Fahrleistungen umsetzen.
- Ziele der Europäischen Wettbewerbspolitik sind eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sowie der Abbau von Sozial- und Steuerdumping, wobei sich die dafür vorgesehenen politischen Instrumente primär auf Beitrittsländer beziehen. Das Hauptproblem in diesem Bereich ist aber nicht der „wilde Osten, sondern der milde Westen“: beispielsweise ist die Übertretungsquote für Vorschriften bei EU-Fahrzeugen höher als bei Fahrzeugen, die in den Beitrittsländern zugelassen sind. Hier stellt sich die Frage, ob nicht ein übertriebenes Feindbild gegenüber Beitrittsländern aufgebaut wird, während die

eigentliche Ursache, mangelnde Harmonisierung und Umsetzung in der heutigen EU, verschleiert wird.

- Im neuen Bewertungskonzept der BVWP wurden die umstrittenen regionalen Beschäftigungseffekte durch besser gestützte räumliche Potentialindikatoren ersetzt. Im Bereich der Umwelt gibt es allerdings „keine durchgreifenden Verfahrensänderungen“. Ferner fehlt eine System-Beurteilung, mit welcher abgeschätzt werden kann, in wie weit beispielsweise Umweltziele mit unterschiedlichen Politikbündeln erreicht werden können.
- Der Verkehrsbericht 2000 lässt die Frage offen, wie die Bahnreform – die steckengeblieben ist und somit „den gesamten BVWP-Prozess zum Stillstand“ zwingt – fortgeführt werden soll. Es stellt sich die Frage, ob die Verkehrspolitik den Verkehrsträger Schiene fördern will „oder nur die DB AG in ihrem Monopolanspruch“. Zwar lässt sich durch die Einrichtung von Kommissionen und Task Forces Zeit gewinnen, doch ist es zu bezweifeln, ob eine lange Phase des Nachdenkens der Schiene nützt: Potentielle Schienenverkehrsgesellschaften brauchen so bald wie möglich Entscheidungssicherheit. Aus diesem Grund „duldet die Fortsetzung der Bahnreform keine Verschleppung in die nächste Legislaturperiode“.

### **1.3 Verkehrspolitik der Bundesregierung**

Bundesminister Kurt Bodewig umriss in seinem Vortrag die verkehrspolitische Konzeption der Bundesregierung.

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für Mobilität in unserer Gesellschaft. Mobilität ist einerseits ein hohes gesellschaftliches Gut, eine Voraussetzung für Freiheit und Lebensqualität, sie verursacht andererseits aber auch hohe externe Kosten. Die größte Herausforderung für die Verkehrspolitik ist es daher, den erwarteten Zuwachs an Verkehr so zu „gestalten, dass er weniger Probleme verursacht“ – eine Gestaltungsaufgabe, die beim ersten Anschein einer Quadratur des Kreises gleicht. Dem erwarteten Verkehrszuwachs nur mit Neu- und Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur zu begegnen, kann nur ein Teil der Lösung sein. Um einen hohen Grad an Mobilität längerfristig zu sichern, bedarf es neuer Ideen, neuer Technologien und neuer Konzepte.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung verfolgt daher einen integrativen Ansatz, welcher folgende Ziele verfolgt:

- Verknüpfung aller Verkehrsträger unter Ausnutzung ihres arteigenen Vorteils zu einem effizienten Gesamtsystem.
- Gewährleistung, dass sich Mobilität in einem Rahmen bewegt, der den Belangen der Gesellschaft, der Umwelt, der Finanzierbarkeit und hoher Sicherheit genügt.
- Integration der Raumordnung in verkehrspolitische Entscheidungen.

Mit der Zusammenlegung der Ressorts Verkehr sowie Bau- und Wohnungswesen zu einem einzigen Ministerium ist von der Bundesregierung der institutionelle Rahmen geschaffen worden, um Verkehrspolitik aus einer ganzheitlicheren Perspektive zu gestalten.

Zentrale Punkte für die anstehende Reform des Verkehrssystems in Deutschland sind wie folgt:

- Gerechter Wettbewerb beim Gütertransport: Im Jahr 2003 wird eine entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW eingeführt, welche gleichermaßen von in- und ausländischen Fahrzeugen erhoben wird. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass schwere LKW unverhältnismäßig stark für die Abnutzung der Straßeninfrastruktur verantwortlich sind. Dieses Vorhaben stellt einen Einstieg in ein System mit nutzerfinanzierter Infrastruktur dar.
- Re-Investition der Straßenbenutzungsgebühren: Die Einnahmen durch die Straßenbenutzungsgebühr werden in die Verkehrsinfrastruktur re-investiert (Anti-Stau-Programm, Lückenschlüsse beim Straßennetz sowie Engpassbeseitigung beim Schienen- und Bundeswasserstraßennetz).
- Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Schiene innerhalb der nächsten 15 Jahren: Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Bahnreform konsequent vollendet werden. Die Bahn muss saniert und modernisiert werden, damit sie Dienstleistungen mit höherer Wirtschaftlichkeit erstellen kann. Um die Verkehrsleistung auf der Schiene zu erhöhen, ist mehr Wettbewerb unabdingbar. Wichtige Voraussetzungen dazu sind die Unabhängigkeit des Netzes sowie ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz für alle Bewerber. Die Rolle des Eisenbahnbundesamtes (EBA) als Aufsichtsbehörde zur Überwachung der Zugangsmöglichkeiten zum Bahnnetz wurde entscheidend gestärkt. Die Unabhängigkeit des Netzes soll zukünftig noch besser garantiert werden, wozu eine Task Force gebildet worden ist, welche alle denkbaren Organisationsmodelle überprüft.

Ein modernes Verkehrssystem und insbesondere ein integrales und vernetztes, benötigt leistungsfähige Schnittstellen. Besondere Bedeutung kommt Telematik-Anwendungen zu, die es erlauben, Verkehrsinfrastruktur effizienter und umweltfreundlicher zu nutzen und Transportabläufe effektiver zu organisieren. Wichtig ist auch die Berücksichtigung ökologischer Belange. Hier kooperiert die Verkehrspolitik eng mit der Wirtschaft. Ziele der Verkehrspolitik sind insbesondere eine zügige Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und eine Forcierung der Entwicklung alternativer Antriebstechniken. Ferner legt die Verkehrspolitik besonderes Augenmerk auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr. Dies impliziert die Notwendigkeit, eine Änderung des Bewusstseins bei Verkehrsteilnehmern zu erreichen. In Zusammenarbeit mit Verbänden und Organisationen konnten bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr bereits Erfolge verzeichnet werden.

## 1.4 Verkehrspolitik aus Sicht der Länder

Die Verkehrspolitik aus Sicht der Länder wurde vom Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Jürgen Heyer, erläutert.

Mobilität hat in unserer Gesellschaft eine hohe Bedeutung, stellt sie doch ein „Freiheitsrecht“ dar und ist oft eine Voraussetzung für die Berufsausübung. Dem zu erwarteten Verkehrszuwachs in Deutschland kann aus ökonomischen, ökologischen und raumordnerischen Gründen durch eine alleinige Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur nicht begegnet werden. Vielmehr muss versucht werden, eine Chancengleichheit der Verkehrsträger zu gewährleisten und eine gerechte Finanzierung der Infrastruktur zu realisieren.

Die Frage über den Verbleib des Schienennetzes ist in engem Zusammenhang zu sehen mit finanzieller Aufgabenverteilung zwischen Bund und den Ländern (siehe auch Abschnitt 3.3): Die Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung empfiehlt eine Rückführung des Netzes in unmittelbares staatliches Eigentum. Angesichts des hohen Investitionsrückstands beim Schienennetz steht außer Frage, dass der Bund nur für einen Teil des Netzes die Verantwortung übernehmen kann und will. So müssten die Bundesländer die Verantwortung für jene Netzteile übernehmen, welche der Bund nicht zu seinem Kennnetz zählt. Legt man die Strategie der DB AG (Stichwort REGENT) zugrunde, kämen auf die Länder jährliche Zusatzkosten von 7-8 Milliarden DM zu. Diese zusätzlichen Kosten könnten aber über die Regionalisierungsmittel nicht getragen werden.

Auch das Streichen von Fernverkehrsverbindungen, namentlich InterRegio-Linien stellt für die Länder eine zusätzliche finanzielle Belastung dar. Um solche Verbindungen, die für die Länder und die betroffenen Regionen eine große Bedeutung besitzen, aufrecht erhalten zu können, müssen von den Ländern zusätzliche Regionalisierungsmittel aufgewendet werden, was zur Konsequenz haben kann, dass die Länder auf einige Nahverkehrsangebote verzichten müssen.

## 1.5 Anforderungen an eine umweltgerechte Verkehrspolitik

Dr. Angelika Zahrt und Richard Mergner vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. skizzierten die Anforderungen an eine umweltgerechte Verkehrspolitik.

Der BUND engagiert sich für alle Verkehrsmittel, die dem „Umweltverbund“ aus Bahn, Bus und nicht-motorisierten Verkehrsmitteln angehören. Den Rückzug der Bahn aus der Region und Konzentration des Angebots auf wenige Hauptstrecken („Schrumpfbahn“) gilt es zu vermeiden. Der Neubau von Infrastruktur für die Verkehrsträger Straße, Luft und Wasserstraße wird kritisch gesehen.

Der im Rahmen der neuen BVWP prognostizierte Verkehrszuwachs „darf so nicht eintreten“, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel er abgewickelt wird. Sämtliche Möglichkeiten

zur Vermeidung von Verkehren müssen genutzt werden. Entscheidend ist, dass die Politik Rahmenbedingungen setzt für eine „regionale Orientierung der wirtschaftlichen Aktivitäten“ und dazu beiträgt, ein richtiges „Maß für Raum und Zeit“ zu finden. Dies ist eine Aufgabe, die nur interdisziplinär gelöst werden kann: nicht nur die Verkehrspolitik ist gefordert, sondern beispielsweise auch die Wirtschafts- und Agrarpolitik.

Den Anforderungen eines wirkungsvollen Klimaschutzes sowie des 1994 in Kraft getretenen Kyoto-Protokolls zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen muss mehr Beachtung durch die Verkehrspolitik geschenkt werden: Die prognostizierten Zuwächse im Verkehr führen zu einem Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen von acht bis zehn%. Auch der Verkehrsbereich muss seinen Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland leisten.

Dem Verkehrsbericht 2000 fehlt die „nötige Vision einer umwelt- und gesundheitsverträglichen Verkehrspolitik“: Anstatt Strategien für eine neue Mobilitätskultur zu formulieren, wird die Investitionspolitik der Vorgängerregierung fortgesetzt. Ansatzpunkte für eine Reform in der Verkehrspolitik sieht der BUND in dem Einstieg der Bundesregierung in die ökologische Steuerreform und der Standhaftigkeit der Bundesregierung angesichts des Proteste gegen hohe Treibstoffpreise. Die Pläne für die Erhebung nutzungsabhängiger Straßenbenutzungsgebühren für LKW sind ein wichtiges Lenkungsinstrument und sollten baldmöglichst umgesetzt werden. Die Erhöhung der Investitionsmittel durch die UMTS-Erlöse ist im Vergleich zur Finanzausstattung der Bahn in früheren Legislaturperioden ein passabler Fortschritt.

Die Strategie „Netz 21“ der Bahn ist im Ansatz richtig und sollte durch ein offensives Ausbaukonzept und einer Verpflichtung der Bundesregierung für Instandhaltung und Ausbau des Schienennetzes ergänzt werden.

Der BUND stellt folgende Anforderungen an eine umwelt- und menschengerechte Verkehrspolitik:

- Offensive für eine neue Mobilitätskultur, welche die Trends „immer weiter, immer schneller“ umkehrt. Dazu gehört auch eine Reduzierung des Straßenbaustandards. Durch die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen kann die Kapazität ohne aufwändige Baumaßnahmen erhöht werden.
- Die tatsächliche Integration von Raumordnung und Verkehrspolitik ist eine unabdingbare Voraussetzung, um mobilitätssparende Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen zu schaffen.
- In der Bundesverkehrswegeplanung sollte ein ökologisches Investitionsszenario Berücksichtigung finden, welches durch Verzicht auf einen Teil der Projekte ein Einsparpotential in zweistelliger Milliardenhöhe bietet.
- Die für Verkehrsinfrastruktur verfügbaren finanziellen Mittel sollten auf Instandhaltung und Modernisierung konzentriert werden.

- Zwischen den einzelnen Verkehrsträgern muss durch Subventionsabbau ein höheres Maß an Kostenwahrheit erreicht werden. Auch die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist unabdingbar.

Anbetracht der Tribute an Menschenleben, Gesundheit und Schäden in der Natur, die der Verkehr fordert, ist es wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik, alle Maßnahmen auf das Ziel der Nachhaltigkeit auszurichten. Eine „Verkehrswende“ in Deutschland ist unbedingt erforderlich, wozu es „guter Ideen, überzeugender Konzepte und großer Anstrengungen“ bedarf, um die für eine Verkehrswende gesellschaftliche und politische Unterstützung zu erhalten.

## 1.6 Verkehrspolitik aus Sicht der Wirtschaft

Verkehrspolitische Prioritäten aus Sicht der deutschen Wirtschaft wurden von Dr. August Ortmeier dargestellt.

Die Anforderungen der Industrie an Güterverkehrsdienstleistungen haben sich aufgrund des Strukturwandels der deutschen Wirtschaft, der europäischen Integration und Globalisierung sowie durch die Anwendung neuer Produktionstechniken in der Industrie grundlegend verändert (vgl. Abschnitt 2.2). Die Anforderungen der deutschen Wirtschaft an den Güterverkehrsmarkt lassen sich wie folgt beschreiben:

- Transport von hochwertigen Produkten in kleinen und variablen Sendungsgrößen.
- Transport über immer größere Entfernungen.
- Transport muss schnell, flexibel, pünktlich und verlässlich durchgeführt werden.
- Spediteur muss über den Gütertransport hinaus weitere Dienstleistungen übernehmen können (Lagerhaltung, Logistik).

Die Verkehrspolitik kann die Angebotsparameter „Qualität“ und „Kosten“ beeinflussen. Das „Maß aller Dinge“ bezüglich des Qualität des Gütertransports ist aus Sicht der verladenden Wirtschaft der LKW.

Folgende Forderungen werden an die Verkehrspolitik gestellt:

- Transport von hochwertigen Produkten in kleinen und variablen Sendungsgrößen.
- Transport über immer größere Entfernungen.
- Transport muss schnell, flexibel, pünktlich und verlässlich durchgeführt werden.
- Spediteur muss über den Gütertransport hinaus weitere Dienstleistungen übernehmen können (Lagerhaltung, Logistik).
- Verkehrsträger Straße: Die Einführung einer Straßenmaut wird abgelehnt, da dies die Produktionskosten in Deutschland erhöht. Im Autobahnnetz wird die Beseitigung von 2.200 Kilometer Engpässen gefordert.
- Verkehrsträger Schiene: Eine strikte Trennung von Netz und Betrieb ist erforderlich. Zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene sollten die Kompetenzen des

Eisenbahnbundesamtes (EBA) erweitert werden. In zahlreichen EU-Ländern sind weitere Deregulierungs- und Liberalisierungsschritte unerlässlich. Bezüglich des Infrastrukturausbaus wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Knoten, Ausbau von Langsamfahrstellen sowie eine Entmischung der Verkehre gefordert.

- Verkehrsträger Wasserstraße: Durchführung von Ausbaumaßnahmen, unter der Berücksichtigung, dass die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene substitutiv sind.

## **1.7 Verkehrspolitische Ziele, Prioritäten und Handlungsspielräume – Positionen der politischen Parteien**

### **1.7.1 Bundestagsfraktion der CDU/ CSU**

Dirk Fischer legte die verkehrspolitischen Ziele der CDU/ CSU-Bundestagsfraktion dar.

Die Verkehrspolitik der CDU/ CSU-Bundestagsfraktion ist auf eine Optimierung des Zusammenwirkens aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer arteigenen Stärken ausgerichtet. Investitionen in den Neu- und Ausbau der Verkehrswege sind unerlässlich, um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft in Deutschland und Europa Rechnung zu tragen. Eine Fortschreibung des BVWP ist unbedingt erforderlich, insbesondere, um die Effekte der deutschen Wiedervereinigung und der europäischen Integration zu berücksichtigen.

Was den Verkehrsträger Schiene betrifft, ist es die wichtigste Aufgabe der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche den Wettbewerb auf der Schiene fördern. Um die Investitionsbereitschaft in das System Schiene zu mobilisieren, ist eine Wettbewerbsstruktur unumgänglich, in dem Unternehmen die Kunden die Kunden mit marktgängigen Angeboten zufrieden stellen. Mehr Wettbewerb ist nur durch eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb erreichbar. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Bahnreform zügig fortgeführt werden. Die DB AG muss als eine der Betriebsgesellschaften des Systems Schiene die zu ihrer Sanierung erforderlichen Restrukturierungsaufgaben erfüllen.

Um die Binnenschifffahrt zu stärken, sind Investitionen erforderlich für den Ausbau von Binnenhäfen und zur Beseitigung des schlechten Unterhaltungszustands des ostdeutschen Kanalnetzes.

Die wichtigsten politischen Leitziele für den Verkehrsträger Luft sind ein bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur, ausgewogen gestaltete Forderungen für einen sicheren und umweltverträglichen Luftverkehr, vereinheitlichte und gestaffelte Genehmigungsverfahren sowie die weitere Privatisierung des deutschen Flughafensystems.

Den mit der Ankündigung des Verkehrsbericht 2000 geweckten Erwartungen ist Ernüchterung gewichen. Ein marktwirtschaftlich orientiertes Gesamtverkehrssystem ist nur durch eine

verlässliche und wirkungsvolle Verkehrspolitik realisierbar. Den Ankündigungen im Verkehrsbericht 2000 muss die politische Umsetzung folgen.

### **1.7.2 Bundestagsfraktion der FDP**

Horst Friedrich verdeutlichte die verkehrspolitischen Prioritäten der FDP-Bundestagsfraktion. Das in den vergangenen 10 Jahren massiv gestiegene Verkehrsaufkommen wurde im wesentlichen über den Verkehrsträger Straße abgewickelt, was die Bedeutung der Straße als wichtigsten Verkehrsträger verstärkt hat. Trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der Straße sind die Investitionen in das Straßennetz in den vergangenen Jahren nicht gestiegen, so dass heute ein Investitionsstau besteht. Eine Unterdeckung des Budgets für notwendige Neu- und Ausbauinvestitionen trifft nicht nur für den Verkehrsträger Straße zu, sondern ebenfalls für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Die Investitionen in den notwendigen Größenordnungen sind mit der klassischen Haushaltsfinanzierung nicht darstellbar. Die Zweckbindung der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW reicht nicht aus, um den Investitionsrückstand zu decken. Um den aufgestauten Erhaltungsaufwand für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zu beseitigen, ist ein Budgetrahmen von rund 80 Milliarden DM erforderlich.

Die Kritik der FDP an der Infrastrukturpolitik der Bundesregierung bezieht sich auf folgende Ebenen:

- Die Bundesregierung setzt nach wie vor auf die klassische Haushaltsfinanzierung, stellt aber deutlich zu wenig Haushaltsmittel bereit.
- Die Bundesregierung setzt die Haushaltsmittel nicht optimal ein. Trotz einer großen Anzahl von Programmen findet ein sachgerechter Mitteleinsatz nicht statt.
- Die Bundesregierung hat keine Strategie für eine zukunftssichere Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Die wichtigsten Ziele der FDP in der Verkehrspolitik lassen sich unter den Schlagworten Privatisierung, Liberalisierung und Deregulierung zusammen fassen.

Die Einnahmen aus der LKW-Maut sollen zweckgebunden für Investitionen in die Straßeninfrastruktur eingesetzt werden, und nicht für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Verbesserung internationaler Verkehrsachsen zu legen. Bau, Betrieb und Unterhaltung von Fernstraßen sollten zunehmend von privater Seite erfolgen, wozu die bisher beschränkten Möglichkeiten des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes erweitert werden sollen.

Der Verkehrsträger Schiene muss durch mehr Wettbewerb konkurrenzfähiger gemacht werden. Die Monopolstellung der DB AG und ihre marktbeherrschende Stellung gefährden die Ziele der Bahnreform. Als wichtige Voraussetzung für mehr Wettbewerb auf der Schiene wird eine strikte Trennung von Netz und Betrieb gesehen.

Im Luftverkehr sollte durch Maßnahmen auf europäischer Ebene erreicht werden, dass Verspätungen abgebaut werden. Eine Erweiterung der Flughafeninfrastruktur an deutschen Flughäfen wird als erforderlich angesehen, um die Nachfragezuwächse in Deutschland abwickeln zu können.

### **1.7.3 Bundestagsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen**

Albert Schmidt gab einen Überblick über die verkehrspolitischen Koordinaten der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen.

Der Verkehrsbericht 2000 schafft mit einer ehrlichen Bestandsaufnahme Grundlagen für anstehende Richtungsentscheidungen in der Verkehrspolitik und trägt dazu bei, das Thema Verkehr als Gestaltungsaufgabe wieder in den Mittelpunkt der Politik zu rücken.

Zu den wichtigsten Aufgaben einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik zählt die Verdopplung des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2015. Die zentrale umweltpolitische Herausforderung ist die Festlegung im Verkehrsbericht, wonach der Verkehrssektor einen konkreten Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten hat.

Der Verkehrsbericht 2000 ist noch kein ausreichendes Programm für eine zukunftsfähige Mobilität, sondern wird aus Sicht von Bündnis 90/ Die Grünen gesehen als Auftakt für einen umfassenden Dialog darüber, wie Mobilität umweltfreundlich garantiert und gestaltet werden kann. Richtige Ansätze des Verkehrsbericht müssen zu noch konsequenteren politischen Maßnahmen führen, um den Zielen einer integrierten Verkehrspolitik gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang haben folgende Punkte Priorität:

- Ein zentrales Element einer neuen Verkehrspolitik muss der Wettbewerb sein. Nur durch Wettbewerb kann eine Verbesserung des Angebots erreicht werden; dies trifft insbesondere auf den ÖPNV zu.
- Die im Verkehrsbericht 2000 beschriebenen Schritte reichen für eine Verdopplung des Güterverkehrs auf der Schiene nicht aus. Die entfernungsabhängige Maut für schwere LKW muss bis 2015 auf mehr als den im Bericht genannten Betrag erhöht werden.
- Im Schienenverkehr muss langfristig eine rechtliche und bilanzielle Entflechtung von Netz und Betrieb stattfinden, um den Wettbewerb auf der Schiene zu verstärken. Dafür ist die Schaffung einer unabhängigen und offensiv tätigen Regulierungsbehörde ein richtiger Einstieg. Die Verfügung über das Schienennetz darf auf Dauer nicht in der Hand eines Konzerns liegen, der durch seine Verkehrsbetriebe dessen größter Nutzer ist. Um allen Bahnunternehmen zu gleichen Konditionen und fairen Preisen Zugang zum Netz zu garantieren, muss das Schienennetz durch eine unabhängige Instanz verwaltet werden.
- Mehr Augenmerk ist auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel, insbesondere das Fahrrad, zu richten. Mit massiver politischer Unterstützung können bis zu 30% aller Autofahrten in Ballungsräumen durch Fahrradfahrten ersetzt werden.

Bündnis 90/ Die Grünen verfolgt eine Verkehrspolitik, deren Ziel es ist, Mobilitätswünsche zu thematisieren, die Mobilitätswünsche der Menschen und ökonomische Ansprüche anzuerkennen und diese mit den Zielen Umweltverträglichkeit, Chancengleichheit und Kostenwahrheit in Einklang zu bringen. Frei nach dem Motto „Der Individualverkehr muss öffentlicher, der öffentliche Verkehr muss individueller werden“ sollten auch neue, zukunftsweisende Mobilitätskonzepte und –dienstleistungen (z. B. Car Sharing) stärker in das öffentliche und politische Blickfeld gerückt werden.

#### **1.7.4 Bundestagsfraktion der SPD**

Reinhard Weis erläuterte die verkehrspolitischen Positionen der SPD-Bundestagsfraktion.

Anbetracht der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsnachfrage sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um zu verhindern, dass dieses Wachstum überwiegend auf der Straße stattfindet. Politisches Ziel ist eine Erhöhung des Verkehrsanteil auf der Schiene. Im Güterverkehr soll die Verkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 verdoppelt werden.

Im Mittelpunkt der Arbeit dieser Legislaturperiode stehen sowohl die Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für LKW als auch die Vollendung der Bahnreform. Diese Vorhaben entsprechen den Leitbildern der Verkehrspolitik, nämlich Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW ist ein entscheidender Schritt zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und gewährleistet eine gerechte Kostenanlastung in- und ausländischer LKW. Sie stellt einen Einstieg in ein System mit nutzerfinanzierter Infrastruktur dar. Durch die Zuführung der Einnahmen in eine Finanzierungsgesellschaft wird sichergestellt, dass die Einnahmen wieder der Verkehrsinfrastruktur zufließen, wobei die Gelder nicht nur dem Verkehrsträger Straße zugute kommen, sondern auch der Schiene und der Wasserstraße, denn um die Straße zu entlasten, müssen auch die Alternativen verbessert werden.

Bei der Vollendung der Bahnreform hat die wirtschaftliche Sanierung der DB AG absolute Priorität. Folgende Punkte sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung:

- Verbesserung der internationalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene und Abschaffung von Grenzhindernissen für den internationalen Schienengüterverkehr.
- Sanierung des Schienennetzes durch Investitionen in Höhe von 30 Milliarden DM über die nächsten drei Jahre.
- Zur Durchsetzung von mehr Wettbewerb auf der Schiene wird derzeit geprüft, wie die Unabhängigkeit des Schienennetzes erreicht werden kann. Ziel ist die Wirtschaftlichkeit der Bahn sowie die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz für alle Bewerber.

- Das Allgemeine Eisenbahngesetz muss novelliert werden, damit das Eisenbahnbundesamt zusätzliche Kompetenzen zur Kontrolle der fairen Wettbewerbsbedingungen erhält. Aus gegebenem Anlass müssen auch die Regelungen für Streckenstilllegungen klarer formuliert werden, um für solche Verfahren eine höhere Transparenz zu garantieren. Es muss gewährleistet werden, dass andere Interessenten die Chance erhalten, Schienenstrecken zu übernehmen, welche die DB AG stilllegen will.

### **1.7.5 Bundestagsfraktion der PDS**

Die verkehrspolitischen Prioritäten der PDS-Bundestagsfraktion wurden von Dr. Winfried Wolf verdeutlicht.

Die PDS stellt die Notwendigkeit einer ständig zunehmenden Mobilität in Frage. Ein höheres Maß an Lebensqualität kann erreicht werden durch eine dezentrale Raumstruktur, welche räumliche Nähe zwischen allen wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Schule, Einkaufen usw.) ermöglicht. Das Konzept einer „sozialen Stadt“, ausgerichtet an den Bedürfnissen der Menschen, mit räumlicher Nähe zwischen allen Einrichtungen des täglichen Lebens, bietet ein großes Potential für die Vermeidung von Verkehren. Die Politik muss ein neues Bewusstsein schaffen für die Vorteile räumlicher Nähe, lokaler Märkte und regionaler Wirtschaftskreisläufe.

Das deutsche Straßennetz und auch die Infrastruktur für den Luftverkehr sind jahrzehntelang massiv ausgebaut worden, während das Schienennetz vernachlässigt worden ist. Die Langsamfahrstellen im Schienennetz haben sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt, Bahnhöfe wurden und werden flächendeckend abgebaut. Diese Entwicklung steht in deutlichem Gegensatz zu einer Verkehrspolitik, die offiziell seit mindestens 15 Jahren dem Verkehrsträger Schiene Vorrang einräumt und die sich den hohen externen Kosten des Straßen- und Luftverkehrs bewusst ist.

Die Bundesregierung lässt keinerlei Anzeichen erkennen, dem starken Wachstum des Luftverkehrs Einhalt zu gebieten. Besonders die Wachstumsdynamik im Marktsegment des Regionalflugverkehrs gibt zu denken, da in Kombination mit den Angebotsstreichungen der DB AG im Marktsegment des interregionalen Verkehrs der Eindruck entsteht, dass solche Verkehre zunehmend von der Schiene in die Luft verlagert werden.

Beim Schienenpersonenverkehr ist eine Konzentration hochwertiger Fernverkehrsangebote zwischen großen Zentren zu beobachten, während das Angebot im Nah- und Regionalverkehr kontinuierlich verschlechtert wird. Durch die Streichung von InterRegio-Verbindungen werden wichtige Städte und Regionen vom Fernverkehr der Bahn abgehängt. Die Einstellung von InterRegio-Linien geht grundsätzlich zu Lasten der Länder und des Nahverkehrs, da für Ersatzangebote Regionalisierungsmittel und/oder zusätzliche Ländermittel eingesetzt werden müssen.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung des Angebots der Bahn im Personenverkehr und der vernachlässigten Schieneninfrastruktur erscheint es utopisch, eine erhebliche Steigerung des Personenverkehrs auf der Schiene zu realisieren. Auch die anvisierte Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2003 kann angesichts des Sanierungsprogramms der DB Cargo, MORA C, „höchstens als Wunschdenken“ interpretiert werden.

Es lässt sich nicht erkennen, dass nach dem Regierungswechsel eine Wende in der Verkehrspolitik stattgefunden hat. Zwar gab es eine Reihe von Maßnahmen, welche für eine neue Verkehrspolitik stehen. Doch deren Wirkungen werden dadurch konterkariert, dass die Maßnahmen teilweise in sich selbst Widersprüche aufweisen.

## 1.8 Verkehrspolitik der EU: Überblick über die Inhalte des neuen Weißbuchs der Europäischen Kommission

Die Europäische Kommission veröffentlichte im September 2001 ein Weißbuch mit dem Titel „European transport policy for 2010: time to decide“. Das Weißbuch besitzt keine Gesetzeskraft, sondern hat bilanzierenden Charakter und macht Vorschläge für die zukünftige Gestaltung der Verkehrspolitik in Europa.

Die Antwort der Gemeinschaft auf die ständig wachsende Nachfrage nach Verkehr kann nicht nur darin bestehen, neue Infrastruktur zu errichten und Märkte zu öffnen. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, das Verkehrssystem zu optimieren, so dass es den Anforderungen der EU-Osterweiterung sowie den Anforderungen an Nachhaltigkeit gerecht wird, wobei sich Nachhaltigkeit auf die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt bezieht.

Das Weißbuch schlägt rund 60 Maßnahmen vor, die auf EU-Ebene umgesetzt werden sollen. Diese Vorschläge basieren auf folgenden Leitlinien:

- **Wiederbelebung des Schienenverkehrs:** Wiederbelebung des Schienenverkehrs bedeutet Wettbewerb unter verschiedenen Bahngesellschaften. Priorität muss die Öffnung der Märkte haben, nicht nur für den internationalen Güterverkehr, sondern auch – um zu vermeiden, dass Güterzüge leer fahren müssen – für Kabotage auf nationalen Märkten sowie für internationalen Personenverkehr. Die Öffnung der Märkte muss flankiert werden durch weitere Harmonisierungsschritte in den Bereichen Interoperabilität und Sicherheit. Die Europäische Kommission ist bestrebt, vor allem den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken. Ziel ist es, in Europa ein Schienennetz zu errichten, welches ausschließlich dem Güterverkehr dient. Dadurch soll auch erreicht werden, dass Bahngesellschaften dem Güterverkehr die gleiche Bedeutung beimessen wie dem Personenverkehr.
- **Verbesserung der Qualität des Straßengüterverkehrs:** Obwohl der Straßengüterverkehr wegen seiner hohen Flexibilität unersetzlich für den Transport von Gütern ist, steht es mit seiner wirtschaftlichen Lage nicht zum besten. Die Gewinnmargen sind wegen des

enormen Preisdrucks eng, was einige Spediteure zu Preisdumping sowie zu einer Umgehung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften bewegt. Die Europäische Kommission wird Richtlinien vorschlagen, welche Spediteuren mehr Rechte gegenüber ihren Kunden einräumt. Weitergehende sozial- und arbeitsrechtliche Regelungen sind erforderlich, ebenso wie harmonisierte und gestraffte Kontrollverfahren, um Praktiken zu beenden, welche fairen Wettbewerb verhindern.

- **Förderung der Binnen- und Seeschifffahrt:** Die Binnen- und Seeschifffahrt kann einen größeren Beitrag zur Bewältigung der Güterverkehrsnachfrage leisten. Zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs wird eine Berücksichtigung von Seeverbindungen im Rahmen der transeuropäischen Netzen (TEN) vorgeschlagen sowie eine Verbesserung der Anbindung von Seehäfen an das Schienen- und Wasserstraßennetz. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt müssen insbesondere Umschlagterminals neu gebaut bzw. ausgebaut werden.
- **Wachstum des Luftverkehrs mit der Umwelt vereinbaren:** Die starke Zersplitterung der Verantwortlichkeit für die Überwachung des Luftverkehrs in Europa führt zu Verspätungen, unnötigem Treibstoffverbrauch sowie zu einem Wettbewerbsnachteil der europäischen Luftfahrtindustrie. Ziel ist es, ein System einzuführen, welches einen „single sky“ über Europa ermöglicht. An die (unvermeidliche) Kapazitätserhöhung an Flughäfen müssen Bedingungen zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen von Flugzeugen geknüpft werden.
- **Intermodalität verwirklichen:** Intermodalität ist von größter Bedeutung, wenn es darum geht, wettbewerbsfähige Alternativen zum Straßenverkehr zu schaffen. Priorität muss einer technischen Harmonisierung und der Schaffung von Interoperabilität zwischen unterschiedlichen Systemen eingeräumt werden. Dies betrifft insbesondere Einrichtungen für den Kombinierten Verkehr.
- **Bau der transeuropäischen Verkehrsnetze:** Die Liste der 14 prioritären Infrastrukturprojekte muss überarbeitet werden. Einige der Projekte wurden bereits verwirklicht, und die Kommission erwägt, weitere hinzuzufügen<sup>2</sup>. Um Fortschritte bei den TEN-Projekten sicherzustellen, soll die EU in die Lage versetzt werden, bis zu 20% der gesamten Projektkosten finanzieren zu können.

---

<sup>2</sup> Folgende Projekte in Deutschland werden von der Europäischen Kommission bezüglich ihrer Aufnahme in die neue Liste der prioritären TEN-Projekte überprüft: (1) Stuttgart – München – Salzburg – Wien als NBS/ ABS für den HGV und den Güterverkehr. (2) Ausbau der Donau zwischen Vilshofen und Straubing. (3) Bau einer festen Straßen- und Schienenverbindung (Brücke oder Tunnel) durch den Fehmarnbelt.

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße:** Der Straßenverkehr fordert in Europa jährlich rund 41.000 Todesopfer. Die Europäische Kommission beklagt die Zurückhaltung der Mitgliedsstaaten, auf europäischer Ebene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen. Die Kommission wird für die transeuropäischen Verkehrsnetze eine Harmonisierung der Beschilderung an neuralgischen Punkten sowie einen Rahmen für Kontrollen und Strafen beim internationalen gewerblichen Verkehr vorschlagen.
- **Anwendung eines wirkungsvollen Gebührensystems:** Aufgrund der Tatsache, dass die einzelnen Verkehrsmittel nicht immer und überall die Kosten bezahlen, welche sie verursachen, gibt es für die Verkehrsteilnehmer oft keinen Anreiz, das umweltfreundlichste Verkehrsmittel oder das am wenigsten überlastete Verkehrsnetz zu wählen. In der Frage der Anlastung von Kosten gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedsländern. Im Weißbuch wird eine Harmonisierung der Mineralölbesteuerung für gewerbliche Nutzer gefordert sowie eine Angleichung der Prinzipien zur Erhebung von Kosten für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur, und zwar unter Berücksichtigung externer Kosten.
- **Rechte und Pflichten der Verkehrsmittelnutzer:** Die Gesetzgebung der EU muss darauf abzielen, dass einerseits den Benutzern von Verkehrsdienstleistungen ein hohes Maß an Verbraucherschutz gewährt wird, und dass andererseits Dienstleister ihren Kunden gewisse sicherheitsrelevante Verpflichtungen auferlegen können.
- **Entwicklung eines hochwertigen Stadtverkehrs:** Der Verkehr in städtischen Gebieten muss sich nachhaltiger entwickeln, was sich in einem häufigeren Gebrauch des öffentlichen Verkehrs und einem rationalem Einsatz des PKW äußern soll.
- **Forschungsaktivitäten im Bereich umweltfreundlicher und effizienter Verkehr:** Im neuen Rahmenprogramm für die Jahre 2002-2006 wird ein bedeutender Schwerpunkt gelegt auf Umweltfreundlichkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße und zur See sowie auf eine Integration intelligenter Systeme für eine effiziente Infrastrukturverwaltung. Basierend auf den Ergebnissen wird die Kommission eine Richtlinie vorlegen, um die Prinzipien für die Bestimmung von Kosten für die Benutzung von Verkehrsinfrastruktur zu harmonisieren, und eine weitere Richtlinie über Sicherheitsstandards in Tunneln.
- **Bewältigung der Auswirkungen der Globalisierung:** Vor dem Hintergrund einer Erweiterung der EU und einer weiteren Ausdehnung der transeuropäischen Verkehrsnetze muss Europa seine internationale Rolle überdenken, wenn es darum geht, ein nachhaltiges Verkehrssystem zu entwickeln und Lösungen für Probleme wie Überlastung der Infrastruktur und Umweltverschmutzung finden. Die Kommission schlägt daher vor, die Position der EU in internationalen Organisationen zu stärken, namentlich in der International

Maritime Organisation, der International Civil Aviation Organisation sowie in der Danube Commission.

- **Entwicklung von mittel- und langfristigen Umweltzielen für ein nachhaltiges Verkehrssystem:** Zahlreiche Maßnahmen und Instrumente der Verkehrspolitik sind erforderlich, um einen Prozess hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem in Gang zu setzen. Ein solches nachhaltiges Verkehrssystem muss durch das Setzen konkreter Ziele spezifiziert werden. Die Europäische Kommission plant für das Jahr 2002, mit der Formulierung von Umweltzielen an die Öffentlichkeit zu treten.

## 1.9 Diskussion: BVWP-Prognosen und integrierte Verkehrspolitik

Gemäß den Ergebnissen der neuen Bundesverkehrswegeplanung nimmt die Verkehrsleistung des Güterverkehrs bis 2015 in Bezug auf das Basisjahr 1997 *in allen drei Szenarien* um 64% zu. Dieser Sachverhalt wurde von verschiedenen Seiten kritisiert. Die Szenarien zeigten in dieser Hinsicht „zu wenig Fantasie“ (W. Rothengatter) und die Ergebnisse erweckten den Anschein, die Entwicklung des Güterverkehrsleistung sei ein von der Verkehrspolitik nicht zu beeinflussendes „Naturgesetz“ (R. Mergner), sie widersprächen der „Plausibilität“ (A. Schmidt) und vermittelten ein Bild von „Hilflosigkeit vor der Verkehrslawine“. Weder die Maßnahmenbündel des Integrationsszenarios noch die des Überforderungsszenarios führen beim Güterverkehr zu einer Verkehrsverringering. Dies lasse auf ein Versagen der in diesen beiden Szenarien getroffenen Politik-Maßnahmen schließen. Da sich auch der Gütertransport auf den Wasserstraßen unabhängig von den in den Szenarien getroffenen Annahmen entwickelt, beschränken sich die Reaktionen lediglich auf unterschiedliche Verteilungen des Verkehrs auf die Verkehrsträger Straße und Schiene. Es sei illusorisch anzunehmen, dass eine relative Veränderung von Kosten zugunsten des Verkehrsmittels Bahn unmittelbar zu einer Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene führt, denn die Primärreaktionen des Marktes sind „Rationalisierungsprozesse innerhalb des Straßengüterverkehrs“ (W. Rothengatter), in welchen die Auslastung der Fahrzeuge verbessert, die Wirtschaftlichkeit des Transports erhöht, logistische Prozesse optimiert und gegebenenfalls Standorte neu disponiert werden.

Wünschenswert wäre bei der BVWP die Berücksichtigung eines Szenarios, in dem nicht nur aufgezeigt wird, wie die Politik den „Modal Split“ des Güterverkehrs beeinflussen kann, sondern auch, wie durch ein Setzen geeigneter politischer Rahmenbedingungen eine Verringerung der Gesamtnachfrage nach Güterverkehr erreicht werden kann.

Viele Teilnehmer äußerten die Einschätzung, dass der in allen drei Szenarien erwartete Zuwachs der Güterverkehrsleistung bis 2015 um 64% in Bezug auf das Basisjahr 1997 eher eine „Unterschätzung“ darstellt (H. Holzapfel). In Anbetracht der Dynamik, die von der euro-

päischen Integration und einer Ost-Erweiterung der EU ausgeht, sei eine wesentlich stärkere Zunahme durchaus denkbar.

Die Realisierung einer integrierten Verkehrspolitik stellt eine anspruchsvolle und umfangreiche Aufgabe dar, die zahlreiche Veränderungen erfordert.<sup>3</sup> Integrierte Verkehrspolitik ist interdisziplinär ausgerichtet und besteht aus vielfältigen Einzelkomponenten. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der politischen Umsetzung des Konzepts. Hier bestehe noch ein erheblicher Klärungsbedarf darüber, wie die Einzelmaßnahmen politisch umgesetzt werden sollen.

Das Ziel der Vermeidung von Verkehr stehe in dem Konzept der integrierten Verkehrspolitik noch zu wenig im Mittelpunkt. Dieser Eindruck wird dadurch verstärkt, dass gemäß den Prognosen die Güterverkehrsleistung bis 2015 in allen drei Szenarien gleich stark zunimmt und damit implizit ein Sich-Abfinden-Müssen mit dem Güterverkehrszuwachs suggeriert wird. In der Frage der Verkehrsvermeidung kommen den Produktionsstrukturen und -prozessen sowie der Raumordnungspolitik große Bedeutung zu. Dennoch könne Verkehrsvermeidung nur begrenzt beeinflusst werden: Zwar sei eine Vermeidungsdiskussion „nicht unwichtig“, aber Vermeidung durch eine maßlose Erhöhung der Kosten zu praktizieren, sei „Erziehungssozialismus“ (K. Bodewig) und weise in die falsche Richtung. Viel wichtiger sei es, ein leistungsfähiges Verkehrssystem zu schaffen, in dem die arteigenen Vorteile jedes Verkehrsmittels genutzt werden, so dass ein effizientes Gesamtsystem entsteht, welches Mobilität erlaubt und gleichzeitig deren negative Folgen minimiert. Die Aufgabe der Verkehrspolitik der Bundesregierung werde vielmehr darin gesehen, Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern „ordnungspolitisch zu begleiten“ (A. Mertens). Gleichzeitig will die Bundesregierung die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sowie zum Güterverkehr auf der Straße, also die Verkehrsmittel Fahrrad, ÖPNV, Bahn und Binnenschiff, attraktiver machen, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr zu verbessern.

Ein integriertes Verkehrskonzept sollte auch darin seinen Ausdruck finden, dass Verkehrsinfrastruktur integrativ geplant wird, das heißt, dass ein paralleler Aus-/Neubau verschiedener Verkehrsträger vermieden wird. Insbesondere für West-Ost-Korridore durch Deutschland wäre aus ökologischer Sicht eine „integrative Infrastrukturplanung“ (R. Mergner) sinnvoller, als parallele Neubauprojekte für verschiedene Verkehrsträger zu realisieren.

---

<sup>3</sup> J. Prescott, 1997-2001 britischer Verkehrsminister über integrierte Verkehrspolitik: „Developing an integrated transport policy represents a *major shift in direction*. We don't just want to stop traffic problems getting worse, we actually want to make things better for people and goods on the move.“

Bei der Diskussion über integrierte Verkehrspolitik stellt die Frage relevant, in wie weit die politischen Ziele mit Nachhaltigkeitszielen vereinbar sind beziehungsweise in wie weit die politischen Ziele aus gesetzten Nachhaltigkeitszielen abgeleitet wurden. Aus Sicht des BUND sind

- Klimaschutz,
- Internalisierung externer Kosten und
- höhere Verkehrssicherheit

die drei wichtigsten Ziele, um Nachhaltigkeit im Verkehr zu erreichen.

Die Bundesregierung hat durch die Formulierung des Ziels „Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2015“ einen konkreten Rahmen für politisches Handeln gesetzt, was von den Teilnehmern der Konferenz ausdrücklich begrüßt wurde. Ein weniger klares Bild über die Bestrebungen der Verkehrspolitik ergibt sich allerdings in der Frage, welche umweltbezogenen Ziele erreicht werden sollen. Beim Setzen von Umweltzielen werde der Bundesregierung empfohlen, noch ein „bisschen nachzulegen“ (H. Holzapfel) und konkrete Umweltziele zu benennen.

**Stichwort Nachhaltigkeit: Definition und Unterziele einer nachhaltigen Verkehrs- und Raumplanung in städtischen Räumen**

In einem Forschungsprojekt der Europäischen Kommission, Generaldirektion Verkehr und Energie, wird untersucht, wie sich in städtischen Regionen Verkehrs- und Raumplanung nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit entwickeln lässt. Dazu wurden einige hundert Städte in 25 europäischen Ländern befragt (May et al. 2001).

In dem Forschungsprojekt wird Nachhaltigkeit in Bezug auf Verkehrs- und Raumplanung in städtischen Räumen wie folgt definiert:

Eine nachhaltige städtische Verkehrs- und Raumplanung

- versorgt alle Einwohner des städtischen Raums mit effizienten Zugangsmöglichkeiten zu Produkten und Dienstleistungen,
- schützt die Umwelt, das kulturelle Erbe und die Ökosysteme für die heutige Generation
- und gefährdet nicht die Chancen zukünftiger Generationen, zumindest das Wohlstandsniveau der heutigen Generation zu erreichen, einschließlich des Wohlstands erlangt durch die natürliche Umwelt und das kulturelle Erbe.

Folgende Unterziele werden genannt, um das Hauptziel der Nachhaltigkeit zu erreichen:

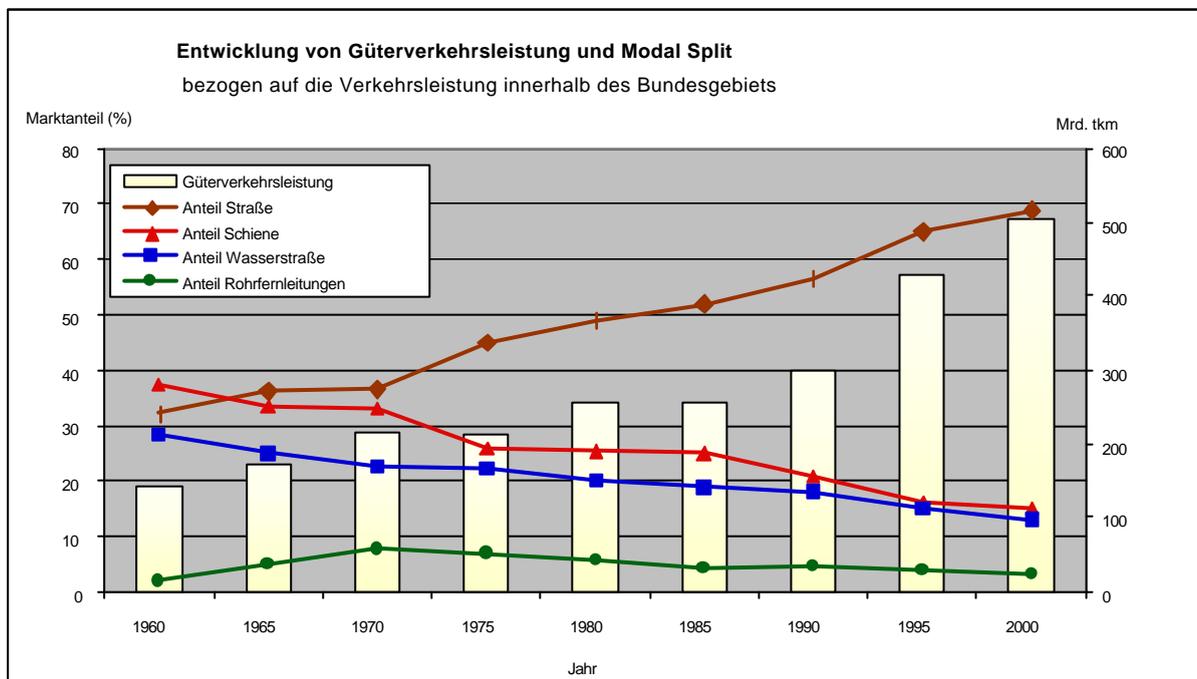
- Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit
- Lebenswerte Straßen und Umgebung
- Schutz der Umwelt
- Chancengleichheit und soziale Integration
- Sicherheit
- Beitrag zu wirtschaftlichem Wachstum

## 2 Die Zukunft des Güterverkehrs in Deutschland

### 2.1 Vorbemerkung

Die Güterverkehrsleistung hat sich in Deutschland in den vergangenen Jahren sehr dynamisch entwickelt. Die gesamte Güterverkehrsleistung (gemessen in Tonnen-Kilometern) nahm allein zwischen den Jahren 1995 und 2000 um 17,7% zu, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 3,3% entspricht.

Abbildung 3: Entwicklung von Güterverkehrsleistung und Modal Split in Deutschland 1960-2000



Quellen: ViZ 2000, DIW

Die Güterverkehrsleistung auf der Straße nahm in den vergangenen Jahrzehnten stark überproportional zu, wodurch sich der Modal Split des Verkehrsträgers Straße bezüglich der Verkehrsleistung kontinuierlich erhöht hat, während die Marktanteile der Bahn sowie des Binnenschiffs stetig abnahmen. Zwischen den Jahren 1960 und 2000 stieg der Modal Split der Straße von 32 auf knapp 69%, während im gleichen Zeitraum die Schiene ihren Marktanteil von 37 auf 15%punkte und die Wasserstraße von 28 auf 13% mehr als halbierten. Auch der Anteil des Gütertransports durch Rohrfernleitungen verringerte sich seit den 70-er Jahren kontinuierlich und lag im Jahr 2000 bei knapp 3%.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung zielt daraufhin ab, eine Trendwende zu erreichen, nämlich dass die Güterverkehrsleistung auf der Straße erstmals schwächer wächst als die

Gesamtnachfrage und die Verkehrsleistung auf der Schiene stark überdurchschnittlich zunimmt.<sup>4</sup>

Die Diskussionen über die Zukunft des Güterverkehrs in Deutschland sind zu sehen vor dem Hintergrund der beschriebenen Marktentwicklung in der Vergangenheit und dem verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung, eine Trendwende bei der Entwicklung des Modal Split zu erreichen.

## 2.2 Veränderung der Nachfragestrukturen

In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben einschneidende Entwicklungen stattgefunden, welche die Nachfragestrukturen für den Transport von Gütern stark verändert haben. Zu den wichtigsten externen Entwicklungen gehören folgende:

- Strukturwandel der deutschen Wirtschaft
- Europäische Integration und Globalisierung
- Einsatz neuer Produktionsverfahren in der Industrie

Die deutsche Wirtschaft hat sich während der vergangenen Jahrzehnten einem **Strukturwandel** unterworfen.<sup>5</sup> In den 50-er und 60-er Jahren lag der Schwerpunkt der deutschen Industrie in den Bereichen Eisen- und Stahlproduktion sowie Kohlebergbau. Bald verloren diese Branchen an Bedeutung und wurden ersetzt durch neue Leitsektoren wie chemische, elektrotechnische Industrie sowie Fahrzeug- und Maschinenbau. Für den Güterverkehrsmarkt hatte dies die Konsequenz, dass die Nachfrage nach Transport von Massengütern kontinuierlich abnahm oder zumindest stagnierte, während eine hohe Dynamik von einer Zunahme von Kaufmannsgütern (Halbfertigwaren) ausging. Die Beförderung von Kaufmannsgütern stellt hohe Anforderungen an die Transportdienstleister: Die Güter sind oft Teil des Produktionsprozesses und müssen daher pünktlich am Ziel ankommen. Die Sendungsgrößen sind oft variabel und relativ klein. Ferner handelt es sich bei solchen Gütern oft um hochwertige Waren, die schon allein aufgrund ihres hohen gebundenen Kapitals das Ziel schnell erreichen müssen.

Die **europäische Integration** sowie die fortschreitende **Globalisierung** bewirken einerseits einen zunehmenden Konkurrenzdruck durch immer härteren Wettbewerb, andererseits eröffnen sie den Unternehmen die Möglichkeit, neue Absatzmärkte zu erschließen. Eine zunehmend globale Orientierung der Wirtschaft, was sich nicht nur auf die Absatzmärkte, sondern auch auf Zulieferbetriebe bezieht, führt zu einer viel stärkeren internationalen Verflech-

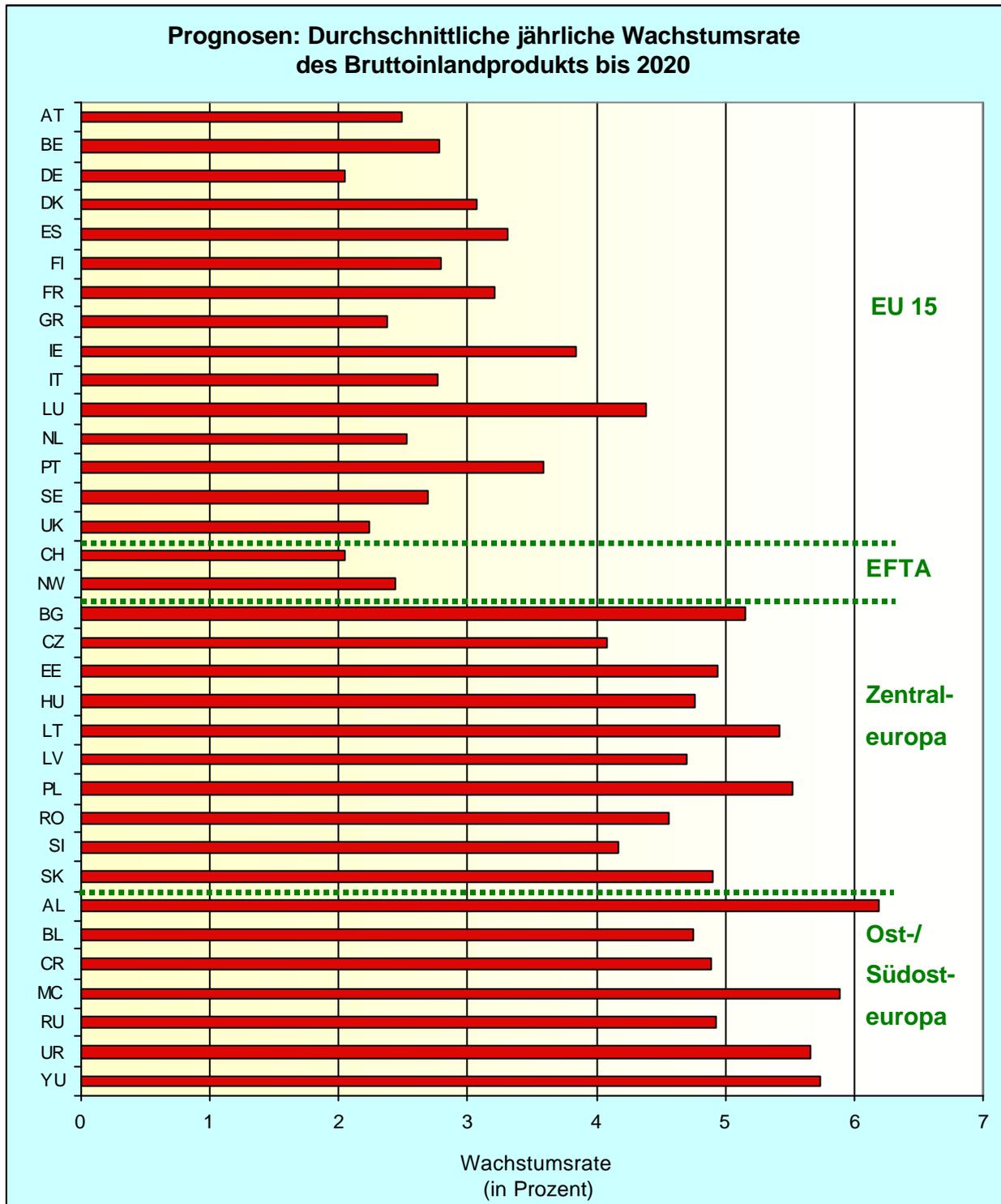
---

<sup>4</sup> Im Integrationsszenario wächst die gesamte Verkehrsleistung zwischen den Jahren 1997 und 2015 um 64%, die Verkehrsleistung auf der Straße um 58%, auf der Schiene um 103% und auf der Wasserstraße um 39%.

<sup>5</sup> Siehe z. B. North (Hrsg.) 2000.

tung von Unternehmen. Die Transportweiten haben dadurch signifikant zugenommen. Zu Zeiten des "eisernen Vorhangs" waren die Verkehrsströme durch die beiden Teile Deutschlands auf Nord-Süd-Korridore ausgerichtet. Nach dem Fall der Mauer haben Verkehre auf Deutschlands West-Ost-Korridoren zugenommen, und mit dem weiteren Fortgang der europäischen Integration, insbesondere der EU-Osterweiterung, wird sich dieser Trend beschleunigt fortsetzen, zumal die stärkste wirtschaftliche Wachstumsdynamik in Europa für die zentral- und osteuropäischen Länder prognostiziert wird (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Prognostiziertes Wirtschaftswachstum in europäischen Ländern



Quelle: EU-Projekt SCENES

Die **Anwendung neuer Produktionsformen und -technologien in der Industrie** hat die Nachfragestruktur des Güterverkehrsmarktes wesentlich verändert. Änderungen in der Produktionstechnologien der Industrie wurden forciert durch den zunehmenden Wettbewerbsdruck und die Notwendigkeit, Kosteneinsparpotentiale zu realisieren und durch höhere Flexibilität Kundenanforderungen adäquater zu entsprechen. Einige Produktionstechnologien und

die Auswirkungen auf die Nachfragestruktur werden im Folgenden an drei Beispielen verdeutlicht.

Durch die Anwendung des „Computer Integrated Manufacturing“ (CIM) werden technische und betriebswirtschaftliche Informationen zusammen geführt und mit Hilfe eines PPS-Systems<sup>6</sup> verarbeitet. Die betrieblichen Arbeitsabläufe werden mit computerunterstützten Techniken („CAX-Techniken“<sup>7</sup>) geplant, gesteuert und überwacht. Die Anwendung von PPS-Technologien führt zu einer verbesserten Kapazitätsauslastung, kürzeren Durchlaufzeiten sowie niedrigeren Lagerbeständen. Ferner wird die Flexibilität der Produktion erhöht. Auch kleinere Losgrößen können effizient, schnell und profitabel gefertigt werden.

Mit dem Einsatz flexibler Fertigungssysteme lassen sich die Vorteile der Werkstattfertigung (hohe Flexibilität) mit denen der Fließfertigung (Kostendegression durch hohe Stückzahlen, kurze Durchlaufzeiten, geringe Lagerbestände) kombinieren. Flexible Fertigungssysteme bestehen aus einem System computerkontrollierter Maschinen, welche mit einem automatisierten Transportsystem miteinander verbunden sind. Dies erlaubt die Herstellung eines breiteren Produkt-Spektrums und ermöglicht dem Produzenten, flexibel auf Nachfrageveränderungen zu reagieren. Ferner erlaubt diese Produktionstechnik eine effiziente Herstellung kleiner Losgrößen, eine Verkürzung von Umlaufzeiten, sowie eine Verringerung von Lagerbeständen und eine verbesserte Maschinenauslastung.

Dezentrale Fertigungsstrukturen werden ebenfalls in zunehmendem Maße angewandt. Dabei werden einzelne dezentrale Produktionseinheiten gebildet, die relativ unabhängig voneinander sind und welche weitgehende Planungs- und Kontrollkompetenz haben (Fertigungsinseln). Eine derartige Segmentierung des Fertigungsprozesses gilt auch als Voraussetzung für „Just-in-time“ (JIT) Produktion. Auch durch eine Anwendung dezentraler Produktionsstrukturen kann das Unternehmen produktionsseitig schneller auf Marktanforderungen reagieren sowie kleinere Losgrößen schnell und effizient herstellen. Ferner lassen sich Lagerbestände verringern.

---

<sup>6</sup> PPS: Produktionplanung und -steuerung.

<sup>7</sup> Beispiele für CAX-Techniken sind: CAM (Computer Aided Manufacturing) oder CAP (Computer Aided Planning).

Zusammenfassend führen die Anwendung innovativer Fertigungstechniken in der Produktion zu folgenden Effekten:

- Verringerung der Lagerbestände
- Verringerung von Durchlaufzeiten
- Effiziente Fertigung auch von kleinen Losgrößen
- Höhere Produktivität
- Höhere Flexibilität der Produktion

*Tabelle 2: Entwicklung von Losgrößen, Lagerbeständen und Umlaufzeiten in deutschen Unternehmen*

<b>Entwicklung von Losgrößen, Lagerbeständen und Umlaufzeiten in deutschen Unternehmen zwischen 1985 und 1995</b>			
	<b>Zunahme</b>	<b>Abnahme</b>	<b>Keine Veränderung</b>
<b>Losgrößen</b>			
- Automobilindustrie	31.6%	59.6%	8.8%
- Elektronikindustrie	30.0%	62.5%	7.5%
<b>Lagerbestände</b>			
- Automobilindustrie	21.4%	71.4%	7.2%
- Elektronikindustrie	22.5%	75.0%	2.5%
<b>Umlaufzeiten</b>			
- Automobilindustrie	5.4%	85.7%	8.9%
- Elektronikindustrie	2.5%	92.5%	5.0%

Quelle: Umfrage, veröffentlicht in Heibach 1998

Für die Nachfragestruktur im Güterverkehrsmarkt haben solche produktionsseitigen Veränderungen folgende Konsequenzen (vgl. auch Heibach 1998):

- Mit der Fertigung kleinerer Stückzahlen verringern sich die Sendungsgrößen, was negative Auswirkungen auf den Auslastungsgrad des Beförderungsmittels haben kann. Dadurch kann die Fahrleistung ansteigen.
- Niedrigere Lagerbestände in Unternehmen haben zur Folge, dass Unternehmen häufiger beliefert werden müssen. Physische Lagerbestände in Unternehmen werden zunehmend durch das Verkehrsmittel ersetzt, was den Transport mehr denn je zu einem Teil des Produktionsprozesses macht. Dies stellt hohe Anforderungen an den Gütertransport bezüglich Verlässlichkeit und Pünktlichkeit.

- Eine hohe Flexibilität der Produktion kann nur durch ein hohes Maß an Flexibilität (z. B. bezüglich Sendungsgrößen, Zeitpunkt der Lieferung) des Gütertransports erreicht werden.
- Kürzere Umlaufzeiten führen zu kürzeren Produktionszyklen, wodurch die Anzahl der Fahrten für die Zu- und Auslieferung von Waren zunimmt. Dadurch kann der Auslastungsgrad von Fahrzeugen sinken und die Fahrleistung zunehmen.

Die geschilderten Anforderungen (kleine Sendungsgrößen, schnelle, pünktliche, flexible Beförderung) haben eine hohe Affinität mit dem Transport auf der Straße. Möglichkeiten für die Bahn bieten sich jedoch, wenn durch enge Kooperationen mit anderen Logistikdienstleistern eine verlässliche Transportkette zwischen Versender und Empfänger erstellt werden kann und Sendungen vermehrt gebündelt transportiert werden.

### **2.3 Perspektiven des Güterverkehrs aus der Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes**

Dr. Adolf Zobel vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) nahm bezüglich den Aussagen des Verkehrsberichts 2000 wie folgt Stellung:

- Gemäß den Prognosen für das Integrationsszenarios wird ein Anstieg der Straßengüterverkehrsleistung bis 2015 um 59% erwartet, eine aus Sicht des BGL realistische Größenordnung. Die Zunahme des Straßengüterverkehrs ist damit geringer als die Zunahme der gesamten Güterverkehrsnachfrage. Damit würde der Marktanteil des Verkehrsträgers Straße erstmals wieder sinken, nämlich von 64% im Jahr 1997 auf 62% im Jahr 2015. Ob dies so eintreten wird, hängt weniger von der Höhe der Straßenbenutzungsgebühr ab als von der Frage, ob es dem Verkehrsträger Schiene gelingt, qualitativ hochwertige Dienstleistungen anzubieten.
- Die höhere Kostenbelastung des Verkehrsträgers Straße durch die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren wird gemäß den Prognosen für das Integrationsszenarios nicht zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene führen: Demnach könnte die Schiene zwar ihren Marktanteil erhöhen, allerdings nur über ein 30%ige Beteiligung am Verkehrszuwachs und nicht durch Verlagerungseffekte.
- Trotz der erwarteten Zunahme der Straßengüterverkehrsleistung werden sich die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- sowie HC-Emissionen in den nächsten Jahren weiter verringern, insbesondere durch die Einführung der Abgasnormen Euro-4 ab 2006 und Euro-5 ab 2009. Verbrauchsreduzierungen sowie umweltschonendes und energiebewusstes Fahrverhalten können zu einem Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes führen.
- Der BGL befürwortet aus Wettbewerbs- und Transparenzgründen eine vollständige Herauslösung der DB Netz AG aus der DB AG, wie dies von der Kommission Verkehrsinfra-

strukturfinanzierung vorgeschlagen wurde. Auch das verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung, eine diskriminierungsfreie Öffnung des Schienennetzes für alle Betreiber zu erreichen, wird begrüßt, denn nur neue Konzepte innovativer Wettbewerber können dazu beitragen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das deutsche Verkehrsgewerbe hat großes Interesse daran, den Kombinierten Verkehr verstärkt zu nutzen, wenn das Angebot der Schiene den logistischen Anforderungen der Kunden gerecht wird.

- Das Güterkraftverkehrsgewerbe verschließt sich den Plänen für die Straßenbenutzungsgebühren für schwere LKW nicht, wenn eine europaweite Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Einklang mit EU-Recht erfolgt und die Ausgaben für Straßenbenutzungsgebühren durch eine Herabsetzung verkehrsbezogener Steuern kompensiert werden.
- Dumpingwettbewerb sowie illegale Beschäftigung und Transporte haben dem Straßengüterverkehrsmarkt stark geschadet. Um zu verhindern, dass einige Unternehmen durch die Umgehung sozial- und arbeitsrechtlicher Bestimmungen Transportdienstleistungen zu Dumpingpreisen anbieten, müssen diesbezüglich gesetzliche Regelungen schnellstmöglich umgesetzt werden.
- Durch europäischen Dumping- und Subventionswettbewerb befindet sich das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe in einer Krise. Die Verkehrspolitik ist aufgefordert, für rasche Entlastungsmaßnahmen zu sorgen und die Sanierung der Transportmärkte voranzubringen.
- Bezüglich der EU-Osterweiterung wirbt der BGL für die Schaffung von Übergangsregelungen, welche bereits vor Beitritt der betreffenden Länder eine schrittweise Öffnung der grenzüberschreitenden Verkehre und nach Beitritt für einen Übergangszeitraum einen beschränkten Zugang zu den Kabotagemärkten vorsieht.
- Die bestehende Lücke zwischen dem Bedarf an Straßeninfrastruktur und den Investitionen muss geschlossen werden. In Anbetracht der tatsächlichen Verteilung der Güterverkehrsleistung auf die Verkehrsträger Straße und Schiene meldet das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe erhebliche Zweifel an, ob es sachgerecht ist, wenn von der Bundesregierung die Investitionen für beide Verkehrsträger in etwa gleicher Größenordnung festgesetzt werden.

## 2.4 Güter auf die Schiene - das Konzept der DB Cargo AG

Dr. Babett Dorner erläuterte die Unternehmensstrategie der DB Cargo AG, und die Anforderungen des Schienengüterverkehrs an die Politik.

Um das Ziel zu erreichen, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene merklich zu erhöhen, muss ein Maßnahmenbündel realisiert werden, welches sich aus internen und externen Maßnahmen zusammensetzt.

Die wichtigsten externen Maßnahmen sind wie folgt:

- Da sich die DB Cargo AG sowohl im intermodalen Wettbewerb als auch im intramodalen Wettbewerb behaupten muss, sind gleiche Wettbewerbsbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene für alle Verkehrsträger von hoher Bedeutung. Insbesondere die Entwicklung des internationalen Verkehrs, welcher für die DB Cargo AG ein wichtiges Geschäftsfeld darstellt, ist in hohem Maße davon abhängig, inwieweit der freie Netzzugang in anderen europäischen Staaten gewährleistet wird. Noch gibt es innerhalb der EU-Länder große Unterschiede in der Art und Weise, wie die Frage des Netzzugangs für ausländische Gesellschaften gehandhabt wird, was zu beträchtlichen Wettbewerbsverzerrungen führt.
- Das Bestandsnetz und die Rangierbahnhöfe in Deutschland müssen modernisiert und Engpässe im Netz beseitigt werden. Ferner ist eine stärkere Entmischung der Verkehre anzustreben, um die Leistungsfähigkeit der Schienenverkehrsinfrastruktur zu erhöhen.

An internen Maßnahmen sind zu nennen:

- Um die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zu verbessern, sind Sanierungsschritte unausweichlich. Derzeit wird die Umsetzung des Programms MORA C vorbereitet<sup>8</sup>, mit dem Ziel, den Einzelwagenverkehr aus der Verlustzone zu führen und ihn als Rückgrat der DB Cargo AG zu erhalten. Als eine Konsequenz von MORA C sind rund 50% der Güterverkehrsstellen von der Einstellung der Bedienung betroffen. Die Streichungspläne beziehen sich auf maximal 8% des Einzelwagenvolumens. Maximal 4% des Umsatzes der DB Cargo AG sind davon betroffen. DB Cargo realisiert 94% ihres Umsatzes mit 40% der heutigen Güterverkehrsstellen.
- Der Angebotsparameter „Qualität“ ist im momentanen Marktumfeld wichtiger als der Angebotsparameter „Preis“. Deshalb ist eine Verbesserung des Parameters „Qualität“ ein entscheidender Faktor für Wachstum, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit.
- Durch eine Neuausrichtung des Kombinierten Verkehrs (KV) will die DB Cargo AG in diesem Marktsegment schwarze Zahlen schreiben und von den Chancen eines der größten Wachstumsmärkte partizipieren.

---

<sup>8</sup> MORA C: Marktorientiertes Angebot -Cargo

- Mehr als die Hälfte eines Jahresumsatzes wird bis 2005 in eine nachhaltige Verbesserung des Fuhrparks investiert. Für den internationalen Einsatz wird in Mehrsystemlokomotiven und Güterwagen mit dem Satellitennavigationssystem GPS investiert.
- Um den Anforderungen der Kunden zu entsprechen, Logistikkonzepte aus einer Hand zu erhalten, muss DB Cargo vermehrt Logistikketten anbieten.
- Damit Synergie- und Kostensenkungspotentiale genutzt werden können, wird die Zusammenarbeit mit Partnern auf vertikaler und horizontaler Ebene sowie intermodal als auch intramodal intensiviert. Mit Hinblick auf das Marktsegment des internationalen Güterverkehrs kommt internationaler Zusammenarbeit besondere Bedeutung zu.

## 2.5 Potentiale der Binnenschifffahrt

Gerhard von Haus schilderte die Situation des Gütertransports auf den deutschen Wasserstraßen.

Aus Sicht der Binnenschifffahrt stellt das größte Hindernis, welches einer Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße entgegensteht, die seit mehr als einem Jahrzehnt vernachlässigte Wasserstraßeninfrastruktur dar. Dies macht sich bemerkbar durch Engpässe im Wasserstraßennetz, lange Reparaturzeiten veralteter Schleusen, verzögerte Freistellungstermine begonnener Baumaßnahmen, ausbleibenden Entscheidungen über neue notwendige Maßnahmen sowie einer Vernachlässigung der Instandhaltung. Von verzögerten Fertigstellungsterminen betroffen ist das Projekt 17 der Deutschen Einheit, die Mittelweser, der Dortmund-Ems-Kanal und die Elbe. Eine politische Entscheidung für den Ausbau des Engpasses auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen steht seit einigen Jahren aus. Dies beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit, Liefertreue und Pünktlichkeit der Binnenschifffahrt und schwächt sie in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Landverkehrsträgern.

Für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland sind folgende Punkte von Relevanz:

- Ein großes und bisher kaum genutztes Potential liegt in einer partnerschaftlichen Kooperation zwischen Bahn und Binnenschiff.
- Pläne der Bahn, das Streckennetz zu reduzieren (MORA C), können, falls Hafenanbindungen betroffen sind, Probleme für die Binnenschifffahrt aufwerfen, solange kein diskriminierungsfreier Netzzugang für Privatbahnen garantiert wird.
- Die in der Diskussion befindliche Schwerverkehrsabgabe in Höhe von 25 bis 30 Pfennig pro Kilometer liegt deutlich unterhalb der Schwelle, die zu einer Verlagerung von Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger führen könnte. Eine Diskussion über die Internalisierung externer Kosten des Güterverkehrs sollte in diesem Zusammenhang intensiviert werden.

- Besondere Verantwortung für eine Steigerung des kombinierten Verkehrs liegen beim Spediteur. Dessen Entscheidungen werden oft nicht nur von betriebswirtschaftlichen Erfordernissen beeinflusst, den eigenen Fuhrpark bestmöglichst auszulasten, sondern auch von subjektiven Faktoren, wie Gewohnheit und gewachsenen persönlichen Geschäftsbeziehungen zu Disponenten. Dies führt oft dazu, dass Potentiale für kombinierten Verkehr ungenutzt bleiben.
- Da Gütertransport durch die Binnenschifffahrt meist Bestandteil einer intermodalen Wegekette ist, sind Umschlagkosten an den Terminals ein bedeutender Wettbewerbsfaktor. Diese sind oft relativ hoch und verteuern die Transportkette erheblich. Bei einer öffentlichen Förderung von Güterverkehrs-Terminals sollte darauf geachtet werden, dass solche intermodalen Schnittstellen im Schnittpunkt der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße errichtet werden.

## **2.6 Integrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung bezogen auf den Güterverkehr**

Ulrich Schüller erläuterte die integrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung, insbesondere in Bezug auf den Güterverkehr.

Zentrale Aufgabe einer integrierten Verkehrspolitik ist es ökologischen, ökonomischen und sozialen Belangen gerecht zu werden. Die Implementierung einer integrierten Verkehrspolitik „besteht aus einer Vielzahl von Einzelschritten“, wobei die Veröffentlichung des Verkehrsbericht 2000 als „erster Schritt“ zu verstehen ist. Die Bundesregierung plant, wie von der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nahe gelegt, ab 2003 eine entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW einzuführen. Um die mit einer Gebühr verbundene Leistung zu erbringen, werden die erhobenen Gebühren einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft übertragen, welche die Mittel für alle Verkehrsträger einsetzt. Der Gütertransport auf der Straße profitiert auch von den Infrastrukturmaßnahmen, welche andere Verkehrsträger betreffen. Eine „segmentierte Zuweisung“ widerspräche den Zielen einer integrierten Verkehrspolitik.

Eine Verdoppelung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 zu erreichen, liegt im Bereich des politisch Möglichen. DB Cargo rechnet für den Prognosehorizont 2015 mit einer von ihr erbrachten Güterverkehrsleistung von 120 Milliarden tkm, also rund 19% unter der von der Bundesregierung angestrebten 148 Milliarden tkm. Dies unterstreicht die Wichtigkeit, die diskriminierungsfreie Zugangsmöglichkeiten zum Schienennetz für weitere Wettbewerber zu gewährleisten, um das verkehrspolitische Ziel einer Verdopplung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene zu erreichen.

Das Bundeskabinett beschloss am 15. August 2001 die Einführung einer LKW-Maut ab 2003 für Fahrzeuge über 12 Tonnen. Die Höhe der Benutzungsgebühr soll zwischen 27 und 37 Pfennigen pro Fahrzeugkilometer liegen und ist abhängig von der Leistung des Fahrzeugs (Anzahl der Achsen und Gewicht) sowie von den Schadstoffemissionen.

## **2.7 Zukunft des Güterverkehrs in Deutschland: Diskussionen**

Die starke Wachstumsdynamik des Güterverkehrs in und durch Deutschland ist eines der dringendsten Probleme, die einer Lösung seitens der Politik bedürfen. Breiter Konsens besteht in dem Ziel der Verkehrspolitik, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. Dies gebietet nicht nur die Notwendigkeit einer höheren Umweltverträglichkeit des Güterverkehrs, sondern schon allein die begrenzte Kapazität des Straßennetzes, dessen Erweiterung auf schwerwiegende Probleme stößt beziehungsweise mancherorts gar nicht möglich ist. Um auch in Zukunft Mobilität in Deutschland sicherstellen zu können, ist eine massive Erhöhung der Verkehrsleistung auf den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße unbedingt erforderlich. Im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik bietet der Kombinierte Verkehr gute Möglichkeiten, die Flexibilität des LKW mit der Leistungsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit der Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff wirkungsvoll zu kombinieren.<sup>9</sup>

Die Einführung einer entfernungsabhängigen Autobahnbenutzungsgebühr ab 2003 für schwere LKW soll zu einer Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege führen. Dieser Schritt, ein Einstieg in ein System nutzerfinanzierter Straßenverkehrsinfrastruktur, wurde mehrheitlich begrüßt. Auch das Güterkraftverkehrsgewerbe verschließt sich einem solchen System nicht, wenn es mit einer europaweiten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen flankiert wird und das System für die Spediteure „belastungsneutral“ bleibt. Dennoch dürfe man von einer Autobahnbenutzungsgebühr in Höhe von 27 bis 37 Pfennigen pro Kilometer für schwere LKW nicht erwarten, dass eine wesentliche Verlagerung von Güterverkehr auf andere Verkehrsträger stattfindet. Um einen Verlagerungseffekt zu erzielen, wird für eine Erhöhung der Straßenmaut auf mindestens 40 Pfennige pro Kilometer plädiert. In engem Zusammenhang mit der Diskussion um die Einführung einer Straßenmaut für schwere LKW sollte auch eine Diskussion über eine Internalisierung externer Kosten des Güterverkehrs geführt werden. Bislang erlaubt es das europäische Recht nicht, externe Kosten bei der Festsetzung einer LKW-Maut zu berücksichtigen. Nach den Ankündigungen im neuen Weißbuch (vgl. Abschnitt 1.8) soll sich dies nun ändern und wird der Diskussion über die Internalisierung externer Kosten weiteren Auftrieb verleihen.

---

<sup>9</sup> Vgl. auch BMVBW 2001.

Die durch die Straßenbenutzungsgebühr eingezogenen Mittel werden einer Finanzierungsgesellschaft für Verkehrsinfrastruktur übertragen, welche in der Lage ist, selbständig Kredite aufzunehmen. Dies könne allerdings die Gefahr bergen, dass sich mit der Finanzierungsgesellschaft ein Schattenhaushalt etabliert.

In der Frage der Mittelverwendung verfolgt das BMVBW im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz: Die Einnahmen aus der LKW-Maut sollen nicht nur der Straße, sondern ebenso den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße zugute kommen. Denn wenn mehr Verkehr über alternative Verkehrsträger abgewickelt wird, profitiert davon auch der Straßenverkehr.<sup>10</sup>

Um das Ziel einer Verdopplung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene zu erreichen, müssen seitens der Politik die Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene gesetzt werden. Schon allein die Tatsache, dass die DB Cargo AG mit ihren Prognosen für 2015 rund 19% unter dem von der Bundesregierung angestrebten Ziel liegt, verdeutlicht die Notwendigkeit, mehr Wettbewerber auf die Schiene zu holen. Die unterschiedlichen Prognosen unterstreichen, dass die DB Cargo AG ihre „Entscheidungen eigenständig“ (U. Schüller) trifft. Die Verkehrspolitik müsse anerkennen, dass politische Ziele nicht notwendigerweise Unternehmenszielen entsprechen müssen.

Zwischen Natur- und Umweltschutzverbänden auf der einen und der Binnenschifffahrt auf der anderen Seite besteht, wie die Diskussionen auf der Konferenz eindrucksvoll gezeigt haben, nach wie vor ein beträchtliches Maß an „Unverständnis“ (H. Holzapfel). Dies liegt darin begründet, dass seitens von Natur- und Umweltschutzverbänden Flüsse als „Lebensadern“ (A. Friedrich) mit einer Vielzahl ökologischer Nischen gesehen werden, seitens der Binnenschifffahrt hingegen als Verkehrsträger, an dessen Zustand (z. B. bezüglich Tauchtiefe, Breite, ganzjährige Befahrbarkeit) für ein reibungsloses Funktionieren gegebenenfalls strombauliche Veränderungen vorgenommen werden müssen. Die Tatsache, dass es in vielen Fällen kaum möglich ist, durch Strombaumaßnahmen verloren gegangene Ökosysteme an anderer Stelle zu ersetzen, verstärkt den Konflikt zwischen den beiden Parteien. Besonders deutlich werden die unterschiedlichen Positionen bei der Frage des Ausbaus der Elbe. Die Binnenschifffahrt fordert einen Ausbau der Elbe, damit ganzjährig eine Tauchtiefe von 1,6 Metern unter dem Gleichwertigen Wasserstand gewährleistet werden kann. Natur- und Umweltschutzverbände sehen in der Elbe den letzten großen deutschen Fluss, der noch weitgehend naturbelassen ist. Bis auf wenige Ausnahmen ist die Elbe noch heute ein frei fließender, unverbauter Strom, der einen einzigartigen Biotopverbund darstellt.

---

<sup>10</sup> Siehe auch Friedrich-Ebert-Stiftung 2001.

Die Schutzwürdigkeit der Elbe wurde auf einer Länge von rund 400 Kilometern im November 1997 durch die Anerkennung als Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ durch die UNESCO bestätigt. Seitens der Umweltverbände wurde während der Konferenz eindringlich an die Politik appelliert, jene Fehler, die in den vergangenen Jahrzehnten in den alten Bundesländern gemacht wurden, wie Begradigung, Kanalisierung und Einbetonierung von Flüssen, in den neuen Bundesländern nicht zu wiederholen. Trotz der Investitionen in das deutsche Wasserwegenetz habe sich der Modal Split des Binnenschiffs in den letzten Jahrzehnten halbiert.

Abbildung 5: Ausdehnung des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe



Quelle: Naturparkverwaltung Elbaueal

## 2.8 Güterverkehr in Deutschland –Ergebnisse einiger ausgewählter wissenschaftlicher Studien

### 2.8.1 Vorbemerkung

In diesem Abschnitt werden einige wichtige Diskussionpunkte der Konferenz durch kurze Zusammenfassungen von Ergebnissen aktueller wissenschaftlicher Studien unterlegt.

Ein wichtiger Diskussionpunkt war die von der Bundesregierung geplante Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW. Eine im Juli 2001 veröffentlichte Studie befasst sich mit den Auswirkungen unterschiedlicher Strukturen von Straßenbenutzungsgebühren für LKW.

Stark differierende Meinungen wurden in der Frage des Ausbaus von Fließgewässern für die Binnenschifffahrt vertreten. Insbesondere die Notwendigkeit eines Ausbaus der Elbe und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt durch die Zerstörung wertvoller Biotope wurde diskutiert. In einer im Auftrag des Umweltbundesamts erstellten Untersuchung werden die ökonomischen und ökologischen Wirkungen verschiedener Ausbauszenarien für die Elbe untersucht.

Relevant für die Diskussionen über „Kostenwahrheit“ im Güterverkehr sowie bezüglich einer von einigen Seiten geforderten Internalisierung externer Kosten des Güterverkehrs ist der im Auftrag des UIC erstellte Bericht, für den eine Methodologie zur Quantifizierung externer Kosten entwickelt worden ist.

### **2.8.2 Auswirkungen unterschiedlicher Gebührenstrukturen für LKW auf deutschen Fernstraßen**

Um die Möglichkeiten unterschiedlicher Gebührenstrukturen für LKW auf deutschen Fernstraßen auszuloten und um die Auswirkungen unterschiedlicher Gebührenstrukturen zu untersuchen, hat das Umweltbundesamt ein Forschungsvorhaben mit dem Titel „Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr“ in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Studie wurden im Juli 2001 veröffentlicht.

Für die Untersuchung wurden für den Prognosehorizont 2010 folgende Szenarien entwickelt:

- Szenario I: Schwerverkehrsabgabe (SVA) in Höhe von durchschnittlich 0,25 DM pro Fahrzeugkilometer ausschließlich auf Bundesautobahnen (BAB), wobei emissionsarme Fahrzeuge eine bis zu 50% niedrigere SVA zu entrichten haben als Fahrzeuge mit hohen Emissionen. Ferner wird für Fahrzeuge über 18 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) ein Gewichtszuschlag von 0,05 DM pro Fahrzeugkilometer erhoben.
- Szenario IIa: SVA in Höhe von durchschnittlich 0,25 DM pro Fahrzeugkilometer, die auf dem gesamten Straßennetz erhoben wird und bis 2010 auf durchschnittlich 0,40 DM pro Fahrzeugkilometer erhöht wird. Wie in Szenario I müssen emissionsarme Fahrzeuge eine bis zu 50% niedrigere SVA entrichten als Fahrzeuge mit hohen Emissionen. Der Zuschlag für LKW über 18 Tonnen soll von zunächst 0,05 DM auf 0,10 DM pro Fahrzeugkilometer erhöht werden. Eine Erhöhung der Kapazität und eine Verbesserung des Angebots des Verkehrsträgers Schiene wird nicht angenommen.
- Szenario IIb: Gleiche Annahmen wie Szenario IIa, mit dem Unterschied, dass im Schienengüterverkehr eine Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Angebotsqualität angenommen wird.

Bei den Modellrechnungen wurde differenziert zwischen den Nachfragesegmenten Speditionsgüter und Massengüter sowie zwischen den Angebotssegmenten Regionalverkehr, Bin-

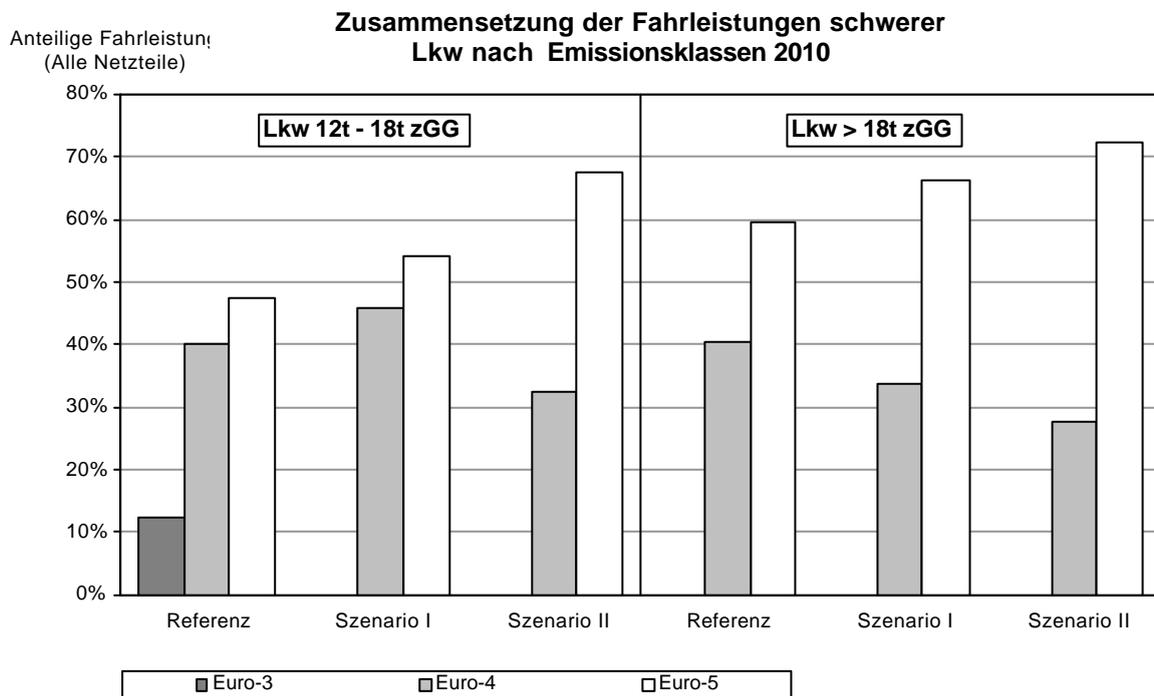
nenfernverkehr und grenzüberschreitender Fernverkehr. Ein Flottenstrukturmodell bildet die Zusammensetzung der LKW-Klassen nach Gewichtsklassen und Emissionsklassen ab.

Einige der Ergebnisse der Modellrechnungen sind wie folgt:

**Verlagerung von Verkehr von bemahteten Straßen auf das nachgeordnete Netz:** In Szenario I beträgt der gesamte Rückgang der Fahrleistung auf den Bundesautobahnen 3,3%, was einen Anstieg der Fahrleistungen auf den übrigen Straßen um 8,1% bedeutet. In den Szenarien IIa und IIb werden 2,2% der Fahrleistung von LKW auf BAB auf das nachgeordnete Netz verlagert, wodurch die Fahrleistung auf dem nachgeordneten Netz gegenüber dem Referenzfall um 5,5% zunimmt.

Eine nach ökologischen Gesichtspunkten gestaffelte Gebührenstruktur schafft **Anreize zum Kauf schadstoffarmer Fahrzeuge**. Zusammen mit der vorgezogenen Neubeschaffung von LKW wird der Anteil von Fahrzeugen über 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht der Emissionsklasse Euro-3 oder geringer in beiden Szenarien auf ein verkehrlich nicht mehr relevantes Maß reduziert worden sein. Der Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse Euro-5 erhöht sich von unter 50% auf über 65%.

Abbildung 6: Fahrleistungen nach Emissionsklassen



Durch die in den Szenarien getroffenen Annahmen verringern sich die Fahrleistungen des Straßengüterverkehrs bis 2010 im Szenario I um 0,5%, im Szenario IIa um 2,3 und im Szenario IIb um 3,3%punkte. Dieser Effekt lässt sich zurückführen auf eine Optimierung der Fahrzeugauslastungsgrade, Vermeidung von Verkehren und die Verlagerung von Verkehren

auf die Schiene. Die Bedeutung modaler Verlagerung wächst mit zunehmender Transportdistanz und abnehmendem Warenwert (vgl. Abbildung 7).

Die Verkehrsleistung auf der Schiene nimmt in den Szenarien I, IIa und IIb um 1,3%, 7 beziehungsweise 14%punkte zu. Der Zuwachs ist für die Marktsegmente Speditionsgüter im Binnenfernverkehr sowie im grenzüberschreitenden Fernverkehr am größten (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 7: Verminderung der Fahrleistung im Straßengüterverkehr

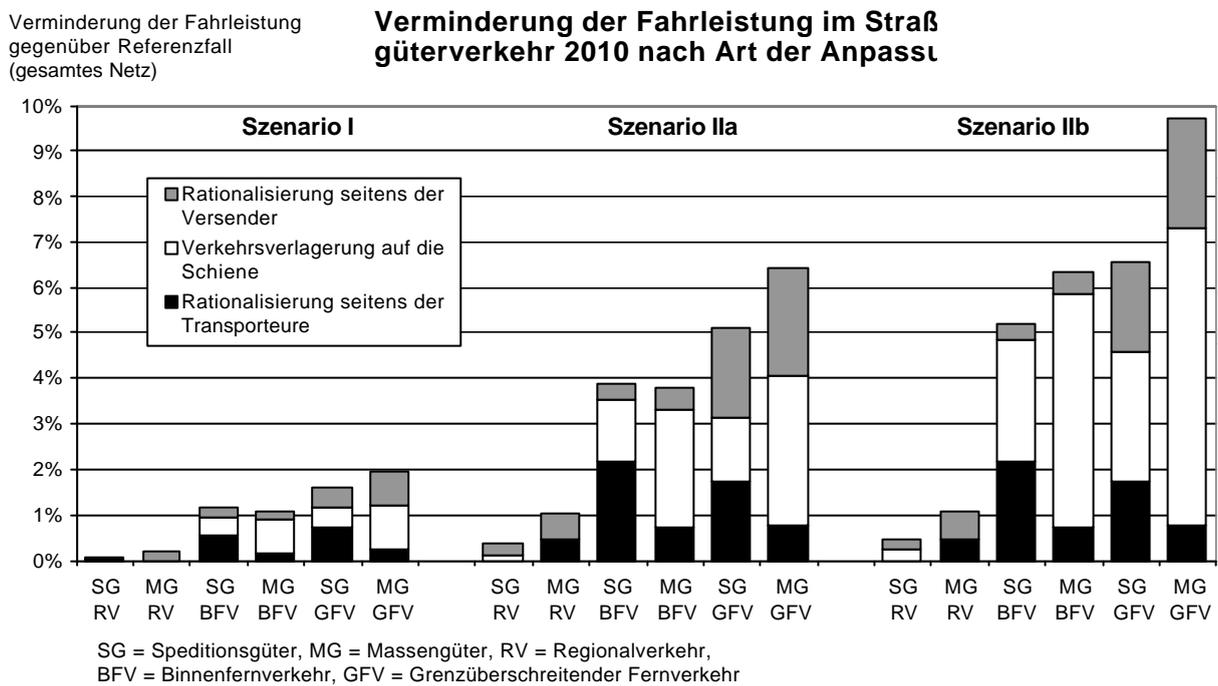
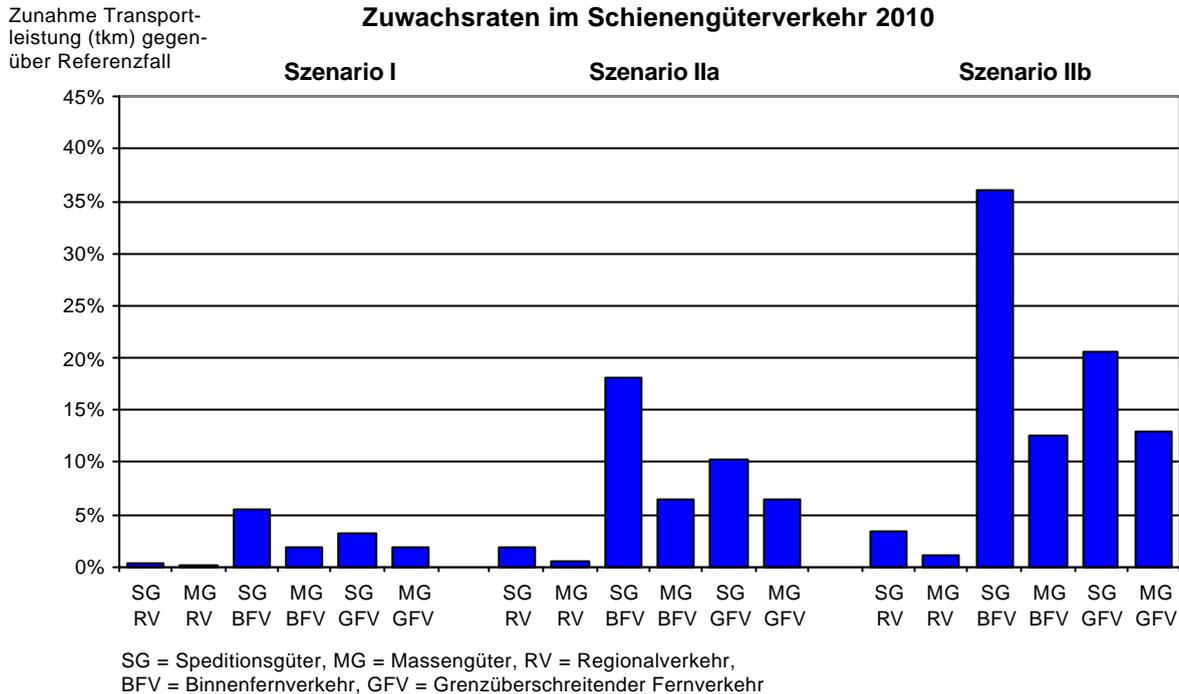


Abbildung 8: Zunahme des Schienengüterverkehrs



Das **Verlagerungspotential** der angenommenen Maßnahmen für 2010 ist verglichen mit den im Zusammenhang mit den für die BVWP erstellten Prognosen für 2015 (Integrations-szenario) gering. Dennoch sollte die in der BVWP angestrebte Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Schiene nicht von vorn herein als Illusion abgetan werden. Durch langfristige Umstellungen in der räumlichen Verteilung von Produktion und Lagerhaltung sowie in den Logistik-Strategien der Unternehmen können Bündelungseffekte entstehen, welche die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begünstigen, während die verbleibenden Transporte auf der Straße auf geringeren Distanzen und mit höheren Auslastungsgraden durchgeführt werden. Hierzu ist es zielführend, dass die Straßenbenutzungsgebühren auf alle LKW-Kategorien sowie das gesamte Straßennetz ausgedehnt werden und so hoch bleiben, dass sie dauerhafte Anreize bieten, den Gütertransport zu rationalisieren, auf andere Verkehrsträger zu verlagern und umweltschonende Fahrzeuge einzusetzen.

### 2.8.3 Wirkungen verschiedener Ausbauszenarien für die Elbe

In einer im Auftrag des Umweltbundesamts erstellten Studie wurden beispielhaft die ökonomischen und ökologischen Wirkungen verschiedener Ausbauszenarien für die Elbe untersucht.

Die Bewertung wurde für das Bezugsjahr 2015 durchgeführt. Im Jahr 2015 steht nach Realisierung des Projekts 17 der Deutschen Einheit nach einem Ausbau des Elbe-Seiten-Kanals

und dessen Schleusen sowie einem Ausbau der Kanäle zwischen Magdeburg und Berlin eine deutlich verbesserte Wasserstraßeninfrastruktur auf der Strecke Hamburg – Magdeburg – Berlin zur Verfügung: Hamburg – Elbe-Seiten-Kanal – Mittellandkanal – Magdeburg – Elbe-Havel-Kanal – Untere-Havel-Kanal – Berlin. Aufgrund der im Jahr 2015 erheblich verbesserten Infrastruktur im unteren Bereich der Elbe wird differenziert zwischen der Entwicklung der Elbe unterhalb Magdeburgs und oberhalb Magdeburgs.

Die Situation auf der Elbe unterhalb Magdeburgs stellt sich dar wie folgt: Bedeutende Umschlagszentren für den Güterverkehr sind die Städte Hamburg, Magdeburg und Berlin. Durch die Infrastrukturverbesserungen im Rahmen des Projekts 17 der Deutschen Einheit wird sich der Gütertransport auf der Relation Hamburg – Magdeburg – Berlin größtenteils auf den Elbe-Seiten-Kanal und den Mittellandkanal verlagern. Diese Route ist nicht nur 32 km kürzer, sondern auch ganzjährig befahrbar und zugelassen für Schubverbände mit einer Tonnage von 6000 Tonnen. Die alternative Route über die Elbe ist an durchschnittlich 20 Tagen im Jahr nicht befahrbar und darf mit Schubverbänden nicht befahren werden. Der einzige Vorteil besteht darin, dass talwärts eine Zeiteinsparung von vier bis acht Stunden realisiert werden kann, was vier bis sieben% der Umlaufdauer entspricht.

Für die Betrachtung des Flussabschnitts oberhalb Magdeburgs werden zusätzlich Dresden und Prag/Tschechien als relevante Umschlagszentren berücksichtigt. Ein Ausbau zwischen Magdeburg und Dresden würde eine höhere Beladung der Schiffe und damit den Einsatz von Schiffen mit höherer Kapazität ermöglichen. Dadurch können Kosteneinsparpotentiale erschlossen werden, was zu einer Verlagerung von Massengütern von der Schiene auf die Elbe führt. Im Verhältnis zum Güterverkehrsaufkommen auf der Relation Hamburg – Magdeburg – Berlin ist die Nachfrage im oberen Abschnitt der Elbe allerdings eher gering.

Unter Berücksichtigung von Umweltschutzziele sowie verkehrlicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte kommt die Studie zu folgenden Ergebnissen:

Da dem Elbe-Seiten-Kanal und dem Mittellandkanal eine leistungsfähige Alternativroute existiert, lässt sich ein Ausbau der Elbe unterhalb Magdeburgs aus ökonomischer Sicht nicht gerechtfertigen. Bei einem Ausbau wäre eine Verletzung von Umweltzielen unvermeidlich, da von den Baumaßnahmen eine oder mehrere Vorschläge für FFH-Schutzgebiete entlang der Elbe betroffen wären.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> FFH: Flora-Fauna-Habitat. Mit der „Richtlinie des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“ (92/43/EWG) verabschiedete der Ministerrat im Mai 1992 einen Beschluss zur Fortführung einer gemeinschaftlichen Naturschutzpolitik. In dieser Richtlinie („FFH-Richtlinie“) sind Ziele, Grundlagen und Verfahrensvorgaben zur Errichtung eines aus FFH-Schutzgebieten bestehenden, zusammenhängenden ökologischen Netzes (Natura 2000) benannt. Zentrale Bestimmung der Richtlinie ist, dass jedes Mitgliedsland FFH-Gebiete benennen, erhalten und ggf. entwickeln muss, die für die in der FFH-Richtlinie genannten bestandgefährdeten Lebensräume und Arten wichtig sind. Eingriffe in FFH-Schutzgebiete stehen unter einem besonderen Vorbehalt.

Hingegen erscheint ein Rückbau der Elbe auf diesem Abschnitt ökonomisch angezeigt, weil dadurch keine nennenswerten Verschlechterungen für den Güterverkehr entstehen und Instandhaltungskosten eingespart werden können. Nicht nur die im Vergleich zu einem Ausbau positivere BVWP-Bewertung, auch die positiven Auswirkungen auf die FFH-Erhaltungsziele legen einen Rückbau der Elbe in diesem Bereich nahe.

Ein Ausbau der Elbe oberhalb Magdeburgs ergibt nur einen geringen wirtschaftlichen Nutzen, der unterhalb der Investitionskosten liegt. Damit ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter eins, so dass ein Ausbau aus ökonomischer Sicht nicht sinnvoll ist. Ferner würde ein Ausbau die Erhaltungsziele der vorgeschlagenen FFH-Schutzgebieten beeinträchtigen.

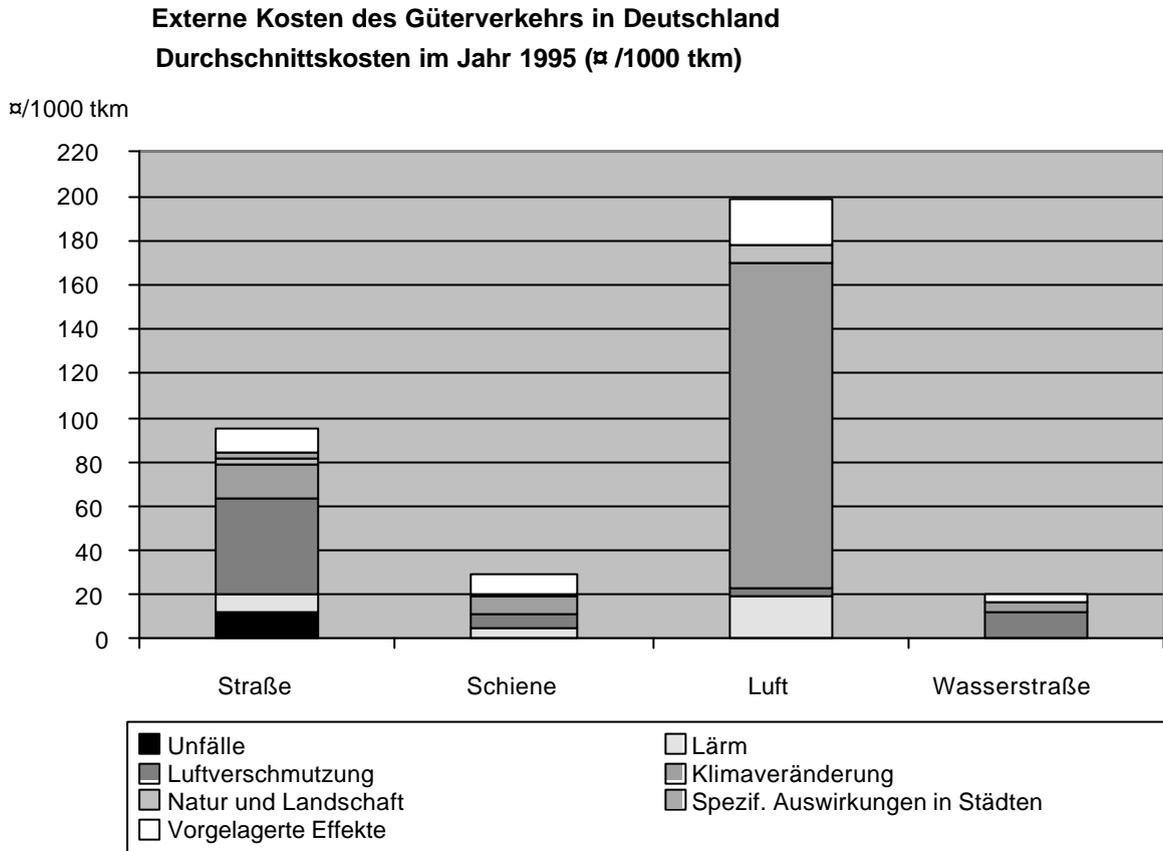
#### **2.8.4 Externe Kosten des Güterverkehrs**

Externe Kosten des Verkehrs wurden im Rahmen einer Studie im Auftrag der UIC berechnet (IWW/ INFRAS, 2001). Es wurde unter folgenden Kostenkomponenten differenziert:

- Unfallkosten: ungedeckte Kosten durch medizinische Behandlungen, Opportunitätskosten der Gesellschaft, Leid und Schmerz.
- Lärmkosten: Materielle Schäden (Wertverlust von Land, quantifiziert über einen Opportunitätskosten-Ansatz), Gesundheitsbeeinträchtigungen.
- Kosten durch Luftverschmutzung: Schäden an menschlicher Gesundheit, materiellen Schäden und Schädigung der Biosphäre (quantifiziert durch Opportunitätskosten-Ansätze).
- Kosten durch Klimaveränderungen: Schäden durch globale Erwärmung, quantifiziert über Opportunitätskosten.
- Kosten durch Schäden an Natur und Landschaft: Schäden verursacht durch Vorhaltung und Benutzung der Infrastruktur, quantifiziert über einen Reparaturkosten-Ansatz.
- Spezifische Auswirkungen in Städten: Zeitverluste von Fußgängern und Kosten für Kompensationsflächen für Fahrradfahrer.
- Zusätzliche Kosten durch vorgelagerte Effekte: Zusätzliche Kosten für Umweltbeeinträchtigungen verursacht durch Fahrzeugherstellung und Energieerzeugung.

Unter Berücksichtigung dieser Kostenkomponenten wurden die externen Kosten des Verkehrs differenziert nach Verkehrsträgern ermittelt und für einzelne Länder ausgewiesen. Die externen Kosten des Güterverkehrs in Deutschland sind in Abbildung 9 dargestellt (auf Durchschnittskostenbasis; in EURO pro 1000 tkm).

Abbildung 9: Externe Kosten des Güterverkehrs in Deutschland



Die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs in Deutschland belaufen sich für die einzelnen Verkehrsträger bezogen auf das Referenzjahr 1995 auf folgende Durchschnittswerte (gerundet; in EURO pro 1000 tkm): Straße: 96; Schiene: 28; Luft: 199; Wasserstraße: 20.

Die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs werden in Deutschland für das Basisjahr 1995 auf rund 34,9 Milliarden EURO veranschlagt.

Den Ergebnissen der Studie folgend ist das Binnenschiff das Verkehrsmittel mit den geringsten externen Kosten bezogen auf die Verkehrsleistung, dicht gefolgt von der Bahn. Deutlich höhere Kostensätze fallen beim Gütertransport auf der Straße an. Die mit Abstand höchsten Durchschnittskosten entstehen bei der Güterbeförderung in der Luft. Bei der Interpretation dieser Werte muss berücksichtigt werden, dass das Gewicht der Ladung pro Transportvorgang verkehrsmittelspezifisch signifikante Unterschiede aufweist. So befördern Flugzeuge relativ leichte und hochwertige Güter, während das Binnenschiff –mehr noch als die Bahn– ein Verkehrsmittel für schwere Massengüter ist. Nicht nur durch die unterschiedlich hohen Effekte, die ein Verkehrsmittel verursacht, auch durch den Bezug der Durchschnittskosten auf die Verkehrsleistung (gemessen in Tonnen-Kilometern) sind die großen

Unterschiede der Kostensätze zu erklären. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die verschiedenen Verkehrsmittel Quelle/Ziel-Relationen unterschiedlich direkt zurücklegen.

Die Quantifizierung externer Kosten des Verkehrs durch Schäden an Natur und Landschaft ist besonders schwierig. In der UIC-Studie wurde ein Reparaturkosten-Ansatz angewandt, der die Kosten dafür bemisst, die Infrastruktur in einen gegenüber Umweltaforderungen akzeptablen Zustand zu überführen (z. B. Entsiegelung der durch Verkehrsinfrastruktur benötigte Fläche bei Landverkehrsträgern). Durch diese Berechnungsmethode profitiert der Verkehrsträger Wasserstraße am meisten, da die spezifischen Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf das Ökosystem Fluss nicht berücksichtigt werden.

### **3 Wettbewerb auf der Schiene**

#### **3.1 Vorbemerkung**

Die im Jahr 1993 in Kraft getretene EU-Direktive 91/440/EWG<sup>12</sup> schreibt für den Verkehrsträger Schiene eine Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels Bahn zu stärken. Durch die EU-Richtlinie 2001/12/EWG<sup>13</sup> vom 26. Februar 2001 ist die Direktive 91/440/EWG geändert worden, um den bei ihrer Durchführung gesammelten Erfahrungen und den seit ihrer Annahme verzeichneten Entwicklungen Rechnung zu tragen, und um zu gewährleisten, dass die gesetzten Ziele erreicht werden. Die Richtlinie 2001/12/EWG verfolgt unter anderem das Ziel, Betreibern einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Dies soll erreicht werden durch eine „Trennung bestimmter wesentlicher Funktionen und/oder die Einrichtung einer Eisenbahn-Regulierungsstelle, die für die Kontrolle und Verwirklichung des Zugangs sorgt, sowie durch getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen“. Die Erweiterung der Zugangsrechte soll „unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zur Harmonisierung erfolgen“. Die Infrastrukturbetreiber „sollen so gestellt sein, dass ihre Unabhängigkeit vom Staat gewährleistet ist und sie die Möglichkeit haben, ihre internen Angelegenheiten selbst zu regeln“. Aufgabe der Mitgliedsstaaten ist es, „die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Entwicklung und sicheren Nutzung der Infrastruktur“ zu ergreifen.

Es ist ein verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung, den Marktanteil der Bahn im Personen- und insbesondere im Güterverkehr merklich zu erhöhen. Vor dem Hintergrund dieses Ziels und angesichts der Tatsache, dass die Bahnreform zum Stillstand gekommen ist, war die Frage über den Verbleib des Schienennetzes Gegenstand der Diskussionen.

#### **3.2 Empfehlungen der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung**

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einberufene Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung („Pällmann-Kommission“) empfiehlt in ihrem Schlussbericht eine Herauslösung des Schienennetzes aus der DB AG:

---

<sup>12</sup> Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Veröffentlicht im Amtsblatt Nr. L 237 vom 28. August 1991

<sup>13</sup> Richtlinie 2001/12/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001. Veröffentlicht im Amtsblatt Nr. L 075 vom 15. März 2001.

„Die DB Netz AG wird auf absehbare Zeit ihre Kosten durch Entgelte nicht auch nur annähernd erwirtschaften können, also auf hohe Staatskostenzuschüsse angewiesen bleiben. Die Annahme, der Staat werde im voraus auf Jahrzehnte hinaus hohe Staatszuschüsse für das Netz verbindlich festlegen, um der DB Netz AG inklusive Netz den Weg zur Börsenfähigkeit zu ebnet, erscheint der Kommission utopisch. Die Einbeziehung des Netzes ist deshalb gleichbedeutend mit einer Verhinderung der Kapitalmarkt-/Börsenfähigkeit der DB AG. Die Rückführung des Netzes in unmittelbares staatliches Eigentum ist die klarste und ehrlichste Lösung. Sie trägt dem staatlichen Willen Rechnung, auch in Zukunft über das Schienennetz Verkehrs-, Struktur- und Regionalpolitik zu betreiben und seine Schrumpfung auf eine betriebswirtschaftlich in vollem Umfang tragfähige Konstellation nicht zuzulassen.“

Kernpunkte der Empfehlungen der Kommission sind wie folgt:

- Konzentration der DB AG auf ein Bundesschienennetz (rund 20.000 km) und Abgabe regionaler und lokaler Netze bzw. Strecken an Länder, Kommunen, Verkehrsverbände oder Private.
- Ausgliederung der DB Netz AG aus der DB AG-Holding.
- Entlastung der DB Netz AG von der Erwirtschaftung der vollen Wegekosten.
- Echte/ materielle Privatisierung der Verkehrsbereiche mit den Zielen, die Kapitalmarktfähigkeit zu erreichen und mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Eine strikte Trennung von Personenfernverkehr und Personennahverkehr ist wegen der unterschiedlichen Funktionen und finanziellen Grundlagen essentiell.
- Bis zur Herauslösung der DB Netz AG muss die DB AG folgende Aufgaben erfüllen:
- Weiterentwicklung von Funktion und Organisation des Netzes nach den Anforderungen des Bundes.
- Qualifizierung der Verkehrsbereiche, so dass sie insgesamt oder einzeln kapitalmarktfähig werden und eine höhere Verkehrsleistung auf der Schiene erreicht wird.
- Einrichtung einer Regulierungsbehörde in der Organisation des BMVBW mit dem Ziel, das System Bahn aufzuwerten und einen umfassenden diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Schiene zu gewährleisten.
- Stärkere Ausrichtung auf Europa durch verstärkte Nutzung der Rechte auf Zugang zu Netzen anderer Staaten, Abbau von Grenzhindernissen und Zusammenarbeit mit Bahngesellschaften anderer Staaten.

### **3.3 Finanzielle Verantwortung für das Schienennetz und Angebote im Personenverkehr –Konfliktpotential zwischen Bund und Ländern**

Die Frage über den Verbleib des Schienennetzes hat nicht nur Implikationen für den Wettbewerb auf der Schiene, sondern spiegelt auch einen „Verteilungskampf zwischen Bundes-

und Länderfinanzen“ (J. Heyer) wider: Bei einer Herauslösung des Schienennetzes von der DB AG gelangt das Schienennetz zumindest in die „Nähe des Staates“ (J. Heyer), oder wird, wie es die Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung als „klarste und ehrlichste Lösung“ empfiehlt, in „unmittelbares staatliches Eigentum“ überführt. Der Staat wird aber nicht bereit sein, die finanzielle Verantwortung für das gesamte Schienennetz zu übernehmen, sondern für seine Verantwortlichkeit ein Kernnetz mit überregionaler Bedeutung definieren. Dies bedeutet wiederum, dass Länder und Kommunen für die nachgeordneten regionalen und lokalen Netzteile verantwortlich würden, was den Ländern möglicherweise eine zusätzliche Belastung von jährlich bis zu 7-8 Milliarden DM aufbürden würde.

Weiteres Konfliktpotential zwischen Bund und Ländern ist dadurch entstanden, dass die DB Reise&Touristik zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 sämtliche InterRegio-Linien eingestellt hat, wobei nur teilweise ein Ersatz durch Regionalzüge erfolgte. Für den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2002 werden bereits die nächsten Streichungen vorbereitet. Nach dem Willen der Bundesregierung sollten die Länder in Zukunft auch InterRegio-Verbindungen finanzieren, und damit nicht nur wie bisher die Verantwortung für den Regionalverkehr übernehmen, sondern auch für Teile des Fernverkehrs.<sup>14</sup> Bisher waren die Länder für den regionalen und lokalen öffentlichen Verkehr zuständig und bekommen dafür in diesem Jahr 13,5 Milliarden DM vom Bund, wobei bislang vereinbart war, dass dieser Betrag um jährlich 500 Millionen DM aufgestockt wird. Doch nun wird über die Höhe des Betrags, der den Ländern vom Bund für den Regionalverkehr zur Verfügung gestellt wird, neu verhandelt, wobei auch die Finanzierung von InterRegio-Linien zur Diskussion steht, auf denen die DB AG das Fernverkehrsangebot eingestellt hat beziehungsweise einstellen will. Vom Ergebnis der Gespräche hängt es ab, ob die Länder mehr Geld vom Bund erhalten oder ob die Mittel gekürzt werden. Notwendig geworden sind die Neuverhandlungen auf Grund von Sparbemühungen des Bundesfinanzministers, der argumentiert, dass die Summe von 13 Milliarden DM an Bundeszuschüssen pro Jahr bei weitem ausreichend sei, da die Länder ohnehin nur für knapp 9 Milliarden DM Dienstleistungen bei der DB AG und anderen Anbietern bestellen würden. Außerdem wird gegargwöhnt, dass die Länder mit dem restlichen Geld auch solche Nahverkehrsmaßnahmen finanzieren, die sie laut Gesetz selbst bezahlen müssten. Ferner würde der Wettbewerb zu einer wesentlichen Verringerung der Kosten im Nahverkehr führen.

Ein Kompromiss könnte so aussehen, dass die Zahlungen des Bundes an die Länder nicht gekürzt werden, und in den folgenden Jahren um 200 bis 300 Millionen DM erhöht werden, wenn sich die Länder dazu bereit erklären, in größerem Umfang als bisher Ersatzzüge für die

---

<sup>14</sup> Vgl. „Länder sollen InterRegio-Linien retten“ in Süddeutsche Zeitung Nr. 150 vom 3. Juli 2001.

von der DB AG gestrichene Fernverkehrszüge zu bestellen.<sup>15</sup> Zu diesem Zweck sollen die Länder die Möglichkeit erhalten, InterRegio-Linien selbst auszuschreiben und an andere Betreiber zu vergeben, wenn die DB AG solche Verbindungen einstellen will.

### 3.4 Diskussion

Die im Jahr 1994 begonnene Bahnreform hat viel verändert, doch hinsichtlich des zentralen Ziels, mehr Wettbewerb auf der Schiene zu gewährleisten, hat sie bis heute nicht genug bewirkt. Die Bahnreform hatte einen „ordnungspolitischen Strickfehler“ (J. Heyer), denn es ist offensichtlich, dass es dem Wettbewerb nicht dienlich sein kann, wenn sich die Infrastruktur in der Hand eines Wettbewerbers befindet. Eines der wichtigsten Ziele der Verkehrspolitik, die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene, könne nur mit mehr Wettbewerb erreicht werden – dies der Grundtenor unter den Teilnehmern der Konferenz. Erforderlich für die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene ist ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz für alle Betreiber, was eine Unabhängigkeit des Netzes voraussetzt. In diesem Zusammenhang ist eine europaweite Harmonisierung der Zugangsmöglichkeiten zu „fremden“ Netzen erforderlich. Um die Zugangsmöglichkeiten zu verbessern, sollte die Bundesregierung auch den „Druck auf Europa verstärken“ (A. Friedrich). Die Betreibergesellschaften der DB AG sehen sich Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt, wenn einerseits Betreiber aus dem Ausland auf den deutschen Markt drängen, andererseits Schienennetze im Ausland gegen Konkurrenz durch Betreibergesellschaften der DB AG abgeschottet werden.

---

<sup>15</sup> Vgl. „Länder sollen InterRegio-Linien retten“ in Süddeutsche Zeitung Nr. 150 vom 3. Juli 2001.

**Connex-Gruppe will das InterRegio-Netz der DB AG übernehmen**

Am 15. August 2001 wurde bekannt, dass Connex, eine Tochter des französischen Vivendi Konzerns, von der DB AG die defizitären InterRegio-Linien übernehmen will und dafür ein Angebot der DB AG, dem Bundesverkehrsministerium sowie den Bundesländern unterbreitet. Die DB AG plant die Abschaffung ihres Angebots im InterRegio-Bereich, da sie nach eigenen Angaben dieses Marktsegment nicht wirtschaftlich betreiben kann. Connex will zusätzlich zu den ICE/IC/EC- Angeboten der DB AG eine zweite Produktlinie des Personenfernverkehrs auf dem Markt erhalten. Durch neue Marketingkonzepte und Neustrukturierungen soll dieses Marktsegment wirtschaftlich gestaltet werden. Die Züge, die unter dem Namen „Interconnex“ (ICx) verkehren sollen, würden Städte verbinden, die vom Fernverkehr sonst nicht bedient werden sowie touristisch bedeutsame Regionen erschließen. Wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist ein Tarifsysteem, das auf preissensible Kunden abgestimmt ist und auch für spontane Fahrten einen preisgünstigen Erwerb von Fahrscheinen erlaubt.

Voraussetzung für die Übernahme von InterRegio-Linien ist, dass sich Bund und Länder zumindest übergangsweise an der Finanzierung des Angebotskonzeptes beteiligen.

Die Initiative wurde von zahlreichen Bundesländern sowie Fahrgast- und Umweltverbänden, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund und der Gewerkschaft Transnet begrüßt. Bundesverkehrsminister Bodewig ermutigte Connex, ein konkretes Angebot zu erarbeiten und in Verhandlungen mit der DB Netz AG einzutreten.

#### 4 Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsbericht 2000. Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für die Zukunft. Berlin, November 2000.

(<http://www.bmmbw.de/Anlage2717/Verkehrsbericht-2000-Teil-1.pdf>)

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Kombinierten Verkehr. Berlin, Juli 2001.

Department for Transport, Local Government and the Regions: A New Deal for Transport: Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport. London, 1998.

Europäische Kommission: White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brüssel, September 2001.

Europäische Kommission: White Paper. A strategy for revitalising the community's railways. Brüssel, Juli 1996.

Friedrich-Ebert-Stiftung: Neue Finanzierungswege in Zeiten knapper Kassen. Gesprächskreis „Innovative Verkehrspolitik“. Neuss, April 2001.

Heibach, M.: Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung –Entkoppelungsmöglichkeiten durch Wirtschafts- und Technologiepolitik. Köln, 1998.

IWW, INFRAS: External Costs of Transport. Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe. Studie erstellt im Auftrag des UIC, Paris. Zürich/ Karlsruhe, März 2000.

IWW, ITS, DLR: Drivers of Transport Demand –Western European Countries. Bericht D3a des SCENES-Projekts. Im Auftrag der Europäischen Kommission, Generaldirektion Verkehr und Energie. Karlsruhe, April 2000.

Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung: Schlussbericht. Berlin, November 2001.

May, A. D.; Matthews, B.; Jarvi-Nykanen, T.: Decision making requirements for the formulation of sustainable urban land use - transport strategies. Veröffentlichung auf dem World Conference on Transport Research (WCTR) 2001. Seoul, Juli 2001.

NOBE, IWW: Drivers of Transport Demand –Central and Eastern European Countries (CEEC). Bericht D3b des SCENES-Projekts. Im Auftrag der Europäischen Kommission, Generaldirektion Verkehr und Energie. Karlsruhe, Mai 2000.

North, M. (Hrsg.): Deutsche Wirtschaftsgeschichte: ein Jahrtausend im Überblick. Beck. München, 2000.

PÖU, biota, IWW, TU Berlin: Beispielhafter Vergleich der ökonomischen und ökologischen Wirkungen verschiedener Ausbauszenarien für die Elbe. Studie erstellt im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin. Forschungsvorhaben im Auftrag des Umweltbundesamtes, FKZ 298 85 106 „Umweltorientierte Bewertung von Bundeswasserstraßenplanungen. Hannover, April 2001.

Rothengatter, W.; Doll, C.: Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr. Studie erstellt im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben 200 96 130 des Umweltbundesamtes. Karlsruhe, Juli 2001.

Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Abt. Wirtschaftspolitik: Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen. Reihe „Wirtschaftspolitische Diskurse“ Nr. 140. Bonn, März 2001.

Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Abt. Wirtschaftspolitik: Reform der Bundesverkehrswegeplanung –Wäre weniger mehr? Reihe „Wirtschaftspolitische Diskurse“ Nr. 135. Bonn, Oktober 2000.

## **5 Moderatoren und Referenten der Veranstaltung**

### **Prof. Dr. Helmut Holzapfel**

Universität Gesamthochschule Kassel,  
Fachgebiet Verkehrsplanung, Kassel

### **Prof. Dr. Werner Rothengatter**

Universität Karlsruhe (TH),  
Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW), Karlsruhe

## **ReferentInnen und TeilnehmerInnen an der Podiums- und Plenumsdiskussion**

### **Kurt Bodewig, MdB**

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

### **Dr. Babett Dorner**

Leiterin Verkehrspolitik DB Cargo AG, Mainz

### **Dirk Fischer, MdB**

Vorsitzender Arbeitsgruppe Verkehr der CDU/ CSU-Bundestagsfraktion, Berlin

### **Horst Friedrich, MdB**

FDP-Bundestagsfraktion, Berlin

### **Dr. Jürgen Heyer, MdL**

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

### **Richard Mergner**

Sprecher des AK Verkehr des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e. V.,  
Nürnberg

### **Angelika Mertens**

Parlamentarische Staatssekretärin, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen, Berlin

### **Dr. August Ortmeier**

Leiter der Verkehrsabteilung des Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin

### **Albert Schmidt, MdB**

Bündnis 90/ Die Grünen-Bundestagsfraktion, Berlin

**Ulrich Schüller**

Leiter der Grundsatzabteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

**Gerhard von Haus**

Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, Duisburg

**Reinhard Weis, MdB**

Vorsitzender des Arbeitskreises Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, SPD-Bundestagsfraktion, Berlin

**Dr. Winfried Wolf, MdB**

Verkehrspolitischer Sprecher der PDS-Bundestagsfraktion

**Dr. Angelika Zahrt**

Vorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e. V., Berlin

**Dr. Adolf Zobel**

Stellv. HGF des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik, Frankfurt

**Tagungsplanung und –organisation**

**Karl-Hans Weimer**

**Ilona Reuter**

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

**Verfasser der Broschüre**

**Eckhard Szimba**

Universität Karlsruhe (TH), Institut für Wirtschaftsforschung und Wirtschaftspolitik (IWW), Karlsruhe

## 6 Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
BAB	Bundesautobahn
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
CO	Kohlenmonoxid
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EBA	Eisenbahnbundesamt
EU	Europäische Union
FFH	Flora-Fauna-Habitat
HC	Kohlenwasserstoff
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
km	Kilometer
KV	Kombinierter Verkehr
LKW	Lastkraftwagen
MORA C	Marktorientiertes Angebot Cargo
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
NBS	Neubaustrecke
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
REGENT	Regionalnetz
SVA	Schwerverkehrsabgabe
TEN	Transeuropäische Verkehrsnetze
tkm	Tonnen-Kilometer
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
zGG	Zulässiges Gesamtgewicht

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 Militärflächen 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 Konfliktfelder 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