



Mobilität braucht Kommunikation – für eine neue deutsche Verkehrspolitik

Wilhelm Pällmann (Hrsg.)

**FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG**

**DW
VG**
Deutsche
Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V.



Alcatel SEL
Stiftung für
Kommunikations-
forschung

Wilhelm Pällmann (Hrsg.),

Mobilität braucht Kommunikation
Für eine neue deutsche Verkehrspolitik

Editorische Notiz

Die Konferenz »Mobilität braucht Kommunikation – Für eine neue deutsche Verkehrspolitik« fand auf Initiative der Friedrich-Ebert-Stiftung, der Alcatel SEL Stiftung für Kommunikationsforschung und der DVWG Deutsche Gesellschaft für Verkehrswissenschaften am 13. und 14. Februar 2006 in Berlin statt. Die Vorbereitung oblag einer Initiatorengruppe. Ihr gehörten an:

Vorsitzender: Dr. Wilhelm Pällmann, Vorstand a. D., Frankfurt a. M.
Holger Bach, Leiter der Koordinierungsstelle Mobilitätscluster Wirtschaftsförderung Region Stuttgart
Dr. oec. habil. Ralf Haase, Hauptgeschäftsführer a. D., DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Berlin
Dr.-Ing. Claus Jahnke, Hauptgeschäftsführer, DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Berlin
Dr. Dieter Klumpp, Geschäftsführer, Alcatel SEL-Stiftung für Kommunikationsforschung, Stuttgart
Berthold Leimbach, Stabsabteilung der Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin
Dipl.-Pol. Fritjof Mietsch, MMC Mietsch Mobility Consult, Blankenheim
Dr.-Ing. Jürg Sparmann, Präsident, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden
Dipl.-Ing. Volker Sparmann, Geschäftsführer, RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund, Hofheim am Taunus
Prof. Dr.-Ing. habil. Heinz Stürz, Technische Universität Dresden/Sächsisches Telekommunikationszentrum
Prof. Dr. oec. habil. Ulrike Stopka, Technische Universität Dresden/Institut für Wirtschaft und Verkehr
Peter Zoche, M.A., Fraunhofer-Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung, Karlsruhe

Zur Vorbereitung der Konferenz wurden Kurzgutachten erstellt und parallel zur Konferenz in Buchform veröffentlicht: *Ulrike Stopka, Wilhelm Pällmann (Hrsg.): Für eine neue deutsche Verkehrspolitik. Mobilität braucht Kommunikation. Deutscher Verkehrsverlag, Hamburg 2005.*

Konferenzkonzept, Betreuung von Kurzgutachten und Buch, Konferenzbericht: Fritjof Mietsch.

Impressum

ISBN 3-89892-532-3
Copyright 2006 by Friedrich-Ebert-Stiftung
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
Stabsabteilung, www.fes.de/stabsabteilung
Redaktion: Dr. Max Brändle, Berthold Leimbach, Fritjof Mietsch
Satz: Doreen Engel
Druck: Bonner Universitätsdruckerei
Printed in Germany 2006

Inhalt

Dr. Wilhelm Pällmann:	
Vorwort – Verkehrspolitik an Wegscheidern	1
Fritjof Mietsch:	
Einleitung – Verkehrspolitische Quintessenz: Ideen und Vorschläge	3
Klaus-Peter Güttler:	
Bericht aus der verkehrspolitischen Entscheidungswerkstatt	6
Podiumsdiskussion:	
Management von Verkehr – Chancen, Status und Handlungsbedarf	8
Volker Sparmann:	
Mobilität der Zukunft	14
Hanns-Karsten Kirchmann:	
Das satellitengestützte Mautsystem als Schlüsseltechnologie für die Transport- und Verkehrswelt	20
Dr. Jürg Sparmann:	
Verkehr verstehen und beherrschen	24
Dr. Andreas Kossak:	
Infrastrukturentwicklung und Finanzierung.....	30
Diskussion	37
Wolfgang Tiefensee:	
Herausforderungen der Verkehrspolitik	39
Diskussion	44
Dr. Monika Wulf-Mathies:	
Netze für die Mobilität der Zukunft.....	45
Detthold Aden:	
Integrierte Transportketten – Wunsch und Wirklichkeit.....	52
Dr. Thomas Stetter:	
Kommunikation und Verkehr – Sicherheitspotentiale der Zukunft	58
Podiumsdiskussion der Konferenzergebnisse	62
Mitwirkende.....	72

Dr. Wilhelm Pällmann: Vorwort – Verkehrspolitik an Wegscheiden

Die letzte große Welle verkehrspolitischer Fundamentalreformen nähert sich ihrer Erfüllung. Als die Liberalisierung der Märkte begann, fiel es schwer sich vorzustellen, Gütertransport und Personenverkehr könnten ohne Regulierung funktionieren. Das seitherige Wachstum der Verkehrsnachfrage hat klar gemacht, daß die Entwicklung ohne marktwirtschaftlichen Effizienzdruck an gefährliche wirtschaftliche und ökologische Grenzen gestoßen wäre.

Eine neue Welle mit vergleichbarer Tiefenwirkung steht bevor. Sie wird von der Tatsache getrieben, daß frei konsumierbare, aus Steuergeldern finanzierte Güter unter Stagnationsdruck stehen. Schwaches wirtschaftliches Wachstum und demographischer Wandel engen den öffentlichen Finanzspielraum ein. Streueffekte und Effizienzverluste, die bei steuerfinanzierter und staatlicher Güterbereitstellung unvermeidlich sind, werden zu einer fiskalischen Last, die die öffentlichen Haushalte zunehmend überfordert. Der schleichende Verfall unserer Verkehrsinfrastruktur – gemessen an der Unterfinanzierung im Bundesverkehrswegeplan – ist längst im Gange und beschleunigt sich weiter. Sonderinvestitionsprogramme können die Lücke nur zum Teil und nur vorübergehend schließen.

Diese Wellen sind kein deutsches Phänomen. In allen frühindustrialisierten Ländern zeigen sich Variationen des gleichen Grundmusters. Daraus, wie damit national umgegangen wird, ergeben sich in der globalen Wirtschaft wettbewerbliche Unterschiede. Auch deshalb kann sich die deutsche Verkehrspolitik globale Vorteile verschaffen. Einen Gegensatz zur europäischen Integration muß es deshalb nicht geben. Die Pionierleistung von Toll Collect ist dafür ein prominentes Beispiel.

Die Schlußfolgerungen liegen auf der Hand: Ein Optimum an Effizienz ist nur zu haben, wenn der Nutzer seine Kosten direkt beeinflussen kann; und sozialstaatliche Politik für Gerechtigkeit muß zunehmend beim individuellen Einkommen ansetzen, nicht mehr vorrangig bei der kostenlosen Bereitstellung einzelner öffentlicher Güter.

Die Notwendigkeit, ein Maximum an Verkehr mit einem Minimum an Aufwand abzuwickeln, wird durch die Möglichkeit globaler Preis- und Versorgungskrisen mit fossiler Energie radikal verschärft. Wenn es nicht gelingt, die Fähigkeiten möglichst vieler Wirtschaftssubjekte zu stärken, die Produktivität der beanspruchten Ressourcen zu maximieren, fehlt ein zentrales und vor allem friedliches Instrument im Krisenmanagement. Was bedeutet das für den Verkehr?

- Der Staat wird vom Produzent von Verkehrsleistungen zum Gewährleister eines gewollten, vom Nutzer direkt und vollständig bezahlten Versorgungsniveaus.
- Die Privatisierung von Infrastruktur durch private Investoren kann auch für Normalbürger interessant sein, wenn Konstruktionen gefunden werden, die es zum Beispiel ermöglichen, Lücken in der individuellen Altersversorgung durch zins attraktive Anlage von privaten Ersparnissen zu schließen.
- Insbesondere die Pkw-Nutzer müssen befähigt werden, durch intelligente Selbstorganisation die Störungsfreiheit und Sicherheit des Verkehrs weiter zu erhöhen. Im Nebeneffekt befähigt das dazu, den Besetzungsgrad des eigenen Fahrzeugs zu steigern – eine Option, mit möglichen Treibstoffkrisen umzugehen, ohne daß kataraktartige gesamtwirtschaftliche Verwerfungen entstehen. Akut ist dies nicht,

aber die Erinnerungen an autofreie Wochenenden lehren, daß Krisen nur dem Grunde nach diagnostiziert werden können, während der Zeitpunkt ihrer Wirksamkeit unvorhersehbar ist.

Die Konferenz, über die hier berichtet wird, hat einen Teil dieser Themen aufgegriffen. Die energiepolitischen Grundsatzfragen und die über die Verkehrsinfrastruktur hinausgehenden Gesichtspunkte der Privatisierung konnten nicht Gegenstand dieser primär verkehrspolitischen Veranstaltung sein. Die vorgetragenen Vorschläge und Ideen stehen dazu jedoch nicht im Widerspruch – ganz im Gegenteil: Intelligentere Technik, Organisation und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sind eine unentbehrliche Grundlage auf dem Weg durch das 21. Jahrhundert.

Fritjof Mietsch:

Einleitung – Verkehrspolitische Quintessenz: Ideen und Vorschläge

Im günstigsten Fall werfen Konferenzen neue Fragen auf. Die Auswertung der Reaktionen und Diskussionen, die durch die Referate und die vorbereitenden Papiere ausgelöst wurden, zeigen, daß sich die Hoffnung der Veranstalter erfüllt hat. Sie haben mit ihren konzeptionellen Impulsen eine wohlwollende, teilweise kritische Resonanz gefunden, immerhin keine fundamentale Ablehnung. Das ist nicht wenig, denn die Verkehrspolitik steckt, wie jede Reformpolitik in Deutschland, in taktischen Zwängen, die im Kern den Zustand unserer Gesellschaft im allgemeinen und die Mechanismen der Mediengesellschaft im besonderen spiegeln – aber sie arbeitet auf einer pragmatischen Basis. Die darin liegenden Chancen schöpft der beratende Diskurs der Experten nicht immer aus, wohl gerade dort nicht, wo es um die vielen kleinen Schritte gehen muß, aus denen sich letztlich tiefgreifende Veränderungen zusammensetzen. Auch das ist ein wichtiges Ergebnis dieser Konferenz. Die Kunst der Reformpolitik, die Suche nach Wegen, Innovationen in Alltag umzusetzen, sie lassen sich wohl nur im Tun lernen, nicht in Lehrbüchern. Insofern: Der Dialog muß weitergehen.

Die nachfolgenden Forderungen und Vorschläge nehmen zum Teil in einer eher kleinteiligen Dimension auf, was in den dokumentierten Referaten und Diskussionsberichten ausführlicher oder grundsätzlicher nachgelesen werden kann. Wichtig erscheinen auch einige eher leise Nebenbemerkungen, die hier herausgehoben werden sollen. Sie tragen zu den Schlußfolgerungen bei, die sich aus der Gesamtbetrachtung der Veranstaltung ergeben. Einzelne Urheber, die zum Teil nur Gelegenheit zu kurzen Diskussionsbemerkungen hatten, werden an dieser Stelle bewußt nicht in Anspruch genommen, auch wenn ihnen Dank gebührt. Denn Interpretationsfehler, Verkürzungen, Irrtümer und Überspitzungen gehen ausschließlich zu Lasten des Autors.

Expertenvorschläge ohne operativ umsetzbare Reife haben schlechte Chancen

1. Die wichtigste Folgerung aus der Gesamtbetrachtung der Konferenz betrifft ein Dilemma von Expertendiskursen über Innovationen – weist aber auch einen Ausweg: Ratschläge, die die Funktionslogik des politischen Prozesses nicht berücksichtigen, gehen ins Leere. Gerade bei grundlegenden Erneuerungsansprüchen kann die Politik mit Grundsatzforderungen wenig anfangen. Sie braucht operativ umsetzbare Vorschläge, die sich in den Fluß der laufenden Entscheidungen, Interessenausgleiche und Zuständigkeitsstrukturen einpassen lassen. Zum Beispiel: Die Sympathie von Verkehrspolitikern für Nutzungsgebühren reicht nicht aus, sie müssen ihre finanzpolitischen Kollegen überzeugen, daß es sich budgetpolitisch lohnt, die Mehrbelastung von Autofahrern bei den Verkehrssteuern zu kompensieren, und sie müssen ihnen aufzeigen, wie der Übergang von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung praktisch vollziehbar sein soll. Hier liegt wohl derzeit das größte Defizit der sich verstärkenden Forderungen aus der Fachwelt. Behauptung: Bevor keine überzeugende *gesamtwirtschaftliche und finanzpolitische Analyse* von Nutzungsgebühren für die Straße vorliegt, bleibt es folgenlos, an das aufgeklärte Eigeninteresse der Finanzpolitik zu appellieren.
2. Das 4,3 Mrd.-Investitionsprogramm der Großen Koalition bietet ausreichenden Spielraum, für Investitionen in intelligente Verkehrssysteme zu werben – und die Chancen dürften um so besser sein, je klarer gemacht werden kann, daß damit im internationalen Wettbewerbsvergleich Tempo in die Umsetzung von

Vorschläge für das 4,3 Mrd.-Programm der Bundesregierung

Telematik gebracht und ihre Umsetzung in eine flächendeckende Infrastruktur entscheidend vorangebracht werden kann. Beispielsweise könnte es interessant sein, den Güterverkehr, insbesondere auf der Schiene und mit Lkw < 12 t zGG, durch OBU besser organisierbar zu machen. Ebenso bietet die hessische Verkehrsleitzentrale, die das Programm »Staufreies Hessen 2015« umsetzt, reichliche Ansatzpunkte – zur Beschleunigung und zur Übertragung auf andere Ballungsregionen. Weiteres Beispiel: Die Maut für Schwer-Lkw bemißt die Gebühren nach dem Ladegewicht. Vor dem Hintergrund, daß ein erheblicher Teil der Lkw überladen fährt und damit die Autobahnen überproportional abnutzt, wäre es ein wettbewerbsgerechter Fortschritt, die gegebenen technischen Möglichkeiten zu nutzen, um die tatsächlichen Achslasten zu messen, indem eine solche Systemergänzung in die Toll Collect-Infrastruktur eingebaut würde.

3. Verkehrsplanungs- und -lagedaten sind entscheidend dafür, daß aus Pilotanwendungen und örtlichen Insellösungen eine bundesweite Infrastruktur für integriertes Verkehrsmanagement und intermodale Transportprozesse werden kann. Die dafür erforderlichen Standardisierungsprozesse stellen eine notwendige, aber keine hinreichende Startbedingung dar. Ein Informationssystem wirkt erst, wenn es so groß ist, daß es genügend Kunden anzieht. Private Anbieter brauchen deshalb in jedem Fall eine Mindestmasse an Daten und Flächendeckung. Dafür hat bisher niemand ein finanzierbares Geschäftsmodell vorgelegt. Ob unter diesen Bedingungen die herrschende politische Vorstellung realistisch ist, der Aufbau von Datenbeständen müsse privatwirtschaftlich geleistet werden, ist eine offene, in dieser Sichtweise vielleicht nur negativ beantwortbare Frage. Aus den Erfahrungen des hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen läßt sich indessen die Arbeitshypothese ableiten, daß die seit Jahren beschworenen Mobilitätsdienstleistungen keineswegs eine privatwirtschaftliche Domäne sein müssen – ganz im Gegenteil: Die Finanzierung aus öffentlichen Mitteln ermöglicht den schrittweisen Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur. Die Kooperation mit Unternehmen kann, zunächst subsidiär, private Vorleistungen anregen, die erbracht werden, weil sich die Investoren in diesen Zukunftsmärkten Startvorteile erwirtschaften wollen. Kommerzieller Aufschwung als Folge eines neuen infrastrukturellen Angebots, es wäre nicht das erste geschichtliche Beispiel für erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung – gerade im Verkehr!
4. Die Finanzierung von (Straßen-)Verkehr durch (Straßen-)Verkehr, der große Traum der Ökonomen und Verkehrsexperten, Verkehr zu steuern und zu optimieren, wird eine Forderung bleiben, die eher Widerstände und Ängste erweckt, solange dieses Instrumentarium mit zu vielen Erwartungen befrachtet wird. Was fehlt, ist – neben der unter 1. erwähnten Untersuchung der Finanzierungsfunktion – eine auf reale Verkehrslagen und -konstellationen bezogene Untersuchung, wo und für welche Zwecke Steuerung durch differenzierte Preise überhaupt in Frage kommen kann. Beispiel: In Deutschland gibt es keine Totalverstopfung wie in der City of London. In der Konsequenz muß klar gemacht werden, welche *marginalen Effekte* erreicht werden können und sollen. Gebührenbasierte Verkehrssteuerung als allgegenwärtiger oder abstrakter Lenkungsanspruch lenkt davon ab, daß es wahrscheinlich nur darum gehen kann, chronisch überlastete, physisch nicht überwindbare und ökologisch gefährdete Engpaßbereiche zu entlasten.
5. Nutzerfinanzierung im ÖPNV – ein neues Stichwort, das noch der Füllung harret – kann vollenden, was mit der Leistungssteigerung durch Wettbewerb

Die Datenbasis ist der entscheidende Engpaß für massenhafte Anwendung

Datenbasierte Mobilitätsdienste – eine staatliche Pflichtaufgabe?

Nutzerfinanzierung – nicht mit falschen Lenkungsansprüchen überlasten

Nutzerfinanzierung – auch im ÖPNV!

begann. Das befreit indessen nicht davon, daß das Schneckentempo, mit dem Innovationen wie das E-Ticketing im ÖPNV bisher umgesetzt wurden, vor dem Hintergrund der beabsichtigten Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln unerträglich wird. Bei der Suche nach Beschleunigungsmaßnahmen lohnt es, sich vor Augen zu führen, daß in Hongkong seit langem Massenstandard ist, was hier als Pilotversuch gefeiert wird.

Der Staat muß führen
lernen – aktuell mit dem
Masterplan Güterverkehr

6. Beim Aufbau von Infrastruktur ist der Ruf nach dem Staat nicht überraschend. Ob sich die Meinung, intelligente Transportsysteme seien eine private Aufgabe, noch lange halten kann, ist – auch vor dem Hintergrund in anderen Ländern – eher unwahrscheinlich. Gefordert sind Koordination und Moderation, Konzept- und Systemführung. Am beabsichtigten Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung sollte sich zeigen, daß das auch im föderalen Staat machbar ist.

Fritjof Mietsch

Klaus-Peter Güttler: Bericht aus der verkehrspolitischen Entscheidungswerkstatt



Hessen ist als Transit-Land-Nummer-Eins eine zentrale Drehscheibe in Deutschland und Europa. Dort spiegeln sich alle Verkehrsprobleme wie in einem Brennglas. Die dringenden Fragen zukünftiger Mobilität müssen so aufbereitet und popularisiert werden, daß die Kooperation der verschiedensten Akteure vorankommt, denn in der Koalitionsvereinbarung und dem Regierungsprogramm der Großen Koalition findet sich nicht so viel von den in der Tat notwendigen Themen, die diese Tagung ansprechen will. Das zeigen drei Beispiele:

Die Verkehrsministerkonferenz hatte im Oktober 2005 den Auftrag erteilt, den Paradigmenwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung ergebnisoffen zu prüfen und dabei vorgegeben, es solle keine zusätzlichen Belastungen für Pkw-Fahrer geben. In dem vorbereitenden Papier war ein Paket von kurz- bzw. mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen angesprochen. Die Mauteinnahmen sollten direkt der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zufließen, nur für den Straßenbau verwendet und die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sollte kreditfähig gemacht werden. Diese Punkte konnten sehr schnell auch von der Verkehrsministerkonferenz der Länder akzeptiert werden.

Was nicht akzeptiert werden konnte, mit knapper Mehrheit, war eine vertiefte Prüfung, ob eine Pkw-Vignette als Übergangslösung zu einer echten Maut eingeführt werden soll und ob es sinnvoll ist, Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen und Busse einzubeziehen. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt. Einerseits war es natürlich ein völlig ungeeigneter Zeitpunkt, zu dem dieser Beschluß herbeigeführt worden ist. Andererseits wurde darauf hingewiesen, daß eine Entlastung der Pkw-Fahrer durch die Senkung der Mineralölsteuer, wie vorgeschlagen, nicht durchsetzbar sei. Das heißt, die Verkehrspolitik hat sich nicht zugetraut, diese Prämisse, die dem Prüfungsauftrag zugrunde gelegt worden ist, auch tatsächlich durchzusetzen. Deshalb wurde des weiteren darauf hingewiesen, daß eine Pkw-Vignette mit Kosten von 100 Euro jährlich den Autofahrern nicht zumutbar sei. Dann wurde sehr dezidiert darauf hingewiesen, daß die Probleme, die sich aus der Einführung der Vignette auf Autobahnen ergeben würden, für das nachgeordnete Straßennetz nicht beherrschbar seien.

Erfolgreiche Veränderungen in der Verkehrspolitik sind möglich. Sie brauchen ehrgeizige Ziele, Kooperation der Beteiligten und einen klaren Führungswillen an der Spitze einer Regierung.

Das Szenario, unter dem dieser Beschluß der Verkehrsministerkonferenz zustande gekommen ist – massiver Druck der Öffentlichkeit durch Präsenz der Presse auf der Verkehrsministerkonferenz, Termin vor der Regierungsbildung der Großen Koalition, aber auch Angst vor der Reaktion der Bevölkerung – waren maßgeblich dafür, daß dieser Beschluß so nicht herbeigeführt worden ist. Das Beispiel lehrt, daß es nicht ausreicht, bestimmte Konzepte zu haben, sondern daß ein ganz wichtiger Gesichtspunkt ist, die Transformation in die politische Willensbildung herbeizuführen.

Ein zweites Beispiel ist der Wettbewerb im straßengebundenen ÖPNV Hessens, wo Verkehrsleistungen konsequent ausgeschrieben werden. Im Gegensatz zu fünf-

1. Arbeit am Übergang von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung

2. Alleingang zum Wettbewerb im ÖPNV

zehn Bundesländern befinden wir uns in einer Außenseiterposition. Wie ist es zu dieser Entscheidung gekommen? Wir haben sehr frühzeitig, ungefähr seit Mitte 1999, alle, die im straßengebundenen ÖPNV, also bei den Bussen, von einer Öffnung des Marktes, betroffen waren, an einen Tisch geholt, um uns in Arbeitsgruppen auf den Wettbewerb vorzubereiten. Das waren das Gewerbe, die kommunalen Verkehrsunternehmen, die Verbände und die Aufgabenträger mit den Verbänden Städtetag und Gemeindebund. Gleichzeitig ist es für den regionalen Busverkehr gelungen, über die hessischen Verbände für den regionalen Busverkehr ein vertraglich abgesichertes Stufenkonzept für Ausschreibungen zu erreichen. Diese Konzeption, die von den Verbänden initiiert worden ist, wurde getragen von den Gesellschaftern der Verbände, das sind die kreisfreien Städte und die Landkreise, also die Aufgabenträger für den ÖPNV. Das war ganz wichtig, um überhaupt die Öffnung für den Wettbewerb in Hessen zu ermöglichen. Wir haben weiterhin eine Lücke im bundesgesetzlichen Rechtsrahmen genutzt, natürlich mit rechtsgutachterlicher Unterstützung, die es uns ermöglicht hat, durch eine bestimmte Auslegung des Personenbeförderungsgesetzes einen solchen Weg überhaupt zu gehen. Außerdem haben wir genutzt, daß die deutschen Gerichte über Ausschreibungen im ÖPNV unterschiedlich geurteilt hatten. Wir wurden auch durch Bestrebungen auf der Ebene der Europäischen Kommission unterstützt, die eine sehr klare Position vertritt, daß im ÖPNV grundsätzlich ausgeschlossen werden muß. Uns kamen sichtbare Erfolge bei den Ausschreibungen zugute, auch wenn insbesondere diejenigen, die die Ausschreibungen formuliert und konzipiert haben, zunächst sehr viel lernen mußten. Überraschend war mitunter das Verhalten derjenigen, die auf Ausschreibungen reagiert haben. Insgesamt ist aber der hessische Weg der Ausschreibungen im Wettbewerb nur möglich gewesen, weil wir zwei Ministeriumsleitungen mit den Ministern Posch und Dr. Rhiel hatten, die aus ordnungspolitischen Grundsätzen offensiv mit diesem Thema umgegangen sind. Es waren also ideale Voraussetzungen dafür, einen besonderen Weg zu gehen, den die anderen fünfzehn Bundesländer nicht gegangen sind.

3. Hessen – staufrei
im Jahr 2015 als
weltweites Vorbild

Auch mein drittes Beispiel belegt, wie es möglich ist, Veränderungen in der Verkehrspolitik zu setzen. Über das Projekt »Staufreies Hessen 2015« wird Ihnen morgen Herr Dr. Sparmann die Einzelheiten vermitteln. Ohne große fachliche Vorbereitung und Aufbereitung ist das Projekt nach der letzten Landtagswahl im Regierungsprogramm und in der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten aufgetaucht. Es ist sein persönliches Projekt, hinter das sich Herr Koch von Anfang an gestellt hat. Das Ziel wird sehr klar definiert. Das Ziel lautet: Im Jahr 2015 soll Hessen in den Verkehrsmeldungen nicht mehr vorkommen.

— *Unruhe im Publikum* —

Es ist nicht das erste Mal, daß ich eine solche Reaktion höre, aber es ist eine ganz bewußte Akzentuierung, die in dieser Aussage enthalten ist, und die dazu beiträgt, daß wir mit diesem Projekt die notwendige Aufmerksamkeit erreicht haben. Um Ihnen zu verdeutlichen, was sich dahinter verbirgt: Ungefähr 12.000 Meldungen der Verkehrsmeldestelle, die pro Jahr im Hessischen Rundfunk über Staus gesendet werden, sollen abgebaut werden. Die Landesregierung will die in Hessen vorhandenen Ressourcen in Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft nutzen, um ein innovatives Verkehrsmanagement aufzubauen und zu vermarkten. Sehr klar formuliert: Hessen soll die Vorbildregion für Stau-Management werden, und zwar weltweit.

Reformen im Verkehr
brauchen engagierte
Spitzenpolitiker

Ich darf Ihnen einfach, um den Zusammenhang und die Bedeutung dieses Projekts auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Hessischen Landesverwaltung noch ein wenig deutlicher zu machen, zwei Zitate aus Äußerungen des hessi-

schen Ministerpräsidenten wiedergeben. Einmal: »Wenn man die Leute nicht treibt, erreicht man nichts.« Und das zweite Zitat: »Staufreies Hessen 2015 ist eine Mischung aus Vision, Ehrgeiz und Provokation.« Oder, wie die Bildzeitung für den Verkehr – die heißt so ähnlich wie die Bildzeitung – schreibt: Ich schaffe den Stau ab.

Eine solche Aussage eines hochrangigen Politikers ist ein Novum in dieser Republik. Sie können sich daran erinnern, daß der ehemalige Bundeskanzler Schröder Schiffbruch erlitten hat, als er einmal sehr klare Formulierungen zum Abbau der Arbeitslosenzahlen formuliert hat. Der hessische Ministerpräsident traut sich, bezogen auf das Jahr 2015, ein solches Projekt zu, und es gelingt ihm mit der Definition dieses Zieles, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Hessischen Landesverwaltung für dieses Projekt zu gewinnen. Ich meine, es ist ein gutes Beispiel dafür, wie es unter bestimmten Konstellationen gelingt, Verkehrspolitik tatsächlich zu verändern und zu den Punkten hinzuführen, die diese Gesellschaft braucht.

Sicherung von Mobilität ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben dieser Republik. Es ist eine der Säulen, die in diesem Land den Wohlstand der Bürgerinnen und Bürger und das gute Funktionieren der Wirtschaft trägt. Umso interessanter ist es, das zu lesen, was in Ihrem Sammelband 2005 (s. editorische Notiz) bereits an Thesen formuliert worden ist. Hochinteressant sind – ich kann da im Augenblick nicht drauf eingehen – die zehn Thesen von Wilhelm Pällmann für eine Veränderung der Verkehrspolitik in Deutschland.

Ich wünsche Ihnen, daß Sie viele Anregungen und viele Argumente heute und morgen in Ihre praktische Arbeit nach Hause mitnehmen und daß die Anregungen im Alltag nachwirken, damit vieles von dem, was wir heute vorfinden, verändert werden kann. Den Veranstaltern gratuliere ich dazu, daß sie diese Konferenz zustande gebracht haben.

Podiumsdiskussion: Verkehrsmanagement – Chancen, Status und Handlungsbedarf

Klaudia Martini: Verkehrspolitik ist ein »weites Feld«, aber wenn ich ein Zitat aus dem 18. Jahrhundert als Einstieg in unsere Debatte benutzen darf, drängt sich natürlich die Frage auf, wie es besser werden soll, und das Podium wird uns sicher auf

Ich kann freilich nicht sagen, ob es besser werden wird, wenn es anders wird. Aber soviel kann ich sagen: Es muß anders werden, wenn es gut werden soll.

Georg Christoph Lichtenberg

den Erkenntnisweg mitnehmen, daß es besser werden kann. Inwieweit es aber dann auch anders werden muß, wenn es gut werden soll, darüber wollen wir heute Abend sprechen. Die Lektüre des Bandes »Für eine neue deutsche Verkehrspolitik – Mobilität braucht Kom-

munikation« führt zu der Frage, warum die Betonung auf nationaler Verkehrspolitik liegt. Kann die Politik eine Vorreiterrolle Deutschlands im Rahmen der internationalen europäischen Verkehrspolitik wahrnehmen, was können wir in besonderer Weise als deutsche Verkehrspolitik auf die Beine stellen?

Bernd Törkel: 40% unserer Exporte gehen in die Welt außerhalb der EU, deshalb verstehen wir seit einigen Jahren Verkehrspolitik als operative Wirtschaftspolitik. Das setzt voraus, in Brüssel Allianzen zu schmieden, nicht nur, um etwas zu verhindern, sondern auch, um etwas voranzubringen. GALILEO ist dafür sehr gutes Beispiel. Für die wichtige Vermarktung des Standortes sind wir relativ gut mit zwei Gesellschaften aufgestellt, dem »Industrial Investment Council« und der »Invest in Germany«. Dort

Ist deutsche Verkehrspolitik möglich?

Privatisierung der Bahn
entscheidungsreif

wird auch der Logistik-Standort Deutschland mit seinen vielen Vorteilen dargestellt.

Klaudia Martini: Verkehrspolitik setzt das Mitmachen der Partner in Industrie und Gesellschaft voraus. Was wünschen Sie sich zusätzlich?

Hans Leibbrand: Ich sehe dringenden Handlungsbedarf bei der Privatisierung der Bahn. Alle Fakten liegen auf dem Tisch. Jetzt muß entschieden werden. Das trägt auch zu einer Verstetigung der Investitionsmittel für die Schienen-Infrastruktur bei, gerne auf einem höheren Niveau. Deutschland ist derzeit eines der Länder in Europa mit dem geringsten Pro-Kopf-Investitionsvolumen für die Schiene. Gut wäre eine Vereinfachung der Finanzierungs- und Genehmigungspraxis für Investitionen in die Schiene. Deutsche Verkehrspolitik im internationalen Konzert sollte darauf dringen, daß die Länder mit einheitlichem Liberalisierungstempo voranschreiten; das gilt nicht nur für die Bahnbetreiber, auch für die Bahnindustrie muß der Marktzugang gleichmäßig für alle geöffnet werden. Bei der Vernetzung der Verkehrsträger sollte weniger geredet und mehr gehandelt werden. Wenn Innovationen in der Bahnindustrie wie bisher weiter gefördert werden, sind wir auf einem guten Weg, auch im Ausland. Das Exportvolumen der deutschen Bahnindustrie ist höher als der inländische Absatz.

Klaudia Martini: Können wir zufrieden sein mit der Innovationsbereitschaft der Nationalstaaten, auch der Privaten, die GALILEO mit tragen?

GALILEO – ein
Infrastrukturprojekt

Rainer Grohe: GALILEO hat neben 28 europäischen Partnern nichteuropäische Partner wie China, Israel, Indien, Ukraine. GALILEO wird ein globales System, das im übrigen viel mehr kann als Verkehrslenkung. Wir werden Instrumente bieten, die es ermöglichen, ganz anders an die Probleme der Verkehrsentwicklung in Europa heranzugehen. Tun die Staaten genug? Ich bin in stillen Momenten in voller Bewunderung für die Menschen, die damals diese Entscheidung getroffen haben. Sie haben etwas Unglaubliches auf die Beine gestellt, ein wirkliches Hightech-Projekt für Europa, das nur realisierbar ist, wenn die Fähigkeiten aller Staaten in Europa und aller Industrien gebündelt werden. Es ist ein beispielgebendes Projekt. Aber die Politik tut sich etwas schwer zu akzeptieren, daß es längst mehr ist als ein politisches Programm, nämlich ein ganz wichtiges Infrastrukturprojekt für Europa.



Klaudia Martini

Klaudia Martini: GALILEO kann mehr als navigieren, kann es bei der Umsteuerung der Finanzierung helfen? Was soll die Politik verstärkt auf den Weg bringen?

GALILEO – Basis für
Nutzerfinanzierung?

Jürgen Siegmann: GALILEO wirft die Frage nach der Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf und damit die Frage: Gehe ich konsequent über alle Verkehrsträger und Infrastrukturen vor? Die Nutzungsabhängigkeit der Gebühren muß gewährleistet werden, dazu sind Ortungssysteme nötig, vor allem, wenn ich Privatfinanzierung der Infrastruktur möchte oder Anreize geben möchte, daß man Privatgeld in die Infrastruktur investiert. Die Erlöse müssen von der Nutzung abhängig sein. Das ist eine große Chance für die Zukunft im Unterschied zu einem Vignetten-System, bei dem der Staat Geld einnimmt und vielleicht auf einer privat finanzierten Infrastruktur eine Schatten-Maut bezahlt. Wenn es nur darum geht, Geld in die Kasse zu bekommen, kann man die Vignette oder andere Dinge machen. Aber in der Zukunft werden wir in Europa eine Patchwork-Landschaft von verschiedenen privat finanzierten Infrastrukturen haben, die alle ihre eigenen Abrechnungssysteme brauchen. Da muß man eine möglichst einheitliche technische Basis haben.

Klaudia Martini: Ein Zitat aus Ihrem Haus, Herr Hubschneider: »Generell läßt sich sagen, daß Potentiale, die sich aus Verkehrsmanagement ergeben würden, bei keinem der Verkehrsträger voll ausgeschöpft sind. Eine Kooperation der unterschiedlichen Verkehrsträger findet nicht nennenswert statt.«



Hans Hubschneider

Hans Hubschneider: Wir haben beim Verkehrsmanagement zunächst ein anderes Problem zu lösen. Erst müssen wir die Menschen erreichen, das heißt Informationen sammeln und verteilen, danach die Nutzung ermöglichen, auch technische Voraussetzungen schaffen. Das ist ein Henne-Ei-Problem: Solange wir keine guten Informationen haben, haben wir keine Empfänger und damit auch keine Nutzer und keine Motivation, Technologien aufzubauen. Wir brauchen die Politik, ideell und finanziell, um gute, flächendeckende, aktuelle, multimodale Information über unsere ziemlich kleinräumigen Grenzen innerhalb von Deutschland hinweg zu bekommen. An Europa müssen wir da noch lange nicht denken. Es gibt keine konsistente Information für das, was auf Neudeutsch »pre-trip« heißt.

Zumindest Hessen geht mit der Initiative »Staufreies Hessen« gut voran, auch wenn nicht viel Geld dahintersteckt, aber viel Einsatz und viel Sichtbarkeit. Das ist ein guter Weg. Wenn wir auf das Jahr 2020 schauen, müssen wir jetzt anfangen, sonst werden wir noch ewig tausend verschiedene Kommunikationsempfangssysteme und sonstwas haben und nichts Gemeinsames zustande kriegen.

Klaudia Martini: Kann in unserem föderalen Aufbau mit den unterschiedlichen Zuständigkeiten – Planung, Bau, Finanzierung, Organisation – etwas funktionieren, was technisch durchaus möglich wäre? Sollten wir der Politik für die Föderalismusdebatte etwas mit auf den Weg geben?

Bernd Törkel: Es ist schwierig, in diese Debatte noch eine Interoperabilitätsdimension einzuführen. Aber das Problem hat viele Facetten und Dimensionen, und es gibt Erfolge und Mißerfolge. Wir haben bestimmte Standards, dafür haben wir in Brüssel im Bereich der Eisenbahn schwer gekämpft. Über die unterschiedlichen Mautsysteme und Fortschritte in bestimmten Techniken muß man einen Layer legen, der die Systeme verbindet. Jedenfalls gibt es kein Patentrezept und alles ist sehr kostenaufwendig, z. B. Eisenbahn-Multisystem-Lokomotiven. Es macht Sinn, bestimmte Entwicklungen in Ballungsräumen zunächst einmal pilotartig zu entwickeln, dann wird es einen Zeitpunkt geben müssen, wo wir sinnvolle Technik-Standards eine Etage höher tragen müssen. Dafür gibt es Foren, zwischen Bund und Ländern und das Telematik-Wirtschaftsforum, wo wir die Dinge vorantreiben müssen. DELPHI, die Haus-zu-Haus-Informationen im ÖPNV, ist natürlich modular entstanden und wird weiter ausgebaut, aber es war im hohen Maße ein komplexer kommunikativer und organisatorischer Prozeß, alle Player an einen Tisch zu bekommen. Sie kennen die Fortschritte mit Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen. Der Bund gibt Geld, die Länder sind dafür zuständig, und das funktioniert. Es muß nicht immer zentral gesteuert werden. Der Prozeß muß koordiniert sein.

Jürgen Siegmann: Ich sehe da einen Konflikt. Wir wollen Wettbewerb für mehr Qualität und weniger Kosten. Auf der anderen Seite wird Kooperation gefordert. Die kann nur funktionieren, wenn sie verordnet wird – durch Planung, einen Besteller oder Gesetz oder wenn die Unternehmen der Meinung sind, daß sie Vorteile davon haben.

Datenbasis für
Verkehrsmanagement
unzureichend

Handeln für 2020
beginnt heute

Handeln im
Föderalismus – wie?

GALILEO bietet viele Chancen im Verkehr

Rainer Grohe: Mich hat es gestört, GALILEO als ein Mauterfassungssystem wiedergegeben zu sehen. GALILEO kann wesentlich mehr. Man sollte sehen, wie man es zusätzlich nutzen kann, um Verkehrsströme intelligent zu leiten. Sie müssen die Phantasie greifen lassen, dann kommen Sie auf viel mehr als auf Verkehrslenkung. Im Luftverkehr ist GALILEO essentiell. Mit GPS können Sie kein Flugzeug landen und starten, weil es keine Verfügbarkeitsgarantie gibt und die Genauigkeit nicht reicht. Auf der Schiene können Sie ein System haben, das Ihnen zuverlässig auf den Meter genau – nach den neuesten Messungen werden wir im Bereich von Dezimetern genau sein – sagen kann, wo sich der jeweilige Zug befindet und welche Relativgeschwindigkeit er zu einem Nachbarzug hat, und wenn Sie die Technik der Bremswege wissen, kommen Sie zu Kapazitätserweiterungen, ohne Beton und Eisen in Infrastruktur investieren zu müssen. Wenn Sie in der Automobilindustrie mit den Entwicklern reden, sagen die Ihnen: GALILEO brauchen wir nicht, wir haben GPS, doch wenn Sie den Forschern sagen, Ihr arbeitet am automatischen Fahren, dann geht das los: Sensoren hier, Distanz-Warner dort, Radar vorn und hinten. Wenn Sie denen sagen, jetzt stellt Euch mal ein System mit dieser Leistung und mit garantierter Verfügbarkeit vor, würdet ihr die Lösung genauso wählen? – dann fängt das große Nachdenken an. Wir bauen hier ein hochintelligentes System auf, und wir sollten es nicht immer nur verkürzt übersetzen in das, was wir heute haben, und sagen, dann nehmen wir halt statt des Pickerls ein Satellitensignal. Ich glaube, das wird GALILEO nicht gerecht.

— Applaus —

Von anderen lernen?

Fritjof Mietsch, MMC Mietsch Mobility Consult: Die Erfahrungen anderer Länder zeigen, daß man nationale Wettbewerbsvorteile herausholen kann. Meine Frage bezieht sich auf die Bemerkung, wir bräuchten Akzeptanz, bevor man mit Verkehrstelematik mehr anfangen kann. Hier zeigen uns andere Länder, etwa die USA, wie man zum Beispiel die Evaluierung anlegen muß, daß sie außer bei Fachleuten vor allem in der Öffentlichkeit Akzeptanz aufbaut. Können wir uns also wirklich so selbstzufrieden zurücklehnen angesichts der Fortschritte, die wir in anderen Ländern sehen, und sagen, daß es keinen Bedarf für eine durchaus deutsche Verkehrspolitik gibt?



Bernd Törkel

Bernd Törkel: Wir haben insbesondere mit den USA eine Vereinbarung geschlossen, die zum Gegenstand hat, hinzugucken, was dort im Mobilitätsmanagement läuft; da gibt es auch interessante Ansätze, was die Energiestrategie weg vom Öl angeht. Wir dürfen den Vorsprung, den wir in diesem Bereich gemeinsam mit der Automobilindustrie und der Mineralölwirtschaft haben, nicht verspielen. Noch sind wir an der Spitze der Entwicklung. Aber wenn ich mir anschau, was Japan und die Vereinigten Staaten an Forschungsmitteln mobilisiert haben, dann kann ich nur sagen, wir haben Nachholbedarf, wir müssen neben der Grundlagenforschung auch in Pilotanwendungen gehen.

Eine der durchgängigen Orientierungen seit 1998 war, daß wir mehr Geld mobilisieren müssen, auch anders als über die klassische Haushaltsfinanzierung, und es ist eben im Ergebnis geschafft worden, auf ein Niveau zwischen zehn und elf Milliarden für die sogenannten Binnenverkehrsträger zu kommen. Damit können wir ein Stück weit Engpässe beseitigen auf internationalen Korridoren, im Zu- und Ablauf zu unseren Häfen – ein ganz wichtiger Schwerpunkt neben der Fertigstellung »Verkehrsprojekte Neue Länder«.

Außer Infrastruktur auch OBUs fördern

Jürgen Siegmann: In Zukunft muß sicherlich sehr viel Geld für die Substanzerhaltung der Verkehrsinfrastruktur fließen, und da muß vernünftig geklärt sein, wieweit

neue Technologie kapazitätssteigernd sein kann. Natürlich können wir keine neue Autobahn oder notwendige Autobahn durch Telematik ersetzen, aber wir können einen Zeitraum überbrücken. Deshalb muß sich der Staat überlegen, ob er konsequent nur Infrastruktur fördern will oder auch OBUs in den Nutzerfahrzeugen – Beispiel ETCS. Level zwei wird wahrscheinlich keinerlei kapazitätssteigernde Maßnahme bringen, aber ein Großteil der Investitionen muß in die Fahrzeuge gehen, und die können nicht so einfach vom Staat finanziert werden. Also muß man das Netz in die Lage setzen, zum Beispiel für ausgerüstete Fahrzeuge reduzierte Trassen-Preise zu verlangen. Ein ganz kompliziertes Thema, bei ETCS noch überhaupt nicht geregelt, ist für Level drei die Ortung über GALILEO, die erst zulassungsfähig gemacht werden muß. Die Bahn braucht die beweisbare Garantie, daß eine solche Ortung gegeben ist.



Hans Leibbrand

Hans Leibbrand: ETCS kann fahrzeugseitig finanziert und gefördert werden aus europäischen Mitteln. Trotzdem ergibt sich in der Migrationsphase ein relativ teurer Zusatzaufwand.

Rainer Grohe: Ob man den Zuwachs an Verkehr und Infrastrukturbedarf mit intelligenten Innovation abdecken kann oder doch in Beton und Eisen gehen muß, wird man sehen. Jedenfalls kostet GALILEO die 28 europäischen

Staaten etwa 4,5 Mrd. Euro – dafür kann man nicht viel Autobahnen und Schienen bauen, deshalb lohnt es sich, darüber nachzudenken, ob es nicht der wirtschaftlichere Weg ist, in innovative Systeme hineinzugehen. Die drei chinesischen Mitarbeiter bei uns in GALILEO Joint Undertaking diskutieren nur, wie China von der Nutzung des Systems profitieren wird. Die fragen uns, wie müssen wir uns heute aufstellen, damit wir, wenn das System da ist, den größtmöglichen Nutzen davon haben? Das sollten wir auch tun. Dafür brauchen wir in Europa im Verkehrsbereich regulatorische Maßnahmen, sonst werden wir solche Systeme nie sehen. Es müssen Standards gesetzt und Vorgaben gemacht werden, damit sich Wettbewerb entfalten kann.

Hans Hubschneider: Wir könnten politisch mehr tun, denn Telematik läßt sich schneller als Straßen realisieren. Wir müssen etwas Ähnliches tun wie Europa mit GALILEO: Vertrauen schaffen, in welche Richtungen wir gehen, dann wird die Industrie auch mitgehen. Wenn ich sehe, wie lange wir E-Ticketing machen, mit einem kleinen Versuch mit 10.000 Karten hier und mit 20 da – und in Hongkong gibt es Oktopus mit 16 Mio. Karten. Wenn man denkt, mit welchen Grenzkosten die uns zwanzig Millionen Karten liefern können, dann machen wir irgendwas falsch.

— Beifall —

Bernd Törkel: Neben E-Ticketing gibt es viele andere technologische Möglichkeiten. Wir haben die Kernapplikation, einen technischen Standard, gefördert. Was wir jetzt einfordern, ist ein Finanzierungskonzept, dann ist der Bund bereit, weiterzugehen und die Insel-Lösungen zu verdichten.

Erich Gerlach, BIS Business Integration Service: Neue technische Systeme eröffnen neue Perspektiven, und Geld wird immer knapper. Welche Rolle darf der Staat dann mittel- und langfristig in der Verkehrspolitik noch übernehmen, wenn es ein effizientes Management sein soll?

Hanskarl Protzmann, ProProjekt Planungsmanagement & Projektberatung GmbH: Das langsamste Glied in dieser ganzen Angelegenheit sind nicht die Länder und der Bund, aber eine demokratisch verfaßte Gemeindeverwaltung, die kein Geld hat, fällt zwangsläufig aus. Meine feste Überzeugung ist, daß die Organisationsfrage das zentrale Moment ist.

Mehr Beton oder mehr Intelligenz?

E-Ticket:
Wir sind viel zu langsam

Was soll, was kann der Staat tun?

Die Anwendungs-
kompetenz von Unter-
nehmern ist gefragt

Rainer Grohe: Sie haben Recht, intelligente Infrastruktur entsteht aus technischen und organisatorischen Verknüpfungen. GALILEO Joint Undertaking verwaltet die Gelder des 6. Rahmenprogramms Forschung, und wir haben in den letzten drei Runden ausschließlich Anwendungsentwicklung gefördert, um besonders bei kleinen und mittelständischen Unternehmen das Bewußtsein zu wecken, daß man heute anfangen muß. Dafür haben wir im abgelaufenen Jahr 100 Mio. als Zuschüsse für Entwicklungsvorhaben ausgegeben. Wir bemühen uns in erheblichem Umfange, mit allen möglichen Gebietskörperschaften – von den jeweiligen Landesregierungen über die Untergliederungen bis in die Gemeinden – in Dialoge zu kommen. Aber die Umsetzung muß dort erfolgen, wo die Kompetenz für die Umsetzung liegt.



Rainer Grohe

Klaudia Martini: Herr Hubschneider, wird genug getan, um die klein- und mittelständische Industrie mit einzubinden?

In Deutschland fehlt
Systemführung

Hans Hubschneider: Das ist eine gute Frage. PTV hat mehr als 500 Mitarbeiter, trotzdem sind wir nicht Industrie, wir sind im Niemandsland. Ich glaube, es wird genug getan, aber das Problem in Deutschland ist, daß sich niemand den Hut aufsetzt. Das BMVBS hat schon per Definition seine Grenzen, weil viele Zuständigkeiten bei den Bundesländern liegen. Wir hatten im Bereich Verkehr, Verkehrstelematik ziemlich viel Vorsprung. Ich glaube, wir verlieren gerade ziemlich viel davon. In Japan wird das von oben angegangen, in den USA auch, dort ist jemand, der sagt, ich mache ein Gesamtkonzept, einen großen Plan. In Deutschland liegt die Förderung von Mobilität und Telematik im BMBF jetzt im BMWI. Ich vermisse, daß das BMVBS stärker führt und entsprechend Mittel einsetzt. Ich fürchte, für erneuerbare Energien und andere Dinge wird so viel Geld ausgegeben, daß für die Telematik, die viel weniger Geld braucht, möglicherweise nichts übrig bleibt.

OBU anstelle von
Partikelfiltern fördern?

Klaudia Martini: Wegen der negativen ökologischen Effekte durch Staus könnte es für Ökologen wesentlich sinnvoller sein, die Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern so zu verbessern, daß Staus nicht mehr zustandekommen oder reduziert werden. Das Kohlendioxid-Einsparpotential bis hin zu den Feinstäuben wäre wahrscheinlich um einen Faktor x höher als die vieldebattierte neue Technik des Dieselpartikelfilters. Meine Frage: Bevor wir uns jetzt Land auf, Land ab in der Frage verhaken, ob Filtertechnologie gefördert wird, könnte man mit steuerlichen Subventionen eine größere Verbreitung von On-Board-Units in den Fahrzeugen organisieren. Damit wäre die massenhafte Anwendung schneller erreicht, so daß die vorhandenen Systeme, plus später GALILEO, durch verbesserte Verkehrsdynamik mehr Schadstoffe einsparen als jemals vielleicht mit Feinstaub-Diesel-Partikelfiltern.

Wir hatten im Bereich Verkehr, Verkehrstelematik ziemlich viel Vorsprung. Ich glaube wir verlieren gerade ziemlich viel davon.

Hans Hubschneider

Rainer Grohe: Sie rennen bei mir offene Türen ein, weil wir aufhören sollten, jedes Verkehrsüberwachungs- und -lenkungssystem automatisch mit Maut in Verbindung zu bringen. Als gelernter Ingenieur bin ich gewohnt, in Lösungen zu denken, nämlich Dinge zu verhindern, die zu Schadstoffausstoß oder Ähnlichem führen, und nicht hinten dran einen Filter als Absolution zu setzen, der ein paar Partikelchen rausfischt. Dieses halte ich für einen absoluten Irrweg. Technische Probleme sollte man angehen, indem man nur das Ziel und nicht die Lösung definiert, und dann den Weg zum Ziel dem Einfallsreichtum des Technikers überläßt.

Hans Hubschneider: Der Güterverkehr würde gerne mehr dynamisch planen, ihm fehlen aber die Informationen. Die intermodale Verfügbarkeit ist noch ein Problem. Hier haben wir wieder ein Henne-Ei-Problem. Ein Informationssystem wirkt erst, wenn es so groß ist, daß es genügend Kunden anzieht. Es ist ziemlich schwer, in diese verteilten und dezentralisierten Systeme solchen Schwung zu kriegen. Wir sehen alle, welchen Erfolg ebay oder Amazon haben – sobald eine bestimmte Mindestgröße erreicht ist. Mein Wunsch an die Politik ist zu helfen, über diese Schwelle zu kommen, das würde dem BMVBS gut anstehen. Das ist meiner Ansicht nach die Rolle des Staates.

Verkehrs-
Informationssysteme
brauchen Mindestgrößen

Klaudia Martini: Vor vielen Jahren hat man den Sicherheitsgurt zur Pflicht gemacht. Wäre es nicht denkbar, im Fahrzeug eine On-Board-Unit zur Pflicht zu machen, weil sie der Sicherheit und dem nachhaltigen Verkehr dient? Dann hätten Sie eine massenhafte Durchdringung und könnten die heute funktionierenden Kommunikationssysteme so einsetzen, daß sie zu den gewünschten Effekten führen.

Die OBU für alle als
Vehikel für Verkehrs-
management?

Hans Hubschneider: Irgend jemand wird dann nach der Finanzierung fragen. Aber wenn man das langfristig und verlässlich genug macht, würde sich die Industrie darauf einstellen, und wir hätten den Nutzen. Wir brauchen sechs, acht Jahre, bis wir eine genügende Durchdringung in den Neufahrzeugen haben.

Rainer Grohe: Wir brauchen diese Strategie für die Industrie in Europa, auch um das zu erreichen, was Herr Hubschneider gesagt hat: Wir brauchen die große Zahl der Anwender, weil auch das intelligenteste System erst dann seine Wirkung entfalten wird.

Hans Hubschneider: Es geht in letzter Zeit ziemlich viel voran in den Diskussionen zwischen den Verkehrsträgern und den verschiedenen Prozeßbeteiligten. Das ist schon supergut. Wir hätten gerne auch das BMVBS und die Politik als Leithammel noch dabei.

BMVBS – als
Leithammel gewünscht



Jürgen Siegmann

Jürgen Siegmann: Mir haben die Visionen, die in dem Buch (s. editorische Notiz) niedergelegt sind, sehr gut gefallen. Wir müssen jetzt Visionen haben, die durch die Politik vielleicht sogar konsensfähig erklärt werden können. Der Staat muß Randbedingungen setzen, wo es hingehen soll. Er muß ein gutes Konzept vorlegen, auch konsequent für faire Spielregeln sorgen, und er muß glaubwürdig werden. Wir haben heute häufig die Situation, daß das, was Sonntags gesagt wird, am Montag schon wieder vergessen ist. Das kann man nicht mehr lange durchhalten. Wenn eine neue zielgerichtete Ehrlichkeit in Richtung dieser Visionen greift, wären wir auf gutem Wege.

Klaudia Martini: Keiner der hier auf dem Podium befindlichen Herren hat die Notwendigkeit des Paradigmenwechsels, was die Umsteuerung bei der Finanzierung der Verkehrswege anlangt, bestritten. Ich gehe davon aus, daß das eine jedenfalls weit überwiegende Übereinkunft ist.

Volker Sparmann: Mobilität der Zukunft

Was es bedeutet, die »Mobilität der Zukunft« zu entwickeln, möchte ich an vier Punkten verdeutlichen. Daraus ergeben sich konkrete Anforderungen an die deutsche Verkehrspolitik.

Mobilität ist in unserer alltäglichen Begriffswelt allgegenwärtig. Mobilität ist in, nicht nur Mars macht mobil mit Schokoriegeln, in der Werbung ist Mobilität überall

vertreten, sie ist ein positives Attribut für zahllose Markenartikel. Mobilität wird als etwas Individuelles verstanden, sie ist ein Erlebnis, das mit der Befriedigung unserer Wünsche unmittelbar zusammenhängt.

Verkehrssysteme, die uns hier interessieren, stellen eine selbstverständliche Voraussetzung dafür dar. Mobilität ist etwas, was mit jedem von uns persönlich zu tun hat, ein Teil unseres gesellschaftlichen Prozesses ist, assoziiert mit Schnelligkeit, Geschwindigkeit, Information. Mobilität hat unser Verständnis von Zeit und Raum einer gigantischen Wandlung unterzogen, ohne daß wir uns darüber besondere Gedanken machen. Wir nehmen Mobilität heute wie etwas Selbstverständliches, ohne uns darüber im Klaren zu sein, wie wenig selbstverständlich sie ist.



Der ÖPNV braucht emotionale Ausstrahlung

Als Ingenieur sage ich: Mobilität ist was hoch Emotionales, das Verkehrsmittel-Wahlverhalten orientiert sich viel stärker an emotionalen Bedürfnissen als an rationalen Erkenntnissen. Das müssen gerade wir im ÖPNV uns zunutze machen, weil wir gesehen haben, daß sich Markenartikel-Hersteller in völlig anderen Branchen den Mobilitätsbegriff längst zu eigen gemacht haben.

Totale Beweglichkeit wirft natürlich auch Probleme auf, insbesondere, wenn man sich irgendwo im Straßenverkehr einsam im Stau unter Streß befindet, oder wenn Mobilität zerstörerisch wirkt. Deshalb müssen wir versuchen, die positiven Elemente der Mobilität zu nutzen, um die negativen Begleitumstände zu minimieren.

Wir haben unter den bestehenden institutionellen Rahmenbedingungen enorme Probleme, von der Entwicklung in die Markteinführung und dann in die Umsetzung zu kommen.

Volker Sparmann

Das ist schon deshalb nötig, weil Mobilität ein zentraler Wirtschaftsfaktor ist. Transport und Logistik sind in Deutschland eine Job-Maschine, wo wir mehr Chancen haben als in anderen Wachstumsfeldern. Trotzdem ha-

ben wir es noch nicht geschafft, mit mobilitätspolitischen Themen ins öffentliche Bewußtsein so reinzukommen, wie bei der Diskussion um die Gesundheitsreform oder über die Renten.

Im ÖPNV besteht erhebliches Verbesserungspotential

Wenn wir ehrlich sind, müssen wir uns eingestehen, daß wir im öffentlichen Verkehr ziemlich wenig über Mobilität wissen. Wir wissen zum Beispiel nicht, wie sich die Entwicklung von Technik auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt hat. Wir servieren dem Markt Lösungen, die wir nicht genau genug analysiert haben.

Dazu steht nicht im Widerspruch, daß wir eine gute ÖPNV-Kernleistung auf Schiene und Straße bieten; im Vergleich zu anderen Ländern sind wir hier schon hervorragend positioniert. Wir haben Kundenkontakte – allein im Rhein-Main-Verkehrsverbund täglich zwei Mio. Fahrten –, wir haben über unsere Mobilitätszentralen herausragende technische Voraussetzungen, ebenso über Informationszentren, aber auch über die neuen Medien, ich nenne nur das Internet. Auch neue Entwicklungen, den Markt zu erschließen – ob das jetzt Electronic-Ticketing ist, ob das Zielführungssysteme sind –, sind alle im Werden. Aber wir haben unter den bestehenden institutionellen Rahmenbedingungen und unter dem Faktor Zeit enorme Probleme, von der Entwicklung in die Markteinführung und dann in eine reichhaltige Umsetzung zu kommen.

Wir müssen den Markt viel stärker in den Mittelpunkt stellen. Das führt in neue Geschäftsfelder und neue Dienstleistungen, so daß ohne den ÖPNV diese Ortsveränderungen gar nicht durchführbar sind. Wir müssen teilhaben wollen an dem Mehrwert, der am Anfang und am Ende einer Reise möglich ist. Eine Kombination aus Intelligenz und Beton, vielleicht sogar mehr Intelligenz statt Beton – das ist die infrastrukturelle Basis für eine solche Geschäftspolitik.

Ausgangspunkt für das neue Mobilitätsbild in der Region Frankfurt-Rhein-Main ist, daß wir uns sehr intensiv mit den Rahmenbedingungen auseinandergesetzt haben. Wir wissen, daß uns die gesellschaftliche Entwicklung vor neue Herausforderungen stellt. Man kann nicht einfach sagen, die Gesellschaft wird älter und die Schülerzahlen nehmen ab, also fahren wir statt Schülerbusse Seniorenbusse. Die sogenannten mobilen Alten oder die »best agers« sind für uns ein ganz anderer Markt, als wir ihn vielleicht noch vor drei, vier Jahren wahrgenommen haben.

Wettbewerb um die Märkte müssen wir als Chance begreifen, bei dem nicht der Große den Kleinen frißt sondern der Schnelle den Langsamen – und da haben wir in Deutschland einen intensiven Nachholbedarf. Wir brauchen, um den politischen Rahmen zu verändern, noch viel zu lange. Das gilt gerade für die Anpassung an die wirtschaftlichen Realitäten. Geringes Wachstum muß unsere Ansicht über die Finanzierung des Verkehrs verändern. Es ist mit Sicherheit richtig, daß wir von der Haushaltsfinanzierung weg müssen zu

einer verstärkten Nutzerfinanzierung. Und damit ist automatisch klar, daß Nutzern, die an der Finanzierung des Verkehrssystems direkt beteiligt sind, Mobilitätsdienstleistungen geliefert werden müssen. Dafür ist alles vorhanden, was technologisch nötig ist, Portale und vielfältige Modellversuche. Jetzt brauchen wir den politischen Rahmen, um das möglichst umgehend in unsere Verkehrssysteme einführen zu können.

Organisation von Verkehr ist das A und O. Es ist erstaunlich, daß wir dies in Deutschland noch nirgendwo komplett erreicht haben. Der hessische Ansatz geht davon aus – und das haben nicht nur das Land, sondern bei uns auch die Städte und

Wir müssen von der Haushaltsfinanzierung weg zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzerfinanzierung. Wer an der Finanzierung des Verkehrs direkt beteiligt ist, hat Anspruch auf Mobilitätsdienstleistungen. Dafür ist alles vorhanden, was technologisch nötig ist.

Volker Sparmann

Kommunen und die Landkreise getragen –, daß wir ein integriertes Verkehrsmanagement in der Region Frankfurt-Rhein-Main brauchen. Dies ermöglicht zum ersten Mal im Rahmen eines Masterplanes die gemeinsame Behandlung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Wir können die Integration von überregionalem, regionalem und lokalem Verkehr nur in einem integrierten Gesamtkonzept erreichen. Diese Forderung stellen wir schon seit zehn Jahren, aber sie ist immer dar-

Marktorientierung im ÖPNV hat erst begonnen



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Alles ist mobil: Mobilitätswerte

Mobilität als Standortfaktor



- **Mobilität ist ein zentraler Standort- und Wirtschaftsfaktor.**
- **Mobilität schafft Arbeitsplätze, neue Wertschöpfungsfelder und sorgt für Wachstum.**
- **Die Sicherung der Mobilität ist eine der zentralen Zukunftsfrage unserer Gesellschaft, wie Gesundheit, Renten und Kinderbetreuung.**

→ **Dennoch steht dieses Thema derzeit nicht auf der aktuellen politischen Agenda.**

Integriertes Verkehrsmanagement ist Grundlage für alles

Rhein-Main-Masterplan
Mobilität

an gescheitert, daß die kommunalen Egoismen höher bewertet wurden als das regionale Bewußtsein. Das können wir uns jetzt nicht mehr leisten.

Der dafür erforderliche »Masterplan Mobilität« ist nichts Abstraktes, Theoretisches sondern die Zusammenführung aller Planungen und Maßnahmen im individuellen und im ÖPNV, Prioritätensetzungen untereinander eingeschlossen. Darin sind Daten- und Informationsvermittlung mit enthalten, wobei wir die Informationsplattform mit den mobilen Agenten so gewählt haben, daß jeder, der Daten bereitstellt, im Besitz seiner Daten bleibt. Nur so kommt eine integrierte Verkehrssteuerung zustande.

Neu ist eine integrierte Investitionsplanung, die nicht nur die Infrastruktur sondern auch die Intelligenz, beispielsweise Leit- und Informationssysteme, enthält und nicht zuletzt auch eine innovative Vertriebsstruktur. Das ist insbesondere für uns vom ÖPNV wichtig, weil wir heute immer noch – das ist fast unvorstellbar – zehn Prozent unserer kassentechnischen Einnahmen für Vertrieb ausgeben. Wir haben im RMV rund 600 Mio. Erträge und geben dafür 60 Mio. Euro im Jahr für Vertrieb aus. Dabei wissen wir, daß Internet und elektronisches Ticketing diesen Aufwand mindestens halbieren könnten.

Innovative Vertriebs-
struktur dringend nötig

Ganzheitliche Marketing-Strategien und die Entwicklung von neuen Geschäftsfeldern – dazu gehört bei uns die Integration von Restaurants, Sporteinrichtungen, Theatern und Ähnlichem – auf Basis einer integrierten Mobilitätskarte stehen bei uns auf der Tagesordnung. Einige Verbünde in Deutschland werden auch die Kombination Nah- und Fernverkehr sehr viel stärker in den Vordergrund stellen. In diesem Fall wird für die Dauerkartenkunden eines Verkehrsverbundes beispielsweise die Bahn-Card integriert, so daß man den Fern- und Nahverkehr mit einer Fahrkarte von Haus zu Haus benutzen kann.



Das alte Konzept der Mobilitätsdienstleister bestand darin, daß wir uns in Arbeitsgruppen Konzepte ausgedacht, diese in der Fachwelt diskutiert haben – und dann haben wir uns den Markt gesucht und uns gewundert, daß wir im Markt nicht erfolgreich waren. Deswegen ist es wichtig, daß wir den Kunden und den Markt in den Mittelpunkt stellen, daß wir uns sozusagen schützend um ihn herum gruppieren. Daraus ergeben sich die Aufgaben, nicht aus dem, was wir meinen, was dem Kunden schmeckt. Wir müssen herausfinden, was der Kunde mag.

Unsere Basis im klassischen Kerngeschäft ist »informieren, buchen, zahlen« – und das in einem Vorgang. Davon leben wir. Ich habe mich sehr gewundert, daß wir so lange gebraucht haben, um das aus einem Guß anzubieten. Wenn Sie sich erinnern: Lange Zeit haben Sie sich irgendwo in Fahrplänen oder in anderen Medien die Informationen geholt, dann haben wir irgendwo gebucht und wieder anderswo gezahlt. Dieses ganz einfach Selbstverständliche, was heute im Handy-Markt oder wo auch immer praktisch schon jeder für sich in Anspruch nimmt, das haben wir sehr lange vernachlässigt.

Wir müssen auch Anreize schaffen, zum Beispiel Bonus- und Loyalitätsprogramme. Was dabei besonders interessant ist: Wir haben in Hanau einen Modellversuch gemacht. Weil der Deutsche ein Punktesammler ist – ich weiß nicht, ob das in anderen Ländern auch so ist –, bekommt man in der Nebenverkehrszeit mehr Punkte als in der Hauptverkehrszeit, und tatsächlich beanspruchen viele Leute die Verkehrsmittel nach neun Uhr. Die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur im IV wie im ÖV ist oft nur ein zeitliches Verteilungsproblem. Wenn wir es schaffen, das zeitlich und räumlich besser zu organisieren, hätten wir ganz andere Möglichkeiten. Im Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main zum Beispiel machen wir in der Morgenspitzenstunde oder in den drei Spitzenstunden-Gruppen 45 % des Tagesverkehrs, ansonsten sind am Tag enorme Kapazitäten frei. Wenn wir hier etwas sorgfältiger vorgehen, Markt schaffen und Anreize bieten, dann haben wir gigantische Möglichkeiten.

Vom Land Hessen bekommen wir eine veränderte Finanzierung, konkret: Wir bekommen ein Budget mit der Aufgabe: Bediene den Verkehrsmarkt! Dabei gibt es drei Zielwerte, nämlich Marktreichweite, Kundenzufriedenheit und Effizienz, definiert an hard-facts, also an Zahlen. Dafür haben wir uns sechs Marketing-Instrumente erarbeitet, »Produkt und Leistung«, »Qualität und Wettbewerb«, »Innovation und Technologie«, »Tarif, Preis, Erlöse«, »Distribution und Vertrieb« und nicht zuletzt »Marke und Kommunikation«. Das heißt: Tue Gutes und rede darüber! Dieses Konzept haben wir in einem dezentralen Verbund mit allen Partnern – zum Beispiel 150 Verkehrsunternehmen – ausgefeilt und schreiben es laufend fort.

Was ergeben sich daraus für Anforderungen an die deutsche Verkehrspolitik? Vor allem anderen müssen wir klar machen, daß wir die Bündelung aller Kräfte nötig haben, auch wenn die Kompetenzen dezentral auf Länder verteilt sind. Es muß Schluß sein mit Fürstentümern. Standards sind inzwischen gesetzt, wir müssen aber auch schlagkräftige Organisationsformen bekommen, und wir müssen viel mehr Unterstützung vom Bund kriegen, um diese Zukunftsaufgabe zu bewältigen. Das muß verstärkt ins Bewußtsein der Politik gelangen. Es geht nicht darum, herrliche Technik und wunderbare Spielzeuge zu haben – nein, unsere Zukunftsaufgabe ist der Markt selber. Das bedarf kalkulierbarer Rahmenbedingungen. Die haben wir nicht.

Wir wissen nur ungefähr, was kurzfristig auf uns zukommt, zum Beispiel bei der Reduzierung der Regionalisierungsmittel. Wir kennen weder Art und Umfang noch Form, und daraus sollen wir mittelfristig Konzepte gestalten. Dazu brauchen wir aber verlässliche Finanzierungsinstrumente. Wir geben zu, daß wir unsere Finanzierungsinstrumente transparenter machen müssen, sie viel stärker der Effizienzprüfung unterwerfen müssen. Aber wir brauchen berechenbare Rahmenbedingungen, und wir müssen fordern, dieses graue Nebelfeld zu beseitigen. Zugleich müssen wir uns

Mit Marktanreizen die Verkehrsspitzen entzerren

Anreizgerechtes ÖPNV-Finanzierungssystem in Hessen

Anforderungen an die deutsche Verkehrspolitik



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Anforderungen an die Deutsche Verkehrspolitik



Elemente des Leitbildes:

- Ein Gesamtverkehrssystem braucht eine integrierte Betrachtung und ist als „Marktgestaltungsaufgabe“ zu verstehen.
- Die Bedürfnisse der Menschen sind systematisch zu erfassen und mit den ökonomischen, ökologischen Rahmenbedingungen und Erfordernissen in Einklang zu bringen.
- Die Finanzierung über Haushaltsmittel muss schrittweise durch eine Finanzierung der Nutzer abgelöst werden. Die Gesamtfinanzierung muss sich stärker an Zielvereinbarungen und Erfolgsfaktoren orientieren.
- Neue Finanzierungsmodelle zur Beteiligung privaten Kapitals müssen geschaffen bzw. weiterentwickelt werden.



ein sehr viel flexibleres und interessanteres Marktbearbeitungsinstrumentarium aufbauen, damit wir die Bedürfnisse der Menschen genauer kennen und damit die Rahmenbedingungen für unsere Arbeit exakter und zielführender gestalten können.

Katastrophal langsames
Umsetzungstempo

Last but not least müssen wir die Planungsprozesse verkürzen. Es ist unglaublich, wie lange wir brauchen, um Dinge, die wir haben, umzusetzen. Der Prozeß von der Entwicklung zur Umsetzung ist bei uns in Deutschland katastrophal langsam. Das liegt nicht nur an den Instrumenten und der Kleinstaaterei, das liegt einfach auch daran, daß es heute sehr viel leichter ist, sinnvolle Projekte zu stoppen oder zu stören als sie kombiniert mit allen Spielern nach vorne zu bringen.

Die Bedürfnisse der Menschen sind systematisch zu erfassen. Deswegen fordern wir auch, daß die Fragen der Mobilität sehr viel stärker in den Mittelpunkt von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen gestellt werden, damit wir wissen, welche der Instrumente, die wir einsetzen, welche Wirkung haben. Wir wissen, daß die Instrumente, die wir jetzt zur Verfügung haben, ja sehr viel preisgünstiger sind als die reine Verarbeitung von Beton in zusätzliche Verkehrswege.

Nutzerfinanzierung auch
im ÖPNV nötig

Wir stellen uns auch der Frage: Wie können wir die Haushaltsfinanzierung schrittweise in eine Nutzerfinanzierung umsetzen? Wir wissen, daß das im Individualverkehr funktionieren wird. Dort muß Verkehr Verkehr finanzieren. Bei uns im ÖPNV wird das schwieriger sein. Das heißt: Alle Fragen, die wir in diesem Zusammenhang gesellschafts- und auch sozialpolitisch zu lösen haben, werden wir marktorientiert lösen müssen. Deshalb müssen Probleme wie Schülerverkehr oder der Zugang zu Verkehrssystemen anders als bisher gelöst werden, weil heute auch in den anderen gesellschaftlichen Schichten nicht die Subvention auf Seiten des Anbieters erfolgt, sondern beim Förderberechtigten. Das bedeutet eine marktnahe Gleichbehandlung der Anbieter beim Aufbau eines modernen Verkehrssystems, während die politischen Zielstellungen auf andere Weise ins System eingeführt werden.

Rahmenbedingungen
sind das Thema Nr. 1!

Für die Umsetzung der Belange, die ich Ihnen vorgetragen habe, brauchen wir eine größere Beachtung in der politischen Diskussion. Wir werden daran in den nächsten Monaten intensiv arbeiten. In der Vergangenheit haben wir zu wenig gedrängt, zum Beispiel was den Harmonisierungs- und Standardisierungsbedarf

unserer Systeme angeht. Wir wollen der Politik klar machen, daß wir Deutschen sehr viel aktiver in der europäischen Politik mitwirken müssen, weil wir dort gerade im Verkehrsbereich, gemessen an anderen, selbst an den Griechen, unterbelichtet sind.



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Anforderungen an die Deutsche Verkehrspolitik



Elemente des Leitbildes:



- Die Planungs- und Realisierungsprozesse im Verkehrsumfeld müssen deutlich verkürzt und effizienter werden. Der Bestand der Verkehrsinfrastruktur muss gesichert und effizienter bewirtschaftet werden.
- Mehr Wettbewerb und die Einführung von messbaren Qualitätsstandards für die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen muss zu mehr Effizienz und Kundenzufriedenheit führen.
- Die Belange des Verkehrs und der Mobilität benötigen ein stärkeres Gewicht in der politischen und öffentlichen Diskussion.
- Es besteht ein erheblicher Harmonisierungsbedarf hin zu einer integrierten Europäischen Verkehrspolitik.

Hanns-Karsten Kirchmann: Das satellitengestützte Mautsystem als Schlüsseltechnologie für die Transport- und Verkehrswelt



Seit vierzehn Monaten läuft unser Mautbetrieb sehr stabil, und das Interesse aus dem In- und Ausland an der Technologie, die wir gemeinsam mit dem Auftraggeber, dem Bund, weltweit erstmalig in Deutschland eingeführt haben, beweist, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Er entspricht im übrigen der Zielsetzung der Europäischen

Das deutsche Mautsystem ist ein Erfolg

Union, wie sie beispielsweise in der Richtlinie zur Interoperabilität der Mautsysteme festgelegt ist. Dort findet sich eine klare Empfehlung zugunsten der Satelliten-Technologie.

Es lohnt sich, in Erinnerung zu rufen, was andere europäische Staaten zum Teil seit Jahrzehnten praktizieren. 1955 führte Frankreich das sogenannte Start-Stop-Mautsystem ein: Schranken, Kassenhäuschen als die wesentlichen und sichtbaren, dazu lästigen Merkmale der ersten flächendeckenden Mautsysteme, deren einzige Funktion es war, Nutzergebühren zu kassieren. 1990 in Italien und 2003 in Österreich wurden sogenannte Mikrowellen-Systeme eingeführt. Auch diese elektronischen Mautsysteme kommen nicht ohne aufwändige Infrastruktur. Sie arbeiten mit statischen Erfassungsbrücken, die einen hohen Wartungsaufwand und damit hohe Kosten verursachen.

Für ein Land wie Deutschland mit dem größten Autobahnnetz Europas ist diese Technologie wenig attraktiv. Folglich hat sich die damalige Bundesregierung für einen innovativen Ansatz entschieden, nämlich die Kombination eines Satelliten-Ortungssystems

mit Mobilfunk-Technik. Es gab damals nicht wenige Stimmen, die meinten, das Ganze könne nicht funktionieren. Inzwischen wird die Tatsache, daß es funktioniert, in der Öffentlichkeit überwiegend als Selbstverständlichkeit erachtet.

Der wesentliche Unterschied zu den Systemen anderer Länder besteht darin, daß es unsichtbar ist. Die satellitengestützte Mauterhebung bedarf keiner straßenseitigen Infrastruktur. Wesentlich ist ferner, daß das System relativ kurzfristig geänderte Strecken- und Tarifdaten drahtlos auf die sogenannten On-Board-Units (OBU) fahrzeugseitig aufspielen kann. Eine solche Anpassung – beispielsweise eine differenzierte Maut nach Ort und Zeit – ist im Kern ein Software-Update. Damit bekommen die politischen Entscheidungsträger ein flexibles Instrument an die Hand, das

Das deutsche Mautsystem ist nutzerfreundlich



Umfang der Lkw-Maut in Deutschland – nach Betreibervertrag eindeutig definiert

- **Mautpflichtiges Straßennetz**
 - rund 12.000 km Bundesautobahn
 - rund 2.200 Anschlussstellen
 - 251 Autobahnkreuze
- **Mautpflichtige Lkw**
 - ca. 1,4 Mio. Lkw \geq 12t
 - Davon ca. 400.000 - 500.000 ausländische Lkw
- **Mautpflichtige Fahrleistungen**
 - 22,7 Mrd. Fahrzeugkilometer pro Jahr
 - Davon werden 35 % durch ausländische Fahrzeuge erbracht

Zusatzleistungen wie Bundesstraßen bedürfen einer separaten Beauftragung



Toll Collect – ein flexibles Instrument für Verkehrsmanagement

für effektives Verkehrsmanagement eingesetzt werden kann. Darüber hinaus bietet das System eine Plattform für telematische Zusatzdienste.

Komplexe
Leistungsanforderungen

Bei der Konzeption des Lkw-Mautsystems für Autobahnen legte die Bundesregierung einige Rahmendaten zugrunde: Das Autobahnnetz, bestehend aus ca. 12.000 Kilometern, 251 Autobahnkreuzen, ca. 2.200 Anschlußstellen; Mautpflicht für alle Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 Tonnen, 22,7 Mrd. km angenommene Fahrleistung. Im ersten Wirkbetriebsjahr haben wir etwa 23 Mrd. km abgerechnet. Dabei entfielen rund 35% auf ausländische Fahrzeuge. Die Maut wird nutzungsabhängig nach gefahrenen Streckenabschnitten berechnet. Bei der Berechnung der Gebühr werden sowohl die Schadstoffklasse als auch die Anzahl der Achsen eines Fahrzeuges berücksichtigt. Je Autobahnkilometer werden abhängig davon zwischen 9 bis 14 Cent fällig, im Durchschnitt 12 Cent.

Anspruchsvolle
Systemanforderungen

Die Architektur des Systems basierte auf anspruchsvollen Anforderungen, die das Verkehrsministerium als Auftraggeber an das Mautsystem gestellt hat. Demnach muß das System ein festgelegtes Streckennetz erkennen und nur dort Maut berechnen. Das System muß bei der Berechnung der Gebühren sowohl Schadstoffklassen als auch die Achszahl der Fahrzeuge differenzieren. Es muß ein Free-Flow-System sein, stop and go á la Frankreich war nicht akzeptabel. Es muß ferner ein duales System sein, das mit einer automatischen und mit einer manuellen Buchungsvariante sicherstellt, daß alle Lkw-Fahrer aus dem In- und Ausland diskriminierungsfrei das mautpflichtige Straßennetz nutzen können. Ferner muß das System alle technischen Schnittstellen aufweisen, um künftig mit anderen Systemen in Europa interoperabel zu sein. Es muß ferner die technischen Voraussetzungen bieten, um als Plattform für zukünftige Mehrwertdienste verfügbar zu sein.

In meinen Augen kann Toll Collect die Basis für eine flächendeckende technologische Infrastruktur für die Transport- und Verkehrswelt von morgen sein.

Hanns-Karsten Kirchmann

Das Toll Collect-System
ist europatauglich

Herr Sparmann hat vorhin das Thema »Harmonisierungsbemühungen« angesprochen. Die On-Board-Unit von Toll Collect stärkt die Harmonisierung in der EU, die einen europaweiten Mautdienst etablieren will. Demnach sollen die verschiedenen Systeme künftig miteinander technisch kompatibel sein, damit mittelfristig nur noch ein einziges Fahrzeuggerät zur Mauterhebung in verschiedenen Ländern eingesetzt werden kann. Die On-Board-Unit verfügt daher über eine Schnittstelle, die eine Kommunikation über Mikrowelle erlaubt. Das satellitengestützte Mautsystem kann somit die alten Systeme auf Mikrowellen-Basis integrieren.

Mautabrechnung –
einfach wie die
Telefonrechnung

Wo wollen wir letztlich hin? Letztendlich wollen wir, was Sie aus dem Mobilfunk kennen: Ein Gerät, eine Rechnung, europaweit. Das ist die Vision, die man sich vorstellen könnte, zumindestens für den Lkw-Betrieb, den wir heute haben. Fakt ist heute, nach einem Jahr, daß die On-Board-Unit weit verbreitet ist. 86% buchen sich mit der On-Board-Unit ein. Bei Systemstart am 1.1.2005 waren dieses noch 72%. 14% buchen noch auf den manuellen Wegen, aber mit weiter sinkender Tendenz.

86% buchen mit der OBU

Die Qualität der Mauterhebung zeigen einige wenige Kennzahlen aus dem operativen Geschäft. Mittlerweile, Stand letzte Woche, sind genau 490.000 Lkw mit Fahrzeuggeräten für die automatische Mauterhebung ausgerüstet, 320.000 Geräte waren es zum Maut-Start. Das bedeutet aus unserer Sicht: Das Vertrauen in die Stabilität und die Zuverlässigkeit des Systems ist bei den Nutzern ebenso gewachsen wie die Erkenntnisse über die Vorzüge der automatischen Mauterhebung. Die Erfassungsquote der Fahrzeuggeräte rechtfertigt das Vertrauen. Sie liegt seit dem Start

konstant über 99,5 %. Das System erkennt die mautpflichtigen Fahrzeuge und sorgt dafür, daß die erfaßten Strecken in der detaillierten Rechnungsaufstellung korrekt abgebildet und abgerechnet werden. In unserem System waren zum Ende des vergangenen Jahres 110.000 europäische Transportunternehmen mit rund 736.000 Fahrzeugen registriert.

Wie hat der Nutzer reagiert? Als wir unsere Personalplanung gemacht haben – was geschieht mit der ersten Rechnung, was geschieht mit der zweiten Rechnung? – haben wir die Erfahrungswerte des Mobilfunks, der T-Mobile, zu Rate gezogen. Die haben uns gesagt: Rechnet mit 25 bis 30% Reklamationen. Wir haben im vergangenen Jahr eine Mio. Rechnungen versandt. Davon sind ganze 7.000 mit Reklamationsanfragen zurückgekommen, das sind 0,7%. Ein zweiter Indikator: Letztes Jahr wurden 2,86 Mrd. Euro Maut erhoben, Gutschriften haben wir in Höhe von 86.000 Euro erteilt, das sind 0,005%. Und diese Kennzahlen haben sich seit Januar 2005 stabil entwickelt! Das System läuft reibungslos. Sowohl der Bundesverkehrsminister als auch das Bundesamt für Güterverkehr sehen die Entwicklung in Einklang mit ihren Erwartungen.

Wie das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bereits im September letzten Jahres festgestellt hat, lassen sich darüber hinaus einige erste positive Trends im Sinne der mit der Einführung der Lkw-Maut verknüpften Ziele erkennen. Dazu zählt zum Beispiel der Rückgang von Leerfahrten und die steigende Investitionsbereitschaft des Transportgewerbes in schadstoffärmere Lkw.

Ein gelegentlich noch diskutiertes Thema ist die effiziente Maut-Kontrolle. Der Bund, der in der Gestalt des Bundesamtes für Güterverkehr dafür zuständig ist, hat festgelegt, etwa 10% des mautpflichtigen Verkehrs zu überwachen. Dabei gibt es eine klare Aufgabenteilung zwischen dem Bund als Auftraggeber und Toll Collect als Betreiber des Systems. Den Teil der mobilen Kontrolle erfüllen die Teams des Bundesamtes für Güterverkehr, die mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen Tag und Nacht im fließenden Verkehr unterwegs sind. Sie können zu jedem Zeitpunkt und an jedem Ort kontrollieren, ob die Maut bezahlt wird. Dazu kommen die von Toll Collect betriebenen rund 300 fest installierten Kontrollbrücken – also die einzig sichtbare Infrastruktur auf der Straße –, die nach einem variablen Einsatzplan mit modernster Technik die Einhaltung der Maut-Pflicht überwachen. Toll Collect aktiviert diese Brücken gemäß den Anforderungen des Bundes. Das BAG nutzt außerdem die Möglichkeit, auf nachgelagerten Rastplätzen bei stationären Kontrollen diejenigen Fahrer herauszuwinken, die zuvor von einer Kontrollbrücke als potentielle Mautpreller erkannt wurden. Auch hier gilt das Free-Flow-Prinzip: Kein Anhalten aller mautpflichtigen Fahrzeuge, sondern gezielte Kontrolle derjenigen, bei denen es Anhaltspunkte für eine Verletzung der Mautpflicht gibt. Ich nenne Ihnen mal ein Syndrom, das wir haben, das Teddybär-Syndrom – ein Fah-

Erhebungsqualität
nahe 100%

Mautpreller haben
schlechte Chancen



Positive Resonanz aus Sicht des Auftraggebers (Report des BAG 09/2005)



„Die Einnahmen sind wie erwartet.“



„Die Einführung der Maut hat sich bereits positiv auf den Abbau der Zahl an Leerfahrten ausgewirkt.“



„Transportfirmen nehmen die Maut zum Anlass, um in die Anschaffung von schadstoffärmeren LKW zu investieren.“

rer hat sehr wohl gebucht, wird aber rausgewunken: Er hat auf der On-Board-Unit leider seinen Teddybär liegen oder irgendwas anderes, und dadurch ist die Kommunikation zu den entsprechenden Kontrollinstrumenten gestört. Hier können wir nur an die Mitwirkungspflicht der Fahrer appellieren.

Mautpreller-Quote
 unter zwei Prozent

Im vergangenen Jahr wurden auf diese Weise 17,6 Millionen Fahrzeuge kontrolliert. Aus der Sicht des Bundesamtes für Güterverkehr zeigt dieses Zusammenwirken aller zuvor beschriebenen Kontrollkomponenten Wirkung. Nach Feststellung des Bundesamtes liegt die Mautpreller-Quote im Durchschnitt unter zwei Prozent.

Satelliten-Maut ist eine
 Schlüsseltechnologie

Mit der satellitengestützten Mauterhebung wurde in Deutschland eine Schlüsseltechnologie in die Transport- und Verkehrswelt eingeführt. Die dabei verwendete On-Board-Unit bildet ein Netzwerk von Mini-Computern, an die sich eine Vielzahl neuer Produkte und Dienstleistungen anbinden lassen. Einige seien stichwortartig erwähnt: Mehrwertdienste im Flottenmanagement und Fahrzeugnavigation; Notruftaste oder Stauwarnung – die können über bereits angelegte Schnittstellen in das System integriert werden. Diese Dienste werden jedoch laut Betreibervertrag nicht vom Mautbetreiber Toll Collect angeboten. Sie sind ausschließlich externen Dienstleistern vorbehalten. Die Toll Collect GmbH hat einen einzigen Zweck: Mauterhebung.

Die Politik hat durch die
 Mauttechnik große
 ökologische Optionen

Als größtes Transitland in Europa ist Deutschland abhängig von der Mobilität seiner Verkehrsteilnehmer. Statistisch errechnet kommt der europäische Stau täglich auf eine Gesamtlänge von zirka 6.000 Kilometern. Was unter anderem einen Anstieg des Treibstoffverbrauches um 6% zur Folge hat. Der verkehrsbedingte Ausstoß von Kohlendioxid hat in den neunziger Jahren allein um 19% zugenommen. Angesichts einer Verdreifachung des Straßenverkehrs und einer Verdoppelung des Straßengüter-Transports in den letzten dreißig Jahren mit weiter steigender Tendenz geht es darum, mit Hilfe moderner Technologie künftig dazu beizutragen, Verkehrsflüsse zu optimieren und die Umwelt entsprechend zu schonen, und zwar im Sinne des Nutzerprinzips sowie einer variablen Möglichkeit der Bemaunung. Dies zusammengenommen kann in meinen Augen die Basis sein für



eine flächendeckende technologische Infrastruktur für die Transport- und Verkehrswelt von morgen. Entscheidend ist aber letztendlich, inwieweit die Politik von diesen Optionen Gebrauch machen will.

Maut als Instrument zur Finanzierung und zum Management moderner Infrastruktur in der EU



Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur



Vermeidung von Staus



Schutz der Umwelt und der Gesundheit

Dr. Jürg Sparmann: Verkehr verstehen und beherrschen

Ich möchte kein Co-Referat zu dem halten, was mein Bruder gesagt hat, weil er sich schwerpunktmäßig auf die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs bezogen hat. Vieles davon gilt in übertragenem Sinne für den Straßenverkehr. Nur darf man nicht ganz verschweigen, daß bei allem Wohlwollen und der Notwendigkeit, einen starken Öffentlichen Personennahverkehr zu haben, eben ein Großteil der Bevölkerung nicht nur gerne Auto fährt, sondern auch auf das Auto angewiesen ist.

Wenn man die Rahmenbedingungen, die wir heute haben, genauer betrachtet, gilt auch für die Zukunft des Straßenverkehrs eine große Verunsicherung. Wir wissen zwar, daß ein erhebliches Investitionsvolumen vor uns liegt, das wir auch umsetzen wollen, aber wenn ich anschau, wie sich die Straßenbauverwaltungen der Länder auf die Zukunft vorbereiten, dann muß ich sagen, daß doch in einigen Bundesländern Veränderungen eingetreten sind, von denen ich nicht glaube, daß sie einer Zukunftssicherung für unser bundesdeutsches Straßennetz zuträglich sind.

Es wird immer wieder diskutiert, wie die Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern in Zukunft aussehen soll. Auch Privatisierungsdiskussionen führen zu Verunsicherungen. Was ist Public Private Partnership? Was verstehen wir wirklich darunter? Ist das tatsächlich eine Partnerschaft oder – wie ich verschiedentlich feststellen muß – doch nur eine Vorfinanzierung von Maßnahmen? Wie sollen die Rahmenbedingungen der Zukunft aussehen? Wie soll die Finanzierung aussehen? Und wie können wir es schaffen, daß wieder Planungssicherheit besteht? Aber ich möchte mich in meinem Beitrag darauf konzentrieren, was wir trotz dieser ungesicherten Situation, in der wir uns gegenwärtig befinden, tun, um Mobilität zu sichern.

Mobilitätssicherung – da weiß ich mich zumindestens mit *meinem* Verkehrsminister einig – ist Staatsaufgabe. Wie wir sie durchführen und wie wir Mobilität sichern, darüber kann man sicherlich diskutieren. Eine der Komponenten besteht darin, daß wir uns mehr als vielleicht in der Vergangenheit darum bemühen müssen, die Mobilität nicht nur dadurch sichern zu wollen, daß wir die Verkehrsinfrastruktur weiter ausbauen, was sicherlich notwendig ist, sondern uns verstärkt damit beschäftigen, wie wir den Verkehr auf der bestehenden Infrastruktur optimal und sicher bewältigen.

Im Gegensatz zum Öffentlichen Personennahverkehr handelt es sich beim Individualverkehr nicht nur um den Personenverkehr, sondern im hohen Maße auch um die Abwicklung des Güterverkehrs. Insofern haben wir ein zusätzliches Problem, das sich gerade im Hinblick auf die Steigerungen im Güterverkehr gravierend auswirkt. Was den Kunden angeht, haben wir wegen der Finanzierung der Infrastruktur nur eine mittelbare Kundenbeziehung. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, als ich vor 14 Jahren das Amt übernommen und irgendwann den Begriff des Kunden gegenüber den Mitarbeitern erwähnt habe, da haben mich alle verständnislos angeschaut. Kunden? – *Wir* sagen wo es lang geht! Als aber die Kreisstraßen 1996 wieder den Kreisen zugesprochen wurden, es aber per Straßengesetz möglich war, für die Kreise gegen Bezahlung weiter tätig zu sein, haben wir auf einmal entdeckt, wir haben doch Kunden! Allmählich hat sich im Bewußtsein festgesetzt, daß der Kundenbegriff wesentlich weiter greift als eine Tätigkeit für die Kreise.



Unklare Rahmenbedingungen – auch durch PPP

Mobilitätssicherung ist Staatsaufgabe

Auch die Straßenbauverwaltung hat Kunden

Gegen Staus und Unfälle
gibt es viele Hebel

Die Wachstumsraten nach dem Bundesverkehrswegeplan sind bekannt. Wir wissen, daß wir noch Infrastrukturausbau betreiben müssen. Allerdings handelt es sich im Wesentlichen um Netzergänzungen, um Lückenschlüsse, um Ortsumgehungen. Zunehmend beschäftigen uns Erhaltungsmaßnahmen. Sorge bereiten uns aber Staus und die damit verbundenen Mobilitätsbehinderungen.

Was sind Ursachen für Staus? Ein Viertel entsteht aus Unfällen, 30 % durch Baustellen und 40 % kommen durch hohes Verkehrsaufkommen zustande. Daraus ergibt sich, daß wir die Infrastruktur noch intelligenter nutzen müssen, als wir das derzeit schon tun. Und wir müssen zu einer zeitlichen Entzerrung der Verkehrsspitzen kommen, zu einer räumlichen Verlagerung, wenn wir in bestimmten Netzbereichen noch keine Grenzbelastung haben. Aber auch die Verkehrssicherheit ist eine wichtige Komponente, denn jeder verhinderte Unfall vermeidet Stau und Zeitverluste. Wir tun dies, indem wir den Verkehr homogenisieren, vor Gefahren warnen und – worauf wir für die Zukunft setzen – vielleicht auch verstärkt Fahrer-Assistenz-Systeme eingesetzt sehen. Aber es geht auch um die Baustellen. Wir bemühen uns, mit weniger Baustellen auszukommen, also dauerhafter zu bauen, vielleicht mehr zu investieren, damit wir bei der Unterhaltung weniger Aufwand haben. Diese Life-Cycle-Betrachtung wurde bei den bisherigen Baumaßnahmen nicht berücksichtigt. Das hat beispielsweise bei den A-Modellen, wo wir langfristige Verträge haben, eine große Bedeutung. Das muß auch Bestandteil von Ausbaumaßnahmen sein, die von den Straßenbauverwaltungen durchgeführt werden. So wie heute Ausbau betrieben wird, muß man sich fragen, ob die Prioritäten unter den Gesichtspunkten von Mobilitätsbedarf und Mobilitätssicherung richtig gesetzt sind. Das ist verkehrspolitisch schwer durchsetzbar, aber man muß es wenigstens mal diskutieren. Wir müssen auch nicht immer die perfekten Lösungen suchen, sondern unter Umständen kurzfristige Übergangslösungen.

Staufreies Hessen 2015

Die Gesamtheit dieser Maßnahmen wird in Hessen unter der Dachmarke »Staufreies Hessen 2015« politisch begleitet und gibt uns seitens der Landesregierung für unsere Vorschläge den nötigen Rückhalt, hier Wege gehen zu können, die im normalen Betrieb vielleicht nicht möglich sind.

Telematik in die
Bauplanung integrieren

Was heißt »intelligenter Infrastrukturausbau«? Wir wollen, daß mittelfristig im Rhein-Main-Gebiet für Straße und Schiene eine integrierte Investitionsplanung betrieben wird. Die unterschiedlichen Töpfe, aus denen bezahlt wird, sind dafür ein Handicap. Ein Topf, aus dem das finanziert wird, was gebraucht wird – das ist gegenwärtig nicht machbar. Die Bewertung aller Planungen, aber intermodal, müßte dann erfolgen. Dabei dürfen wir Telematik nicht als »add on« sehen. Wenn wir bereits beim Infrastrukturausbau Telematik-Systeme als integralen Bestandteil sehen, könnten wir bei gleichem Investitionsvolumen unter Umständen viel mehr erreichen. Das wollen wir für die Rhein-Main-Region umsetzen, indem wir einen Mobilitäts-Masterplan für diese Region erstellen, der IV und ÖV umfaßt.

So wie heute Ausbau betrieben wird, muß man sich fragen, ob die Prioritäten unter den Gesichtspunkten von Mobilitätsbedarf und Mobilitätssicherung richtig gesetzt sind. Jürg Sparmann

Baustellen-Management

Wir haben in Hessen früh erkannt, daß Informationen über Baustellen und Angaben, mit welchen Verlustzeiten jeweils zu rechnen ist, nicht ausreichen, und deswegen haben wir ein Baustellen-Managementsystem entwickelt, das – auch bundesweit – auf großes Interesse gestoßen ist. Wir haben viele Anfragen von anderen

Bundesländern, die das gerne übernehmen wollen. Wenn wir zum Beispiel eine Baustelle einrichten, kann es sein, daß der geplante Zeitpunkt nicht opportun ist. Deswegen koordinieren wir die Abfolge von Baustellen und ihren richtigen Zeitpunkt. Wir wissen, wann wir wieviel Verkehr haben, und können vorhersehen, ob sich ein Stau aufbauen würde und wie lange es dauert, bis er sich wieder auflöst. So läßt sich oft erreichen, daß kein Stau entsteht. Wir haben dieses System für die Autobahnen in Hessen flächendeckend eingeführt. Die Autobahnmeister müssen sich über dieses System anmelden.

Diese Aktivitäten haben nur einen kleinen Haken. Wir leisten für unsere Volkswirtschaft sicherlich einen sinnvollen Beitrag, aber da wir keine unmittelbare Kundenbeziehung haben und der Kunde unsere Leistungen nicht unmittelbar sondern nur über die Steuern bezahlt, bedeutet das, daß wir betriebswirtschaftlich höhere Kosten in Kauf nehmen, damit volkswirtschaftlicher Nutzen entsteht. Dies zu vermitteln, ist politisch nicht einfach, weil wir inzwischen in Hessen eine Kosten-Leistungs-Rechnung eingeführt haben, und die zeigt dann, daß es bestimmte Zeiten gibt, wo ich mein Personal nicht einsetzen kann.

Bei der Verkehrssicherheit haben wir in Hessen sehr gute Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen gemacht, die vom Bund finanziert werden. Wir haben damit nicht nur die Möglichkeit, den Verkehr zu homogenisieren, sondern können die Anzahl der schweren Unfälle minimieren und – als Nebenprodukt, denn dafür sind die Anlagen nicht originär gedacht – erhöht sich die Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte. Wir wissen, daß bei Stau die Durchflußgeschwindigkeit stark abfällt. Vielen ist nicht ganz bewußt, daß wir dann die Anlagen in der Größenordnung von 80 km/h steuern, weil wir so bei einer immer noch vernünftigen Geschwindigkeit den größten Durchfluß haben. Entscheidend für die Akzeptanz dieser Anlagen ist, daß für den Autofahrer, also für den Kunden, ersichtlich ist, warum wir diese Geschwindigkeitsbegrenzung angeben.

Unsere Erfahrung besagt, daß etwa 80% der Verkehrsteilnehmer nicht schneller fahren als die angezeigte Geschwindigkeit und ungefähr 99,9% nicht mehr als plus zwanzig, so daß eigentlich eine grobe Verletzung der angezeigten Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erfolgt. Wir haben dann weniger Spurwechsel, einen hohen Durchfluß und auch eine gestiegene Verkehrssicherheit.

Natürlich müssen wir den Nutzen nachweisen. Die Untersuchung, die wir durchgeführt haben – ich muß auf die Zahlen im Schaubild nicht eingehen –, zeigt, daß sich die Verkehrsbeeinflussungsanlagen aus den Kosten, die wir durch vermiedene Unfälle sparen, innerhalb von zwei Jahren amortisieren. Dabei sind geringere Umweltbelastungen oder geringere Reisezeiten noch nicht berücksichtigt.

Aber wir tun noch mehr, wir sprechen zum Beispiel aufgrund der hohen Lkw-Zunahme für gefährliche Streckenabschnitte Lkw-Überholverbote aus. Wir hätten keine Akzeptanz des Gewerbes, wenn wir permanente Lkw-Überholverbote aus-

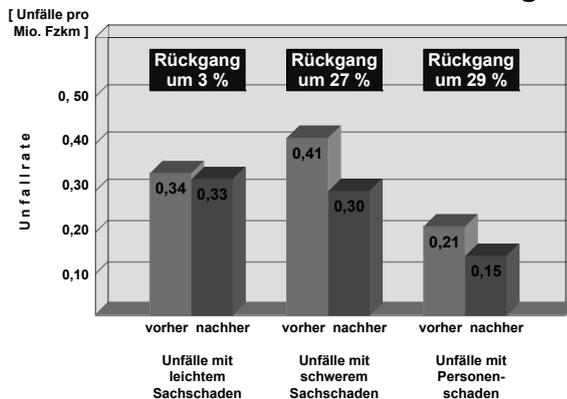
Verwaltungs- versus volkswirtschaftliche Kosten

Limits müssen nachvollziehbar sein

Mobilität braucht Kommunikation – für eine neue deutsche Verkehrspolitik



Nutzen der Verkehrsbeeinflussung



Hohe Folgsamkeitsraten

Akzeptanz durch dynamische Lkw-Überholverbote

sprechen würden, auch nicht, wenn wir diese tageszeitlich begrenzen, weil nicht erkennbar ist, warum darf ich denn jetzt nicht überholen? Deswegen gehen wir jetzt in Hessen dazu über, diese im Rahmen der Erweiterung unserer Lkw-Überholverbote nur noch dynamisch auszusprechen, sie wirklich von der Verkehrssicherheitssituation abhängig zu machen, und damit auch wieder eine größere Akzeptanz zu erreichen.

Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation wirkt bei geringer Teilnahme

Die Warnung vor Gefahren durch RDS/TMC ist bekannt, aber wir setzen auf neue Technologie-Intelligenz in den Fahrzeugen der Zukunft. Informationen, die ohnehin über Sensoren im Fahrzeug erfaßt werden, können zur Gefahrenwarnung der Fahrzeuge untereinander dienen, indem beispielsweise durch ein dezentral wirkendes System Sensoreninformationen an das Umfeld abgegeben werden, die von

Fahrzeugen, die die gleiche Empfangseinrichtung haben, aufgenommen werden. Wenn ein 500 oder 800 Meter vorausfahrendes Fahrzeug ganz scharf bremst, heißt das, daß möglicherweise eine gefährliche Situation besteht und die Autofahrer dahinter veranlaßt werden, sich dem möglichen Stauende etwas vorsichtiger zu nähern. Das kann man bei dichtem Verkehr, Aquaplaning oder bei Staus durch Unfälle und Baustellen nutzen. Aber wir wollen auch ortsbezogen warnen – das heißt, Informationen, die von den Fahrzeugen ausgestrahlt werden, auffangen und in unserer Zentrale verarbeiten, damit wir alle Autofahrer auch über RDS/TMC

Mobilität braucht Kommunikation – für eine neue deutsche Verkehrspolitik



Fahrzeug - Fahrzeug - Kommunikation

- Aufbau eines dezentral wirkenden Systems zur Selbstwarnung von Fahrzeugen vor Gefahren durch Informationsübertragung im Nahbereich (Direct short range communication), z. B. bei
 - dichtem Verkehr mit oder ohne Stillstand
 - Aquaplaningefahr, Glatteis und Nebel
 - Staus durch Unfälle und Baustellen
- ortsbezogenes Warnen über die Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Wirksamkeit schon bei geringer Ausrüstungsquote



warnen können. Das Besondere ist: Wenn diese Systeme eingeführt werden, muß man nicht erst eine große Marktdurchdringung haben, bevor sie überhaupt wirken; sie können schon relativ frühzeitig auch bei geringer Fahrzeugausstattung wirken.

Fahrer-Assistenzsysteme sind sehr vielversprechend

Viel versprechen wir uns natürlich von Fahrer-Assistenzsystemen; es wird sicherlich eine Weile dauern, bis diese in den Markt kommen. Ich hatte Gelegenheit, mit einem Fahrzeug zu fahren, das bis zum Stillstand alleine abbremst und alleine wieder anfährt – es ist zwar gewöhnungsbedürftig, weil Sie irgendwie mit einem Fuß trotzdem immer ein bißchen auf der Bremse stehen, aber wenn Sie sich daran gewöhnt haben, ist das phantastisch. Beim Daimler kostet es, glaube ich, 2.500 Euro extra, aber es ist nur eine Frage der Zeit, bis das eine so weite Verbreitung findet, daß es möglicherweise irgendwann zur Standardausrüstung jedes Fahrzeuges gehört. Insbesondere wäre es wichtig, daß Lkw damit ausgestattet werden, Schwertransporte sowieso, aber auch Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern.

Ein vermiedener Lkw-Unfall bringt enorme Ersparnisse

Verkehrssicherheit rechnet sich. Ein ausgebrannter Lkw kostet etwa zehn bis zwölf Stunden Stau auf einem Abschnitt der A3 und verursacht – nur in Zeit gerechnet – 650.000 Euro. Wenn Sie berücksichtigen, daß durch Umlenkungsverkehre das ganze Straßennetz verstopft wird, können Sie diesen Wert mal drei oder vier nehmen, um zu erkennen, was ein solcher Unfall eines einzigen Lkw volkswirtschaftlich kostet.

Datenerfassung außerhalb von Autobahnen

Um Mobilität vernünftig zu sichern, brauchen wir vernünftige Informationen. Wir haben sehr gute stationäre Datenerfassungssysteme auf der Autobahn, aber wir wissen im Prinzip so gut wie nichts, was abseits der Autobahn geschieht. Deshalb haben wir ein dynamisches Leitsystem aufgenommen, das einen Rückkanal hat, so daß das Fahrzeug seine Reisezeitdaten, die es gesammelt hat, an die Zentrale zurück-

gibt und wir aus diesen Daten auch außerhalb des Autobahnnetzes auf Verkehrssituationen schließen können. Wir hatten bisher 100 Fahrzeuge im Test und sehr gute Ergebnisse erzielt, inzwischen sind es an die 250 Fahrzeuge. Wir setzen auf diese mobile Technologie, um Information zu erlangen, denn ich kann ja nichts tun, wenn ich nichts weiß.

Zur Linien- und Netzbeeinflussung haben wir in Hessen schon Anfang der 70er Jahre mit Wechselwegweisern operiert, unser Wechselwegweisersystem ist im Augenblick sehr weit ausgebaut und modernisiert. Wir können Spuren dynamisch signalisieren, wir haben Stauwarnungen mit Reisezeitanzeigen.

Wir haben uns erfolgreich bemüht – und da möchte ich mich ausdrücklich beim Bundesverkehrsministerium bedanken –, zuerst dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation einsetzen zu dürfen. Wir haben am Wiesbadener Kreuz, auf der A3 wie auf der A66, wenn man Richtung Frankfurt fährt, die Möglichkeit, Staus, die wir aufgrund des Ausbaus der A66 bis zur Fußballweltmeisterschaft haben, anzuzeigen. Angezeigt wird, wenn man aus Richtung Köln kommt, daß man am Wiesbadener Kreuz auf der A66 in Richtung Frankfurt gegenüber der normalen Reisezeit mit z.B. acht Minuten Verzögerung rechnen muß.

Dynamische Informationstafeln mit Reisezeitanzeigen: Das hat der Bundesverkehrsminister im Augenblick noch nicht auf seinem Tableau der möglichen Maßnahmen, wir wollen es in Hessen trotzdem testen. Mir persönlich jedenfalls ist es einerlei, ob ein Stau einen Kilometer oder fünf Kilometer Stau lang ist, ich will wissen, wieviel Zeit ich verliere. Bisher waren wir nicht in der Lage, statt Staulängen, die relativ einfach zu messen sind, Stauzeiten anzugeben. Heute haben wir in Hessen die Möglichkeit aufgrund bestimmter Tools, die wir einsetzen – nicht auf allen Strecken, aber auf vielen Strecken, wo wir die Information haben, um Reisezeiten zu berechnen und auch zu prognostizieren. Wir wollen herausfinden, wie der Kunde reagiert, wenn wir ihm anzeigen, mit welchen Reisezeiten zu bestimmten Zeiten zu rechnen ist. Die gleiche Information bieten wir im Internet heute schon an. Ich glaube, das ist einmalig in der Bundesrepublik.

Wir haben außerdem das Glück, auch mit Unterstützung des BMVBS, daß wir eine *dynamische Fahrstreifenaufteilung* in Hessen haben, die sehr hilft, für bestimmte Verkehre bei hohem Verkehrsaufkommen eine geänderte Fahrstreifenzuordnung vorzunehmen, um die Verkehre zu entflechten und damit staufrei über die Knotenpunkte zu bekommen.

Um die Palette komplett zu machen, muß ich noch die *Zuflußdosierung* erwähnen. Außerdem haben wir in Hessen inzwischen 55 Kilometer temporäre Seitenstreifenfreigabe verwirklicht und planen ungefähr weitere 25 Kilometer, eine Maßnahme, für die wir viele positive Briefe von unseren Kunden bekommen.

Wir können das natürlich alles nur tun, weil wir eine hochleistungsfähige *Verkehrszentrale* haben, die als Ergebnis unserer Forschungstätigkeit mit einem *intermodalen Strategiemanager* – für verschiedene Verkehrslagen verfügen wir über maßgeschneiderte Strategien – schnell auf Störungen reagieren kann. Es gibt Problemmuster, es gibt Umsetzungsstrategien; Sie müssen sich das so vorstellen, daß

Spurzuweisung und Reisezeitanzeige mit Wechselwegweisern

Premiere mit dynamischen Fahrzeitanzeigen bei Stau

Mobilität braucht Kommunikation –
für eine neue deutsche Verkehrspolitik

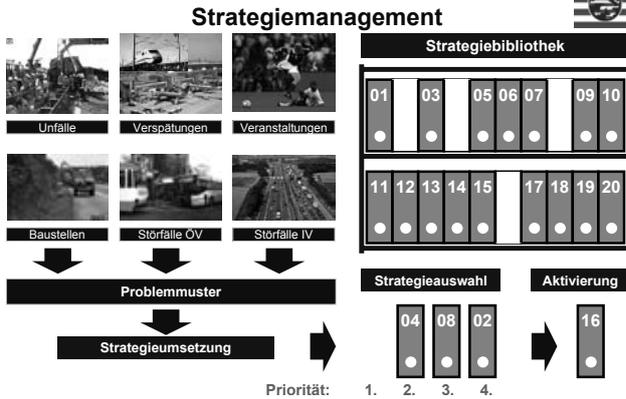


Nutzen durch intelligentes Verkehrsmanagement

- Reduktion der schweren Unfälle um bis zu 30 %
- Verkürzung der Reisezeiten um bis zu 20 %
- Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit temporär um bis zu 25 %
- Hohe Akzeptanz durch situationsangepasste Verkehrssteuerung
- Weniger Störungen im Straßenbetrieb durch Baustellenmanagement
- Vermeidung von Staus durch präventive Verlagerung des Verkehrs auf Alternativrouten
- Nutzung zusätzlicher Synergieeffekte durch Kooperation mit Fahrzeugherstellern und Flottenbetreibern

Mehr Verkehrssicherheit und weniger Staus

Mobilität braucht Kommunikation –
für eine neue deutsche Verkehrspolitik



Wir sind
Mobilitätsdienstleister

Was wir mit einem staufreien Hessen vorhaben – der Ansatz ist nicht nur auf Hessen ausgerichtet, er ist übertragbar –, kann nur durch einen kompetenten und leistungsfähigen Mobilitätsdienstleister erreicht werden. Wir haben uns in Hessen deswegen nicht mehr als Straßenbauverwaltung klassischer Prägung aufgestellt, sondern verkehrspolitisch den Grundsatz gewählt: Wir sind Mobilitätsdienstleister. Das Thema der Tagung ist bei uns Programm. Wir wollen uns an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten. Dazu gehören entsprechende Rahmenbedingungen, auch, daß die Telematik-Infrastruktur systematisch ausgebaut wird und – das habe ich an der Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation gezeigt – daß die Zusammenarbeit zwischen »intelligenter« Straße und »intelligentem« Fahrzeug konsequent ausgebaut und benutzt wird.

Verkehr können wir weitgehend verstehen. Wir beherrschen den Verkehr auch schon sehr weitgehend, was nicht heißt, daß wir nicht noch besser werden müssen. Aber wenn es uns gelingen soll, das Letzte aus einem System rauszuholen, dann müssen wir die Menschen und deren Verkehrsverhalten besser verstehen, und da

wissen wir eigentlich noch zu wenig. Wir sollten uns intensiver mit dem Kunden beschäftigen, und vielleicht lernen wir da eine ganze Menge, um noch besser zu werden, als wir heute schon sind.

Mobilität braucht Kommunikation –
für eine neue deutsche Verkehrspolitik



Fazit

- ein „staufreies Hessen“ kann nur durch einen kompetenten und leistungsfähigen Mobilitätsdienstleister erreicht werden: die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Dafür müssen die Telematiksysteme konsequent ausgebaut werden, um
 - die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen und
 - die Infrastruktur noch besser auszunutzen
- Das Potential aus dem Zusammenwirken von „intelligenter“ Straße mit „intelligentem“ Fahrzeug zur Mobilitätssicherung muss effektiv genutzt werden.

Dr. Andreas Kossak: Infrastrukturentwicklung und Finanzierung



Herr Pällmann hat mich gebeten, ihn heute zu vertreten. Mein Beitrag ist mit ihm abgestimmt.

These 1: Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur prägt entscheidend die Rahmenbedingungen von Gesellschaft, Siedlung, Wirtschaft und Umwelt. Das schlägt sich bisher nur unzureichend im Stellenwert nieder, den die Verkehrspolitik im Handeln des Bundes und der Länder einnimmt.

Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Gesellschaft, Siedlung, Wirtschaft und Umwelt ist evident. Sie ist in der Politik

prinzipiell unbestritten – jedenfalls soweit es die Formulierungen in den Partei- und Wahlprogrammen wiedergeben. Die Rolle, die sie tatsächlich im politischen Tagesgeschäft spielt, steht dazu in krassem Widerspruch.

Der Verkehrssektor zählt zu den Politikbereichen, die in besonderem Maße Mut und langen Atem erfordern; jeder Bürger ist Verkehrsteilnehmer; er versteht sich deshalb gleichzeitig auch als Verkehrsfachmann. Das macht Verkehrspolitik nicht eben leichter. Visionen sind deshalb ebenso wichtig wie Realitätssinn und – vor allem – Glaubwürdigkeit.

These 2: Die traditionelle Haushaltsfinanzierung kann die qualifizierte Erhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr sicherstellen. Die Steuereinnahmen reichen kaum, um die Ausgaben für Soziales, Arbeit und Zinsen zu zahlen. Deshalb ist ein Paradigmenwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung erforderlich.

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 war zu rd. 25 % unterfinanziert. Sein Nachfolger von 2003 galt auf der Grundlage der mittelfristigen Haushaltsplanung des Bundes bereits in 2005 als zu rd. 30 % unterfinanziert; wahrscheinlich ist die Unterfinanzierung noch deutlich höher, weil die Instandhaltungskosten zu niedrig angesetzt sind. Das von der neuen Bundesregierung verabschiedete Investitionsprogramm ist zu begrüßen; das Volumen reicht jedoch bei Weitem nicht aus, um die vorhandenen Lücken auch nur annähernd zu schließen, schon gar nicht auf Dauer. Eine längerfristig gesicherte Perspektive fehlt. Die latente Instandhaltungskrise bei allen Bundesverkehrswegen hat sich beständig verschärft; das wird sich in den kommenden Jahren – trotz Investitionsprogramm – fortsetzen, wenn dem nicht umgehend wirkungsvoll gegengesteuert wird. Warnende Stimmen gab es schon vor mehr als 25 Jahren. Heute haben wir es mit einer tickenden Zeitbombe zu tun, vor allem bei den teuren Ingenieurbauwerken wie Brücken und Tunnel. Das gilt für die Infrastrukturen des Bundes ebenso wie für die der Länder und Gemeinden.

Die Befunde lassen keinen anderen Schluß zu. Es muß schnellstmöglich ein Paradigmenwechsel vollzogen werden – weg von der Haushaltsfinanzierung und hin zur Nutzerfinanzierung, soweit das aufgrund der Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsträger möglich ist. Das gilt nicht nur für die Bundesrepublik; es wird

Verkehrspolitik prägt Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt

Paradigmenwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung

Investitionslücken mit Sonderprogrammen nicht aufhebbar

Nutzerfinanzierung muß schnell kommen – wie in vielen Ländern

weltweit zunehmend erkannt und ist nicht zuletzt auch ein Kernpunkt der Verkehrspolitik der Europäischen Kommission.

Nutzerfinanzierung hat
viele außerfiskalische
Vorteile

Während etwa in Großbritannien und den Niederlanden die summarische Belastungsneutralität auf der Nutzerseite – sogar einschließlich der Transaktionskosten – und die höhere Gerechtigkeit bei der Anlastung von Infrastrukturkosten und das Lenkungspotential der Gebührenerhebung im Mittelpunkt stehen, wird die Nutzerfinanzierung in der Bundesrepublik auf politischer Ebene fast ausschließlich als Instrument zum Stopfen von Haushaltslöchern diskutiert. Solange der Paradigmenwechsel sich nicht auch in den Köpfen der verantwortlichen Politiker vollzieht, kommen wir nicht weiter; jede Diskussion und Aktion, die im Widerspruch dazu steht, verschlechtert die Voraussetzungen für den Wechsel und vergrößert die Glaubwürdigkeitslücke der Politik.

Bedingte Zustimmung
sogar von der
Automobilindustrie

Diese Glaubwürdigkeitslücke ist letztlich der Hintergrund für die von der Automobilindustrie geforderte Zweckbindung von Verkehrssteuern anstelle einer Pkw-Maut. Als die Empfehlungen der Pällmann-Kommission für eine schrittweise Umstellung auf Nutzerfinanzierung bekannt wurden, haben dem die Automobil-Lobby – und sogar die Bildzeitung – ohne Einschränkungen öffentlich zugestimmt; die politische Handhabung des Themas hat in der Folge eine Wendung herbeigeführt. Die Zweckbindung von Verkehrssteuern ist aber keine wirklich geeignete Alternative; Zweckbindungen unterliegen wechselnden Einflüssen auf die Haushalte. Das Schicksal der Zweckbindung von 50 % der Mineralölsteuer für den Straßenbau im Verkehrsfinanzgesetz von 1971 ist ein klassisches Beispiel dafür.

Die verkehrsbezogenen Steuern sind in Deutschland allgemeine Steuern; es gilt grundsätzlich das Nonaffektationsprinzip. Mauteinnahmen sind dagegen Gebühreneinnahmen. Nach dem Gesetz muß ein direkter Zusammenhang zwischen ihrer Erhebung und ihrer Verwendung bestehen. Die Hürden für die Zweckentfremdung von Gebühren sind höher als für die Aufhebung einer Zweckbindung von Steuern.

Infrastruktur durch
Private realisieren lassen

These 3: *Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur können kostengünstig, effizient und innovativ durch Private realisiert werden. Staat und Kommunen sollten sich deshalb schrittweise aus allen Funktionen zurückziehen, die nicht hoheitlicher Natur sind oder originäre politische Gestaltung implizieren.*

Der mit der Privatisierung von Telekom, Post, Luftverkehr und Bahn eingeschlagene Weg sollte konsequent fortgeführt werden. Alle Verkehrswege und Aufgaben, die sich für eine Ausgliederung aus der Verwaltung eignen, sollten materiell privatisiert werden. Das Ob und Wie muß der Staat bestimmen. Die notwendigen Verfahren – Raumordnung, Planfeststellung, Mauterhebung – müssen in seiner Hand bleiben.

Deutschland ist bei PPP
viel zu zögerlich

Alle internationalen Erfahrungen belegen, daß Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen einer fairen öffentlich-privaten Partnerschaft weit überwiegend eine deutlich kostengünstigere und termintreuere Realisierung sicherstellen als bei Wahrnehmung durch öffentliche Verwaltungen. Das Spektrum der im Ausland erfolgreich praktizierten PPP-Modelle ist in letzter Zeit zunehmend vielfältiger geworden. Innovative Finanzierung und innovative Konzepte spielen dabei eine maßgebliche Rolle. Deutschland ist mit seinen F- und A-Modellen bisher viel zu restriktiv, zu unflexibel und zunehmend zu langsam.

Kein Unterschied
zwischen privatisierter
Telekom oder Straße

Auch mit der Privatisierung von Straßen tut man sich in Deutschland nach wie vor erstaunlich schwer; das ist in einigen unserer europäischen Nachbarländer und weltweit längst anders. Die Verantwortlichen sollten sich die Frage stellen: Was ist eigentlich an der Straßeninfrastruktur so anders als an den Infrastrukturen für die

Stromversorgung, die Telekommunikation oder den Luftverkehr? Deren Privatisierung ist längst kein strittiges Thema mehr.

These 4: *Bei den Bundesfernstraßen ist der Paradigmenwechsel in vollem Umfang bereits mittelfristig möglich. Entscheidend ist, daß die Nutzergebühren auf Seiten der Verkehrssteuern kompensiert und prinzipiell nur in dem Sektor verwendet werden, in dem sie erhoben werden.*

Mit den Bundesfernstraßen kann kurzfristig begonnen werden

Im Zentrum der Logik des Paradigmenwechsels steht der kompensatorische Ausgleich der Nutzergebühren auf der Steuerseite – nach Abzug der Transaktionskosten und ggf. nach Ausgleich einer zu definierenden Finanzierungslücke gegenüber den Haushaltsansätzen. Wenn die Kompensation nicht erfolgt, handelt es sich nicht wirklich um einen Paradigmenwechsel und ist die politische Durchsetzbarkeit zu Recht unwahrscheinlich. Die Umstellung begründet sich vor allem mit folgenden Vorteilen:

1. Direkter Bezug zwischen Benutzung, Bezahlung und Verwendung
2. Deckung des tatsächlichen Finanzierungsbedarfs
3. Unabhängigkeit von den wechselnden Einflüssen auf die öffentlichen Haushalte
4. Trennung der Diskussion über Steuern und Infrastrukturkosten
5. Ausländische Verkehrsteilnehmer zahlen ebenso wie deutsche
6. Hohes Wirkungspotential der Gebühren als Mittel der Verkehrslenkung

Punkt 1 kennzeichnet die Logik des Grundprinzips der Anlastungsgerechtigkeit. Die Aktualität der Punkte zwei und drei ist evident; die Öko-Steuer macht deutlich, wie disponibel verkehrsbezogene Steuern in der politischen Wirklichkeit gehandhabt werden. Der Faktor ausländische Straßennutzer spielt vor allem im Güterverkehr eine erhebliche Rolle. Derzeit werden bereits über ein Drittel der Güterverkehrsleistungen auf den Bundesautobahnen von ausländischen Lkw erbracht; das ist deutlich mehr, als die Eisenbahnen in Deutschland insgesamt leisten. Der Anteil der ausländischen Nutzer steigt weiter schnell an, nicht zuletzt durch die EU-Erweiterung; sie zahlen in der Bundesrepublik praktisch keine Steuern, weil sie in der Regel dort tanken, wo der Treibstoff also vor allem die Mineralölsteuern wesentlich niedriger sind. Mit den Straßenbenutzungsgebühren für Schwer-Lkw zahlen sie jetzt wenigstens ihren Anteil an den Kosten der Autobahnen.

Ausländische Straßennutzer fahren in Deutschland kostenfrei

Dem Verkehrslenkungspotential von Benutzungsgebühren wird bisher in Deutschland zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Weltweite Erfahrungen und Analysen zeigen, daß die zeitlich und örtlich differenzierte Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren eines der wirkungsvollsten – wenn nicht sogar das wirkungsvollste – Instrument des Verkehrsmanagements zur Reduzierung von Staus und damit zur Begrenzung des Infrastrukturbedarfs ist. Verkehrsträgerübergreifende Lenkungswirkungen sind ein davon strikt zu trennendes Thema.

Verkehrslenkungspotential von Benutzungsgebühren wird unterschätzt

Während international längst Value-pricing, Congestion-Pricing, Off-Peak-Logistik-Prozesse und mehrdimensionale Gebührensysteme nicht nur diskutiert sondern zunehmend auch erfolgreich praktiziert werden, befindet sich Deutschland in dieser Hinsicht noch in den Kinderschuhen. Ein simples Beispiel: Im vergangenen Jahr wurden in einem der größten Hafenterritorien der USA, in Los Angeles/Long Beach, Gebühren in Höhe von 40 \$ je Container eingeführt, der während der Hauptverkehrszeiten im hoch belasteten Alameda-Korridor den Hafenkomplex verläßt oder dort einfährt; die übrige Zeit ist gebührenfrei. Ziel war es, im ersten Jahr eine Verlagerung auf die Nebenverkehrszeiten von 10 bis 15 % zu erreichen. Nach zwei Wochen waren

Preisliche Lenkung an bestimmten Engpässen ersetzt teure Investitionen

es bereits 30 %, nach einem Monat 40 % – das war das Ziel nach drei Jahren. Die Einnahmen werden ausschließlich für die Verkehrsinfrastruktur verwendet.

Die Bahnreform
politisch konsequent
zum Ziel führen

These 5: *Die politisch beschlossene Bahnreform muß in ihren Kernkomponenten konsequent zu Ende geführt werden. Wettbewerb auf der Schiene ist der Schlüssel zum Erfolg. Insbesondere für den Güterverkehr ist die völlige Integration der europäischen Eisenbahnnetze unerlässlich.*

Nach wie vor fehlt ein schlüssiges Konzept für die Bahn: Wie soll sie künftig aussehen, welche Rolle im Gesamtverkehrssystem spielen und welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, damit sie diese Rolle spielen kann – und zwar in Deutschland und nicht in den USA, auf der Schiene und nicht in der Luft oder auf den Weltmeeren? Das Agieren des gegenwärtigen Bahn-Vorstandes, einschließlich der internationalen Zukäufe und der Verhandlungen um die Verlagerung des Konzernsitzes nach Hamburg, um Zugriff zum Hamburger Hafen und zur Hamburger Hochbahn zu bekommen, sind untrügliche Indizien dafür, daß das Thema der Politik aus dem Ruder gelaufen ist. Die Diskussion um den Bahnsektor hat sich seit Jahren fast ausschließlich auf die Frage der Börsenfähigkeit der DB AG »mit oder ohne Netz« verkürzt.

Trennung von
Netz und Betrieb –
Eckstein der Bahnreform

Die Entscheidung der Bundesregierung, die Börsenfähigkeit zunächst nur in der Konstellation »mit Netz« prüfen zu lassen, stand im Widerspruch zu den Zielen der Bahnreform von 1993/1994. Die Monopolkommission hat das in ihrem 14. Hauptgutachten 2000/2001 in einer Klarheit formuliert, die keinen Interpretationsspielraum läßt. Sie moniert ausdrücklich die Rückwendung der DB AG zu einer zentral geführten Einheitsgesellschaft als Verstoß gegen die 2. und 3. Stufe der Bahnreform, und sie spricht sich eindeutig gegen die Erhaltung der vertikalen Integration, also die Einheit von Fahrweg und Verkehrsbereichen aus. Danach stellt sich die Frage nach einem Börsengang »mit Netz« gar nicht – es sei denn, man nimmt Abschied von wesentlichen Eckpunkten der Bahnreform. Die Aufgabenstellung für das nunmehr vorliegende Gutachten ist vor diesem Hintergrund eher als Zugeständnis an den Bahnvorstand oder als Sandkastenspiel zur Einordnung der mit der Reform konformen Lösungen zu verstehen. Es bleibt zu hoffen, daß daraus die richtigen Schlüsse gezogen werden.

Das Netz ist auf absehbare Zeit auf hohe staatliche Zuschüsse angewiesen; deshalb muß die finanzielle Verantwortung beim Bund bleiben, soweit eine materielle

Regionalisierung nicht sachlich geboten und möglich ist. Die Zukunft des Netzes ist die Kernfrage der Zukunft des Eisenbahnverkehrs, nicht nur in der Bundesrepublik sondern auf europäischer Ebene. Vier fundamentale Weichenstellungen sind erforderlich (s. Schaubild).

Die finanziellen Leistungen aus dem Bundeshaushalt an das Eisenbahnwesen sind seit Jahren höher als die Nettoausgaben des Bundes, der Länder und der Gemeinden zusammen für das gesamte Straßenwesen, wo rd. 90 % aller Leistungen im motorisierten Personenverkehr

und über 70 % aller Güterverkehrsleistungen erbracht werden und das heute jährlich Steuern und Abgaben in Höhe von rd. 50 Mrd. Euro in die Kassen des Staates bringt.

**Bahnreform:
Vier unentbehrliche Weichenstellungen**

1. **Herauslösung des Netzes** aus dem DB AG-Konzern und materielle Privatisierung der Verkehrsbereiche
2. **Verbleib eines zu definierenden Kernnetzes** beim Bund (als AG); zumindest mittelfristige Sicherung eines Staatsbeitrags von jährlich 2,5 Mrd. € für das Bestandsnetz – rd. 1,5 Mrd. € mehr, wenn der noch notwendige Aus- und Neubau zügig durchgeführt werden soll
3. **Regionalisierung**, ggf. materielle Privatisierung der **Regionalnetze** und Nebenstrecken
4. **Horizontale Integration** der nationalen Kernnetze auf **europäischer Ebene**

These 6: *Die hohe Qualität des ÖPNV in Deutschland muß erhalten werden; eine Rückführung der öffentlichen Transfermittel ist nur insoweit vertretbar, wie durch strukturelle und technologische Maßnahmen eine Kompensation möglich ist. Das E-Ticketing sowie die Ausschöpfung der damit verbundenen Potentiale ist dafür ein wichtiger Schritt.*

Das ÖPNV-Niveau mit höherer Effizienz erhalten

Der ÖPNV in Deutschland gilt seit Jahrzehnten in vieler Hinsicht weltweit als vorbildlich. Das hat allerdings auch seinen Preis. Rd. 15 Mrd. Euro wurden dafür in der jüngeren Vergangenheit Jahr für Jahr von den öffentlichen Händen zur Verfügung gestellt, die Hälfte davon vom Bund. Die teilweise großzügig fließenden Fördermittel verleiten dazu, sie auszureizen. Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kam das Wort vom Kutscher auf, der sich seine Kutsche vergolden läßt; pauschal ist das nicht gerechtfertigt, in nicht unerheblichem Umfang trifft es aber zu; das gilt auch für die Verwendung der Regionalisierungsmittel, einschließlich ihrer zunehmenden Zweckentfremdung.

Regionalisierungsmittel zunehmend zweckentfremdet

Aufgrund der Problemlage der öffentlichen Haushalte wird und kann auch der ÖPNV nicht von Kürzungen verschont bleiben. Das sollte jedoch soweit möglich nicht zu Lasten der Angebotsqualität gehen, sondern kompensiert werden durch Effizienzsteigerung, durch Nutzung der Potentiale des Wettbewerbs, durch Abbau von Überangeboten und von ungerechtfertigt teuren Angebotsformen. Es kann in Zukunft nicht mehr in erster Linie darum gehen, mit den verfügbaren Mitteln das Beste zu machen; es muß darum gehen, zu vertretbaren Kosten das Erforderliche bzw. politisch Gewollte zu tun. Leere öffentliche Kassen müssen nicht immer in erster Linie als Problem verstanden werden; sie sollten auch als Herausforderung angenommen werden.

Kostensenkung im ÖPNV – ohne Qualitätsminderung möglich

Ein positives Signal: Der ÖPNV in Deutschland steht am Beginn einer neuen Innovationsphase. Mit der Einführung des elektronischen Ticketing wird nicht nur der Vertrieb grundlegend modernisiert; es eröffnen sich darüber hinaus vielfältige neue Möglichkeiten im Bereich der Management-, Planungs- und Informationsinstrumente sowie der besseren Einbindung des ÖPNV in den Mobilitätsverbund und in den m- und e-commerce. Nachdem die deutsche ÖPNV-Wirtschaft im weltweiten Vergleich auf diesem Feld durch zögerliches Verhalten und verkürzte Sicht der Dinge bei vielen Beteiligten ins Hintertreffen geraten ist, besteht dennoch die Chance, nicht nur wieder Anschluß an die Spitze der Entwicklung zu finden, sondern diese sogar zu übernehmen.

Nachholbedarf beim E-Ticketing

These 7: *Seeschifffahrt, Küstenschifffahrt und Binnenschifffahrt sind Zukunfts-Sektoren des Verkehrs mit erheblichen Kapazitätspotentialen. Dem muß in der Verkehrspolitik stärker Rechnung getragen werden. Basis muß ein integrierter Masterplan sein.*

Die Kapazitätspotentiale der Schifffahrt nutzen

Mit der Lage an Nord- und Ostsee sowie mit dem Rheinschiffahrtgebiet kann Deutschland auch im weltweiten Maßstab seine erstrangige Standortlage weiter ausbauen. Der Hamburger Hafen hat nach Rotterdam das zweitgrößte Container-Umschlagsvolumen in Europa; die jährlichen Zuwachsraten bewegen sich im zweistelligen Bereich, bis 2015 wird mehr als eine Verdoppelung erwartet. Auch in der Binnenschifffahrt haben sich die Systemverkehre endlich durchgesetzt und gewinnen in intermodalen Transportketten schnell an Bedeutung.

Wachstumsfeld Schifffahrt

Die Qualität der Logistik hat sich in allen Segmenten der Schifffahrt und ihrer Einbindung in das Gesamtverkehrssystem dynamisch entwickelt; das wird sich auf absehbare Zeit fortsetzen. See- und Binnenhäfen sind in der Regel multimodale

Logistik – weiter verbesserungsfähig

Verkehrsdrehscheiben ersten Ranges. Sie prägen auch das Image einer Region entscheidend. Ihre Modernisierung und Weiterentwicklung erfordern integrierte Vorgehensweisen und innovative Konzepte; intelligente Gebührenmodelle werden dabei zunehmend eine Rolle spielen – Stichwort: Alameda-Korridor. Anachronismen wie begrenzte Öffnungszeiten von Zoll- und Veterinärstellen sollten schnellstens Vergangenheit sein. Die Wettbewerber weltweit arbeiten längst rund um die Uhr.

Hafenausbau – viel
zu zögerlich

Wasserwege sind neben ihrer Verkehrsfunktion immer auch wichtige Elemente unserer natürlichen Umwelt. Daraus resultieren Restriktionen, die selbstverständlich zu berücksichtigen sind, aber nicht dazu führen dürfen, daß wichtige Entwicklungen blockiert oder fehlgeleitet werden. Die Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven werden ihre Position nur halten können, wenn Elbe und Weser den Anforderungen der künftigen Containerschiffsgenerationen entsprechend ausgebaut werden. Mit Verweis auf den nicht unumstrittenen künftigen Seehafenstandort Wilhelmshaven haben führende Umweltpolitiker in den letzten Jahren die Notwendigkeit des Ausbaus in Frage gestellt. Soviel ich weiß, sind die Mittel dafür bisher nicht in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt, auch die erforderlichen Entscheidungen sind noch nicht gefallen. Einen derartigen Umgang mit der Zukunft bedeutender Verkehrsdrehscheiben leistet sich kein anderes Land, kann sich aber auch Deutschland längst nicht mehr leisten. Zu diesem Thema gehören meines Erachtens auch die westliche Küstenautobahn A 22 und die Hafenquerspange in Hamburg, beide vor 20 bzw. 30 Jahren zu Recht als vordringlich eingestuft, heute im weiteren Bedarf.

Der Luftverkehr braucht
strategische Orientierung

These 8: *Der Luftverkehr wird auf absehbare Zeit weltweit der dynamischste Sektor des Verkehrsmarktes und eine Jobmaschine auf hohem Niveau bleiben. Der volle Nutzen daraus kann nur gezogen werden, wenn den Anforderungen und Veränderungen Rechnung getragen wird. Das erfordert ein langfristig angelegtes, handlungsorientiertes Konzept sowohl für die Großstandorte als auch die Regionalstandorte sowie eine realistische Einordnung der Rolle der Low-Cost-Carrier; beides fehlt bisher.*

Nationales Flughafen-
konzept – gefährliche
Fehlzanzeige

Die Flughafeninfrastruktur in Deutschland ist gekennzeichnet durch bereits latente sowie mittelfristig zusätzlich absehbare Engpässe und Unsicherheiten über die Perspektive bei fast allen Großstandorten. Dazu kommt ein teurer Wildwuchs bei den Regionalflughäfen. Hintergrund ist zudem ein nachhaltiger Umbruch des Marktes durch den Eintritt einer fast explosionsartig steigenden Anzahl so genannter Billigflieger. In dieser Situation ist es besonders schädlich, daß in Deutschland nach wie vor ein langfristig angelegtes Flughafenkonzept auf nationaler Ebene fehlt. Das »Luftverkehrskonzept« der Bundesregierung aus dem Jahr 2000 ist kaum mehr als eine Auflistung der Vorhaben der einzelnen Bundesländer. Dem ohnehin nur selektiven »Masterplan Flughafeninfrastruktur« von 2004 wurde, ebenso wie dem Luftverkehrskonzept, ein Zeithorizont bis 2015 zugrunde gelegt; das ist in Hinblick auf die Erfordernisse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Luftverkehrsinfrastrukturen viel zu eng. Der Tatbestand, daß bereits in dieser Zeitspanne mit Engpaß-Szenarien gerechnet werden muß, macht das Fehlen von Alternativen und langfristig angelegten Konzepten noch unverständlicher.

Regionalflughäfen –
ruinöse Förderbereitschaft

Dem Lockruf der Jobmaschine Flughafen erliegen immer mehr Lokalpolitiker, vor allem diejenigen, die mit ihren Konversionsprojekten mehr oder weniger allein gelassen sind und die sich daran klammern, auf diese Weise eine wirkungsvolle Wirtschaftsförderung zu betreiben. Die in teuer bezahlten Gutachten mit oft frag-

würdigen Annahmen erweckten Hoffungen führen an vielen Standorten dazu, jede gebotene Sorgfalt über Bord zu werfen. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Hoffnungen in Erfüllung gehen, ist in der Mehrzahl der Fälle gering. Eine wesentlich realitätsnähere Auseinandersetzung mit solchen Standorten auch als Bestandteile des nationalen Flughafensystems ist geboten; andernfalls werden weiterhin finanzielle Ressourcen von erheblicher Größenordnung vergeudet und die Strukturen der betreffenden Regionen in vielen Fällen zusätzlich destabilisiert. Ein langfristiges Luftverkehrskonzept mit klaren Prioritätensetzungen und konkreten Entwicklungsschritten ist überfällig.

These 9: *Um den Infrastrukturbedarf in Grenzen zu halten und die verfügbaren Potentiale bestmöglich zu nutzen, sind eine weitere Integration der Verkehrsträger und eine verbesserte integrierte Verkehrslenkung geboten. Die technologischen und organisatorischen Optionen dafür sind bei Weitem nicht ausgeschöpft.*

Integrierter Verkehr –
großes ungenutztes
Potential

Von den Bundesregierungen aller Couleur wird seit Jahrzehnten eine bessere Integration der Verkehrsträger beschworen. Die bisherigen Fortschritte haben nicht annähernd den Umfang, der mit den heute verfügbaren Instrumenten möglich ist. Ziel war und ist eine deutliche Verlagerung vor allem von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserwege. Die den Bundesverkehrswegeplanungen zugrunde gelegten Wunschscenarien gelten selbst im Bundesverkehrsministerium längst als »Lebenslüge«. Sie lebt fröhlich weiter. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist für den Schienengüterverkehr ein Leistungsziel für das Jahr 2015 verankert, das selbst bei der unwahrscheinlichen Realisierung aller vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen nach der öffentlich geäußerten Überzeugung von Insidern nicht einlösbar ist – ganz abgesehen davon, daß sich die Verkehrswirklichkeit seit Jahren im Gegensatz zu den »Prognosen« eher unterhalb oder am Rande des »Worst-Case-Szenarios« bewegt.

Verlagerung –
die Lebenslüge
der Verkehrspolitik

Bei großmaßstäblichem Einsatz der heute bereits verfügbaren Informations- und Kommunikationstechnologien ist eine erheblich bessere und sicherere Nutzung sowie Verknüpfung der Infrastrukturen möglich. Qualifizierte Studien belegen, daß die volkswirtschaftlich und individuell höchst nachteiligen Stauzustände im Straßenverkehr und der damit begründete Mehrbedarf an Infrastruktur allein durch eine zeitliche und örtliche Variation von entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren in der Summe nahezu halbiert werden können. Durch Verbesserung der Fahrzeug-Fahrzeug- und der Fahrzeug-Fahrweg-Kommunikation kann bei allen Verkehrsträgern eine maßgebliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit erreicht werden. Ein Verzicht auf die Nutzung dieser Potentiale ist nicht verantwortbar.

Straßenbenutzungs-
gebühren senken
Staus und Unfälle

These 10: *Die Veränderung der sozioökonomischen Strukturen, die zunehmende Umweltbelastung, die Endlichkeit der fossilen Brennstoffe sowie technologische Innovationen werden die Rahmenbedingungen des Verkehrs in den kommenden Jahrzehnten erheblich verändern. Verantwortungsvolle Verkehrspolitik muß langfristig angelegt sein und darf kurzfristig unpopuläre Entscheidungen nicht scheuen.*

Der Verkehr der Zukunft
wird von Umbrüchen
gekennzeichnet sein

Bereits die absehbaren Veränderungen der Rahmenbedingungen stellen die Verkehrspolitik vor anspruchsvolle Anforderungen, denn Verkehrssysteme und ihre Infrastrukturen sind nicht kurzfristig disponibel. Vor 25 Jahren wurden etwa zeitgleich in mehreren Industrieländern Szenarien über die Zukunft des Automobils erarbeitet, auch in der Bundesrepublik. Viele der seinerzeit befürchteten Entwicklungen – ins-

besondere hinsichtlich der Verknappung von Mineralöl, der Verschärfung der Umweltprobleme und der Veränderung der sozioökonomischen Strukturen – sind bis heute nicht oder nicht in dem erwarteten Ausmaß eingetreten. Schon damals war nicht nur das 3-Liter-Auto ein Thema, sondern sogar ein mittlerer Flottenverbrauch der Pkw von drei Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer. Die Forschungschefs führender Automobilhersteller aus aller Welt haben das anlässlich eines Hearings des US-Kongresses bis zum Jahr 2000 als erreichbar bezeichnet, deutlich früher sogar, wenn es politisch verfügt würde. 25 Jahre später ist wenig davon Wirklichkeit geworden – teils, weil der Problemdruck nicht so groß geworden ist wie befürchtet, teils weil technologische Euphorie damals den Blick für die Realitäten verstellt hatte.

Verantwortlich ist allein vorsorgliches Handeln

Heute stehen wir vor einer Perspektive im Zeitraum der Lebenszyklen der Verkehrsinfrastrukturen, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit tatsächlich eine drastische Veränderung der Rahmenbedingungen beinhaltet. Verantwortliche Verkehrspolitik muß sich dem stellen und mit wirkungsvollen Konzepten darauf reagieren. Je länger zugewartet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß es zu Friktionen kommt, die sich dann zwangsläufig nachteilig auf den Standort Deutschland auswirken.

Diskussion

Welches Privatisierungsmodell für die Bahn?

Prof. Ulrike Stopka leitete die Moderation mit der Frage ein, ob die im Gutachten von Booz Allen Hamilton vorgestellten Organisationsmodelle für den Bahn-Börsengang Anlaß gäben, die von Wilhelm Pällmann und Andreas Kossak vertretene These, nur die strikte Trennung von Netz und Betrieb sei für den Wettbewerb das Beste, zu überdenken. Andreas Kossak entgegnete, er kenne diese Modelle nicht im Detail, fürchte aber, der Börsengang werde zu irgend einem Mischmodell führen, das letztlich Ausfluß eines politischen Kuhhandel sei. Im übrigen halte er die seinerzeitige Position der Regierungskommission Bahnreform für richtig. Es sei nicht denkbar, daß der Staat auf längere Sicht oder auf absehbare Zeit einem Privatunternehmen erhebliche Mittel garantiere, damit es am Markt wirken kann, faktisch mit einem Diskriminierungspotential, das trotz allem, was inzwischen erreicht sei, grundsätzlich nicht beherrschbar sei, solange das Netz weitgehend im Zugriff oder im Besitz der DB ist.

Ruiniert die Dienstleistungsrichtlinie den ÖNPV?

Volker Sparmann begann die Antwort auf die Frage, welche Auswirkungen die geplante EU-Dienstleistungsrichtlinie auf Verkehrsverbände haben werde, mit dem Hinweis, man habe in Hessen bei den Busverkehren durch Wettbewerb günstigeren Preisen bei konstanter oder besserer Qualität realisiert. Die Ausschreibungen hätten zu neuen, klimatisierten Bussen und fixierten hohen Anforderungen an das Fahrpersonal geführt, und trotzdem werde man in einem Zeitraum von acht Jahren mindestens 50 Cent pro Kilometer – ein Potential von 60 Mio. – einsparen. Die Dienstleistungsrichtlinie werfe die Frage auf, ob man die Qualität des Personals sichern könne, indem man die Tariftreue in die Ausschreibungsbedingungen hineinnehme, auch um zu verhindern, daß das Gewerbe sich selbst auslauge. Die Besteller legten großes Gewicht auf die Fahrer, denn sie seien die erste Person, die der Fahrgast sehe. Die Ausschreibungsbedingungen hätten nicht verhindert, daß ein großer Teil der Zuschläge an ortsansässige Mittelständler gegangen sei.

Wie kommt man zu verkehrskonformem Verhalten?

Jürg Sparmann setzte sich mit der Frage auseinander, ob sich verkehrskonformes Verhalten eher durch Einsicht und Koordination oder pönale Zwänge und fiskalischen Druck oder Technik erzeugen lasse. Man habe in Hessen nach Überprüfung

sämtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen etwa ein Drittel aufgehoben oder angehoben, und nur wenige davon hätten nach etwa einem Jahr wieder zurückgenommen werden müssen. Das Problem seien immer einige wenige, die sich so unvernünftig verhalten, daß man fragen müsse, wie weit man an die Vernunft des Einzelnen appellieren könne. Eine verstärkt kooperative Fahrweise erfordere noch eine Menge pädagogische Anstrengungen, etwa zusammen mit den Fahrschulen.

Ludwig Pietzsch, WINGTEC GmbH, wies darauf hin, eine wirklich verursachungsgerechte Nutzungsgebühr erfordere die Berücksichtigung der Lkw-Gewichte. Im Augenblick werde unbeladen so viel gezahlt wie beladen. Die hohe Zahl der überladenden Lkw – schätzungsweise 30.000 überladene Lkw pro Tag, die die Straßen weit überproportional abnutzen – könnten von der Überladung abgehalten werden, wenn man dynamische Achslastwagen für ein E-Screening in die Straßen einbaue.

Technik gegen
30.000 überladene Lkw?

Die Frage nach dem immer noch fehlenden Kompensationsausgleich an das Güterkraftverkehrsgewerbe – 600 Mio. Euro sind politisch zugesichert worden – beantwortete *Andreas Kossak* mit dem Hinweis, in einem derart komplexen Gefüge wie Europa werde man niemals in jeder Hinsicht faire Wettbewerbsbedingungen erreichen können. Der wesentliche Schritt sei, daß ausländische Nutzer auf deutschen Autobahnen zu Benutzungsgebühren herangezogen werden.

Kompensation für den
Güterkraftverkehr?

Diese Diskussion werde auf immer und ewig weiterlaufen, solange es nicht einen konsequenten Übergang zur Nutzerfinanzierung gebe, und das bedeute, was angenommen werde, müsse dem Nutzer unmittelbar wieder zufließen und in die Straßen investiert werden. Es gehe nicht an, diese Gebühren erst über den Haushalt zu leiten, als ob das Geld gewaschen werden müßte, anstatt es direkt an eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu geben. Davon dürfte es eine einzige Ausnahme geben, nämlich eine Verwendung in multimodalen Verkehrskorridoren auch für andere Verkehrsträger, sofern das direkt oder indirekt dem Straßenverkehr zugute komme.

Gerhard Metschies, Berater der Weltbank und der GTZ, wies darauf hin, in der ganzen Welt hätten sich drei Kernbedingungen für eine effektive Finanzierung und Organisation von Verkehr herausgestellt: Privatwirtschaftliche Durchführung aller Straßenbauarbeiten einschließlich des Unterhalts und nichts in Eigenregie, konsequente Gebührenkonzeption nach dem Grundsatz Straßenverkehr finanziert Verkehr und eine vom Staat unabhängige Straßenagentur als Gebühreneinzugszentrale für das Straßenwesen. Dem stimmte *Jürg Sparmann* mit dem Vorbehalt zu, bei den PPP-Modellen sei es besser, wenn die Behörden entscheiden könnten, ob es im Hinblick auf Kosten, Qualität und Know-how besser sei, etwas – in welcher Rechtsform auch immer – selber oder durch Private zu machen. Das Dogma, man müsse alles privatisieren, erzeuge zwangsläufig die Frage, wie kontrolliert und Qualität sichergestellt werden könne. Den Ausschlag für das beste Modell solle das fachliche Know-how geben.

Nutzergebühren ja,
aber Grenzen für PPP?

Helmut Klug, Industrie und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg, fragte nach den bundesweiten Kapazitätseffekten von Maßnahmen wie temporärer Seitenstreifenutzung oder Entzerrung der Spitzen. *Jürg Sparmann* bezifferte die Kapazitätserhöhung aus der Standstreifenfreigabe bei dreistreifigen Richtungsfahrbahn mit etwa 25 %, ohne daß es erkennbare Einbußen an Verkehrssicherheit gebe. Es sei jedoch zu beachten, daß jedes Bundesland solche Potentialabschätzungen selbst vornehmen müsse, er könne sich aber vorstellen, daß der Bund auch

Welche Kapazitätseffekte
hat Verkehrsmanagement?

Falscher Run der Regionen
um Low-Cost-Airlines?

interessiert sei, welches bundesweite Potential darin stecke. Das brauche aber noch ein wenig Zeit.

Manfred H. Bobke von Camen, Geschäftsführer Flughafen Berlin-Schönefeld, fragte, worin die im Referat von Kossak bemängelte realistische Einschätzung der Rolle der Low-Cost Carrier bestehe. Tatsache sei, daß Anbieter wie Ryanair und easy-Jet die Landschaft unwiderruflich verändert hätten. Regionale Zubringerverkehre auch der traditionellen Airlines hätten sich längst dem Low-Cost Segment angenähert. *Andreas Kossak* stimmte zu, die neuen Angebote stellten eine erhebliche Bereicherung des Verkehrsmarktes dar, stimulierten den Wettbewerb und stärkten den Luftverkehrmarkt. Aber das spiegele sich weder im Luftverkehrskonzept der Bundesregierung noch im Masterplan »Luftverkehr und Infrastruktur Deutschland« wider. Der Low-Cost-Carrier-Markt werde nur am Rande angesprochen. Das Problem sei, daß viele Regionalstandorte ihre Hoffnungen zur Zeit auf ein, maximal zwei Low-Cost-Carrier gründeten, daß unterschiedlichste wissenschaftliche Studien zum Teil abenteuerliche Zahlen – 10.000 Arbeitsplätze pro einer Million Fluggäste – in die Welt setzten und daß die meisten unserer Regionalflughäfen Nachfragsvolumina hätten, die weit jenseits dessen lägen, was auf absehbare Zeit halbwegs wirtschaftlich zu betreiben sei. Das ginge in erheblichem Maße zu Lasten der Steuerzahler und zu Lasten der Regionen.

Wolfgang Tiefensee: Herausforderungen der Verkehrspolitik



Ich möchte einen kurzen Überblick über die Politik der neuen Bundesregierung und meines Hauses im Bereich des Verkehrs geben und wünsche mir, daß wir in der Diskussion danach den einen oder anderen Punkt noch vertiefen können.

Ich denke, daß wir bereits in den 90er Jahren in der Verkehrspolitik eine Zäsur, einen Wandel hatten, vom Neben-oft sogar Gegeneinander der einzelnen Verkehrsträger hin zu einer vernetzten, einer integrierten Verkehrspolitik, mit dem Ziel, daß jeder Verkehrsträger seine Systemvorteile optimal entfalten kann.

Heute ist es selbstverständlich, die Entwicklungen im Verkehrsbereich unvoreingenommen und unideologisch zur Kenntnis zu nehmen. Und es besteht Einigkeit darüber, daß eine gute Verkehrsinfrastruktur eine existenzielle Voraussetzung für Wirtschaft, Arbeit, Wohlstand und Lebensqualität ist. Straßen, Schienen, See- und Flughäfen sind die Blutbahnen, durch die die Kraft unseres Landes pulsiert. Sie sind ganz entscheidend in unserem Zeitalter der Mobilität.

Wir bewegen uns in unserem Land hoffentlich immer mehr weg von einer lokal begrenzten Sichtweise, die nur eine Region, nur ein Bundesland oder auch nur die Bundesrepublik Deutschland im Blick hat. Nicht zuletzt mit dem Beitritt der neuen EU-Staaten wird deutlich: Die Verkehrsprobleme eines Landes können nur im europäischen Kontext gelöst werden – bei den Luftfahrtbeziehungen zwischen Europa und den USA sogar nur in einem globalen Kontext. Die Liberalisierung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs innerhalb Europas, Themen wie ein europäischer Lokomotiv-Führerschein oder der Gleichklang unterschiedlicher Sicherheitssysteme geraten immer mehr auf die Tagesordnung. Immerhin 80 Prozent unserer

80 % der verkehrspolitischen Entscheidungen fallen in Brüssel

rechtlichen Entscheidungen sind von Europa determiniert. Umso mehr wird man sich um diese Ebene kümmern müssen. Zumal wenn, wie Sie wissen, in der Verkehrspolitik der EU keine einvernehmlichen Hundert-Prozent-Entscheidungen gefällt werden, sondern daß man nur zwei Wege hat: Entweder die Mehrheit für sich zu gewinnen oder eine Sperrminorität zu organisieren.

Ein weiteres Feld sind die Verkehrspolitik und die Mobilität in den Ballungszentren. Sie gewinnt zunehmend an Bedeutung, allein schon, weil die demografische Entwicklung zu einer Aufwertung der Städte und der Ballungsräume führen wird. Wenn das so ist, wird sich Verkehrspolitik auch an diesen demographischen Megatrends orientieren müssen. Welche Strecken sind wo noch nötig? Ist jeder Autobahnausbau noch angezeigt? Ist es wichtig, wenn wir Regionen mit den Wachstumskernen verbinden wollen, dass die Regionalverkehre neu organisiert werden? Wie ist es um einen seniorenfreundlichen oder einen kinderfreundlichen Verkehr bestellt? Wie gehen wir mit behinderten Menschen um? Alles Fragen, die auf der Agenda stehen. Das will ich hier nur kurz anreißen, um deutlich zu machen: Die neue Verkehrspolitik umfaßt vielleicht den Zeitraum der nächsten zehn Jahre, aber sie muß weit hineinreichen in das 21. Jahrhundert.

Von Albert Einstein wird die Geschichte erzählt, daß er einmal pro Woche, immer montags, seinen Studenten einen Zettel mit Fragen vorlegte, die sie zu beantworten hatten, und er bewertete ihre Arbeit. Eines Montags kam eine Studentin auf ihn zu und sagte: »Herr Professor, wir wissen ja, daß Sie zerstreut sind. Wiederum ein Beleg: Sie haben uns denselben Zettel wie vergangenen Montag gegeben, es sind dieselben Fragen.« – »Nein«, sagte Einstein »Sie irren, meine Dame. Es sind zwar dieselben Fragen, aber ich habe die Antworten geändert.«

So ist es auch in der Verkehrspolitik. Wie können auf dieselben und immer wieder aktuellen Fragen neue Antworten gefunden werden? Das Erste ist: Wir müssen mit Verkehrspolitik, mit Baupolitik, mit Stadtentwicklungspolitik unseren Beitrag leisten, damit Wirtschaftswachstum entsteht und Beschäftigung wächst.

Lassen Sie mich das an der Grundphilosophie und an ganz konkreten Projekten des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausführen.

Wir beschäftigen uns nicht nur mit Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den klassischen Oberbegriffen, sondern wir sehen unsere Aufgabe quer dazu in drei wesentlichen Feldern.

- Das Erste ist: Wir müssen mit Verkehrspolitik, mit Baupolitik, mit Stadtentwicklungspolitik unseren Beitrag leisten, damit Wirtschaftswachstum entsteht und Beschäftigung wächst.
- Das Zweite: Wir haben dafür Sorge zu tragen, daß den modernen Technologien zum Durchbruch verholfen wird. Dabei gilt es, eine eher kurz- und mittelfristige Perspektive in den Blick zu nehmen, aber wir müssen jetzt auch im europäischen und im Weltmaßstab die langen Linien sehen.
- Zum Dritten: Insbesondere in der Stadt- und Regionalentwicklung müssen wir die Vernetzung mit anderen Politiken, mit Verkehrs-, mit Sozial-, mit Wirtschafts- und mit Bildungspolitik in den Mittelpunkt unseres Handelns stellen. Wir müssen hinkommen zu einer ganzheitlichen Sicht auf die Entwicklung der Städte und Regionen und dürfen uns diese Sicht nicht verstellen lassen von Ressortegoismen.

Die Bundesregierung ist angetreten, um mit einem Programm für Wachstum und Beschäftigung Impulse zu setzen. Im Verkehrsbereich sind die Impulse allein schon

Megatrend Demographie

Magisches Dreieck:
Wachstum, Technik,
Raumentwicklung

Ganzheitliche Betrachtung
erforderlich

Deutschland hat das
sicherste und dichteste
Verkehrsnetz in Europa

deshalb wichtig, weil dieser Bereich das Rückgrat für Wirtschaft und Beschäftigung, für Technologieentwicklung, für Stadt- und Raumentwicklung ist.

Führen Sie sich bitte vor Augen: Wir schlagen 3,6 Milliarden Tonnen Güter pro Jahr um, etwa 24 Prozent der Verkehrsleistung in der gesamten Europäischen Union gehen über unsere Verkehrsstrassen. Dafür haben wir das dichteste Verkehrsnetz Europas.

Kein Land ähnlicher Größenordnung besitzt ein vergleichbares System aus Autobahnen und Straßen, auch deshalb, weil wir bezogen auf die Verkehrsleistung die geringste Anzahl von Verkehrstoten haben. Wir haben tatsächlich auch eins der sichersten Verkehrsnetze Europas.

Binnenschifffahrt –
oft nicht angemessen
gewürdigt

Wir verfügen über ein sehr gut ausgebautes Binnenwasserstraßennetz, über das fast genauso viele Güter transportiert werden, wie mit der Bahn, vor allem auf dem westdeutschen Kanalnetz, dem am dichtesten befahrenen Wasserstraßensystem Europas. Dieses Netz gewinnt zunehmend an Bedeutung – auch wenn es bei diesem Kongress nicht ganz oben auf der Agenda steht.

Flughafennetz –
Ordnung im regionalen
Wettbewerb erforderlich

Wir haben ein Flughafennetz, das seinesgleichen sucht. Zwei Flughäfen mit einer Kapazität oberhalb 25 Millionen Passagieren, fünf über 7,5 Millionen und noch einmal zehn oberhalb einer Million und auch 31 unterhalb einer Million Passagieren. In einem gnadenlosen Wettbewerb, den es zu ordnen gilt, wollen wir in der Zukunft auch auf diesem Feld die öffentlichen Ressourcen effizienter einsetzen.

Seehäfen –
in guter Verfassung

Wir verfügen über zwei hervorragend ausgebaute Hochseehäfen, die in der Konkurrenz mit den europäischen und den Welthäfen eine gute Figur machen.

Richten wir unseren Blick auf den Öffentlichen Personennahverkehr: Rund 27 Millionen Menschen pro Tag werden befördert. Das verhindert 1,9 Millionen Pkw-Fahrten. Auch hier: ein hervorragend ausgebautes und vernetztes System.

Diese Verkehrssysteme gilt es zu erhalten und auszubauen, denn sie prägen unser Land und sind eine wichtige Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliches Wachstum.

Sanierung und
Modernisierung
vor Neubau

Minister, Ministerpräsidenten, Oberbürgermeister schneiden ja gern Bänder durch, wenn es etwas Neues – eine Autobahn oder eine Ortsumgehung etwa – zu eröffnen gilt. Meine These ist: Wir werden uns in den nächsten zehn, fünfzehn Jahren verstärkt um den Erhalt des Verkehrsnetzes kümmern müssen, und das trifft eben leider auch diejenigen, die gern die Bänder durchschneiden, weil in der Regel eine sanierte Straße weniger Staub aufwirbelt – im doppelten Sinn des Wortes – als eine gerade eingeweihte Autobahn. Ich wünsche mir sehr, daß in Zukunft auch Sanierung und Modernisierung mit vergleichbarer öffentlicher Wirkung dargestellt werden. Sie sind nicht weniger wichtig als Neubaumaßnahmen.

Reichlich 10,5 Mrd. € p.a.
für Verkehrsinvestitionen
bis 2009

Erhalt, Modernisierung, Neubau: All diese Aufgaben kosten Geld. Zentrale Bausteine hierfür sind deshalb die zusätzlichen 4,3 Milliarden Euro, die die Bundesregierung für die gesamte Legislaturperiode zusätzlich zur Verfügung gestellt hat, um die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Das setzt übrigens auf einem Zwei-Milliarden-Programm auf, das bereits 2005 gestartet worden ist. In Zahlen heißt dies: Die Verkehrsinvestitionen für Straßen, Schienen und Wasserstraßen werden bereits 2006 auf rund 9,1 Milliarden Euro angehoben. Für 2007 bis 2009 sind jeweils rund 9 Milliarden Euro eingeplant. In diesem Jahr werden die zusätzlichen Investitionsmittel überproportional auf den Straßenbau konzentriert. Im Schienennetz liegt der Investitionsschwerpunkt im Jahr 2007 und den Folgejahren. Im Wasserstraßennetz können aufgrund der zusätzlichen Mittel schon in diesem Jahr drin-

gend erforderliche Ersatzinvestitionen durchgeführt werden. Rechnet man die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit, ungefähr 1,7 Milliarden Euro, rechnet man das Satellitennavigationssystem GALILEO und andere Investitionsvorhaben dazu, kommt man auf rund 10,9 Milliarden, die per annum in der Zukunft zur Verfügung stehen. Ich wünsche, daß es auch über das Jahr 2009 hinaus eine Verstetigung gibt, aber das ist der Bundesregierung ab 2009 vorbehalten.

Wir wissen, daß eine Milliarde Euro Investitionen in den Verkehrswegbau etwa 25.000 Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft erhält beziehungsweise neu schafft. Mit Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur geben wir zudem Impulse für Wachstum und Beschäftigung, die weit über die Baubranche hinausreichen.

Lassen Sie mich einen weiteren Schwerpunkt benennen: Wir wollen in die Stadtentwicklung investieren. Hier geht es um die Verbindung zwischen den Städten und den Regionen, um den Wettbewerb zwischen der Innenstadt und der grünen Wiese – alles Themen, die auch mit Verkehrspolitik zu tun haben. Wir werden, wenn das Parlament den Haushalt wie geplant beschließt, auch auf diesen Feldern zusätzliches Geld zur Verfügung haben.

Das, meine Damen und Herren, sind die Investitionen. Auf welchen Feldern agiert die Bundesregierung darüber hinaus?

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, daß wir die Planungen beschleunigen wollen. Noch immer krankt dieses Land daran, daß wir von der Idee, von der Entwurfsplanung, von der Machbarkeitsstudie bis zur Fertigstellung eines Bauwerks, auch eines Verkehrsbauwerkes, zu lange Zeit brauchen. Wir werden uns damit befassen, die Planungsbeschleunigung, die bereits im Osten unseres Landes gilt, auf ganz Deutschland zu übertragen.

Dieses Gesetz, dessen Wirkung reziprok zur Länge seines Namens ist – es heißt nämlich »Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz« – soll möglichst ab Mitte dieses Jahres die Planung verkürzen. Ein großes Vorhaben, das uns in unserem Lande ein Stück voranbringen wird.

Wir denken über neue Finanzierungsinstrumente nach. Herr Pällmann ist heute leider nicht da, sonst hätte ich ihn an dieser Stelle ganz herzlich begrüßt, den Mann, der mit neuen Finanzierungsüberlegungen für die Infrastruktur auf sich aufmerksam gemacht hat. Wir wollen hier neue Akzente setzen.

Einmal, indem wir unsere Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft – auch wieder so ein Wortungetüm – kreditfähig machen, damit Investitionsmittel zusätzlich in den Kreislauf eingespeist werden können.

Wir reden darüber hinaus auch über Formen der privaten Finanzierung von Autobahnen, von Tunnels und Brücken nach zwei Modellen, die Ihnen vielleicht geläufig sind: Das so genannte A-Modell, bei dem Autobahnen von vier auf sechs Spuren erweitert werden sollen; momentan in der Planung, ist die Strecke München-Augsburg, die A8, wo der private Investor mittels der Lkw-Mauteinnahmen dieses Streckenabschnittes und eines Zuschusses in die Lage versetzt werden soll, eine solche Erweiterung viel schneller und effizienter zu erstellen, als es der Bund hätte tun können. Oder nehmen Sie das F-Modell, das Sie beim Warnow-Tunnel oder in Lübeck besichtigen können – spezielle Bauvorhaben werden durch eine Maut finanziert, die von allen Nutzern der Bauwerke entrichtet wird.

Meine Einladung ist, diese Modelle der Public-Private-Partnership, auch mit den europäischen Partnern – Großbritannien ist hier schon sehr weit – weiter voranzutreiben. Damit wird es möglich sein, mehr Geld in den Kreislauf zu schicken, in

Eine Mrd. Euro Verkehrs-
investitionen ergeben bis
zu 25.000 Arbeitsplätze

Städtebauinvestitionen –
wichtig für den Verkehr

Planungsbeschleunigung
– auch im Westen

Verkehrsinfrastruktur-
finanzierungsgesellschaft
soll kreditfähig werden

PPP-Finanzierungen
sollen ausgebaut werden

PPP-Vorbild
Großbritannien

dem aus Investitionen dann Wachstum und Beschäftigung entstehen und dadurch wieder neue Investitionen möglich werden.

Ich habe über die Aufgabe gesprochen, Technologien voranzutreiben. Auch hier setzen wir neue Akzente.

Bahnbrechende
Toll Collect-Potentiale

Eine Technologie ist unser Maut-System. Legen Sie alles, was aus unterschiedlichen Gründen nicht ganz optimal gelaufen ist, ad acta und schauen Sie sich an, was mit dieser bahnbrechenden Technologie seit dem 1.1.2005 geleistet worden ist.

Wir haben ein modernes System, das es erlaubt, Lkw zu bemaunten, die Maut-Prellerquote unter zwei Prozent zu halten und so eine faire Mauterfassung sicher zu stellen.

Verkehrslenkung mit
Mautgebühren möglich

Mit der neuen On-Board-Unit-2, von der bereits 490.000 eingebaut sind, was einem Anteil von 88 Prozent der Lkw auf unseren Straßen entspricht, besteht außerdem die Möglichkeit, weitere Telematikdienste anzubieten. Darüber hinaus wird es machbar, z.B. die Lkw-Maut stärker zu spreizen etwa nach Emissionswerten. Oder man kann das Frankfurter Kreuz von Montag sechs Uhr bis Montag neun Uhr mit einer anderen Maut belegen als von neun bis sechzehn Uhr. Oder man kann Werte, die die Lärmemission betreffen, integrieren und vieles andere mehr. Außerdem haben wir es den Ländern ermöglicht, auf Landstraßen eine Bemaunung vorzunehmen. Sie sehen, ein sehr flexibles System.

GALILEO – besser als
Sensoren im Auto

Technologien vorantreiben: Nehmen Sie GALILEO. GPS – ein System, das Sie alle kennen, soll eine Entsprechung in Europa erhalten. Europa hat sich gemäß der Lissabon-Strategie aufgemacht, auch auf diesem Feld einen neuen Akzent zu setzen. Wir haben im Dezember den ersten Satelliten gestartet und Mitte Januar mit den beteiligten Ländern alle Verträge unterschrieben. Es wird mit dieser neuen Technologie möglich sein, beispielsweise beim Einparken den Abstand eines Autos von einer Hauswand genauer zu messen als über GPS, genauer auch, als wenn Sie einen Sensor ins Auto eingebaut hätten.

Besonders wichtig ist auch die Entwicklung von alternativen Antriebstechnologien und Kraftstoffen, die die Abhängigkeit vom Rohstoff Erdöl verringern. Hier wollen wir die enge Partnerschaft mit der Automobilindustrie weiter fortsetzen.

Neue Kraftstoff- und
Vernetzungstechnologien

Wir setzen darauf, dass die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern vorangetrieben wird. Es ist unser Ziel, die Schiene mit der Straße, den Hochseehäfen mit der Schiene, den Flugplatz mit Schiene und Straße noch intelligenter zu verbinden, damit jeder Verkehrsträger seine Systemvorteile optimal entfalten kann. Das sind Themen, die in der Zukunft auf der Agenda stehen und die wir vorantreiben wollen.

Neue Verkehrs-
technologien für die Stadt

Dazu gehört auch die Frage, wie der Verkehr den Anforderungen, die sich aus den demographischen Veränderungen ergeben, gerecht wird: Menschen werden Mobilität, ob mit dem ÖPNV oder dem privaten Pkw, bis ins hohe Alter nachfragen – wie kann es uns gelingen, Verkehr in den Städten und in der Fläche entsprechend zu organisieren?

Ich konnte in der kurzen Zeit nur einige Punkte anreißen. Vieles, insbesondere was die einzelnen Verkehrsträger anbetrifft, konnte nicht ausgeführt werden, aber eins ist hoffentlich deutlich geworden: Es geht darum, Logistik und Mobilität in das Zentrum unserer Überlegungen zu stellen, wenn es um Entwicklung von Wirtschaft, die Steigerung von Beschäftigung und die Erhöhung von Lebensqualität geht, insbesondere auch in unseren Städten. Wenn diese ganzheitliche Sicht mehr Platz greift, wenn wir unideologisch über den Nutzwert eines jeden Verkehrsträgers diskutieren, ohne den anderen zu verteufeln, wenn wir daran gehen zu investieren und weniger

zu konsumieren, wenn wir uns europäisch vernetzen, und wenn wir Sorge dafür tragen, dass die Verfahren beschleunigt werden, damit wir schneller von den Ergebnissen profitieren können, dann sind wir in der Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa auf dem richtigen Weg.

Diskussion

Heik Afheldt wies in der Moderation einleitend darauf hin, die Initiatoren wollten mit der zum Konferenz vorgelegten Veröffentlichung die Politik von einem doppelten Paradigmenwechsel überzeugen: Einmal, Verkehr als System zu verstehen, zum anderen, von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung überzugehen. *Bundesminister Tiefensee* wies zunächst darauf hin, diese Diskussion sei von Vorurteilen verstellt: Auf der einen Seite herrsche die Meinung, der Autofahrer werde bereits zu stark zur Staatskasse gebeten, auf der anderen Seite hielten viele den Lkw für zu gering belastet. Dem sei entgegenzuhalten, daß eine Straßenfinanzierung durch Nutzer nur Lkw oberhalb von zwölf Tonnen betreffe, denn diese nutzten die Straßen physisch ab. Der Pkw trage nicht erheblich oder übermäßig zur Abnutzung bei, und Pkw-Fahrer zahlten in Deutschland mehr als anderswo Kfz- und Mineralölsteuer. Letztere sei bereits eine wege- oder nutzungsabhängige Besteuerung – je mehr gefahren werde, umso mehr werde getankt. Man müsse weiterhin sehen, daß Deutschland in seinem Netz zahlreiche Autobahnen in Ballungszentren habe, die viele Mittelständler mit ihren kleineren Lkw in ganz anderer Weise als in anderen Ländern für den täglichen Wirtschaftsverkehr nutzten. Die Gefahr von Ausweichverkehren sei viel stärker als bei den schweren Lkw über 12 t Gewicht. Außerdem bedeute die Mauterhebung einen Verwaltungs- und Systemaufwand, weil dafür On-Board-Units in den Pkw benötigt würden. Wenn man dagegen die Vignette favorisiere, werde eben nicht streckenbenutzungsabhängig kassiert. Deshalb sei er der Auffassung, daß die Pkw-Maut nicht zur Debatte stehe. Zur Nachfrage, ob das so zu verstehen sei, die Pkw-Maut stehe derzeit nicht zur Debatte, erklärte *Wolfgang Tiefensee*, er könne zwar nur über den Zeitraum reden, den er auf Basis der Koalitionsvereinbarung zu verantworten habe, aber auch für ihn persönlich stehe das Thema nicht zur Debatte. »Sollte es neue Argumente geben, wird man sich diese Frage neu vorlegen. Für uns ist sie momentan nicht relevant.«

Erweiterung der
Maut nicht unabhängig

Klaudia Martini, Staatsministerin a. D., insistierte, ein Paradigmenwechsel zur Nutzerfinanzierung im Verkehrsbereich sei notwendig, weil der Bundesverkehrswegeplan zu etwa 30 % unterfinanziert sei. Man könne versuchen, eine breite Basis dafür zu entwickeln, indem man zu einem Mobilitätsgipfel aufrufe. Die verengte Diskussion – hier Stammtischniveau, dort hoch wissenschaftliche Kreise, zwischendrin geschehe nichts – könne nicht das letzte Wort sein. Hier liege gerade für eine große Koalition ein großes Thema. *Wolfgang Tiefensee* entgegnete, es gebe mit der Mobilitätsoffensive – ein Kreis von ungefähr dreißig Menschen, der durchaus noch erweiterbar sei – bereits einen Gipfel. Dort werde der Masterplan »Güterverkehr und Logistik« erörtert, der im Jahr 2007 fertig sein solle. Man werde sich auch mit dem Verhältnis von Mobilität und neuen Technologien beschäftigen. Dabei hülften flankierende Anregungen durch Konferenzen wie diese weiter.

Mobilitätsgipfel für den
Paradigmenwechsel?

Auf die Frage von *Norbert G. Liebler*, Leiter des Verbindungsbüros Berlin von Siemens, welche Pläne die Bundesregierung für ihre EU-Präsidentschaft im Jahr 2007 habe, betonte *Wolfgang Tiefensee*, Deutschland müsse künftig eher auf Im-

Aktivere Rolle in Europa

pulse aus Brüssel reagieren und mehr Einfluß nehmen. »Wir sind im Begutachten dessen, was kommt, auch im Beeinflussen in der letzten Phase relativ gut, vor allen Dingen sind wir gut im Eins-zu-eins-Umsetzen«, aber eine Akzentverschiebung zugunsten aktiverer Teilhabe an den Entscheidungsprozesse sei nötig, auch dafür, daß Europa seine wettbewerbliche Herausforderung besser verstehe. Unsere wirklichen Wettbewerber seien nicht innereuropäische Staaten sondern die asiatische Staaten und die USA. Das zwingt zu einer neuen Form der innereuropäischen Kooperation. Ein Beispiel sei die fällige grenzüberschreitende Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Flughafenkonzept
im Jahr 2007

Den Hinweis von *Robert Krüger*, European Center for Aviation Development ECAD, für das Flughafen-Netz in Deutschland seien Entwicklungsziele und ein nationales Flughafenkonzept nötig, beantwortete der Minister damit, der Bund könne mangels Zuständigkeit nur moderierend auf ein deutsches Flughafen-Konzept Einfluß nehmen. Dies habe bei seinem ersten Treffen im Rahmen der Mobilitäts-Offensive eine Rolle gespielt. Er rechne damit, im Jahre 2007 ein Konzept vorlegen zu können, allerdings könne es keine gesetzliche Verbindlichkeit geben.

ÖPNV: Gleiche Leistung
mit weniger Geld

Volker Sparmann, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Main und Sprecher der Deutschen Verkehrsverbände, fragte nach der Zukunft der Regionalisierungsmittel. *Wolfgang Tiefensee* verwies auf die Absicht der Koalitionspartner, das Niveau nicht mehr auf der Höhe des Jahres 2005 fortzuführen. 2007 hätte ohnehin die Neuverhandlung angestanden. Die Abstimmungsprozesse mit den Ländern über das zustimmungspflichtige Regionalisierungsgesetz müßten dazu führen, den seitherigen Aufwärtstrend durch eine Absenkung des Niveaus auf unter das Jahr 2004 zu ersetzen. Es sei eine Tatsache, daß nicht alle Gelder zweckentsprechend eingesetzt worden seien, und deshalb gebe es Möglichkeiten, die Effizienz zu steigern. Das Zurückfahren von Steigerungsraten bedeute nicht, daß es Qualitätsminderungen geben müsse. Hie und da werde heiße Luft gefahren, es komme jetzt darauf an, die Strecken mit dem jeweils problemadäquaten Verkehrsträger zu bedienen.

Dr. Monika Wulf-Mathies: Netze für die Mobilität der Zukunft



Der Konzern Deutsche Post World Net ist nicht mehr die klassische Briefpost, er nimmt heute im Bereich Express und Logistik weltweit den ersten Platz ein. Aus der ehemaligen staatlichen Behörde Deutsche Bundespost, die noch Anfang der 90er Jahre mit ihren vorwiegend nationalen Brief- und Paketdienstleistungen ein jährliches Defizit von mehr als 700 Mio. Euro eingefahren hat, ist ein börsennotierter, wirtschaftlich erfolgreicher internationaler Konzern mit einem Umsatz von rund 44,6 Mrd. Euro im Jahr 2005 geworden. Das Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit lag bei rund 3,75 Mrd. Euro. Über 50% unserer Umsätze werden außerhalb Deutschlands generiert. Mehr als

5% des Welthandels gehen durch unsere Bücher. Wir sind heute in mehr als 220 Ländern und Territorien weltweit tätig und zählen damit zum Kreis der Unternehmen, die im wahrsten Sinne des Wortes global aufgestellt sind. Mit unserer gebündelten Logistik-Kompetenz in den Sparten Brief, Paket, Express und Logistik bieten wir integrierte Dienstleistungen und maßgeschneiderte, kundenbezogene Lösun-

gen für das Management und den Transport von Waren aller Art. Mit der Übernahme des britischen Logistikkonzerns Exel im Dezember letzten Jahres stieg die Mitarbeiterzahl im Konzern auf rund 502.000 weltweit. Damit zählen wir auch im Weltmaßstab zu einem der größten Arbeitgeber. In Deutschland liegen wir noch vor Daimler Chrysler auf Platz 1.

Grundlage für erfolgreiches Wirtschaften über alle Sparten unseres Logistik-Geschäftes ist die ständige Optimierung von Transportnetzen. Optimale Ausnutzung der Infrastruktur und Auswahl des jeweils für die Beförderung optimalen Transportmittels sind Grundvoraussetzungen für effiziente Logistik.

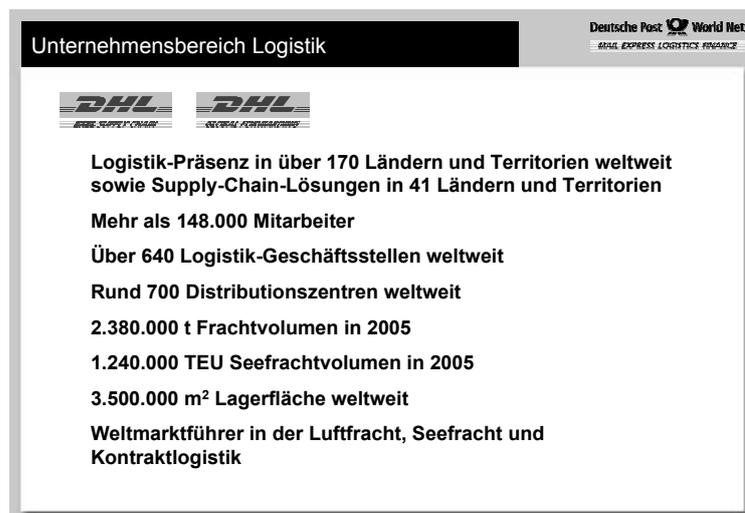
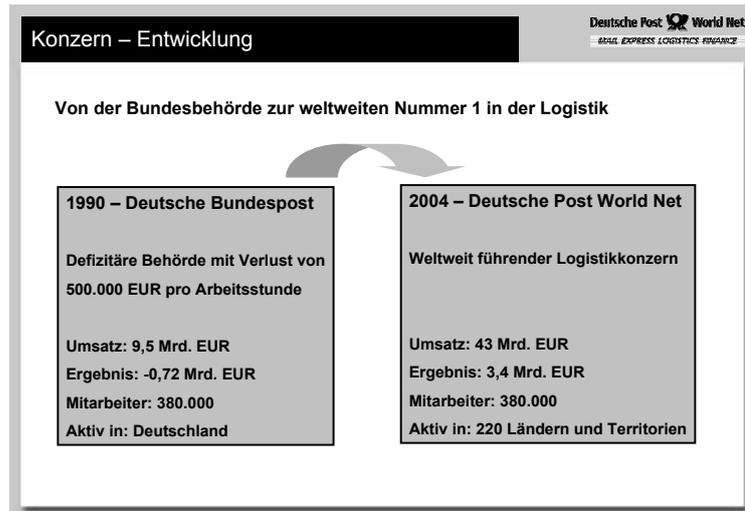
Wir arbeiten daran, unsere Dienstleistungen mit dichtmaschigen Netzwerken nicht nur wirtschaftlich, sondern auch so ökoeffizient wie möglich anzubieten. So zielt unsere Routenplanung auf minimalem Ressourceneinsatz. Sie erfolgt in der Regel auf täglicher Basis und nutzt modernste Methoden, um mit minimaler Fahrleistung ein Maximum an Transportleistung zu erbringen.

Eine vorausschauende Netzplanung kann sich jedoch nicht nur auf die Optimierung vorhandener Transport-Strukturen beschränken. Sie muß sich auf die Internationalisierung der Logistik-Märkte einstellen, ebenso den grundlegenden Wandel der Rolle der Logistik-Industrie. Es geht schon lange nicht mehr allein um den Transport von A nach B. Global Sourcing, die weltweite Beschaffung von Teilen und Komponenten, prägt zunehmend die Produktionsweise vieler Unternehmen.

Gleichzeitig konzentrieren sich immer mehr Unternehmen auf ihre Kernkompetenz und lagern ihre Logistik-Prozesse aus. Logistiker übernehmen zunehmend größere Teile der Wertschöpfungskette. Dies stellt nicht nur ständig höhere Anforderungen an ihre IT und ihre Fähigkeit zur Prozeß-Optimierung; dieser Trend weist der Logistik-Industrie eine Schlüsselrolle für die volkswirtschaftliche Entwicklung zu, denn sie garantiert die Funktionsfähigkeit moderner Produktionssysteme, und sie ist mit ihren Wachstumsraten oberhalb des Wachstums des Welthandels ein Job-Motor.

Allerdings ergibt sich diese Rolle nicht im Selbstlauf. Sie stellt auch Anforderungen an Staat und Gesellschaft, speziell an die Gestaltung und den Ausbau der Transportinfrastruktur. Lassen Sie mich dies an einigen Beispielen verdeutlichen, die für das Thema Mobilität und Kommunikation eine wichtige Rolle spielen:

Netzoptimierung auch mit ökologischen Zielen



Zeitkritische Transporte
werden immer wichtiger

Die unter dem Stichwort Globalisierung weiter voranschreitende internationale Arbeitsteilung führt zu einem überproportionalen Anstieg internationaler Transport- und Informationsströme. Die Fertigungstiefe der deutschen Industrie verringert sich immer weiter. Beispielhaft dafür ist die Automobilindustrie. So werden für einen in Leipzig gebauten Porsche Cayenne bereits 90% der verbauten Teile aus dem Ausland zugeliefert. Rund 40% der deutschen Automobilzulieferer haben mittlerweile Standorte in Osteuropa. »Made in Germany« wird zunehmend ersetzt durch »Made by Porsche« oder »Made by Daimler-Benz«.

Auch vorbereitende Arbeitsschritte wie Preisauszeichnungen in der Textilindustrie werden immer häufiger am Produktionsstandort ausgeführt. Die Bedeutung zeitkritischer Transporte bei immer kleineren Stückzahlen nimmt weiter zu. Damit steigt die Komplexität und Individualität der Transportprozesse.

Nicht nur Produktionsprozesse verändern sich, auch der Wandel der Konsumgewohnheiten, beispielsweise der explosionsartig wachsende weltweite Internet-Handel, stellen besondere Anforderungen an die Internationalität, die Leistungs- und Innovationsfähigkeit von Logistik-Unternehmen, insbesondere auf der letzten Meile.

Integrierte Prozessketten
sind entscheidend

Um die Ausdifferenzierung der Produktionsketten über Unternehmensgrenzen hinweg beherrschen zu können, ist eine immer stärkere Integration der Supply Chains der am Prozeß Beteiligten erforderlich. So wird im Automobilssektor oft nicht mehr nur die Zulieferung einzelner Teile gefordert, vielmehr werden ganze Teilsysteme vorproduziert und müssen zeitgenau für die Endmontage angeliefert werden.

Dem Warehouse Management kommt beim Outsourcing der Logistikprozesse immer größere Bedeutung zu. Folgerichtig gehört das Warehousing zu den typischen Dienstleistungen, die DHL Exel Supply Chain seinen Kunden anbietet.

Vendor Managed
Inventory braucht nahtlose
Informationsketten

Wie weit dabei die Integration über Unternehmensgrenzen hinweg mittlerweile geht, läßt sich an der Handelslogistik zeigen, dem sog. Vendor Managed Inventory. Ziel des Ansatzes ist eine Effizienzsteigerung der Logistik durch gemeinsame Prozesse von Hersteller und Händler. Beim Vendor Managed Inventory übernimmt der Hersteller z.B. auch die Bestandssteuerung für den Händler, also die Planung von Bestellmengen und Lieferrhythmen. Dies ist nur möglich, wenn die Supply Chain Integration über die physischen Prozesse hinaus auch die dahinter liegende Information Supply Chain mit umfaßt. Ermöglicht wird diese intensive informations- und prozeßseitige Vernetzung der verschiedenen Supply Chain Partner durch die zunehmende Digitalisierung.

Welche Anforderungen ergeben sich aus diesen erkennbaren Trends für die Logistik?

Kritische Qualität
der Verkehrswege

Anforderung Nr. 1 ist ein effizientes Verkehrssystem, das den störungsfreien Transport von Personen und Gütern sichert. Davon sind wir, wie jeder täglich erleben kann, weit entfernt. Teile der Verkehrsinfrastruktur sind bereits jetzt überlastet, die Störanfälligkeit nimmt ständig zu und führt zur Verminderung der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems und zu temporären Zusammenbrüchen des Verkehrsdurchsatzes. Nun wissen wir alle, daß wir die Probleme nicht durch massenhaften Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere nicht durch Zubetonierung der Landschaft lösen können. Umso mehr steigen die Anforderungen an intelligente Lösungen zur Verbesserung der Effizienz. Dazu gehören:

- Die Organisation der physischen und technischen Schnittstellen, also die optimale Vernetzung der Verkehrsträger untereinander sowie die Vernetzung der Verkehrssysteme im grenzüberschreitenden Verkehr;
- die Schnittstellen für Telematiksysteme, also die optimale Verbindung von mobiler Telekommunikation und Informationssystemen im Verkehr; sowie
- die Verfügbarkeit gesicherter Verkehrs- und Geodaten für die unterschiedlichen Telematikanwendungen der Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Logistik-Unternehmen.

Schnittstellen und Verkehrsdaten sind essentiell

Der vergleichsweise hohe Aufwand bei intermodalen Transporten ist unter anderem auf den Umschlag zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zurückzuführen. Da in der Regel am Beginn, beim Produzenten, sowie am Ende der Transportkette, beim Endkunden, auf den Transport per Straße zurückgegriffen werden muß, ist eine Erhöhung der Transport-Effizienz auf der Straße besonders wichtig. Hier kommt der Telematik eine besondere Bedeutung zu, weil sie einen Beitrag zur Optimierung der Verkehrssteuerung leistet, indem sie die Information im Gesamtsystem, bei der Verkehrsleitzentrale, beim einzelnen Nutzer, im Navigationssystem im Lkw oder im Privat-Pkw, verbessert. Bei breiter Anwendung kann sie dazu beitragen, Verkehrsabläufe effizienter zu gestalten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Umweltbelastungen zu verringern. Auf Seiten der Nutzer kann sie außerdem z. B. den Komfort erhöhen oder betriebliche Abläufe optimieren.

Mehr Telematik wäre nützlich

Verkehrsprobleme, die durch Telematik gemindert werden können, sind beispielsweise das Entschärfen von Engpässen, z. B. in der baulichen Infrastruktur im Verkehrswegenetz, sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger zu multimodalem Verkehr. So geht eine Studie (Kämpf, Keller: Wirkungspotenziale der Verkehrs telematik zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittelwahl, 2001) davon aus, daß durch einen verstärkten und koordinierten Einsatz von Telematik die Auslastung im Güterverkehr um bis zu 4% gesteigert werden kann.

Verbesserte Auslastung durch Telematik

Die Kosten des »Excess Travel« werden allein in den USA auf rund 45 Mrd. \$ pro Jahr geschätzt (Kling/Mast: Excess travel: Causes, extent and consequences. Transp. Res. Record 1111, 126–134, 1997). Durch Routenoptimierung könnte die Fahrzeit auf der Straße – trotz längerer Fahrtstrecken – um 3 bis 6% reduziert werden. Auch der verkehrsträgerübergreifende Verkehr dürfte von einem verstärkten Telematikeinsatz profitieren.

Die Gründe für den suboptimalen Einsatz von Telematik sind vielfältig.

Telematiksysteme werden auf individuelle Anforderungen hin geschaffen. Probleme liegen oftmals in der mangelnden Kompatibilität der Systeme untereinander, in fehlenden Standards und nur unzureichend vorhandenen und funktionsfähigen Schnittstellen zwischen den Systemen. Eine Integration der verschiedenen Systeme erfolgt oft nicht oder nur unzureichend. So sind beispielsweise nicht einmal die Navigations-, Flottenmanagement-, Sendungsverfolgungs- und Auftragsmanagementsysteme innerhalb eines Unternehmens optimal aufeinander abgestimmt.

Telematikeinsatz noch nicht befriedigend – auch in Unternehmen

Eine weitere Herausforderung liegt in der Bereitstellung und Pflege einer qualitativ hochwertigen Dateninfrastruktur. Da ein Großteil der Transporte zumindest teilweise auf der Straße durchgeführt wird, sind das digitale Straßennetzwerk und darauf aufsetzende Planungs- und Steuerungssysteme für Logistikunternehmen besonders wichtig. Geographische Daten sind jedoch selbst in Europa nicht vollständig digital vorhanden. Dies gilt insbesondere für Basis-Geodaten wie aktuelle und vollständige Informationen zum Straßen- oder allgemeinen Verkehrswegenetz, aber auch für Daten über Zustandsinformationen auf den Verkehrswegen.

Die Daten-Infrastruktur ist unzureichend

Mühsame
Datenbeschaffung

Ein weiteres Problem besteht darin, daß öffentlich bereitgestellte Rohdaten über eine Vielzahl von Einzelvereinbarungen beschafft werden müssen. Da es meistens keine festen Vereinbarungen über real-time up-dates der öffentlich bereitgestellten Daten gibt, veralten sie sehr rasch und bieten nicht die von den Benutzern erwartete Qualität und Zuverlässigkeit.

Geodaten am Beispiel
Deutsche Post

Lassen Sie mich hier kurz ein Beispiel aus der Deutschen Post skizzieren, das die Bedeutung georeferenzierter Daten für die strategische und operative betriebliche Planung verdeutlicht.

Grundsätzlich ist es Ziel des Einsatzes von Geodaten in postalischen Prozessen, die Kosten zu reduzieren, die Flexibilität sowohl bei der Abwicklung von Sendungen wie beim Ressourcen- und IT-Einsatz zu erhöhen und schließlich die Transparenz in den Planungsprozessen zu verbessern. Bereits seit den 80er Jahren entwickelt die Deutsche Post deshalb interne Systeme zur Wegeoptimierung in der Briefzustellung mit Informationen zu Zustellgebieten und Sendungsvolumina. In den 90er Jahren wurde zusätzlich ein Projekt gestartet, dessen wichtigstes Ziel es ist, geographische Daten bereitzustellen und diese für die Standort- und Routenplanung einzusetzen. Die dazu benötigten Daten müssen am Markt eingekauft und mit selbst erhobenen Zusatzinformationen ergänzt werden. Ende der 90er Jahre wurde ein System geschaffen, das die Daten aus den bisher getrennten Systemen zusammenführt und zur Routenoptimierung nutzt. Im letzten Jahr schließlich wurde eine gemeinsame Datenbank als Grundlage für alle drei aufeinander angewiesenen Systeme entwickelt.

Verkehrslage-
informationen
wären die Krönung

An diesem Beispiel kann man sehr gut die Entwicklung der Routenoptimierung von einem statischen zu einem bereits stärker integrierten und quasidynamischen System ablesen, das die Flexibilität und Effizienz der Planung deutlich erhöhen kann. Zugleich werden die Herausforderungen hinsichtlich der Dateninfrastruktur und der Leistungsfähigkeit der IT- und Telekommunikationssysteme deutlich. Erst deren Weiterentwicklung hat den Leistungssprung seit den 90er Jahren ermöglicht. Schließlich kann man sich vorstellen, welches weiteres Potential denkbar ist, wenn aktuelle Zustandsinformationen aus einem integrierten Verkehrsmanagement z. B. über Staus oder Baustellen zur Verfügung stehen.

Wir brauchen ein
deutsches
Apollo-Programm

Was muß geschehen, um die erkannten Defizite zu beheben? Die bessere Nutzung von Telematiksystemen hängt ganz wesentlich vom politischen Willen ab. Voraussetzung in Deutschland ist, daß Bund, Länder und Gemeinden eine intelligente Infrastruktur *als gemeinsame Aufgabe* verstehen und organisieren. Davon bleiben wir weit entfernt, solange wir nicht erkennen, daß dies ein ehrgeiziges Apollo-Programm sein sollte, mit dem ein hoher gesamtwirtschaftlicher Nutzen gestiftet werden kann.

Nationale
Telematik-Strategie nötig

So gibt es heute noch keinen koordinierten, länder- und verkehrsträgerübergreifenden Ansatz zum Einsatz der Telematik. Um einer Vielzahl von Einzelaktionen zwischen und innerhalb der Verkehrsträger vorzubeugen, ist eine vorausschauende Strategie für den Telematikeinsatz notwendig. Darüber hinaus bedarf es einer integrierten Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger berücksichtigt und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems unter Beachtung seiner Umweltverträglichkeit langfristig sicherstellt.

Beispiel Österreich:
Telematik-Rahmenplan

Andere Länder sind deutlich fortschrittlicher. So zielt der österreichische Telematik-Rahmenplan von 2002 auf eine Steigerung der Effizienz und Kapazität des Verkehrssystems sowie auf die Förderung der Verknüpfung der Verkehrsnetze im Sinne intermodaler Mobilität. Vorhandene Verkehrs- und Transportwege sollen

durch Logistik- und Informationssysteme besser genutzt werden. Die Kapazität kann durch optimale Verknüpfung der Verkehrsnetze sowohl zeitlich als auch räumlich vergrößert werden. Ein verbessertes Zusammenwirken der Verkehrsträger soll die steigenden Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung sozial- und umweltverträglicher bewältigen. Dies kann nur erfolgreich geschehen, wenn gesamtgesellschaftliche, Wirtschafts- und Individualinteressen angemessen berücksichtigt und die Beteiligten motiviert werden, ihr Verhalten an den Möglichkeiten des Gesamtsystems zu orientieren.

Wie die unterschiedlichen Daten für einen Telematik-Rahmenplan in Deutschland zu beschaffen wären, durch rein staatliche Aktivitäten im Rahmen der Infrastrukturbereitstellung, durch Standardisierung oder durch PPP oder durch wie auch immer geartete Anreize, ob kostenfrei oder gebührenpflichtig – darüber mag man streiten. Aber es wäre ein riesiger Fortschritt, wenn wir damit beginnen würden und uns dabei einig wären, möglichst bald zu Ergebnissen zu kommen. Österreich zeigt, daß so etwas auch in föderalen Strukturen machbar ist.

Der Appell, endlich zu handeln, ist keineswegs nur der Ruf nach dem Staat. Im Gegenteil: Vielleicht wären wir weiter, wenn die Rollenverteilung zwischen den staatlichen Ebenen, wie zwischen Staat, Unternehmen und privaten Nutzern, klarer wäre. Die Effizienz, Sicherheit und ökologische Verträglichkeit des Verkehrssystems unter Wahrung der Entscheidungsfreiheit des Bürgers bzw. der Unternehmen sicherzustellen, ist zweifellos Aufgabe eines übergeordneten – öffentlich organisierten – Verkehrsmanagements. Jedoch kann es bei der Gestaltung der Mobilitätsnetze der Zukunft nicht mehr nur um einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Sinne von Straßen, Wasser- und Schienenwegen oder Flughäfen gehen, sondern die begonnene Verzahnung von Verkehrs-, Telekommunikations- und Informations- bzw. Dateninfrastruktur muß verstärkt und beschleunigt werden.

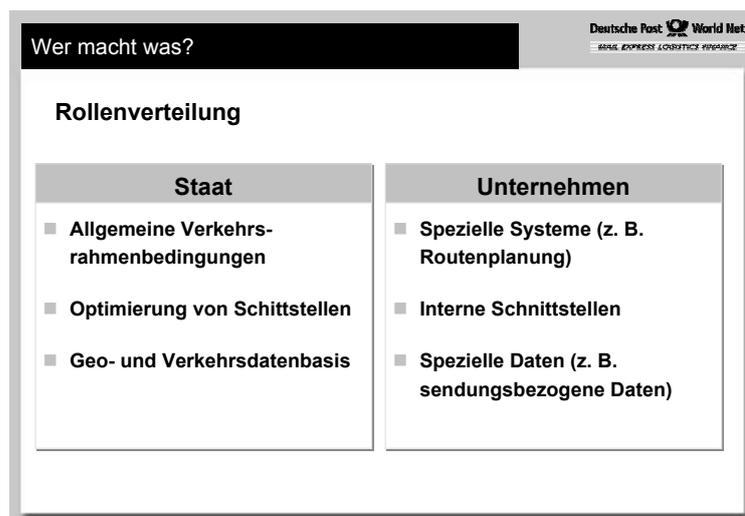
Dies ist nur möglich, wenn die verschiedenen Akteure dazu entsprechend ihrer Rolle beitragen. So ist der Staat für die Bereitstellung einer adäquaten Informationsinfrastruktur verantwortlich. Bei der Aufarbeitung der Verkehrsdaten ist insbesondere auf internationale und intermodale Transportbedürfnisse sowie auf die Verknüpfung der Verkehrsträger zu achten.

Derzeit betrachten Verkehrsleitzentralen, sofern diese bereits vorhanden sind, jeweils nur einen Verkehrsträger und hier häufig nur einen bestimmten Abschnitt. Ziel sollte ein einheitlicher Zugang zu statischen und dynamischen Verkehrsdaten sein. Einheitlich heißt dabei nicht zwingend kostenfrei. Speziell der Zugang zu dynamischen Verkehrsdaten, die die Grundlage für Value Added Services darstellen, muß klar zwischen der staatlichen und privaten Verantwortung von Service-Betreibern abgestimmt werden.

Wir begrüßen in diesem Zusammenhang die Gründung des interministeriellen Ausschusses für Geoinformationswesen (IMAGI) zur Verbesserung der Koordinie-

Nationale Datenbeschaffungs-Strategie erforderlich

Die Rollenverteilung muß geklärt werden



Kostenfreier Datenzugang ist nicht zwingend

rung innerhalb der Bundesregierung. Dies könnte ein erster Schritt sein, um die Bedingungen für das Angebot und die Nutzung von Geoinformationen in Deutschland zu verbessern. Noch allerdings lassen sich die Nutzungspotenziale mit den bereits erzielten Ergebnissen nur unzureichend erschließen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß die Wirtschaft keineswegs davon ausgeht, alle entstehenden Kosten müßten zwangsläufig von den öffentlichen Haushalten getragen werden. Wir gehen davon aus, daß sich die Verantwortung für die Finanzierung aus der skizzierten Rollenverteilung ergibt:

Kostenverteilung nach
funktionalem Nutzen
bietet sich an

- Private bzw. Dritte tragen die Kosten für jene Maßnahmen, die in ihrem Verantwortungsbereich liegen. Spezielle Systeme, beispielsweise zur Tourenplanung und besondere Geodaten, z.B. mit Zusatzinformationen zu betrieblichen Belangen wie Sendungsvolumina liegen im alleinigen Verantwortungsbereich des jeweiligen Unternehmens. Oft bilden sie seinen Wettbewerbsvorteil.
- Der Staat trägt die Kosten für Investitionen, die in seinem Verantwortungsbereich liegen, für die Schaffung der Rahmenbedingungen, für Maßnahmen, die sich auf die Verkehrsinfrastruktur oder die Erfüllung öffentlicher Aufgaben beziehen, und für die Klärung von Schnittstellen, deren Umsetzung durch private Dritte gesellschaftlich wünschenswert ist.

Es liegt im öffentlichen Interesse, intermodale Transporte durch eine Verbesserung der Schnittstellen zu erleichtern, Emissionen durch Optimierung der Transportflüsse zu verringern und langfristig die Effizienz des Verkehrssystems als Basis unserer Volkswirtschaft zu sichern.

Lassen Sie mich abschließend unsere Vorstellungen noch einmal zusammenfassen:

1. Gesamtheitlicher
Ansatz nötig

Wichtig für flüssige, den Bedürfnissen von Wirtschaft, Individualverkehr und Bürgern entsprechende Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsabläufe ist eine umfassende Planung. Nur ein gesamtheitlicher Ansatz kann flüssige, umweltschonende und von den Bürgern akzeptierte Verkehrsabläufe sichern. Entscheidend ist, daß jeder Verkehrsträger entsprechend seinen Stärken in das Gesamtsystem einbezogen wird und die Wege- und Nutzungskosten gerecht angelastet werden.

2. In Europa
vorangehen

Deutschland mit seiner Zentrallage braucht mehr als andere ein effizientes Verkehrssystem, um dem drohenden Infarkt entgegenzuwirken und sich als Logistikstandort zu behaupten. Wir helfen uns und auch Europa, wenn wir dabei vorangehen und nicht auf andere warten. Die besten Standards sind in und mit der Praxis entwickelte Standards. Wenn der Masterplan Güterverkehr der Großen Koalition so gemeint ist, machen wir als Unternehmen dabei gern mit.

3. Defizite der
Schnitt-
stellenplanung
abbauen

Die Schnittstellenplanung ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor – hier gibt es noch viele Defizite. Dabei sind sowohl die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wie auch grenzüberschreitende Schnittstellen von entscheidender Bedeutung. Verkehrsträger, deren internationale Schnittstellen nicht reibungslos verlaufen, werden nicht wettbewerbsfähig sein und verlieren den Anschluß. Das gilt in besonderem Maße unter den Voraussetzungen der technischen Fortentwicklung bei Routenplanung und Steuerungssystemen.

4. Einsatz neuer
Technologien

Wachsendes Gewicht kommt der Optimierung von Routenplanung, Stauumfahrungen etc. im Straßenverkehr, einer optimierten Nutzung der Systeme Schiene und Wasserstraße durch Einsatz neuer Technologien sowie der Nutzung der jeweils leistungsfähigsten Systeme für die unterschiedlichen Transportleistungen zu.

Die Politik muß die Rahmenbedingungen schaffen, die der Wirtschaft erlauben, ihre Transporte zeitgenau, preisgerecht und umweltschonend durchzuführen. Eine Innovationsoffensive kann hierzu wichtige Beiträge leisten – aber zentrale Verkehrssteuerung ist kein Patentrezept, da die Liefer- und Logistikverkehre außerordentlich komplex sind und sich vielfach einer zentralen Steuerung entziehen. Es ist deshalb umso wichtiger, die Marktteilnehmer bzw. Verkehrsteilnehmer zu befähigen, sich mit Hilfe von Informationen flexibel untereinander zu organisieren. Sich selbst regelnde dezentrale Prozesse so weit wie möglich, zentrale Steuerung nur so viel wie nötig – das muß die Basisphilosophie für den Aufbau von intelligenten Infrastrukturnetzen sein.

Innovationsoffensive
der Politik wäre hilfreich

Deutsche Post World Net würde es deshalb begrüßen, wenn die Mobilitätsoffensive des Bundesverkehrsministers sehr bald von der Zustandsbeschreibung zum Handeln übergehen würde. Hier sitzen die wichtigsten Akteure am Tisch. Hier ist man sich bewußt, daß der Verkehrsinfarkt nur gemeinsam verhindert werden kann. Hier wäre es auch möglich, Prioritäten zu setzen und Kooperationsstrukturen zu definieren. Wir alle wissen, daß Deutschland seinen Wettbewerbsvorsprung nur halten und ausbauen kann, wenn wir bei den Innovationen vorn sind. Der Ausbau der virtuellen Verkehrsinfrastruktur bietet die Chance, in die Netze der Zukunft zu investieren. Wir sollten sie beherzt nutzen.

Die Mobilitätsoffensive
des BMVBS sollte zum
Handeln schreiten

Detthold Aden: Integrierte Transportketten – Wunsch und Wirklichkeit

Integrierte Transportketten – Wunsch und Wirklichkeit: Schauen wir zunächst auf den Wunsch des Marktes. Was will der Kunde tatsächlich? Was erwartet oder erhofft der Logistik-Nutzer vor dem ökonomischen Hintergrund der Globalisierung, die für jeden Marktteilnehmer eine große Herausforderung darstellt?

Was wünscht sich ein global aktives und optimal strukturiertes Handelsunternehmen von der Logistik?

Der Handel kauft von Herstellern oder Zwischenhändlern weltweit Waren ein und möchte, daß diese Waren zur richtigen Zeit, in den richtigen Mengen und im richtigen Zustand an den richtigen Verkaufsstellen der Welt verfügbar sind. Optimal wäre die Konzentration auf die Kernkompetenz, also Global Sourcing und Global Selling, ohne daß er sich um die physischen Warenflüsse kümmern müsste. Das Ganze muß natürlich noch möglichst billig sein. Möglichst billig will es natürlich auch die Industrie – allerdings mit einem ganz anderen Leistungsprofil. Denn hier liegt zwischen dem Global Sourcing und dem Global Selling noch die Global Production.

Optimal strukturiert konzentriert sich auch ein produzierendes Unternehmen auf seine Kernkompetenzen. Nehmen wir als Beispiel einen Automobil-Hersteller. Er konstruiert Autos, montiert sie an verschiedenen Stellen der Welt und verkauft sie in alle Teile der Welt. Auch er wünscht sich im Grunde, daß er sich um Leistungen jenseits von Konstruktion, Montage und Verkauf nicht kümmern muß. Sein Einkauf bestellt die geplanten Mengen an Produktionsteilen bei den eigenen Werken und zudem bei 400 oder 500 Zulieferern in allen Teilen der Welt. Damit müssen dann vielleicht fünf oder 10 Montagestätten in drei oder vier verschiedenen Erdteilen versorgt werden. Diese Versorgung darf aber nicht auf einmal erfolgen. Sie muß exakt der Produktionsmenge am jeweiligen Standort angepaßt sein. Die kann



Konzentration auf
Kernkompetenzen

sich täglich ändern. Am besten ist, es gibt keine Pufferlager, sondern jeder einzelne Arbeitsplatz in der Produktion wird im aktuellen Tempo der Produktion mit den entsprechenden Teilen versorgt. Sind die Autos fertig, dann sollen sie – wiederum ohne Pufferlager am Werk – möglichst schnell den Kunden im In- und Ausland zufließen. Dabei gibt es noch unterschiedliche Produktions-Strategien mit ganz unterschiedlichen Marktversorgungs-Konzepten. Jeder große Automobilhersteller verfolgt sein eigenes System. Nur das grobe Prinzip von Global Sourcing, Production und Selling ist heute immer gegeben.

Interessen von Herstellern
und Logistikern

Nach Handel und Industrie mit ihren differenzierten Wünschen kommt nun noch der Logistiker mit seinen Wünschen. Er möchte möglichst umfangreiche Leistungs-Pakete für sich gewinnen, um Auftragsvolumina vertraglich an sich zu binden. Dieser Wunsch stößt bei den Kunden noch auf Verständnis. Der Logistiker möchte aber mit seiner Leistung auch Geld verdienen. Da läßt das Verständnis des Kunden schon deutlich nach. Zudem merkt der Logistiker, daß er leider nicht allein auf der Welt ist. Er hat eine Vielzahl von Wettbewerbern, die sich in diesem Markt tummeln. Aber nicht nur die Wettbewerber machen ihm das Leben schwerer. Der Autohersteller selbst ist zumeist der Meinung, daß er nicht die gesamte logistische Steuerung aus der Hand geben und die entscheidenden Kontroll-Mechanismen selbst bedienen möchte.

Soweit ein paar grundlegende Gedanken zu den Wünschen. Werfen wir nun einen Blick auf die Wirklichkeiten.

Unterschiedliche Transportmöglichkeiten zu Lande, zu Wasser und in der Luft sind verfügbar. Transportketten oder Supply Chains haben wir im interkontinentalen Verkehr, im kontinentalen, im nationalen oder auch im regionalen Verkehr. Manche benötigen nur einen Verkehrsträger, andere brauchen intermodale Lösungen.

Viele Marktsegmente
im Logistik-Gewerbe

Es gibt konkurrierende Transporteure auf der Straße, auf der Schiene, auf dem Wasser und in der Luft. Es gibt Netzwerk-Betreiber, die sich miteinander in den unterschiedlichen Verkehrsmärkten bewegen, einander komplett oder teilweise konkurrieren. Es gibt Logistik-Provider, die im Gesamtmarkt der Transport- und Logistik-Branche agieren. Es gibt Spediteure mit ganz unterschiedlichen Leistungsprofilen und geographischen Reichweiten. Es gibt die klassischen Versandleiter mit ihren Logistik-Abteilungen. Schließlich gibt es ganz moderne Varianten von Logistikern, die nur noch Transportketten gestalten und kontrollieren möchten, aber über kein eigenes physisches Leistungs-Potenzial verfügen. Jeder dieser Anbieter ist auf seine Weise und in seinem Markt bemüht, möglichst große Anteile der Transportkette auf sich zu vereinigen und den bösen Wettbewerbern möglichst wenig zu überlassen.

Dynamische
Marktstruktur

Das Interessante ist, sie agieren alle zusammen in einem großen weltweiten Wachstumsmarkt. Und dieser Markt scheint sehr vielen Anbietern Raum und Entwicklungsmöglichkeiten zu geben – wenn auch mit der Einschränkung, daß der Konzentrations-Prozeß in der Branche anhält und daß es in jedem echten Markt eben nicht nur Gewinner gibt.

Zweifelhafte Visionäre

Das ist eine von mehreren Wirklichkeiten unserer Gegenwart!

Eine weitere Wirklichkeit sind die Visionäre der Branche, oder die, die sich dafür halten. Die weitsichtigsten unter ihnen sehen Güter entmaterialisiert als reine Energie in Nullzeit über alle Grenzen hinweg durch den Orbit gebeamt. Noch waghalsiger ist die uralte Vorstellung von der Telekinese. Vielleicht ist ja doch was dran? Mit konzentrierter Geisteskraft überwinden wir damit die lästigen Hürden von

Schwerkraft, Zeit und Raum. Es geht aber auch eine Nummer kleiner: Da werden dann aber doch ganze Warenströme weltumspannend durch den Orbit geschickt und landen von winzigen Chips gesteuert ziel- und zeitgenau am Point of Production oder am Point of Consumption. Auch eine reizvolle Vorstellung. Wir brauchen also nur noch Produzenten und Konsumenten. Schiffe, Eisenbahnen, Flugzeuge, Lastwagen, Logistiker und andere ordnende Hände – alles überflüssig!

Techniker, die Transporte weiterhin für unumgänglich halten, überlegten sich neue Verkehrsmittel. U-Boote könnten weltumspannende Transporte übernehmen, weil unter Wasser weniger Treibstoff verbraucht wird als über Wasser. Auch die Idee moderner Segelschiffe taucht immer mal wieder auf: Optimierte Frachter mit Segeln wie lenkbare Riesen-Drachen. Der gute alte Zeppelin sollte mit dem Projekt CARGO-LIFTER eine Renaissance erleben. Es klang zwar vielversprechend, endete aber als Riesen-Flop. Selbst solche technisch durchaus machbaren Dinge werden nicht realisiert – jedenfalls nicht in großem Stil.

Besonders vielversprechend kommt die Wunderwelt der RFID-Technologie daher. Auch hier schießen die Phantasien noch gerne ins Kraut. Immerhin werden dabei die Gesetze der Schwerkraft und die Eigenschaften von Materie nicht außer Acht gelassen. Auch zweifelt kein RFID-Technologie die klassischen Verkehrs-Systeme an. Transporte bleiben die Grundlage der Güterbewegungen. Die Logistiker aber werden überflüssig, weil ein intelligenter Chip die gesamte Steuerungs-Intelligenz enthält. Auch dies ist noch Vision. Die Betonung liegt aber auf noch, denn hier handelt es sich um eine Vision auf ganz realistischer Basis. Allerdings braucht auch diese interessante Technologie noch ihre Zeit. In der Gegenwart steckt sie praktisch noch in den Kinderschuhen. Aber wie das bei richtigen Kindern üblich ist – sie wachsen und werden schließlich erwachsen.

Eine Einschränkung müssen wir bei der RFID-Technologie noch hinzufügen. Den Logistiker wird sie nicht ersetzen – ganz im Gegenteil! Wer sollte denn sonst in der Lage sein, die Vielfalt und Komplexität der technischen Potenziale im Interesse der Kunden zu entwickeln und zu realisieren? Bezogen auf die RFID-Technologie können wir uns heute aber nur die Frage stellen, wann sie denn so erwachsen sein wird, daß sie unsere Wünsche und unseren konkreten Bedarf erfüllen kann. Dabei können wir viele Wünsche haben, konkreter Bedarf jedoch ist und bleibt immer auch eine Frage der Kosten-Nutzen-Verhältnisse. In eingeschränkter Form finden wir die geforderten Kosten-Nutzen-Verhältnisse heute schon erfüllt. Dabei geht es aber noch um sehr überschaubare Nutzungs-Möglichkeiten. Zum Beispiel lassen sich Materialflüsse in der Werks-Logistik von Automobil-Herstellern und in einigen anderen Branchen schon teilweise damit steuern. Es geht immer um Teile, die auf immer gleichen Wegen immer die gleichen Ziele erreichen. Das kann RFID heute schon problemlos leisten. Darüber hinaus gab es bereits Versuche mit heterogenen Waren. Auch dabei ging es zunächst nur um relativ einfache Bewegungen innerhalb des Werksgeländes. Allerdings waren die Teile und ihre jeweiligen Ziele unterschiedlich. Wenn eine Palette mit unterschiedlichen Kartons und unterschiedlichen Produktionsteilen an dem Erfassungsgerät vorüber fährt, dann müssen alle Teile erkannt, im IT-System erfaßt und zugeordnet werden. Das ist trotz aufwändiger technischer Installationen leider nur beschränkt möglich. Stellen wir uns nun einen Container mit einer Vielzahl von heterogen gepackten Paletten vor, deren Inhalte komplett schon beim Löschen vom Schiff vollständig erkannt und verarbeitet werden sollen, dann sind die gegenwärtigen Grenzen der RFID-Technologie noch deutlicher.

RFID-Wunschwelten –
oder mehr?

Je mehr RFID möglich
wird, desto mehr Logistik
ist nötig

Kooperation in der
Supply Chain – schwierig

Hochgradig interessant für die Logistik aber wäre, wenn ein solches System unabhängig von der Transportart und von der Verpackung im interkontinentalen Supply Chain Management zuverlässig arbeiten würde. Wir müssten dann allerdings noch alle an einer Supply Chain beteiligten Partner von der Sinnhaftigkeit überzeugen und uns dabei auf ein standardisiertes gemeinsames System verständigen. Das ist bekanntlich schon bei heutigen IT-Systemen nicht ganz einfach. Wenn nur ein Partner in der Supply-Chain ausschert, ist der Nutzen sehr beschränkt. Überzeugen lassen sich die Partner der Supply Chains schließlich nur dann, wenn die Technologie mehr Nutzen als Kosten verspricht. Auch dies ist heute noch nicht erreicht.

RFID-integrierte Supply
Chain – nicht vor 2010

Trotz aller dieser Einschränkungen ist RFID eine Zukunfts-Technologie, die in absehbarer Zeit ein Element der logistischen Prozeß-Steuerung sein wird. Wir arbeiten in Bremen daran konkret mit. Einer unserer Geschäftsbereiche ist die Automobil-Logistik. Die Autos sollen lernen zu kommunizieren. Wir haben mit der Universität Bremen einen Kooperationsvertrag. Der Sonderforschungsbereich Logistik leistet Grundlagenforschung mit dem Titel: »Selbststeuerung logistischer Prozesse – ein Paradigmenwechsel und seine Grenzen«. Für die praxisnahe Forschung wurde unsere Automobil-Logistik als Leistungspartner für das Projekt ausgewählt, weil wir bereits komplette Transport-Ketten für Fertigfahrzeuge mit allen Verkehrsträgern bieten. Wir liefern den Wissenschaftlern reale Prozeß-Daten für das Projekt. Der Auftrag lautet: »Konzeption von Selbststeuerungs-Systemen in der Automobil-Logistik – Überprüfung der Praxistauglichkeit unter technischen und ökonomischen Aspekten.« Wenn ich heute – etwa zwei Jahre nach dem Start des Projektes – mit den Beteiligten über den Fortgang der Arbeiten spreche, dann sehe ich konkrete Ergebnisse der Forschung nicht vor 2010. Wenn wir im Jahr 2015 dann die erste komplette Supply Chain von Fertigfahrzeugen mit RFID steuern könnten, dann wäre das höchstwahrscheinlich schon eine sehr gelungene Performance.

Stand der Anwendungen

Was wir heute im Supply Chain Management haben, das ist die exakte Status-Verfolgung mit IT-Systemen. Das setzt voraus, daß sich alle Prozeß-Beteiligten auf die systematische Eingabe aller notwendigen Daten verständigt haben. Jede Veränderung des Status der Ware an jedem beliebigen Ort der Welt wird entsprechend eingegeben und ist via Internet abrufbar. Damit wissen wir, wann eine Ware das Werk des Herstellers verlassen hat und auf welchem Verkehrsmittel mit welchem Ziel sie sich befindet. Erfolgt eine Umladung, Zwischenlagerung oder Weiterverladung, gibt das System darüber Auskunft. So können wir die Supply Chain bis hin zu Just in Time-Versorgungen zuverlässig gestalten. Sind GPS-Komponenten integriert, können wir sogar zu jeder Zeit den exakten Standort der Ware bestimmen. Diese High Tech-Variante des Supply Chain Management findet in der Logistik schon Anwendungen, ist aber noch längst nicht Standard. Sie wird jedoch sehr bald der Standard sein – jedenfalls wenn es um den Anspruch einer bedarfsgerecht gesteuerten Versorgung von Industrie und Handel geht. Die entsprechenden IT-Tools dafür werden immer preiswerter, und die degressive Preisentwicklung setzt sich weiter fort. Das trifft auch für den Großteil anderer technischer Geräte zu, die wir in der Logistik einsetzen. Sie werden immer leistungsfähiger, aber nicht teurer.

Beschäftigungswachstum
in der Logistik

Eine technische Revolution zeichnet sich nicht ab – auch nicht durch RFID. Es ist eine Evolution, die allerdings permanent ihr Tempo steigert. Die Technik wird den Logistikern helfen, die Prozesse für ihre Kunden weiter zu optimieren. Sie wird den kompetenten Logistiker aber nicht ersetzen. Unsere Branche wird nicht nur im

Volumen weiter wachsen, sondern auch neue Arbeitsplätze schaffen. Das Nürnberger Fraunhofer-Institut hat in einer großen Studie ermittelt, daß mittlerweile allein in Deutschland mehr als 2,7 Mio. Menschen in den Bereichen Transport und Logistik arbeiten. Damit hat sich die Branche auf einen der Spitzenplätze der deutschen Wirtschaft geschoben, und die Tendenz geht weiter aufwärts. Dafür sorgt schon die Globalisierung. Dabei steht Deutschland an der Spitze der Entwicklung. Das Fraunhofer-Institut bescheinigt den deutschen Logistikern im internationalen Vergleich Spitzen-Kompetenz. Das heißt allerdings keineswegs, daß wir automatisch muntere Wachstumsraten in unsere Mittelfristplanungen einrechnen können. Da schiebt der Wettbewerb einen starken Riegel vor.

Wir sehen, daß sich Erfolge im Transport- und Logistikmarkt immer weniger mit Einzelleistungen realisieren lassen. Schon die Gegenwart gehört in erster Linie den Verbundleistungen. Die Zukunft fordert noch mehr. Sie gehört den Netzwerken. Wer zu den Gewinnern im großen Wachstums-Markt der Logistik gehören will, der muß seine Dienstleistungstiefe und seine geografische Reichweite zügig ausbauen. Das haben die Großen der Branche längst begriffen. Die internationalen Speditionen haben traditionell eine gute geographische Abdeckung und waren damit in einer guten Ausgangsposition. Sie haben aber auch ihre Dienstleistungstiefe erheblich ausgebaut und bleiben damit zukunftsfähig. Die Deutsche Post als ehemaliger nationaler Monopolist entwickelt sich durch Zukäufe im großen Stil erfolgreich zum World Net. Außerdem gibt es die Logistik-Provider. Sie sind oft aus mittelständischen Unternehmen hervorgegangen, die traditionell nur einzelne Segmente einer Transportkette wahrgenommen haben. Wenn sie ihre alten Grenzen rechtzeitig überwinden und sich in echte logistische Dimensionen mit Netzwerk-Charakter weiter entwickeln konnten, gehören auch diese Unternehmen zu den Gewinnern. Die Logistik-Provider müssen dabei zu echten System-Partnern der Industrie oder des Handels werden. Auch große Container-Reeder investieren in Hafen-Terminals und drängen über die Küsten in die Binnen-Transportketten vor.

Das Ziel ist immer die Loslösung von isolierten Leistungen und die Bildung von Netzwerken. Wer die aus eigener Kraft nicht oder nicht schnell genug etablieren kann, dem bleibt immer der Weg der Kooperationen, der Partnerschaften und Allianzen – vorausgesetzt, er entwickelt die entsprechende Bereitschaft dazu. Wir haben übrigens in Bremen gezeigt, daß auch ein Hafen in der Logistik zu den Gewinnern gehören kann, wenn er sein traditionelles Leistungsprofil überwindet und sich der Marktentwicklung stellt. Wir haben unsere Standortabhängigkeit überwunden und neue Leistungen aufgebaut.

Natürlich muß man sich spezialisieren, um diese Qualität zu entwickeln. Das haben alle erfolgreichen Logistik-Dienstleister getan. Einer für alle – das gibt es nicht. Ein großer Seehafen bietet eine gute Ausgangs-Position für die Entwicklung logistischer Dimensionen. Seehäfen sind die Bündelungs-Zentren internationaler und interkontinentaler Verkehre und bewegen große Waren-Volumina. Wenn dazu eine entsprechende logistische Kompetenz entwickelt wird, dann sind Seehäfen nicht nur Bündelungs-Zentren und Durchgangs-Stationen für Handelsgüter, sondern auch logistische Steuerungs- und Dienstleistungs-Knoten.

Das Gesamtvolumen des Logistik-Marktes liegt in Deutschland bei rund 150 Milliarden Euro im Jahr. Knapp 60 Prozent davon werden aber unternehmensintern gemanagt über eigene Fuhrparks und Lagereinrichtungen. Gut 40 Prozent des Kuchens teilen sich Logistiker und Transporteure.

Netzwerker –
Gewinner in der Logistik

Hafen Bremen – durch
Logistik-Kompetenz
wettbewerbsstark

Logistik-Markt Deutsch-
land: 150 Mrd. € p.a.

Das sind die schlichten Wirklichkeiten der Gegenwart. Eine ernüchternde Bilanz für die Logistiker? Ich denke nicht – eher das Gegenteil: Diese Bilanz zeigt vor allem das Potential, das der Markt den spezialisierten Dienstleistern noch zu bieten hat. Gestützt wird dies durch mittel- und langfristige ökonomische Trends. Denn die Gestaltung zuverlässiger Supply Chains im interkontinentalen Maßstab wird immer anspruchsvoller. Die Logistiker haben allerdings ein Problem. Die Kostensenkungserwartungen der Kunden in der Logistik überschreiten deutlich die realistischen Potentiale. Hier gilt es, im Zuge offener Verhandlungen für beide Parteien die gewünschte Win-Win-Situation zu schaffen. Die in den vergangenen Jahren und auch zur Zeit noch überwiegend outgesourcten Standard-Dienstleistungen werden sich dabei in Richtung intelligenter Prozeß-Dienstleistungen weiterentwickeln – auch wenn der Kunde die letzte Kontrolle über die Prozesse vielleicht nicht vollständig aus der Hand geben wird. Hier liegt die Betonung auf Prozeß-Kontrolle und nicht auf Prozeß-Steuerung.

Die Schnellen
haben die Nase vorn

Die Logistik ist ein sehr wettbewerbsintensiver, und sie ist auch ein sehr schneller Markt. Was der Pacemaker heute entwickelt, daß beherrschen morgen auch die Wettbewerber und das ist übermorgen schon Standard. Allein mit Standardleistungen aber läßt sich die Zukunft in der Logistik nicht erfolgreich gestalten! Auch Größe allein ist kein Maßstab für den nachhaltigen Erfolg. In der Logistik schlägt nicht unbedingt der Große den Kleinen. Eher schlägt der Schnelle den Langsamen.

Wettbewerb und
Kooperation führen zu
Leistungsverbesserungen

Die beiden pauschalen Betrachtungen, bezogen auf die logistischen Wünsche von Handel und Industrie, die ich bereits umrissen habe, sind von kompetenten Logistikern heute schon durchaus zuverlässig zu leisten. Wir können den Kunden Organisation, Steuerung und physische Abläufe aller Materialflüsse aus der Hand nehmen. Wir können das aber nur in Kooperation mit anderen Dienstleistern. Es gibt weltweit keinen Logistiker, der Materialflüsse ausschließlich mit eigenen Ressourcen gestalten kann. Niemand kann Straßengüterverkehr, Eisenbahnen, Schiffe, Binnenschiffe, Flugzeuge, Kurier- und Expressdienste, Logistik-Zentren, weltweite Präsenz und dann auch noch umfassende logistische Kompetenz auf sich vereinigen. Und es sieht auch nicht so aus, als würde sich das künftig ändern. Der Schlüssel für die Zukunft liegt weniger in der Konzentration als in der Kooperation. Wettbewerber müssen ihre Ängste überwinden und dort – wo es sinnvoll ist – gemeinsame Kompetenz und gemeinsame Netzwerke schaffen. Das alte Stadtmauer-Denken passt nicht zur Logistik. Logistik ist global. Sie kennt keine Grenzen. Das ist eine absolute Wirklichkeit, die wir alle akzeptieren müssen.

Dr. Thomas Stetter: Kommunikation und Verkehr – Sicherheitspotentiale der Zukunft

Wir hatten kürzlich ein Meeting mit Herrn Luzhkov, dem Bürgermeister von Moskau, und der sagte, es gebe letztlich zwei Probleme, die ihn oder die Stadt Moskau im weiteren Wachstum behindern. Das eine ist die Energieknappheit, das zweite ist der Transport. Moskau denkt offensiv darüber nach, Stadtmautsysteme einzuführen, weil man der Meinung ist, es ist in der bestehenden Infrastruktur nicht möglich, den Verkehr *nur* über Intelligenz weiter flüssig zu halten.

Natürlich geht es auch um Sicherheit, wo wir ein wirksames Enforcement brauchen, und um die Umwelt, nicht zuletzt getrieben durch die Feinstaubdebatte. Die Attraktivität von Ballungsräumen entscheidet sich am Gleichgewicht von Mobilität, Sicherheit und Umwelt.

Lassen Sie mich etwas mehr auf das Thema Kommunikation eingehen. Wenn man in die Historie geht, könnte man 1924 anfangen mit der ersten Lichtsignalanlage. Weil Lichtsignalanlagen immer eine Verknüpfung zu den Verkehrsrechnern haben, haben wir hier das erste Beispiel von Kommunikation einer dezentralen zu einer zentralen Infrastruktur.

ÖV-Beschleunigung war das erste Beispiel für Kommunikation von dezentraler Infrastruktur, einer Lichtsignalanlage mit einem Fahrzeug, um eben Trambahnen und Bussen eine Bevorrechtigung zu geben. In neuerer Zeit seien als Beispiele genannt: »Smart Link«, das ist die Kommunikation zwischen Lichtsignalanlagen über Ad-Hoc-Kommunikation oder »Section Speed Control«.

Wenn man aus Deutschland herausblickt, zum Beispiel nach England, gibt es dort an allen Ecken und Enden Speed-Cameras. Ich glaube, die Dichte an Geschwindigkeitskameras ist kaum zu überbieten. Deshalb hat England in der Politik umgedacht und sagt: In den kommenden Jahren will man den Leuten ein Bewußtsein verschaffen, daß sie Geschwindigkeitslimits übertreten haben, indem auf Schildern das Kennzeichen des betreffenden Fahrzeugs angezeigt wird. Wenn man sich vorstellt, man hat die Geschwindigkeit übertreten und zehn Meter weiter steht ein Schild mit dem eigenen Kennzeichen und der gefahrenen Geschwindigkeit, kann das durchaus eine disziplinierende Wirkung haben. Das heißt, die Tendenz dort ist nicht, die Einnahmen zu steigern oder die Fahrer weiter zu gängeln, sondern im Prinzip auf Bewußtsein zu setzen.

Natürlich gibt uns die elektronische Maut Möglichkeiten, die im Prinzip sehr werthaltige Infrastruktur in den Fahrzeugen zu Telematiksystemen auszubauen. Interessant ist, daß auch die europäischen Forschungsprogramme, in jüngster Zeit das Thema »Vernetzte Systeme«, interessante Systeme der Kommunikation zwischen dezentraler Infrastruktur, Lichtsignalanlagen und Fahrzeugen in den Vordergrund gestellt haben.

Im Prinzip geht es um die Kommunikation zwischen dezentraler und zentraler Infrastruktur sowie zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur. In vielen Bereichen sind wir bereits sehr weit. Jürg Sparmann hat gezeigt, daß intelligente Regelungen bewährte Lösungen darstellen. Auch auf der A9 können wir letztlich den Rückgang von schweren Unfällen in der Größenordnung bestätigen, wie sie heute



Frühe Anfänge

Pädagogische Ansätze
in Großbritannien

EU-Forschungsprogramm
»Vernetzte Systeme«

Kernproblem:
Verbreitungskonzepte

Suche nach Killer-Applikationen	<p>morgen präsentiert wurden. Wir haben auch im Bereich Fahrzeug zu Fahrzeug viele Dinge, die technologisch bereits erprobt und reif sind. Das eigentliche Problem ist in der Tat, Verbreitungskonzepte mit allen Stakeholdern zu entwickeln.</p> <p>Ein zweiter Aspekt ist: Was sind Killer-Applikationen? Denn letztlich wird sich immer eine neue Technologie durchsetzen, wenn bestimmte Killer-Applikationen identifiziert werden können. Das ist sicherlich eine Herausforderung, für die man sich an einen runden Tisch setzen und gemeinsam überlegen muß, was geeignet sein könnte, die Sicherheit und die Effizienz des Verkehrs zu verbessern.</p>
Geschäftspläne oder Hoheitsakte?	<p>Ein weiterer Aspekt sind natürlich auch Geschäftspläne. Wir sind der Meinung, daß zumindest die Applikationen, die in Richtung Sicherheit gehen, eher über hoheitliche Vorgaben als nur über den freien Markt verbreitet werden sollten.</p> <p>Am weitesten verbreitet und allgemein bekannt ist sicherlich die Kommunikation zwischen dezentraler Infrastruktur und zentraler Infrastruktur. Das basiert im Wesentlichen auf vertikaler Kommunikation, wo die Lichtsignalanlage zunächst mal an den Verkehrsrechner meldet und dann im Prinzip die Steuerung zentral über den Rechner wieder hinaus zu den Lichtsignalanlagen erfolgt.</p>
Verkehrsmanagement- zentrale Berlin	<p>Ein schönes Beispiel ist die Verkehrsmanagementzentrale Berlin, die Siemens in enger Zusammenarbeit mit dem Senat Berlin betreibt. Hier sind die unterschiedlichen Zentralen – die Autobahn-Leitzentrale, die ÖV-Zentrale, die Kontrollzentrale oder die Verkehrsmanagement-Zentrale – vernetzt, alle Subsysteme wie Lichtsignalanlagen, CCTV-Videokameras, Parkleitsysteme oder Baustelleninformationssysteme sind angeknüpft. Außerdem wurde die Verkehrsdetektion ausgebaut, damit genügend Daten mit hoher Qualität zur Verfügung stehen.</p> <p>In Berlin arbeiten wir im Rahmen des Forschungsprojekts iQ-Mobility an der Vernetzung von Verkehrsmanagement mit Umweltaspekten. Im Hinblick auf die Feinstaubdebatte ist zunächst interessant, wo die Schadstoffbelastung am größten ist. Aber eigentlich interessiert, daß wir über Simulationen und Modellierungen intelligente Strategien vorgeben oder Empfehlungen abgeben, wie die Umweltproblematik gemildert werden kann.</p>
RDS/TMC	<p>RDS-TMC, als die wesentliche Applikation einer Kommunikation von Infrastruktur ins Fahrzeug, ist weitgehend verbreitet, aber diese Technologie hat ihre Grenzen, auch aufgrund der limitierten Bandbreite des UKW-Kanals.</p> <p>Das waren Anwendungen, die bereits existieren. Ich will nun zu einigen Beispielen kommen, die noch Zukunftsmusik sind, aber gerade für Mobilität- und Sicherheitsaspekte sehr schöne Potentiale beinhalten.</p>
xFCD für die Fahrzeug-Fahrzeug- Kommunikation	<p>Das erste Beispiel fußt auf sogenannten »Extended Floating Car Data«. Dabei nutzen wir den Pkw als Sensor und Sender – eine sehr elegante Methode, über Ad-Hoc-Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug Informationen weiterzugeben, und diese Informationen letztlich auch in die Zentrale zu übertragen, um noch weitere Verkehrsteilnehmer zu versorgen, damit Sicherheit und Verkehrsfluß erhöht werden können.</p> <p>Ein xFCD-Prototyp, den Siemens zusammen mit BMW entwickelt und auf dem ITS-Wold-Congress in San Francisco ausgestellt hat, bietet die Traktionsmessung – die Feststellung, daß ein Fahrzeug sich auf eisigem Gelände befindet und über Ad-Hoc-WLAN-Kommunikation ein nachfolgendes Fahrzeug über das Navigationsgerät oder über ein Anzeigesystem im Fahrzeug warnt. Anderes Beispiel: Notbremsung, wo auch über Ad-Hoc-Kommunikation ein nachfolgendes Fahrzeug, wenn es zum Beispiel noch hinter einer Kurve fährt, gewarnt werden kann.</p>

Auch diese Beispiele sind weniger eine technologische als vielmehr eine Herausforderung für alle Stakeholder, aus der Wertschöpfungskette von Telematik-Systemen ein Modell zu entwickeln, wie solche Systeme weitere Verbreitung finden könnten.

Herausforderung an die Stakeholder: Nutzungsmodelle entwickeln

Weitere Anwendungsbeispiele sind die sogenannten kooperativen Systeme, die in den aktuellen europäischen Forschungsprogrammen angegangen werden. Heutige Lichtsignalanlagen basieren in der Regel auf autonomen, nicht verbundenen Lösungen. Diese sind in Funktion und Wirkung eingeschränkt. Kooperative Systeme fußen auf untereinander vernetzten Systemen, die miteinander kommunizieren, um damit Qualitäts- und Verfügbarkeitsverbesserungen von Daten und Informationen zu erreichen.

Kooperative Kreuzung statt simpler Grünphase

Im Bereich der intelligenten Kreuzung oder der kooperativen Kreuzung kann man über die Kommunikation eines Sensors im Fahrzeug mit der Lichtsignalanlage feststellen, welches Fahrzeugkollektiv sich auf die Kreuzung zubewegt. Die Information, daß z. B. 20% nach links abbiegen wollen, 50% nach rechts, befähigt die Verkehrssteuerung, den Verkehrsfluß zu verbessern. Das ist letztlich ein mikroskopisches Modell, bei dem die Fahrerkollektive über die Kommunikation vom Fahrzeug in die Lichtsignalanlage antizipativ erfaßt werden. Man kann Kreuzungen auch frühzeitig für Sonderfahrzeuge – Ambulanzen, Feuerwehren und so weiter – räumen und diese bevorrechtigt behandeln.

Die Verbreitung möglicher bzw. denkbarer Lösungen wird heute durch eine Vielzahl von Faktoren behindert

SIEMENS
Industrial Solutions and Services

► **Technische Entwicklung** ermöglicht grundsätzlich eine Vielzahl **weiterer Anwendungen** zur Erhöhung der **Verkehrssicherheit** bzw. zur Sicherstellung von **Mobilität** und Reduktion negativer Einflüsse auf die **Umwelt**

Eine rasche Verbreitung wird durch eine Reihe von Faktoren behindert:

- Fehlende Demonstration & Erprobung eines klaren und „erlebbaren“ Mehrnutzens
- Uneinheitliche Standards
- Mangelhafte Bewusstseinsbildung
- Fehlen der notwendigen Rahmenbedingungen für ein übergreifendes Geschäftsmodell

In die gleiche Richtung weist die »Verkehrseffizienz an Kreuzungen«. Hier sind Anwendungen vorstellbar, die auf der Übertragung von Fahrzeugdaten zur Verkehrszentrale aufbauen. Auch hier sind wir überzeugt, daß die Technologie sehr bald kommerziell genutzt werden kann – und auch hier ist der Engpaß eher die Frage der Ausbreitung. Das erfordert, daß alle Stakeholder zusammenwirken müssen, um solche Systeme wirklich auf die Straße zu setzen.

Engpaß: Das Rollenverständnis von Industrie und Staat

Insgesamt ist die technische Entwicklung bei einer Reihe von Anwendungen reif, sie ist nicht der kritische Punkt. Es geht immer um die Frage der Verbreitung. Sie wird negativ beeinflusst durch eine Reihe von Faktoren. Zum einen ist die Industrie mehr gefragt, den Nutzen von Leuchtturmprojekten zu demonstrieren, es ist aber auch das Thema Standardisierung, wobei die Industrie auf die politische Ebene angewiesen ist. Mangelnde Bewußtseinsbildung, aber auch das Fehlen von notwendigen Rahmenbedingungen kommen hinzu.

Das bringt mich zu vier Thesen.

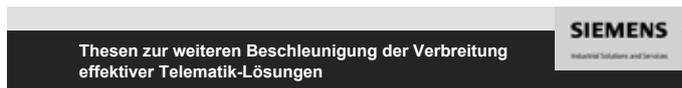
Vier Kernforderungen

1. Eine weitere Beschleunigung der Verbreitung von effektiven Telematik-Lösungen kann erreicht werden, wenn es die Industrie zusammen mit den anderen Stakeholdern schafft, den Mehrnutzen erlebbar zu machen und stufenweise die Qualität von Daten und Services weiter zu steigern.
2. Wir müssen offene Systeme schaffen, die auf standardisierte Systeme, gerade Kommunikationssysteme, setzen.
3. Wir brauchen ein übergreifendes Geschäftsmodell zur Abdeckung der gesamten Wertschöpfungskette. Telematik ist leider sehr komplex.

4. Wir brauchen neue Wege für die Finanzierung der Infrastruktur, beziehungsweise infrastrukturgestützte Telematiksysteme.

Jeweils ein Beispiel zu diesen vier Thesen.

›Erlebbarer Mehrnutzen‹ bei RDS-TMC braucht einen weiteren Ausbau der Detektion und des Detektionsnetzes, und wir müssen gemeinsam definieren, welche Services in der Tat nur entgeltlich angeboten werden sollten. Wir kommen nicht voran, wenn sich Geschäftsmodelle dadurch behindern, daß bestimmte Stakeholder ausschließlich auf unentgeltliche Verbreitung setzen.



1. **"Erlebbarer" Mehrnutzen:** Demonstration und **stufenweise Qualitätsverbesserung** von Daten und Services
2. Schaffung **offener Systeme** durch **Standardisierung** der Fahrzeug- und Infrastruktur-Telematiksysteme
3. Übergreifendes **Geschäftsmodell** zur Abdeckung der gesamten Wertschöpfungskette umfassender Telematiksysteme durch Kooperation
4. Neue Wege für die **Finanzierung** der Infrastruktur bzw. infrastrukturgestützter Telematiksysteme

Standardisierung am Beispiel der Kommunikationsverfahren: Wir sind auf einem sehr guten Weg. Das ist eher weniger der kritische Faktor.

Für ein »übergreifendes Geschäftsmodell zur Abdeckung der gesamten Wertschöpfungskette« sind die Gerätehersteller gefragt, die Fahrzeug-OEMs, die die Dynamik dieses Marktes prägen, aber auch Rundfunk- und Telekommunikationsbetreiber und Daten-

Welches Geschäftsmodell?

dienstanbieter. Hier ist eine Hierarchie der Verkehrsdienstleistungen erforderlich. Wir müssen trennen zwischen überregionalen dynamischen Verkehrsinformationen, die komplementär sind zu immer noch regionalen Verkehrsmanagementzentralen. Eine übergeordnete Verkehrsagentur, die deutschlandweit Services anbietet, ersetzt auf der regionalen Ebene keine Verkehrsregelungszentralen, auch keine Betreiberdienste wie die Maut.

k.o.-Mangel:
Unzureichende
Flächendeckung

Zur letzten These: Ich denke, wir sind in Deutschland mit PPP-Modellen – das sind die Verkehrsmanagementzentrale Berlin, der Ruhr-Pilot, die Verkehrsinformationsagentur Bayern – zumindest insoweit unterwegs, daß es funktionierende Beispiele gibt. Wir bei Siemens, die bei diesen drei Projekten eingebunden sind, sind mit diesen Einzelbeispielen letztlich nicht zufrieden. Als wir zum Beispiel versucht haben, unsere Telematikdienste aus der VMZ Berlin auch Logistik-Dienstleistungen anzubieten, war zu Recht natürlich der Einwand: »Wir brauchen eine Flächendeckung. Wenn ihr uns lediglich veredelte Daten nur für Berlin anbieten könnt, ist es für uns nicht ausreichend.«

Großbritannien:
Referenzfall für
Finanzierung und
Erfolgskontrolle

Deshalb ist es interessant, über die Grenzen von Deutschland hinauszuschauen, etwa nach England. Dort wurde vor kurzem der sogenannte »Transport Innovation Fund« ins Leben gerufen, wo zusätzlich zu den normalen Mitteln, die in die Infrastruktur fließen, 9,5 Milliarden Euro in den sieben Jahren von 2008 bis 2014 ausgelobt wurden, um im Zusammenspiel von Industrie, Departement of Transport und Kommunen Pilotprojekte für Telematik-Lösungen zu definieren. Gerade in England wird großes Augenmerk auf die Erfolgskontrolle gelegt. Die Kommunen bekommen den vollen Zugriff auf ihre Mittel nur, wenn sie nachweisen, daß die verkehrssteuernden Maßnahmen gewirkt haben. England hat dafür eine Metrik definiert, an der das gemessen wird, die Reisezeit. Das ist eine sehr pragmatische und intelligente Weise, einerseits einen Masterplan vorzugeben und dafür Mittel bereitzustellen, aber auch einzufordern, daß der Erfolg von Maßnahmen kontrolliert wird.

Podiumsdiskussion der Konferenzergebnisse

Heik Afheldt: Ich habe selten eine Veranstaltung gesehen, die gezeigt hat, wie komplex das Thema ist, mit dem wir es zu tun haben, aber wie farbig die Technik mittlerweile diese Komplexität abbildet. Herr Klumpp startet mit der Frage: Was sind die Konferenzergebnisse?

Dieter Klumpp: Ich war erleichtert, daß Herr Minister Tiefensee die apodiktischen Formulierungen, die er in der Schutzfrist der ersten 100 Tage gebracht hat, nicht wiederholt, sondern argumentativ gesagt hat, was er zum Beispiel gegen die Pkw-Maut hat. Im Sinne der Max Weberschen Berechenbarkeit der Wirtschaft werden bei einer Lkw-Autobahn-Maut zwei Dinge geschehen: Man wird die Autobahnen und Lkw über 12,5 t vermeiden. Im ersten Jahr der Maut haben die Sprinter allein, wenn ich den Statistiken glaube, um 37% zugenommen. Wenn das auf Dauer so wäre, führte das dazu, daß wir immer mehr Lastwagen bekommen, die die Autobahn meiden und auf die Bundesstraßen gehen. Auch die Wohngebiete sind für Durchgangsverkehr beliebig aufnahmefähig. Da gibt es das kuriose Verkehrsschild »Lkw – Durchfahrt durch Stuttgart verboten!« Was glauben Sie, was der ukrainische Fahrer sagt? Der sagt: »Da muß ich treffen Sergej ...« Wir haben einen Fortschritt, bei dem es uns nicht ganz gelungen ist, diese Komplexität so zu reduzieren, daß wir weitergehen können. Es muß nachgearbeitet werden, die Arbeitsgruppe hat sich heute informell soweit zusammengefunden, daß sie sagt: »Wir werden auf jeden Fall dieses Rad weiter wälzen müssen.«

Zwei Punkte müssen gelernt werden: Wenn man Kommunikationstechnik wirklich innovativ einsetzen will, dann bedeutet das eben nicht einen Ersatz für irgendwas Anderes, sondern das sind zum Teil ganz neue Dinge. Wenn die knappe Ressource Trasse – das wahrhaft nicht Vermehrbare – bepreist werden soll, muß man eines entscheiden: Ist es leichter, diese fehlenden Mittel von einem Nutzer zu holen, der den Nutzen nachvollziehen kann, oder ist es leichter, es sich aus dem großen Steuertopf zu holen.

Heik Afheldt: Das ist fast eine rhetorische Frage, nicht?

Dieter Klumpp: Richtig, da haben Sie recht. Aber es gibt eine Begründung, die PPP heißt, was viele, für mich auf Deutsch verständlich formuliert, so meinen: »Ich dachte, Du zahlst.« Man darf so ein System jetzt nicht damit überfrachten, daß es gleichzeitig noch den Verkehr steuern soll, das ist eine ganz andere Sache. Das bedeutet zum Beispiel, daß wir den Leuten, die partout morgens in der Rush-Hour kommen, weil sie um neun Uhr im Büro antreten wollen, eine höhere Maut abnehmen und sagen, kommt doch um halb elf und geht heim abends um neun, wenn die Straßen frei sind, dann habt ihr es billiger! Das ist natürlich ein Irrwitz. Man kann bestimmte Dinge nicht mit ein und demselben System tun, hier machen wir insgesamt den deutschen Fehler, daß wir die Eier legende Wollmilchsau auch noch flugfähig machen wollen.

Heik Afheldt: Sie haben gesagt, wir haben es in dieser Tagung noch nicht erreicht, die Komplexität ausreichend zu reduzieren ...

Dieter Klumpp: Ja, es geht um die Art und Weise, wie die Verkehrsinfrastruktur in Europa bestimmt wird. Ich bin für den Mut, tatsächlich eine Vorreiterrolle in Europa zu spielen, aber irgendwann muß man das mal schlichtweg ausarbeiten



Heik Afheldt

Argumente für und wider eine Maut sind nötig

PPP als Finanzierungs-, nicht als Steuerungs-instrument nutzen

Zu viele Ideen, zu wenige Konzepte

lassen. Es muß jetzt auch Indianer-Arbeit gemacht werden, Häuptlinge haben wir genug. Jetzt muß das mal tatsächlich transparent und auch komprimiert nachvollziehbar dargestellt werden, übrigens wissend im Hinblick auf die Politik, was sie vertreten kann. Daß es da Widerstände gibt und daß Politiker Rücksicht nehmen müssen – denn nach der Wahl ist vor der Wahl –, das wissen auch Verkehrs-
experten.

Mit Zielen anfangen,
dann den Stellenwert der
Telematik klären

Heiner Hautau: Mir fehlt erstmal ein Zielsystem für den Verkehr. Die Telematik sehe ich nur als ein Instrument, um die Ziele der Verkehrspolitik zu realisieren. Oberstes Ziel ist natürlich zunächst mal die Sicherstellung der Mobilität von Personen und Gütern, Unterziele sind die erforderlichen Infrastruktur bereitzustellen, Verkehr zu vermeiden und Verkehrsverlagerung anzustreben, intermodale Transportketten zu bilden, Umweltverträglichkeit zu erreichen, last not least die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wir haben gesehen, daß die Telematik in allen diesen Zielbereichen ein wichtiges Instrument ist. Wir müßten alle Verkehrsträger fragen, wie wollt ihr das denn herstellen, was kann euer Beitrag dazu sein?

Prozeßverbesserungen
zählen, nicht monetäre
Ohrfeigenpolitik

Dieter Bock: Das Effizienteste, was sich auf unseren Trassen abspielt, ist der Güterverkehr, im Gegensatz zum Berufs- und Lustverkehr. Das gilt es als Erstes einmal festzustellen, und nicht immer von Güterverkehr als dem Hauptproblemkind zu reden. Davon lebt unsere Wirtschaft. Wir können unheimlich präzise und handwerklich genau Geschäftsprozesse deklinieren und umsetzen. Der Wettbewerbsvorteil der deutschen Automobilindustrie und anderer herstellender Unternehmen liegt gerade in der Beherrschung dieser logistischen Prozesse. Wir haben dafür exzellente Dienstleister, da gibt es Namen, die heißen nicht Deutsche Post, sondern Namen, die aus dem Mittelstand gekommen sind und mittlerweile Weltfirmen geworden sind. Diese Präzision haben wir im Griff, und das zeichnet uns im Moment aus. Wehe, wenn wir durch Rahmenbedingungen diese Fähigkeit verlieren – und eine der Rahmenbedingungen ist ausreichende Infrastruktur auf allen Ebenen. Deshalb sollten wir die Fähigkeit der Telematik und der Nutzerfinanzierung nicht überschätzen. Wenn ich heute einen Slot im Kaufhof-Zentrallager in Frechen für neun Uhr habe und ich bin Lkw-Spediteur, dann werde ich um acht Uhr entweder übers Heumarer Dreieck oder über das Leverkusener Dreieck fahren müssen, egal wie teuer das ist. Ich habe gar keine Chance, zu einem anderen Zeitpunkt zu kommen. Ich habe aber auch keine Chance, als Spediteur der Metro zu erklären: »Weil ich um neun Uhr einen Slot bei dir habe, ist die Lieferung teurer, als wenn ich um dreizehn Uhr einen hätte oder nachts einen hätte.« Wir sollten vermeiden, die Bedeutung der an sich richtigen Nutzerfinanzierung und Verkehrssteuerung so zu überschätzen, wie wir das mit dem Spruch »Güter auf die Schiene« tun.

Heik Afheldt: Aber gibt es nicht verschiedene Nachfragen, elastische und unelastische, so daß sich doch aus einer solchen Preisdifferenzierung nach Verkehrszeit ein Effizienz- und Effektivitätsvorteil ergibt?

Monetäre Steuerung – ja
Einnahmeverbesserung –
nein

Dieter Bock: Das Frankfurter Kreuz von sechs bis neun Uhr zu verteuern, hat den gleichen Effekt wie die Ökosteuern. Das sind keine lenkenden Maßnahmen sondern Einnahmeverbesserungen. Flexibilisierung kann nicht so weit gehen, durch Verteuerung der Infrastruktur morgens zwischen sechs und elf anzufangen und in dieser Bandbreite zu arbeiten. Im Unternehmen brauche ich alle Leute in einer Kernzeit zwischen neun und drei, nicht zwischen elf und zwei.

Heik Afheldt: Das wären Grenzen, die sich aus den Nutzerstrukturen ergeben.

Klaus-Peter Güttler: Diese Konferenz war sehr gut vorbereitet durch systematische, vorher publizierte Beiträge, so ist die Intention vor der Konferenz klar geworden. Aber Ihre Vorstellungen, wie Politikberatung, Politikvermittlung, Politik-Willensbildung funktioniert, ist völlig konträr zu dem, wie Politik wirklich funktioniert. Offenbar gelingt es der Wissenschaft nicht, in aufbereiteter Form Handlungsrezepte für die Politik zu unterbreiten.

Was Herr Tiefensee dargestellt hat unter dem Gesichtspunkt, »wir sind gut, aber wir müssen auch die Kontinuität halten« und »wir müssen sehr vorsichtig neue Schwerpunkte setzen«, ist überhaupt nicht wahrgenommen worden. Die Schlußfolgerungen, die daraus zu ziehen sind, sind klar. Man muß die Ansätze der großen Koalition, die sehr klar sein müssen, weil sie sonst nicht funktionieren würden, zur Grundlage machen, etwa für die Fragestellung, wie die 4,3 Mrd. Euro zusätzliche Investitionsmittel tatsächlich verwendet werden sollen. Diese Diskussion ist noch gar nicht geführt. Wenn wir dort zum Beispiel zu einem Programm »Intelligente Verkehrsinfrastruktur« kommen würden mit einem Volumen von dreihundert oder vierhundert Millionen Euro, dann wäre das vielleicht ein Weg zum Ziel in Stufen.

Das zweite Beispiel, das überhört wurde, ist die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die kreditfähig werden soll. Die Konkretisierung dessen, was Kreditfähigkeit heißt, steht noch an. Das kann ein Instrumentarium sein, um die Bindung des Haushalts an das Kalenderjahr auszugleichen, es kann aber auch viel mehr sein. Es kann dazu beitragen, daß über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Sinne von intelligenten Lösungen in die Verkehrsinfrastruktur tatsächlich investiert werden kann.

Man muß jetzt sehr stark reflektieren, daß das, was auf den ersten Blick im Grunde nicht zusammenpaßt, was hier vorbereitet worden ist – sehr gut vorbereitet worden ist, großes Lob an die Veranstalter – und das, was Herr Tiefensee hier dargestellt hat, nicht zusammenpaßt. Man muß mehr auf das, was die Politik als Rahmenbedingungen vorgegeben hat, eingehen, damit man seine Interessen, die man für richtig hält, auch dort einbringen kann.

Heik Afheldt: Sie sagen, daß die Wissenschaft oft eine etwas unrealistische Vorstellung davon hat, wie sie in die Politik hineinkommt. Ich hatte gerade bei dieser Schrift und bei dem, was da unter den zehn Thesen hinten steht, das Gefühl, das ist sehr politiknah, relevant und sehr brauchbar, und dann wäre eigentlich Ihre Bemerkung eher die, daß vielleicht die 100 Tage noch nicht gereicht haben, damit man das Haus, den Minister so erleuchten kann, daß er das alles schon weiß, – oder habe ich das mißverstanden?

Klaus-Peter Güttler: Wilhelm Pällmann, dessen Thesen Herr Kossak heute vorgelesen hat, ist nicht nur jemand, der in der Wirtschaft seine Erfahrungen gesammelt hat, sondern im Rahmen von Politikberatung schon gearbeitet hat. Und der natürlich das Instrument dieser zehn Thesen auch nutzt, um sehr klar zu sagen, auch in der Konfrontation sehr klar zu sagen, wo es hingehen muß. Das halte ich für o. k., so zu operieren.

Heik Afheldt: Im Kern geht es um drei Hauptforderungen, erstens mit Technologien, vor allen Dingen mit Telematik, das Verkehrsmanagement zu ertüchtigen, zweitens durch Nutzergebühren den Ausbau zu sichern, drittens die Beschränkung des Staates auf hoheitliche Aufgaben. Wie reagieren Sie?



Klaus-Peter Güttler

Von den 4,3 Mrd. € für Telematik 300–400 Mio. € einsetzen

Die VIFG als Telematik-Finanzierungsinstrument nutzen!

Mehr auf die Rahmenbedingungen eingehen – und sie nutzen!

Von wirksamer und unwirksamer Politikberatung

Liberalisierung:
Großer Umbruch in den
letzten 15 Jahren

Uwe Beckmeyer: Die Politik ist durchaus in der Lage, solche Forderungen zu antizipieren. Wir haben in der Verkehrspolitik in den vergangenen zehn, fünfzehn Jahren in Deutschland einen enormen Umbruch erlebt. Denken Sie an die Abschaffung der Kabotage im Bereich des Lkw-Verkehrs. Wir haben eine totale Liberalisierung in diesem Bereich erlebt, mit ungeahnten Konsequenzen. Das Thema ist inzwischen abgehakt, darüber redet in Deutschland keiner mehr.

Risiken der Bahn-
Privatisierung werden
sorgfältig kalkuliert

Wir bereiten bei der Deutsche Bahn AG nach der Organisationsprivatisierung nun eine Kapitalprivatisierung vor. Wir Verkehrspolitiker legen großen Wert darauf, daß dabei verschiedene Grundsätze beachtet werden: Grundgesetz, Gemeinwohlprinzip, Staatsgarantie für den Schienenverkehr in Deutschland.

Nur wenn Sie mindestens 75 Prozent des Kapitals halten, können Sie auf der Hauptversammlung noch Regeln umsetzen, die möglicherweise von der Europäischen Union nachträglich vorgeschrieben werden. Andernfalls wird das für den Bund eine sehr risikoreiche Veranstaltung. Wir arbeiten momentan sehr präzise mit den Gutachtern daran, dieses Feld abzuchecken. Das Gutachten der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton bringt mehr Klarheit und auch mehr Ehrlichkeit. Was wir am Ende des Tages brauchen, ist eine klare Risikoabschätzung.

Regionalisierungsmittel
unter finanzpolitischen
Druck

Im Güterverkehr konnte der Verkehrsträger Schiene Anteile hinzugewinnen. Dazu hat nicht nur der Wettbewerb durch private Unternehmen beigetragen. Auch die DB AG selbst ist besser geworden. Sie erwirtschaftet zur Zeit im Regionalverkehr die meisten Gewinne – und natürlich hat das sofort die Aufmerksamkeit der Finanzpolitiker erregt. 7,1 Mrd. Euro für den ÖPNV im Jahr, aufwachsend um 1,5 Prozent jährlich, sind natürlich eine beachtliche Größe. Wenn man dann aber hört, daß in Mecklenburg-Vorpommern ein Nahverkehrsvertrag geschlossen wird, bei dem der Vertragspartner plötzlich 20 Prozent nachlassen kann, scheinen da Margen drin zu sein. Es ist nicht mein Anliegen, für die Senkung der Regionalisierungsmittel einzutreten. Nur, der Koalitionsvertrag sieht dies vor.

Bei Nutzergebühren darf es keine Mehrbelastung der Autofahrer geben, und wir müssen erst die Finanzpolitiker von Kompensationen überzeugen.

Uwe Beckmeyer

PPP hilft der
Verkehrsinfrastruktur
nur vorübergehend

Bei der Straße haben wir einen sehr hohen Nachholbedarf. Autobahnbrücken stürzen zwar keine ein. Aber wir haben in der Zukunft einen Revitalisierungsbedarf, den man nicht unterschätzen darf. Diese Lücke muß geschlossen werden. Da kann die Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft helfen, da können PPP-Projekte helfen. Allerdings: PPP ist eher ein Beschleunigungsprogramm mit privatwirtschaftlicher Unterstützung. Das schöpft aber kein neues Geld, sondern Projekte werden nur schneller finanziert – und müssen am Ende aus öffentlichen Kassen refinanziert werden. PPP kannibalisiert teilweise auch die Mauteinnahmen, um es einmal nüchtern zu sagen. PPP hilft uns also vielleicht kurzfristig, aber auf Dauer ist das nicht der Königsweg, jedenfalls nicht in der Verkehrsinfrastruktur.

Telematik, Mauterhebung
und Verkehrssteuerung –
nicht überfrachten

Bei der Telematik haben wir Steuerungschancen. Aber man muß aufpassen, wenn man Maut, Telematik und Verkehrssteuerung in Verbindung bringt, ist man sehr schnell bei der Pkw-Maut, aber das ist vor allem eine nutzerabhängige Finanzierung. Die Mineralölsteuer ist auch nutzerabhängig – wenn Sie viel fahren, tanken Sie viel. Pkw-Mautsysteme dagegen werden wahrscheinlich enorme Betriebs- und Systemkosten verursachen.

Dieter Klumpp: Die Lkw-Maut ist dazu geschaffen worden, 35 % durchfahrende ausländische Lkw an den Kosten zu beteiligen.

Uwe Beckmeyer: Ich gehöre auch zu denjenigen, die sagen, diese 12 Tonnen-Grenze darf nicht das letzte Wort sein, weil es zunehmend 11,5-Tonner per Definition gibt. Das sind keine riesengroßen Mehreinnahmen, aber warum gehen wir nicht in Richtung 7,5 Tonnen?

Heik Afheldt: Wir wollen ja alle Fahrzeuge einschließen.

Uwe Beckmeyer: Damit habe ich ein Problem. Das ist nicht unbedingt das günstigere Modell. Zwar läßt sich mithilfe von Telematik sagen, dieser Lkw fährt zwischen sieben und acht Uhr, jener zwischen neun und halb zehn Uhr in die Stadt. Aber wir können nicht die Nachtfahrt für Lkw verteuern oder die Tagfahrt. Wir können höchstens die Nachtfahrt verbilligen. Das funktioniert auch, ohne daß es zu Schwierigkeiten bei der Belieferung kommt, die Herr Bock vorhin angesprochen hat.

Heik Afheldt: Die Skepsis haben wir jetzt verstanden, sicher auch ein Thema, zu dem man einen nächsten Kongreß machen könnte. Kommen wir zu den realistischen Chancen in der Telematik, der Rolle des Staates und der Politik dabei. Warum ist es nicht im Wesentlichen eine Aufgabe der Industrie, ein Telematiksystem zu entwickeln? Was muß der Staat da eigentlich tun?

Dieter Klumpp: Da sehe ich immer die gleichen zwei Probleme, die alle betreffen.

Erstens, zum Beispiel, wie bringt man ein – in diesem Fall war es ein Auto der Oberklasse aus meiner Heimatstadt Stuttgart – sicher über einen unbeschränkten Bahnübergang? Sicher, nein sicherer als die Oberklasse eines anderen, vielleicht Münchener Herstellers. Ganz ohne Zweifel gibt es keine fahrzeugautonome Lösung, da muß man nichts von Technik verstehen. Dieser Hersteller hat versucht, über einen Radarstrahl die Schwingungen der Schienen zu messen und damit herauszufinden, ob ein ICE kommt. Aber es galt einfach der Satz: Wenn Du den ICE siehst, ist es zu spät. Also müssen zwei Verkehrsträger miteinander reden, es müsste was in die Lokomotive eingebaut werden, aber die Eisenbahnbetriebsordnung und die Betriebswirtschaft jeder Bahn sagen: *Meine* Aufgabe ist es, *meine* Fahrgäste zu schützen. Dazu ist die Lokomotive vorn, die wiegt 80 Tonnen und das erledigt das Problem. Dann beschließen beide – das klingt satirisch zugespitzt, ist aber noch nicht mal Originalzitat, das ist noch viel schlimmer –, das ist nicht lösbar, weil einer irgendeine Kommunikation zwischen dem heraneilenden Zug und diesem Auto anfangen müsste, auch noch mit dem Auto *einer* Marke. Dann beschließen die: Nein, die Politik muß kreuzungsfreie Übergänge, also Tunnels oder Brücken, bezahlen. Das heißt, es gibt *systematisch* keine Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern, wir tun hier aber so, als gäbe es die, weil die sich bei solchen Kongressen und anderswo tatsächlich mal zusammensetzen. Die machen inzwischen, um es mit Röpke zu sagen, nur noch ruinösen Wettbewerb. Das Problem ist privat nicht lösbar, einer müsste ja anfangen.

Zweitens, die Potentialitäten der Technik, was geht und was nicht geht, was man machen kann, zu beherrschen, ist nicht die Aufgabe von Ministern, auch nicht von gewählten Politikern. Aber mittlerweile ist auch in den Entscheidungsgremien der

Offene Fragen
bei der Ausweitung von
Mautgebühren



Uwe Beckmeyer

Intermodalität ohne inter-
modale Kommunikation
ist illusorisch

Zum Teil müssen die Akteure zu ihrem eigenen Glück gezwungen werden, und dazu muß die Politik mehr Moderationsleistungen erbringen. Dieter Klumpp

Fehlender Sachverstand
bei Entscheidungsträgern

Wirtschaft dieses Wissen nicht mehr da. Ich kann Ihnen nur ein Beispiel sagen, das mit GALILEO zusammenhängt, passierte noch in der alten Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn. Da kam Uwe Thomas, damals Staatssekretär, und sagte der versammelten Vizepräsidentschaft der Mobil-Kommunikation: »Leute, wir müssen in vierzehn Tagen viele Millionen unterschreiben für GALILEO. Sagen Sie hier mal: Gibt es auch einen terrestrischen Weg, um diese Ziele zu erfüllen?« Ich kann Ihnen nur aus der Betroffenheit heraus sagen, es war in meinen Berufs Jahren der stillste Moment, den ich je erlebt habe. Die Stecknadel wäre eine Explosion gewesen. Und dann sagt der Uwe Thomas: »O.k., dann unterschreiben wir halt, wenn es keine Alternative gibt.« Es kommt keine Lösung von alleine zustande, sondern die Politik muß, und da hat sie Möglichkeiten, die Partner sozusagen mit den Köpfen zusammenstoßen und Druck machen. Zum Teil müssen die Akteure zu ihrem eigenen Glück gezwungen werden, und dazu muß die Politik mehr Moderationsleistungen erbringen.



Heiner Hautau

Die Industrie muß mehr Vorleistungen einbringen

Die Politik lernt, die Industrie besser zu verstehen – und zu fordern

Heiner Hautau: Die Politik muß erstmal ausschöpfen, was vorgegeben ist, 80% von der EU. Kürzlich ist die geänderte Euro-Vignetten-Richtlinie beschlossen worden, die sagt, daß wir die Maut variabel gestalten können. Davon träumen alle Ökonomen, daß wir sagen, wir können durch verschiedene Preissetzungen das Verkehrsgeschehen steuern. Das sollte in die Hand genommen werden, vielleicht nicht am Frankfurter Kreuz aber vermutlich in 80% der Infrastruktur. Außerdem müssen die Lkw ab 3,5 Tonnen bis 2012 einbezogen werden, mit zwei Ausnahmen: Entweder sind die Erhebungskosten höher als 30% – entfällt – oder wenn zu befürchten ist, daß bei einer Bemaunung dieser kleinen Lkw Ausweichverkehre stattfinden, was ich nicht befürchte. Das Erhebungssystem steht zur Verfügung, es ist leistungsfähig, wir brauchen einfach das Geld, um diese Lücke von etwa zwei Milliarden zu füllen.

Klaus-Peter Güttler: Ich erwarte von der Industrie mehr Vorleistungen, Investitionen in Verkehrstelematik-Projekte als Pilotprojekte. Bei einem anderen Verkehrsträger ist das zum Beispiel ohne staatliche Unterstützung gelaufen. In der Luftfahrt sind die gesamten realisierten Verkehrstelematik-Projekte über Entgelte finanziert worden. In der Flugsicherung sind sie von den Luftverkehrsgesellschaften finanziert worden, soweit es um die Flugzeuge geht, und am Boden von den Flughäfen, refinanziert über die Flugpassagiere, die das über die Entgelte bezahlt haben. Das heißt, in diesem Bereich hat die Industrie die Vorleistungen erbracht, und ich wäre dankbar dafür, wenn für den Bereich Straße ähnliche Vorleistungen erbracht würden. Einige Unternehmen sind dort schon vorbildlich. Wir versuchen im Rahmen des Projektes »Staufreies Hessen« diese Kooperation zwischen den Unternehmen, insbesondere den Unternehmen, die in der Region tätig sind. Jedenfalls muß sich auch die Industrie mehr von langfristigeren Überlegungen leiten lassen als von kurzfristigeren oder dem Schielen auf den Staat.

Was auch einer grundlegenden Veränderung bedarf, ist die Zusammenarbeit zwischen Industrie und Staat. Als Insider von staatlichen Willensbildungsprozessen sage ich Ihnen: Wir befinden uns seit einigen Jahren auf dem Weg zu verstehen, wie gedacht wird; wir sind dort schon ein ganzes Stück weitergekommen. Nehmen Sie die Verkehrszentrale Hessen, die versucht, mit Industriepartnern eine vertragliche Zusammenarbeit zu organisieren, die ganz zwingend notwendig ist, weil die staatliche Infrastruktur und die Daten, die aus dieser staatlichen Infrastruktur gewon-

nen werden, natürlich benötigt werden, um Verkehrstelematik-Systeme überhaupt zum Laufen zu bringen. Das ist der zweite Ansatzpunkt, wo grundlegende Veränderungen notwendig sind.

Heik Afheldt: Bei Dieter Bock habe ich eine gewisse Skepsis im Hinblick auf die Potentiale von Telematik herausgehört. Drei bis sechs Prozent als Effizienzgewinn schien mir auch relativ wenig.

Dieter Bock: Ein Unternehmen ist weder eine Stiftung noch eine Behörde sondern konkursfähig. Alles in der Wirtschaft muß sich betriebswirtschaftlich herleiten. Damit komme ich zu der Intermodalität. Ja, moderieren, kein Problem, aber wenn ein bestimmter Verkehrsträger kein wettbewerbsfähiges Angebot macht, kann ich nichts moderieren. Ich habe eine Auswertung einer Spedition hier, wieviel Tage Container zu spät kommen oder gar nicht zur Verfügung gestellt werden, wenn sie den Seehafen verlassen sollen. Da ist kein Raum für Moderation. Da muß der Verkehrsträger, der stärker ins Geschäft kommen will, seine Angebotspolitik verbessern. Luft und Straße kooperieren ganz gut, nachdem die Flughäfen mit der Bodenabwicklung nicht mehr länger brauchen als die Flugzeit für Ware aus Asien. Jetzt klappt es mit Luft und Straße. Bei der Bahn ist die Basis im Moment einfach nicht da, das weiß auch der Bahn-Vorstand, daß er daran arbeiten muß. Wir als Bundesvereinigung Logistik setzen einen hochkarätig besetzten Arbeitskreis auf, wie wir Angebote auf der Schiene so verbessern können, daß es interessant ist für Industrie und Handel. Gehen Sie davon aus, daß die großen Netzwerkbetreiber ihr Netzwerk bis an den Rand des Möglichen optimieren. Danzas betreibt heute ein gutes Netzwerk, von Schenker höre ich, man habe noch Effizienzpotential in der Laderaumnutzung vor sich und sie arbeiteten wie die Verrückten daran, diese letzten 20% rauszuholen. Da muß kein Staat sagen, sorgt für die letzten 20%. Die Betriebswirtschaft treibt genug. Um diese letzten 20% rauszuholen, brauche ich kein RFID, keine Telematik. Ich brauche – ich war lange Zeit IT-Manager – ganz einfach Standard-IT-Datenaustausch zwischen Verloader und Spediteur.

Telematik – ich habe nichts dagegen, nur ein Problem, wenn möglicherweise durch eine Telematikdiskussion die Engpässe, die wir in der Infrastruktur haben, nicht ernstgenommen werden. Der Seehafen wird zu einem Riesenproblem werden, er hat keinen Verdrängungswettbewerb sondern steht vor Kapazitätsproblemen. Heute ist die Schnittstelle Seehafen-Hinterlandverkehre ein Problem mit enormen Verspätungen in den Hinterlandverkehren, weil die Schnittstelle nicht stimmt. Es geht darum, einen Prozeß am Kai zu organisieren, das sind Infrastruktur-Engpässe, bei denen Telematik nur beschränkt helfen kann.

Dieter Klumpp: Bei Diskussionen gerade im Verkehrsbereich machen uns Tabu-Themen das Leben schwer. Vorstände von Aktiengesellschaften, insbesondere von Publikumsgesellschaften, können in solchen Diskussionen nicht mal mehr übers Wetter reden, ohne daß nicht irgendeiner mit der SMS hinten am Aktienkurs dreht. Es ist was kaputt bei uns in der Diskussion. Ich bin deswegen Herrn Bock sehr dankbar, und ich will es vielleicht in einem Punkt noch zuspitzen: Gestern waren ausgewiesene Experten da, die Aussagen gemacht haben, die relevant waren für die Politik, zum Beispiel für den Aktiengang der Bahn oder für die Trennung von Netz und Betrieb. Die haben auch im kleinen Gespräch hinterher gesagt: »Wir sagen unsere persönliche Meinung nicht, denn wir wollen auch wieder in Fahrzeuge der Bahn einsteigen dürfen.« Und in meiner Branche gibt es für etwas, was

Intermodalität setzt eine leistungsfähige Bahn voraus – die fehlt aber



Dieter Bock

Telematik darf notwendige Ausbauten nicht verdrängen

Unternehmen – gelähmt durch Denkverbote und Kurzfrisdiktate

nicht innerhalb von drei Jahren ein komplettes Pay-Back hat, kein Geld, von niemandem, auch von keiner Bank. Wenn das in einer Aktiengesellschaft einer aus eigenen Geld macht, der fliegt raus. Drei Jahre, das ist knallhart. Wir reden hier über Systeme und die Frage, warum gehen Firmen nicht in Vorleistungen? Ganz einfach, weil jeder das für sich rechnet, mittlerweile haben sich die einzelnen Firmen auf Core-Business zurückgezogen, es zählen nur noch Kosten und sonst gar nichts. Die Innovation stoppt in Wirklichkeit. Der Autobauer wird nichts tun, was in irgendeiner Form dem Bahner oder gemeinsam nützt, und umgekehrt ist es ebenso.

Heik Afheldt: Das mag sein, aber der Autobauer wird in das investieren, was seine Autos in zehn Jahren noch als vernünftige Verkehrsmittel auf den Straßen – und zwar international – wettbewerbsfähig hält.

Dieter Klumpp: Deswegen steht die S-Klasse im Stau hinter einem Polo, aber dafür weiß die S-Klasse exakt, wo sie steht.

Heik Afheldt: Welche Wünsche wollen wir Herrn Tiefensee eigentlich mitgeben? Was wollen wir heute Realistisches in welchem Zeitraum erwarten? Wo ist die Moderatorenfunktion, wo ist die Finanzierungsfunktion, wo ist die Initiativfunktion des Staates gefordert?

Dieter Bock: Punkt eins: Wir müssen eine volkswirtschaftliche Lösung für Netz und Betrieb schaffen und finanzpolitische oder haushaltspolitische Kriterien nicht prioritär sehen. Wir sind überzeugt, daß die volkswirtschaftlich beste Lösung eine Trennung zwischen Netz und Betrieb ist.

Punkt zwei: Wir finden das Vorhaben Masterplan Güterverkehr und Logistik ganz toll. Unter zwei Jahre wird da nichts zustande kommen.

Punkt drei: Was nicht im Koalitionsvertrag steht, ist die europäische Infrastruktur Schiene, wir müssen uns bemühen, daß die Dinge vereinheitlicht werden, es dafür Rahmenbedingungen gibt, damit der Schienenverkehr schneller über die Grenzen kommt.

Letzter Punkt: Die Frage der Finanzierung sollte wirklich durchdacht werden. Man sollte sich davon verabschieden zu sagen, dann mache ich das Frankfurter Kreuz teuer, und ich mache keine Pkw-Maut. Die Stellungnahme von Herrn Tiefensee heute war gegenüber dem Koalitionsvertrag enttäuschend. Der Koalitionsvertrag läßt es noch zu, darüber nachzudenken. Ich glaube nicht, daß in drei, vier Jahren eine Pkw-Maut entsteht. Aber ein Gesamtkonzept muß man haben. Wir als Logistiker wissen, wenn ich nicht ein ganzheitliches System habe, gibt es immer wieder Ausbrüche. Wenn ich den Lust- und Berufsverkehr nicht in meine Finanzierung einbaue, habe ich die Aufgabe nur halb erledigt.

Klaus-Peter Güttler: Es ist sinnvoll auszuloten, was der Koalitionsvertrag und das Regierungsprogramm hegeben. Das scheint mir noch nicht vollständig identifiziert zu sein, auch das Stichwort »Masterplan Güterverkehr« ist eine Chance. Drei Punkte noch:

Erstens sollte der Bund stärker als bisher insbesondere im öffentlichen Verkehr auf Ausschreibungen setzen. Das würde die entsprechenden Bemühungen der Länder, insbesondere von Hessen, unterstützen. Über Ausschreibungen im Öffentlichen Personennahverkehr können wir Kosten-, aber auch Qualitätspotentiale heben.

Zweitens sollte bei der Kürzung der Regionalisierungsmittel erst eine Bilanz gezogen werden, welcher Bedarf tatsächlich besteht, auch unter den Gesichtspunkten der demographischen Entwicklung. Dann wird man eine umsetzbare Kürzung zustande bringen.

Trennung von
Netz und Betrieb

Masterplan Güterverkehr
– eine sehr gute Sache

Für ein Maut-
Gesamtkonzept

Spielräume im Koalitions-
vertrag ausloten

Auf ÖPNV-Aus-
schreibungen setzen

Vor Kürzung der ÖPNV-
Mittel Bilanz ziehen

Drittens wünsche ich mir, daß »Staufreies Hessen«, »Bayern-Info« oder »Ruhr-Pilot« noch stärker in das politische Bewußtsein Eingang findet und Unterstützung erhält.

Heiner Hautau: Ich kann den Koalitionsvertrag nicht als konsistentes Gesamtkonzept bezeichnen. Er setzt punktuelle Prioritäten beim Ausbau der Infrastruktur, die im Zuge der Finanzierung der Deutschen Einheit gelitten hat. Aber der Modernisierungsgrad unserer Infrastruktur ist dramatisch abgesackt, das gilt es wieder aufzuholen. PPP ist eine Möglichkeit, aber das schließt auf Dauer nicht die Finanzierungslücke.

Heik Afheldt: Da sind wir wieder bei den Nutzerentgelten.

Dieter Klumpp: Was Herr Tiefensee machen könnte, ist etwas, das wir alle als Konglomerat von Wirtschaft und Politik am Standort nicht mehr hinkriegen, schlichtweg das, was wir »Spezifikation« nennen. Was wollen wir eigentlich haben? Da muß man sich von Lobbyistenträumen frei machen, indem man für Ziele eine klare Roadmap macht. Hier sitzen einige, die Herr Tiefensee nicht »einladen« sondern »vorladen« könnte. Er hat eine Währung, die gefällt sogar dem Finanzminister, das ist ein DIN-A4-Brief mit einem Bundesadler oben. Da kommen auch Leute aus der Wirtschaft. Denen muß man sagen, ich brauche Eure Expertise, kriegt das innerhalb von Monaten hin. Wir wollen unsere Chancen als Standort auf dem Gebiet Verkehr maximieren. Wir müssen dann eine bessere Auskunft geben können, als wir sie dem Ministerpräsidenten Oettinger gegeben haben, der alle gefragt hat, wie lange braucht ihr für so ein System der Telematik? Er hat als Antwort alles zwischen einem Jahr und nie bekommen.

Uwe Beckmeyer: Die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und auszubauen, ist das eine, Telematik ist das andere. Man soll das eine tun, das andere nicht lassen. Es gibt einen ganzen Schwung an Schnittstellen, wo wir noch besser werden können. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik im Koalitionsvertrag, den ich mir ein wenig an die Brust hefte, ist ein ganz wesentlicher Punkt, wo wir in den letzten Jahrzehnten unterbelichtet waren, jedenfalls auf der staatlichen Seite.

Bei der Identifizierung von Infrastrukturmängeln sind wir schon sehr weit. Dabei müssen wir das Konzept des integrierten Verkehrs und der integrierten Verkehrspolitik beibehalten. Da kann Telematik ein wichtiger Punkt sein, der uns dabei unterstützt, das will ich ausdrücklich sagen.

Mobilität ist Freiheit, und diese Mobilität muß bezahlbar bleiben. Insofern werden alle Ansätze, die dazu beitragen, daß das Individuum stärker belastet wird, über Mineralölsteuer plus Pkw-Maut, von vornherein unsere politische Unterstützung nicht haben. Über entsprechende Äquivalente nachzudenken, ist allerdings ein sehr hehrer Anfang. Wir haben es dabei nicht nur mit den Verkehrspolitikern zu tun sondern mit der großen Masse der Finanzpolitiker; da haben wir noch einiges vor uns.

Im Öffentlichen Personenverkehr läßt die Europäische Union verschiedene Wege zu, Ausschreibung und Wettbewerb, aber auch die marktorientierte Direktvergabe. Wir brauchen Wettbewerb, aber gleichzeitig sollten wir auch darauf achten, daß wir die vorhandenen deutschen Strukturen vor dem Hintergrund der europäischen Diskussion nicht gänzlich kaputtmachen. Insofern gibt es bei Ausschreibungen auch Grenzen.

Staufreies Hessen – stärker unterstützen

Die Finanzierungslücke muß dauerhaft geschlossen werden

Der Bund muß die Konzeptführung übernehmen



Dieter Klumpp

Eine Mehrbelastung der Kraftfahrer darf es nicht geben

Wir müssen die Finanzpolitiker überzeugen

ÖPNV auch durch marktorientierte Direktvergabe

Nicht das Ausgabeniveau
zählt sondern
effizienter Mitteleinsatz

Heik Afheldt: Entscheidend ist offenbar nicht, wieviel wir im Jahr 2006 und 2007 und 2008 ausgeben, sondern entscheidend ist die Frage der Mittelverwendung und der Effizienz, die damit zu erreichen sind. Das scheint mir die Aufgabe zu sein, die unmittelbar vor uns liegt und bei der jeder Input auch im Hinblick auf Entscheidungen im Verkehrsministerium hilfreich und wichtig sein kann.

Mitwirkende

Detthold **Aden**, Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group AG & Co.KG, Bremen

Prof. Dr. Heik **Afeldt**, Publizist und Wirtschaftsberater, Berlin

Uwe **Beckmeyer**, MdB: Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der SPD im Deutschen Bundestag

Dieter **Bock**: Mitglied verschiedener Aufsichtsräte und des Präsidiums der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V., Berlin

Dipl.-Ing. Rainer **Grohe**: Executive Director GALILEO Joint Undertaking, Brüssel

Klaus-Peter **Güttler**: Leiter der Abteilung Verkehr und Straßenbau im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden

Prof. Dr. Heiner **Hautau**: Professor am Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg

Dr. Hans **Hubschneider**: Vorsitzender des Vorstands der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe

Hanns-Karsten **Kirchmann**: Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll-Collect GmbH, Berlin

Dr. Dieter **Klumpp**: Direktor der Alcatel SEL Stiftung für Kommunikationsforschung, Stuttgart

Dr. Andreas **Kossak**: Forschungs- und Beratungsbüro für Verkehr, Technische Infrastruktur und Stadtgestaltung, Hamburg. Berater Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (»Pällmann-Kommission«). Mitglied im »Committee on Transportation Pricing« des Transportation Research Board (TRB) der Nationalen Akademien der USA

Hans **Leibbrand**: Vice President, Leiter des Unternehmensbereichs Transport Automation Solutions der Alcatel SEL AG, Stuttgart

Klaudia **Martini**: Staatsministerin a. D., Vorstand a. D.

Dipl.-Pol. Fritjof **Mietsch**: MMC Mietsch Mobility Consult, Blankenheim

Dr. Wilhelm **Pällmann**: Vorstand a. D., Frankfurt a. M.

Prof. Dr. Jürgen **Siegmann**: Professor für Schienenfahrwege und Bahnbetrieb an der Technischen Universität Berlin; Vizepräsident der DVWG

Dipl.-Ing. Volker **Sparmann**: Sprecher der Geschäftsführung der Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH, Hofheim a.T.

Dr. Jürg **Sparmann**: Präsident des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden, und Geschäftsführer der ivm GmbH (Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Dr. Thomas **Stetter**: Leiter Intelligent Traffic Systems der Siemens AG, München

Prof. Dr. Ulrike **Stopka**: Professorin für Kommunikationswirtschaft am Institut für Wirtschaft und Verkehr der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden.

Wolfgang **Tiefensee**: Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Bernd **Törkel**: Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Dr. Monika **Wulf-Mathies**: Leiterin des Zentralbereichs Politik und Umwelt der Deutsche Post World Net AG, Bonn

ISBN 3-89892-532-3
www.fes.de/stabsabteilung