



Ulrike Stopka, Wilhelm Pällmann (Herausgeber):
Für eine neue deutsche Verkehrspolitik.
Mobilität braucht Kommunikation.

Deutscher Verkehrs-Verlag. Hamburg 2005. ISBN 3-87154-335-7.
184 Seiten. 32,- €.
(Initiatoren: Friedrich-Ebert-Stiftung und Alcatel SEL Stiftung für
Kommunikationsforschung)

Inhalt

"Für eine neue deutsche Verkehrspolitik - Mobilität braucht Kommunikation", herausgegeben von Prof. Ulrike Stopka und dem Vorsitzenden der Regierungskommission Infrastrukturfinanzierung, Dr. Wilhelm Pällmann, plädiert für eine umfassende technische, organisatorische und finanzielle Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrspolitik.

Den Beiträgen in dem Sammelband "Für eine neue deutsche Verkehrspolitik" liegt eine gemeinsame Annahme zugrunde, die in der Fachwelt unumstritten ist und in Ländern wie Österreich, der Schweiz, Schweden, Australien, Japan und USA zunehmend zur Grundlage der Verkehrspolitik wird:

Es gibt erhebliche Potenziale zur Steigerung der Sicherheit und Effizienz von Verkehr, wenn

- die Verkehrsinfrastruktur durch Technologien des Verkehrsmanagements flächendeckend ertüchtigt,
- ein bedarfsgerechter Ausbau- und Erhaltungszustand durch Nutzergebühren gesichert wird und
- der Staat sich auf seine hoheitlichen Aufgaben konzentriert, also für alles andere die Stärken privater Unternehmensorganisation einsetzt.

Daraus leitet sich eine strategische Empfehlung an die Verkehrspolitik ab:

Die Piloterfahrungen mit Techniken des Verkehrsmanagements sind inzwischen bei allen Verkehrsträgern reif genug für einen Modernisierungspfad, der Infrastruktur und Fahrzeuge umfasst. Verkehrsmanagement und Mobilitätsdienste beruhen auf der informatorischen Vernetzung zwischen Fahrzeugen und mit den Verkehrswegen und Verkehrsmanagementzentralen. Üblicherweise wird dies nur unter dem zu engen Gesichtspunkt Maut und Verkehrsmanagement betrachtet. Die Palette der Dienste, geht darauf aufbauen kann, ist jedoch weitaus breiter: Für Betreiber von LKW-Flotten, Spediteure, Leasing-Firmen, Versicherungen, Fahrzeughersteller und Werkstätten ist jeweils ein anderer Aspekt der durch ihre Bedürfnisse definierten Flotte dienstefähig. Es ist wie mit den Telefonen der alten Bundespost: Wir brauchen die Ablösung des Einheits-Sprechapparates durch die Vielfalt von Endgeräten und Diensten, die heute alle als unentbehrlich ansehen.

Intelligente Infrastruktur für alle Verkehrsträger bietet die Aussicht auf einen zunehmend stau- und unfallfreien Verkehr, richtig und für den Autofahrer belastungsneutral finanzierte Infrastruktur befreit aus der Falle chronischer Unterfinanzierung, schafft zusätzliche Beschäftigung und erzeugt anhaltend positive Konjunkturreffekte ohne Verschuldungsbelastung des Staates.

Kommunikation ist dafür der technische Schlüssel. Wenn Kommunikation den heute technisch möglichen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen innerhalb der nächsten zehn Jahre bringen soll, müssen innerhalb der nächsten drei Jahre die Weichen richtig gestellt werden.

Wichtigster industrieller Treiber für eine preiswerte Ausrüstungsbasis ist der Straßenverkehr. Bereits bei einer Marktdurchdringung von 20 % sind deutliche Verbesserungen der Verkehrsqualität erreichbar.

Wichtigster politischer Treiber sind verursachungs- und nachfragegerecht bepreiste Nutzungsgebühren, die letztlich auf der Toll Collect-Architektur aufbauen müssen.

Nur taugliche institutionelle Strukturen ermöglichen eine flächendeckende intelligente Infrastruktur und damit eine nationale Teilhabe am globalen Wettbewerb. Dafür ist eine nationale Verkehrsorganisation mit einheitlichen Standards, Verfahren und Zuständigkeiten unentbehrlich. Die Erfahrung des letzten Jahrzehnts hat gezeigt, dass eine Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur ohne einen klaren staatlichen Allokator unmöglich ist und dass genau aus diesem Grund viele gute Ansätze für neue Telematikdienste im Stadium einer Machbarkeitsstudie blieben. Diese strukturelle Entscheidungsschwäche im Verkehrssektor bringt den Standort um wichtige Innovationschancen im Weltmarkt. Das gilt insbesondere für alle Innovationen, bei denen Intermodalität entstehen soll. Alle würden mitmachen, aber keiner will anfangen. Der systemische Irrtum besteht darin, dass es für das Intermodale keinen primär Zuständigen gibt. Fehlender Entscheidungskontext macht Wissen wertlos - und für schnellere Wettbewerber um so wertvoller.

Ein nationaler Plan für Verkehrsmanagement, der als Teilmenge einen Masterplan Güterverkehr und Logistik enthalten sollte, kann harmonisierte Aktivitätsmuster von Bund, Ländern und Gemeinden herbeiführen, aber kaum davon befreien, im Rahmen einer fortschreitenden Föderalismusreform auch eine zweckrationale Neuordnung der Zuständigkeiten vorzunehmen. Die entscheidenden Weichen kann nur die Verkehrspolitik stellen.

Das gilt für alle Verkehrsträger:

- Die politisch beschlossene Bahnreform muss in ihren Kernkomponenten konsequent zu Ende geführt werden. Wettbewerb auf der Schiene ist der Schlüssel zum Erfolg; das zeigen schon die bisherigen - noch rudimentären - Ergebnisse. Die völlige Integration der europäischen Eisenbahnnetze ist insbesondere für den Güterverkehr unerlässlich. Es fehlt nach wie vor ein schlüssiges Konzept - wie soll die Bahn in Zukunft aussehen, welche Rolle soll sie spielen, welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, damit sie diese Rolle auch spielen kann?
- Die hohe Qualität des ÖPNV Deutschland muss erhalten werden; eine Rückführung der öffentlichen Transfermittel ist deshalb nur insoweit ver-

tretenbar, wie durch strukturelle und technologische Maßnahmen eine Kompensation erfolgen kann. Die Einführung des sogenannten E-Ticketing und Ausschöpfung der damit verbundenen Potentiale ist ein entscheidender Schritt in diesem Zusammenhang.

- Seeschifffahrt, Küstenschifffahrt und Binnenschifffahrt sind Zukunftssektoren des Verkehrs mit erheblichen Kapazitätspotentialen. Dem muss in der Verkehrspolitik stärker als bisher Rechnung getragen werden. Basis muss ein integrierter Masterplan sein.
- Der Luftverkehr wird auf absehbare Zeit weltweit der dynamischere Sektor des Verkehrs Marktes und eine "Maschine" hohem Niveau bleiben. Der vollen Nutzen daraus kann nur gezogen werden, wenn den quantitativen Anforderungen und qualitativen Veränderungen Rechnung getragen wird. Das erfordert ein langfristig angelegtes, handlungsorientiertes Standortkonzept (Groß- und Regional-Standorte), eine realistische Einordnung der Rolle der "Low-Cost-Carrier" und eine forcierte Modernisierung der Leit- und Sicherungssysteme.

Fazit:

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 umgehend stellen sowie mit realistischen und wirkungsvollen Konzepten darauf reagieren. Im Gegensatz zum Status vor 25 Jahren werden dabei die Informations- und Kommunikations-Technologien eine entscheidende Rolle spielen. Je länger zugewartet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu erheblichen Friktionen kommt; sie werden sich direkt nachteilig auf den Standort Deutschland auswirken. Um das zu vermeiden, sind in vieler Hinsicht Entscheidungen unumgänglich. Eine Fixierung auf den jeweils nächsten Wahltermin ist damit nicht vereinbar. In einer Zeit, in der regelmäßig die Rede von der Notwendigkeit einschneidender Reformen ist, muss dies endlich auch für den Verkehrssektor akzeptiert und glaubwürdig betrieben werden. Dies sollte umso leichter fallen, als sich die Nutzen einer modernisierten Verkehrsinfrastruktur in beträchtlichem Gewinnen an volkswirtschaftlicher Produktivität und Lebensqualität niederschlagen.