

**Volker Sparmann**, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)

### **Statement zum Pressegespräch**

### **"Mobilität braucht Kommunikation - für eine neue deutsche Verkehrspolitik"**

**Berlin, 14. Februar 2006**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Das Ergebnis der Überlegungen, die wir Ihnen vorlegen, ist ein Plädoyer für eine Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts. Deutschland muss sich auf zwei Grundsatzentscheidungen vorbereiten, die miteinander in einem engen, über die verkehrlichen Wirkungen weit hinausgehenden Zusammenhang stehen:

- Die Technik für intelligente Verkehrswege ist reif für den schrittweise Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur. Dafür brauchen wir eine bundesweit harmonisierte Verkehrsorganisation mit einheitlichen Standards, Verfahren und Zuständigkeiten. Die bestehende föderale Aufgabenverteilung muss deshalb im Rahmen einer zweiten Stufe von Föderalismusreform angepasst werden. Im Ergebnis bietet eine intelligente Verkehrsinfrastruktur große Chancen für drastisch weniger Unfälle und Staus, auch bei weiterem Verkehrswachstum.
- Die Verkehrsinfrastruktur benötigt eine nachhaltigkeitsaugliche Finanzierungsbasis durch Umstellung auf Nutzerfinanzierung und PPP-Modelle. Setzt man nur auf einen Ausgleich von Straßenbenutzungsgebühren durch eine verringerte Mineralölsteuer, erscheint das wie ein politisch riskantes Nullsummenspiel. Tatsache jedoch ist: Nutzergebühren für PPP-Straßen ermöglichen aus privatem Kredit finanzierte Verkehrsinvestitionen - außerhalb der Maastricht-Kriterien und damit auf einem deutliche höheren Niveau, als der Bundeshaushalt sie erbringen könnte.

Verkehrsmanagement und Mobilitätsdienste beruhen auf der informatorischen Vernetzung zwischen Fahrzeugen und mit Verkehrswegen und Verkehrsmanagementzentralen. Kommunikation ist die technische Basis für Vernetzung. Wenn sie den heute möglichen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen innerhalb der nächsten zehn Jahre bringen soll, müssen innerhalb dieser Legislaturperiode die Weichen gestellt werden.

Üblicherweise wird diese Vernetzung nur unter dem Gesichtspunkt Maut und Verkehrsmanagement betrachtet. Die Palette der Wertschöpfungen, die darauf aufbauen kann, ist jedoch weitaus breiter. Es ist wie mit den Telefonen der alten Bundespost: Die Ablösung des Einheits-Sprechapparates hat eine Vielfalt von Endgeräten und Diensten erbracht, die heute eine wesentliche Grundlage unserer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sind.

Außerhalb der unmittelbaren verkehrlichen Effekte entstehen vielfältige Vorteile:

- Stärkung von Binnennachfrage und Beschäftigung, auch in neuen Dienstleistungsbereichen, und damit, neben geringeren Krankheits- und

Unfallkosten, ersparte Kosten von Arbeitslosigkeit sowie direkte, indirekte und induzierte Steuernehmeinnahmen;

- längerfristig entfallende Straßenbauinvestitionen im Bundeshaushalt und damit Gewinnung von erweitertem Budgetspielraum für andere Verkehrsträger;
- fließender Verkehr statt Stau erspart Energieimporte;
- Wettbewerbsvorteile am Logistikstandort Deutschland;
- Exporte von Ausrüstungen und Diensten des Verkehrsmanagements.

Lassen Sie mich die nötigen Handlungsansätze und Vorteilsszenarien an drei Beispielen illustrieren:

Infrastruktur, die aus privatem Vermögen finanziert wird, bietet attraktive Angebotsmöglichkeiten, die der *Sozialpolitik* neue Handlungsspielräume eröffnen. So können Anleihen zur Finanzierung der Straßen besonders den Altersgruppen nutzen, die aufgrund der demographischen Entwicklung eine Rentenlücke haben, aber zum Ausgleich über genug eigene Ersparnisse verfügen, wenn bei hoher Anlagesicherheit eine Verzinsung oberhalb üblicher Staatsanleihen angeboten wird.

Mitdenkende Autos brauchen eine intelligente Infrastruktur, und das heißt vor allem, dass eine flächendeckende Kommunikations-Infrastruktur aufgebaut werden muss. Diese Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur ist die Basis für marktwirtschaftliche Anpassungsprozesse an physisch unüberwindbare Engpässe in den Verkehrsnetzen. Überdies bildet sie eine Krisenreserve, falls im Gefolge dramatischer, kurzfristig nicht kompensierbarer Zuspitzungen bei der *Ölversorgung* eine bessere Organisation von Transport benötigt wird. Mit solchen marktgerechten Reaktionsmöglichkeiten kann man höhere Besetzungsgrade im motorisierten Individualverkehr und noch geringere Leerfahrten im Straßengüterverkehr erreichen.

Die hohe Qualität des ÖPNV muss erhalten werden; eine Rückführung der öffentlichen Transfermittel ist nur insoweit vertretbar, wie durch strukturelle und technologische Maßnahmen eine Kompensation erfolgen kann. Die Einführung des sogenannten *E-Ticketing* und die Ausschöpfung der damit verbunden Kostensenkungspotentiale ist dafür ein entscheidender Schritt. Das erfordert einen bundesweit und betreiberübergreifend einsetzbaren industriellen Angebotsstandard auf Mobilfunkbasis. In unserer föderalen Ordnung gibt es dafür keinen geeigneten, d.h. rasch handlungsfähigen institutionellen Platz.

Alles in allem: Die bisherigen Routinemuster der verkehrspolitischen Entscheidungsbildung stoßen an ihre Grenzen. Deutschland braucht, vergleichbar zur Reform seiner sozialen Sicherungssysteme, eine grundlegende Modernisierung der Verkehrspolitik. Ohne eine breite öffentliche Bereitschaft zum verkehrspolitischen Kurswechsel sind der Politik allerdings die Hände gefesselt. Deshalb ist ein breites öffentliches Gespräch über diese Fragen nötig. Unsere Konferenz ist ein erster Beitrag dazu.