

Sehr geehrter Minister Bodewig,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie ganz herzlich zu der ersten verkehrspolitischen Bilanz der Allianz pro Schiene. „Erste verkehrspolitische Bilanz“ heißt nicht, dass wir in dieser Legislaturperiode noch einmal eine verkehrspolitische Bilanz ziehen wollen. Nein, keine Angst.

Erste Bilanz, weil die Allianz pro Schiene gerade einmal zwei Jahre alt ist. Obwohl wir als junger Lobbyverband zur Förderung des Schienenverkehrs nur die halbe Legislatur kritisch konstruktiv begleiten konnten, haben wir selbstverständlich den Anspruch, heute die gesamte Legislaturperiode Revue passieren zu lassen.

Vier Jahre Rot-Grün mit insgesamt drei Verkehrsministern: Zuerst Franz Müntefering, dann Reinhard Klimmt und seit rund zwei Jahren Kurt Bodewig.

Da Bilanzen neben Positivem naturgemäß auch weniger Erfolgreiches enthalten, haben wir versucht, eine alte Benimmregel zu beherzigen: Rede nicht über Leute – vor allen Dingen nicht negativ –, die nicht anwesend sind. Folglich haben wir den amtierenden Verkehrsminister eingeladen, damit wir ohne falsche Zurückhaltung reden können und – das freut uns mindestens genauso - auch tatsächlich alles ungefiltert den Adressaten erreicht.

Aber natürlich wollen wir nicht nur reden, sondern auch hören. Hören, was der Verkehrsminister von dem, was er bislang noch nicht umgesetzt hat, in der nächsten Legislaturperiode umsetzen will.

Herr Minister Bodewig, ich freue mich, dass Sie unsere Einladung angenommen haben und begrüße Sie ganz herzlich.

Bevor wir nun über die Verkehrspolitik der drei Verkehrsminister reden, lassen Sie mich kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung skizzieren: Nach mir wird der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie, Herr Clausecker, den ich ebenfalls herzlich begrüße, sprechen. Direkt anschließend geht es dann mit Herrn Bodewig weiter, der seine verkehrspolitischen Vorhaben für die nächste Legislatur skizziert. Nach den drei Reden haben Sie Gelegenheit, nachzuhaken. Unser Geschäftsführer, Herr Flege, sammelt ab 11.15 Uhr Ihre Fragen. Ab 11.30 Uhr laden wir Sie zu einem kleinen Imbiss in den Nebenraum rechts von mir ein.

Meine Damen und Herren, kommen wir zur Politik. Was hat Rot-Grün verkehrspolitisch auf die Schiene gesetzt? Was wartet auch nach vier Jahren rot-grüner Bundesregierung verkehrspolitisch noch auf den Gleisanschluss?

Fangen wir mit den positiven Dingen an.

Die wichtigste verkehrspolitische Weichenstellung der jetzigen Bundesregierung ist aus Sicht der Allianz pro Schiene der Beschluss zur Einführung der Lkw-Maut.

Lastkraftwagen müssen ab nächstem Jahr entsprechend ihrer Fahrleistung zumindest für einen Teil der von ihnen verursachten Kosten aufkommen. Der große Fortschritt liegt in der Neuerung „entsprechend ihrer Fahrleistung“. Bislang bekommen Lkw für rund 1.300 Euro eine so genannte Eurovignette. Sämtliche Straßenbenutzungskosten sind damit in Deutschland, Dänemark und den Benelux-Ländern für ein Jahr abgegolten. Das heißt: Je mehr der Lkw fährt, desto billiger wird der Kilometer.

Ab Sommer nächsten Jahres ist Schluss mit diesem Mengenrabatt zu Lasten der Umwelt. Dann wird jeder zurückgelegte Kilometer mit durchschnittlich 15 Cent berechnet. Schwere und dreckige Lkw zahlen etwas mehr, leichte und schadstoffärmere etwas weniger.

Meine Damen und Herren, damit geht eine jahrelange Forderung der Umwelt- und Schienenfreunde in Deutschland in Erfüllung.

Die massive Subventionierung des Lkw-Verkehrs gegenüber dem Güterverkehr auf der Schiene wird durch die Lkw-Maut zumindest abgemildert.

Die Schiene zahlt seit Jahren für jeden gefahrenen Kilometer. Mit dem Geld für eine Lkw-Jahresvignette kommt ein Güterzug bei dem heutigen Entgelt für die Schienentrassennutzung gerade einmal von Hamburg bis nach Frankfurt – nur hin, nicht zurück. Dass diese Ungleichbehandlung die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs enorm belastet, brauche ich glaube ich nicht weiter auszuführen.

Auch wenn noch nicht alle Details geklärt und noch nicht alle Einzelverordnungen auf den Weg gebracht worden sind, lässt sich schon jetzt sagen: Die Einführung der Lkw-Maut gegen den Widerstand der Lkw-Lobby und gegen große Teile der Auto-Lobby ist der verkehrspolitisch wichtigste Erfolg der Bundesregierung.

Kommen wir zu einer weiteren Ungerechtigkeit, mit der Rot-Grün Schluss gemacht hat. Autofahrer haben für den zurückgelegten Kilometer auf dem Weg zur Arbeit immer mehr Geld vom Fiskus wiederbekommen als Bahnfahrer – und zwar deutlich mehr als die reinen Benzinkosten. Der Staat hat so den Besitz und Unterhalt von Kraftfahrzeugen subventioniert, während die Nutzer des umweltfreundlichen Öffentlichen Verkehrs in keiner Weise belohnt wurden.

Nach der Umwandlung der bisherigen Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale werden die Nutzer Öffentlicher Verkehrsmittel immer noch nicht belohnt – im Sinne von bevorzugt -, aber immerhin gleichbehandelt. Auch dies eine uralte Forderung der Umweltbewegung, die von Rot-Grün in dieser Wahlperiode zugunsten der Schiene umgesetzt worden ist.

Bleiben wir bei der Umwelt:

Sozialdemokraten und Grüne haben den Einstieg in die ökologische Steuerreform geschafft. Die Energiepreise sind schrittweise und berechenbar mit einem Öko-Aufschlag versehen worden, die Lohnnebenkosten sind im Gegenzug im gleichen Umfang entlastet worden. Die Bahn als energieeffizientestes und umweltverträglichstes motorisiertes Verkehrsmittel profitiert prinzipiell von einem Anstieg der Energiepreise. Konkurrierende Verkehrsträger, die mehr Energie verbrauchen, zahlen entsprechend mehr als die Bahnen.

Soweit die Theorie. In der Praxis kommen die Bahnen nicht ganz so gut weg. Die Ökosteuer in Kombination mit den stark schwankenden Rohölpreisen der vergangenen Jahre hat die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen gegenüber der Straße nur geringfügig verbessert.

Im Vergleich zur Binnenschifffahrt und zum Flugverkehr hat die Einführung der Ökosteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sogar verschlechtert. Während die Schiene den vollen Mineralöl- und Ökosteuersatz auf jeden Liter Diesel und den halben Ökosteuersatz auf jede verbrauchte Kilowattstunde Strom zahlt, sind die Binnenschifffahrt und der Flugverkehr von der Ökosteuer befreit. Schlimmer noch: Sie zahlen nicht einmal Mineralöl- bzw. Kerosinsteuer.

Dennoch: Die ökologische Steuerreform ist ein Meilenstein einer modernen Verkehrspolitik, die Alternativen zum Auto aufzeigt. Warum? Weil sie eine ganz wesentliche Weichenstellung ist, um die so genannten „externen Kosten“ des Verkehrs verursachergerecht zuzuordnen.

Durch verkehrsbedingte Unfälle und Umweltschäden werden jährlich in Deutschland Kosten von mehr als 132 Mrd. € verursacht. Diese Kosten werden bislang von der Allgemeinheit und nicht von den Verursachern getragen. Über 90 % dieser Kosten sind dem Straßenverkehr zuzurechnen, weitaus mehr als das Äquivalent des Marktanteils.

Die Ökosteuer ist ein entscheidender Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Verkehr. Ein Schritt, dem - wie eben am Beispiel des Flugverkehrs und der Binnenschifffahrt gezeigt - weitere folgen müssen.

Wie schwer es ist, erste Schritte in eine neue Richtung zu gehen, zeigt das Beispiel „ökologische Steuerreform“ exemplarisch. Bild-Zeitung, FDP, CDU und Automobilclubs entfachten im Herbst 2000 mit der von ihnen geschürten „Benzinwut“ eine wahre Treibjagd auf die bei ihnen ungeliebte Energiesteuer. Nicht zu vergessen auch die organisierte Lkw-Lobby, die zur Sternfahrt nach Berlin aufrief.

Apropos Stimmungsmache und Populismus. Nichts ist populärer als Politikern Populismus und mangelnde Standfestigkeit vorzuwerfen. Die Ökosteuer ist das beste Beispiel, dass der Vorwurf nicht immer stimmt. SPD und Grüne sind – trotz des monatelangen Trommelfeuers – bei der Ökosteuer standfest geblieben. Hierfür gebührt der Bundesregierung Dank und ein großes Lob. Stellvertretend für die Bundesregierung dürfen Sie das Lob gerne in Empfang nehmen, Herr Bodewig.

Weniger Widerstand gab es gegen ein weiteres Öko-Projekt der rot-grünen Bundesregierung: die Erarbeitung einer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Das mag an der Allgemeinheit einiger Aussagen gelegen haben.

Trotzdem: Mit der Verabschiedung einer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung eine wegweisende Klammer um die einzelnen umweltpolitischen Handlungsfelder gespannt. 21 Indikatoren sollen notwendige Veränderungen in allen Bereichen der Gesellschaft aufzeigen und messbar machen. Erstmals wird auf diese Weise konkret beschrieben, was Nachhaltigkeit für Deutschland konkret bedeutet und welche Schritte zum Erreichen der Ziele erforderlich sind.

Die Allianz pro Schiene begrüßt ausdrücklich das in der Nachhaltigkeitsstrategie festgeschriebene Ziel, den Güterverkehr auf der Schiene ausgehend vom Jahr 1997 bis zum Jahr 2015 zu verdoppeln.

Meine Damen und Herren, wenn der Güterverkehr auf der Schiene sich bis zum Jahr 2015 verdoppeln soll, sind dafür nicht nur die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen notwendig. Eine Verdopplung der Güterverkehrsfracht auf der Schiene bringt auch eines mit sich: Lärm. Erheblich mehr Schienenlärm.

Damit haben wir ein Akzeptanzproblem in der Bevölkerung, dem wir uns stellen müssen. Der Schienenverkehr muss – genauso wie der Straßen- und der Flugverkehr – leiser werden.

Hier sind einmal die Hersteller und Betreiber gefordert. Insbesondere hinsichtlich der Produktion und Anschaffung von neuem Wagenmaterial.

Hier ist aber auch die Politik gefordert. Besonders mit Blick auf das existierende Wagenmaterial und mit Blick auf bereits vorhandene Schienentrassen.

Insofern ist die Allianz pro Schiene froh über den 1999 erfolgten Startschuss der Bundesregierung und des Bundestages zur Lärmsanierung des bestehenden Bahnstreckennetzes. Im Haus-

halt wurden erstmals 51 Mio. Euro zur Lärmsanierung durch eine Umwidmung von Schienenmitteln bereit gestellt, die auch in den Folgejahren zur Verfügung standen.

Was für einen Nachholbedarf die Schiene in Sachen Lärmschutz hat, mögen Ihnen die folgenden Zahlen demonstrieren:

Von 1978 bis 2000 hat der Bund über 1,3 Mrd. DM für die Lärmsanierung an Fernstraßen ausgegeben. Maßnahmen an Landes- und Kreisstraßen sind in diesem Betrag nicht enthalten. Lärmsanierung heißt übrigens immer „nachträglicher Lärmschutz“. Neubaustrecken müssen noch einmal separat betrachtet werden.

Immerhin: Rot-Grün hat in Sachen Lärmssanierung einen Anfang für die Schiene gemacht.

Keinen Anfang, sondern eine sehr gute Fortsetzung hat unter der jetzigen Bundesregierung die Förderung des Schienennahverkehrs in den Bundesländern erfahren. Die Regionalisierungsmittel sind von 6,1 Mrd. Euro in 1998 auf rund 6,75 Mrd. Euro in diesem Jahr erhöht worden.

Bis 2007 steigen die Mittel für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen bei einer jährlichen Steigerungsrate von 1,5 Prozent auf rund 7,27 Milliarden Euro.

Das von der Bundesregierung in diesem Jahr auf den Weg gebrachte Regionalisierungsgesetz enthält keine Kopplung der Regionalisierungsmittel an die Umsatzsteuerentwicklung mehr. Die Abkehr von der Kopplung ist aus unserer Sicht ein großer Fortschritt. Die Länder haben endlich Planungssicherheit.

Meine Damen und Herren, Regionalisierungsmittel, verkehrsmittelunabhängige Entfernungs-pauschale, Lkw-Maut, Schienenlärmsanierungsprogramm, Nachhaltigkeitsstrategie und ökologische Steuerreform, all das ist aus Sicht der Allianz pro Schiene von Rot-Grün richtungsweisend aufs Gleis gesetzt worden und hat mittlerweile Fahrt aufgenommen.

Kommen wir zu den verkehrspolitischen Vorhaben der jetzigen Bundesregierung, bei denen wir mit unserem Lob etwas verhaltener sind, auch wenn die Richtung durchaus stimmt.

Da ist zum einen das Versprechen in der Koalitionsvereinbarung, „die Investitionsmittel für Straße und Schiene schrittweise anzugleichen“.

Dieses selbstgesteckte Ziel hat die Regierung nach vierjähriger Aufholjagd um mehr als 200 Millionen Euro verfehlt.

Gleichwohl besteht kein Zweifel: Rot-Grün hat die Schiene gestärkt. Im Vergleich zur Vorgängerregierung hat die rot-grüne Regierung dem jahrzehntelang vernachlässigten Schienenverkehr eine kräftige Finanzspritze verpasst: Die Investitionen ins Schienennetz stiegen um 60 Prozent auf 4,4 Mrd. Euro.

Wenn das Lob verhaltener ausfällt, dann liegt das an der Prioritätensetzung. Straßenbauinvestitionen besaßen unter der Regierung Schröder politisch weiterhin Priorität. Sie stiegen ebenfalls auf Rekordniveau. Diese Seite der Medaille gehört natürlich auch zu einer verkehrspolitischen Bilanz.

Grundsätzlich positiv, aber ebenfalls verhalten, äußern wir uns als Allianz pro Schiene zu dem wichtigen Thema Wettbewerb.

Für uns ein herausragendes Thema, haben wir doch das gesamte Spektrum der Meinungen zur Frage „Trennung von Netz und Betrieb“ unter unserem Dach versammelt. Unserer Mitgliedsverbände Pro Bahn oder der VCD etwa vertreten eine andere Position als die Gewerkschaft Transnet, deren Vorsitzender ich bekanntlich bin.

Das Gleiche gilt für unsere Fördermitglieder aus der Wirtschaft: Die Deutsche Bahn AG hat in Sachen „Trennung von Netz und Betrieb“ eine andere Auffassung als unser Fördermitglied Connex.

Insofern können wir den Passus aus der Koalitionsvereinbarung „Ein fairer, diskriminierungsfreier Wettbewerb auf der Schiene wird durch geeignete Maßnahmen gewährleistet“ nicht eindeutig mit „Ja, umgesetzt“ oder „Nein, nicht umgesetzt“ bewerten.

Für die einen gehört die Trennung von Netz und Betrieb zu den „geeigneten Maßnahmen“, für die anderen nicht.

Trotzdem können und wollen wir uns als Allianz pro Schiene zu dieser Passage der Koalitionsvereinbarung äußern.

In dieser Legislaturperiode hat die Deutsche Bahn AG ihr Trassenpreissystem geändert. Den „Mengenrabatt“ gibt es nicht mehr. Das neue Trassenpreissystem ist einstufig, das heißt, alle – egal ob DB Cargo oder die kleine Privatbahn – zahlen gleich viel für den Trassenkilometer.

Mein Aufsichtsratskollege bei der Deutschen Bahn AG, Albert Schmidt von den Grünen – übrigens ein strikter Verfechter der Trennung von Netz und Betrieb -, hat vor wenigen Wochen in einer Bundestagsdebatte zu Protokoll gegeben, dass durch das neue Preissystem „die Trassenpreise für kleinere Privatbahnen faktisch halbiert wurden“.

Unter Wettbewerbsgesichtspunkten ist das neue Trassenpreissystem also ein Fortschritt.

Unter Wettbewerbsgesichtspunkten sind auch die neuen Befugnisse des EisenbahnBundesamtes ein Fortschritt. Seit dem 1. Juli dieses Jahres hat die Behörde mehr Kontrollkompetenzen und darf von sich aus bei dem Verdacht auf Diskriminierung tätig werden.

Was das konkret heißt, will ich an einem aktuellen Beispiel deutlich machen: Die private Georg Verkehrsorganisation bietet seit September 2000 eine Nachtzugverbindung von Berlin nach Malmö an. Zwei Jahre vorher ist bereits ein Rangierverbot auf den Stadtbahngleisen erlassen worden, also auch im Ostbahnhof, wo die Nachtzüge der Georg Verkehrsorganisation abfahren und ankommen.

Für die im Vergleich zur Bahn AG kleine Georg Verkehrsorganisation bedeutete dies bislang den Einsatz von zwei teuren Lokomotiven – an jedem Ende des Zuges eine. Klar, dass die Verkehrsorganisation damit nicht glücklich war und von der Bahn AG eine Aufhebung des Rangierverbotes verlangte, was diese mit dem Verweis auf das grundsätzliche Rangierverbot auf den Stadtbahngleisen ablehnte.

Vor wenigen Tagen hat sich das EisenbahnBundesamt eingeschaltet. Ergebnis: Im Ostbahnhof darf jetzt doch rangiert werden. Für den privaten Nachtzug nach Malmö wird eine Ausnahme gemacht. Die Bahn musste das Rangierverbot nach dieser Intervention des EisenbahnBundesamtes aufheben. Bemerkenswert: Für die Bahn AG selbst gilt das Rangierverbot weiter.

Dass sind Mosaiksteine, die dazu beitragen, dass wir in Deutschland mittlerweile mehr als 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen haben.

Meine Damen und Herren, es ist unstrittig: Deutschland belegt im europäischen Vergleich eine Spitzenposition, was den funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene anbelangt.

Zitieren darf ich in diesem Zusammenhang den Geschäftsführer des größten privaten Konkurrenten der Deutschen Bahn AG, den Geschäftsführer der zur französischen Vivendi-Gruppe gehörenden Connex Verkehr GmbH, Jean-Michel Herrewyn. Im Interview mit der Zeitschrift „DM Euro“ am 24. April dieses Jahres sagt er wörtlich: „Ich habe nie bestritten, dass das

deutsche Wettbewerbsmodell grundsätzlich funktioniert“. Und: „Es ist für uns das beste Modell überhaupt, um in Frankreich für die Markttöffnung zu werben“.

Dass Deutschland europaweit einen Spitzenplatz belegt, ist auch ein Verdienst der rot-grünen Bundesregierung.

Europa und Wettbewerb sind für mich die Stichworte, um zu den Punkten überzuleiten, die SPD und Grünen in den vergangenen vier Jahren nicht so gut gelungen sind. Quasi die verkehrspolitischen Themenfelder, die noch auf einen Gleisanschluss warten und weitestgehend brach liegen.

Neben dem Wettbewerb auf der Schiene gibt es bekanntermaßen auch den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander. Und da liegt EU-weit nach wie vor eine Menge im Argen.

In der Koalitionsvereinbarung heißt es wörtlich:

„Zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger auf den europäischen Transportmärkten wollen wir Harmonisierungsdefizite im Bereich der Steuer- sowie der technischen und Sozialvorschriften beseitigen.“

Herr Bodewig, das ist nicht gelungen! Auch nach vier Jahren rot-grüner Bundesregierung gibt es die versprochene Kerosin-Besteuerung im innereuropäischen Luftverkehr nicht.

Die versprochene Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr gibt es bis heute ebenfalls nicht.

Nun kann man der Bundesregierung keine Tatenlosigkeit vorwerfen. Sie hat versucht, diese beiden Vorhaben auf die EU-Agenda zu bringen.

Vorwerfen kann man der Bundesregierung aber eines: Nicht energisch genug und ohne den nötigen Nachdruck für die Realisierung dieser beiden Ziele gestritten zu haben!

Wie energisch man für das Gegenteil dieser Ziele – nämlich für eine weitere Verschärfung der Wettbewerbsnachteile für die Bahn – eintreten kann, haben die EU-Verkehrsminister erst vor wenigen Wochen bewiesen.

Laut Beschluss der EU-Verkehrsminister vom 3. Mai dürfen Frankreich, Italien und die Niederlande ihren Spediteuren noch bis Ende 2002 Nachlässe bei der Dieselsteuer gewähren. Ein Beschluss, der bei der EU-Kommission Entsetzen ausgelöst hat. Diese hatte die nationalen Vergünstigungen als nicht vertragskompatibel eingestuft und untersagen wollen, weil die Abschläge bis zu 5 Cent pro Liter den Tatbestand des Preisdumpings erfüllten.

Welche Rolle hat dabei Deutschland gespielt?

Eine aus verkehrspolitischer Sicht unrühmliche. Die Minister nutzten eine Sonderregelung des EU-Vertrages aus, derzufolge die Kommission mit einem einstimmigen Beschluss überstimmt werden kann. Im Klartext: Mit dem Votum Deutschlands ist die Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der Schiene in diesem Fall größer geworden.

Nebenbei bemerkt war es auch ein Votum gegen das deutsche Speditionsgewerbe, das unter dieser Wettbewerbsverzerrung ebenfalls leiden muss.

Als kleinen Pluspunkt in Sachen Europa und Wettbewerbsgerechtigkeit der Verkehrsträger untereinander kann die Bundesregierung immerhin auf eine mittlerweile verabschiedete EU-Richtlinie über die Arbeitszeit von Berufskraftfahrern verweisen, die strengere Regelungen als bisher vorsieht.

Meine Damen und Herren, wir reden hier nicht über Marginalien. Aus der unterschiedlichen Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften zwischen Straße und Schiene resultiert ein Produktivitätsvorteil für den Straßengüterverkehr von über 20 %.

Während die Sozial- und Sicherheitsvorschriften auf der Schiene in der Regel eingehalten werden, fällt der Straßengüterverkehr seit Jahren durch Lenkzeitüberschreitung, Nichteinhaltung von Ruhezeiten und schwerwiegende technische Fahrzeugmängel auf.

In Deutschland liegt die Beanstandungsquote bei Lkw-Kontrollen seit Jahren um 20 Prozent. Das ist absolut inakzeptabel.

Insofern begrüßt die Allianz pro Schiene das Vorhaben in der Koalitionsvereinbarung ausdrücklich, „die Kontrolldichte insbesondere hinsichtlich von Gefahrgut-Transporten zu verstärken“.

Nur was ist passiert? Nichts.

Trotz starker Zunahme der Zahl der in Deutschland fahrenden Lkw sowie der Verkehrsleistung des Güterverkehrs auf der Straße ist die Zahl der kontrollierten Lkw seit Regierungsübernahme nahezu gleich geblieben!

Das bedeutet, dass unter rot-grün prozentual weniger Lkw kontrolliert werden als unter der alten Bundesregierung. Und dies hat nichts mit Europa zu tun, sondern ist eine rein nationale Aufgabe, die vom Bundesamt für Güterverkehr, einer dem Bundesverkehrsministerium angegliederten Behörde, verantwortet wird.

Noch unerträglicher wird das Absinken der Lkw-Kontrolldichte angesichts der seit Jahren steigenden Verkehrsunfallzahlen mit Personenschaden unter Beteiligung von Lastkraftwagen. 1992 waren es noch 38.700 Unfälle, im Jahr 2001 bereits 45.300. Wohlgemerkt: Lkw-Unfälle mit Personenschaden - und die Lkw-Beanstandungsquote von 20 Prozent bleibt seit Jahren gleich.

Ganz klar: Das dauerhafte Inkaufnehmen von 20 Prozent illegalen Lkw-Fahrten ist nicht nur ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung, sondern darüber hinaus auch ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den Güterverkehr auf der Schiene.

Kommen wir zur letzten der von uns auf die Umsetzung geprüften 12 Passagen aus der Koalitionsvereinbarung: dem „umfassenden Verkehrskonzept, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft“.

Dieses umfassende Verkehrskonzept gibt es bis heute nicht. Der Verkehrsbericht 2000 ist – wie der Name schon sagt – mehr ein Bericht, denn eine Konzeption zur Verkehrsverlagerung. Auch das Zukunftsinvestitionsprogramm und andere von der Bundesregierung aufgelegte Programme erfüllen nicht den Anspruch des „umfassenden Verlagerungskonzeptes“.

*Immerhin ein Lichtblick am Ende des Tunnels ist die vom Bundeskanzler Schröder in 's Leben gerufene Mobilitätsoffensive. Jetzt kommt es darauf an, diesen Ansatz kontinuierlich und zügig weiterzuverfolgen.*

Die Erarbeitung eines „umfassenden Verlagerungskonzeptes“ ist - zugegebenermaßen – die schwierigste verkehrspolitische Herausforderung für jede Bundesregierung – egal welcher Couleur.

Aber ohne dieses Verlagerungskonzept ist der noch ausstehende Bundesverkehrswegeplan nicht in den Griff zu bekommen. Denn eine Illusion lässt sich nicht mehr allzu lange aufrecht-

erhalten: Der Wunsch, es in der Verkehrspolitik allen recht zu machen – der Straße, dem Flugverkehr, dem Binnenschiff und der Schiene.

Wir brauchen alle Verkehrsträger, aber es müssen angesichts der dramatisch ansteigenden Instandhaltungskosten der Verkehrswege Prioritäten gesetzt werden – Verlagerungsprioritäten!

Sehr geehrter Minister Bodewig,  
meine Damen und Herren,

Zusammenfassend lässt sich festhalten, die Bundesregierung hat etliche Weichen richtig gestellt und den Schienenverkehr in den vergangenen vier Jahren insgesamt gestärkt. Der wichtigste Erfolg ist sicherlich die Einführung der Lkw-Maut, aber auch die ökologische Steuerreform und die Anhebung der Regionalisierungsmittel sind echte Meilensteine.

Noch eine Menge zu tun bleibt in der europäischen Verkehrspolitik, insbesondere in der Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene. Nach wie vor fehlt auch ein umfassendes Verkehrskonzept zur Verkehrsverlagerung.

Herr Bodewig, dafür, dass es dieses Konzept noch nicht gibt und Sie und ihre Vorgänger sich die Arbeit in diesem Bereich gespart haben, hat Ihre Regierung einen wahrlich ordentlichen Job gemacht.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und möchte Herrn Clausecker bitten, die Sichtweise des Verbandes der Bahnindustrie darzustellen.

Vielen Dank