

Von der Verkehrswende zur Nachhaltigen Mobilität

A. Vorbemerkungen: Vom Elend der deutschen Verkehrspolitik

1. Die Verkehrspolitik leidet unter sektoraler Betrachtungsweise.

Akteure der Verkehrspolitik kümmern sich gern um *ein* Verkehrsmittel, nämlich um das, welches sie als „ihres“ begreifen: um die Bahn die „Allianz pro Schiene“, ADAC und „Pro Mobilität“ um Auto und Straßenbau, die neue Luftverkehrsinitiative um den Flugverkehr, der ADFC um den Radverkehr usw. Mobilität ist aber ein vernetztes Geschehen. Reisen wie auch der Transport von Waren vollzieht sich zumeist in Ketten unter Nutzung verschiedener Verkehrsträger. Unter dem sektoralen Lobbyismus leidet die Aufmerksamkeit genau für jene Schnittstellen und Übergänge, um die es in einem integrierten Verkehrskonzept geht.

2. Die verkehrspolitische Debatte ist infrastrukturfixiert.

Verkehrswege zu unterhalten und auszubauen ist unerlässlich. Neue zu bauen ist enorm prestigeträchtig. Aber das ist noch keine Verkehrspolitik. Infrastrukturfixierung führt schnell zum Kampf um Einzelprojekte und zu einem Kampf ums Geld: Pro oder contra A 20, pro oder contra ICE Nürnberg-Erfurt usw.

Auf der Strecke bleibt eine netz- oder wenigstens korridorbezogene Sicht, die für ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept Voraussetzung ist. Noch folgenschwerer ist: „Weiche“ Innovationen kommen gegenüber der Hardware der Strecken zu kurz. Auf der Schiene hinkt z.B. die Güterlogistik hinter dem Aufwand für teure Neubaustrecken um Jahre hinterher, auf der Straße die Umsetzung neuer, intelligente Nutzerkonzepte hinter neuen Autobahnen.

3. Instrumente ergeben noch kein Gesamtkonzept.

Seit dem 5-Mark-Bundestagswahlkampf von 1998 gibt es in Deutschland immer wieder leidenschaftliche Debatten um verkehrspolitische Instrumente. Die Ökosteuerdiskussion, die Benzinwut-Kampagne, der Kampf um „Zersiedelungsprämien“ wie Pendlerpauschale und Eigenheimzulage, das LKW-Maut-Debakel, die Kerosinsteuer, Tempolimit, Citymaut – das alles bewegt die Gemüter ungemein. Aber es sind Schlachten um Einzelinstrumente, die verkehrspolitisch wichtig sind, die aber noch kein Gesamtkonzept ergeben, so lange sie als isolierte Belastungsdebatten geführt werden. Es fehlt eine grundsätzliche Verständigung über Mobilität, die erst den Sinn einer verkehrspolitischen Einzelmaßnahme liefern kann.

In der Schweiz hat die Debatte um die Entlastung der Bevölkerung vom LKW-Verkehr durch Güterverlagerung auf die Schiene zu hoher Akzeptanz bis hin zur erfolgreichen Volksabstimmung für die Lkw-Maut geführt. Dass sie dort technisch funktioniert, hat auch mit der sorgfältigen Vorbereitung zu tun, während man bei uns vor allem Wert darauf gelegt hat, mit dem Prestige deutscher Spitzentechnik zu imponieren. Der eigentliche Sinn dieses Instrumentes, das ein Kernprojekt ökologisch orientierter Verkehrspolitik ist, nämlich die verursachergerechte Anlastung von Wegekosten und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, wird überschattet durch Fragen nach der Qualität eines Vertrages, die mit Mobilitätspolitik nichts zu tun haben.

Integrierte Verkehrspolitik ist jedenfalls mehr als ein Baukasten aus fiskalischen Instrumenten plus möglichst vieler Milliarden zum Streckenbau, sondern verlangt ein Gesamtkonzept, das

Ziele und Maßnahmen sinnvoll, nachvollziehbar und verstehbar aufeinander bezieht. Diesem Anspruch wird übrigens auch der neue Bundesverkehrswegeplan noch nicht ausreichend gerecht, auch wenn er in vielerlei Hinsicht besser ist als seine Vorgänger. Aber er ist eben kein Bundesverkehrsplan, der eine Gesamtbetrachtung über die Infrastruktur hinaus vornimmt.

Es fehlt in der Verkehrspolitik eine vertiefte Diskussion und Verständigung über ein *zivilisatorisches Leitbild*. Daraus erst ließen sich Sinnfragen ableiten und fundiert beantworten, Fragen wie z.B.:

- Was darf uns, was soll die Mobilität kosten, an Flächenverbrauch, an Lärm- und Klimabelastung, an Steuergeldern?
- Wie schaffen wir eine neue Kultur der Mobilität, die z.B. Verkehr entstresst und am Stau vorbei führt?
- Wie schaffen wir ein Verkehrssystem, das stärker ausgerichtet ist an den Bedürfnissen von Kindern und alten Menschen?
- Und schließlich: Wie schaffen wir es, mittel- und langfristig vom Exportland für Fahrzeugtechnik zu einem Exportland für moderne Verkehrsdienstleistungen zu werden?

4. Es fehlt an Kontinuität und Innovation.

Vier Minister seit 1998: Die Häufigkeit dieses Wechsels hat der Verkehrspolitik in Deutschland nicht gut getan. Das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Ausbau Ost ist kein Verwaltungs-, sondern ein großes Gestaltungsministerium. Es gilt, sich den damit verbundenen Chancen stärker zu stellen.

Dabei bietet die von der Bundesregierung verabschiedete „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie“ durchaus Leitplanken für eine integrierte Verkehrspolitik. Das Verkehrsministerium hat zwischen 1999 und 2002 von einer „Arbeitsgruppe Integrierte Verkehrspolitik“ unter Einbeziehung externen Sachverständigen einen Bericht erarbeiten lassen, der einen strategischen Pfad für Handlungsschwerpunkte aufzeigt. Daraus folgte kein Vorschlag für einen „Masterplan Verkehr“ bis 2020, keine Initialzündung für einen gesellschaftlichen Diskurs über die Mobilität von morgen.

Auch aus der Runde der Länderverkehrsminister ist bis auf den stereotypen Ruf nach mehr Geld und mehr Straßen wenig Wegweisendes zu hören. Das ist nicht sehr einfallsreich und reicht nicht für die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätssystems.

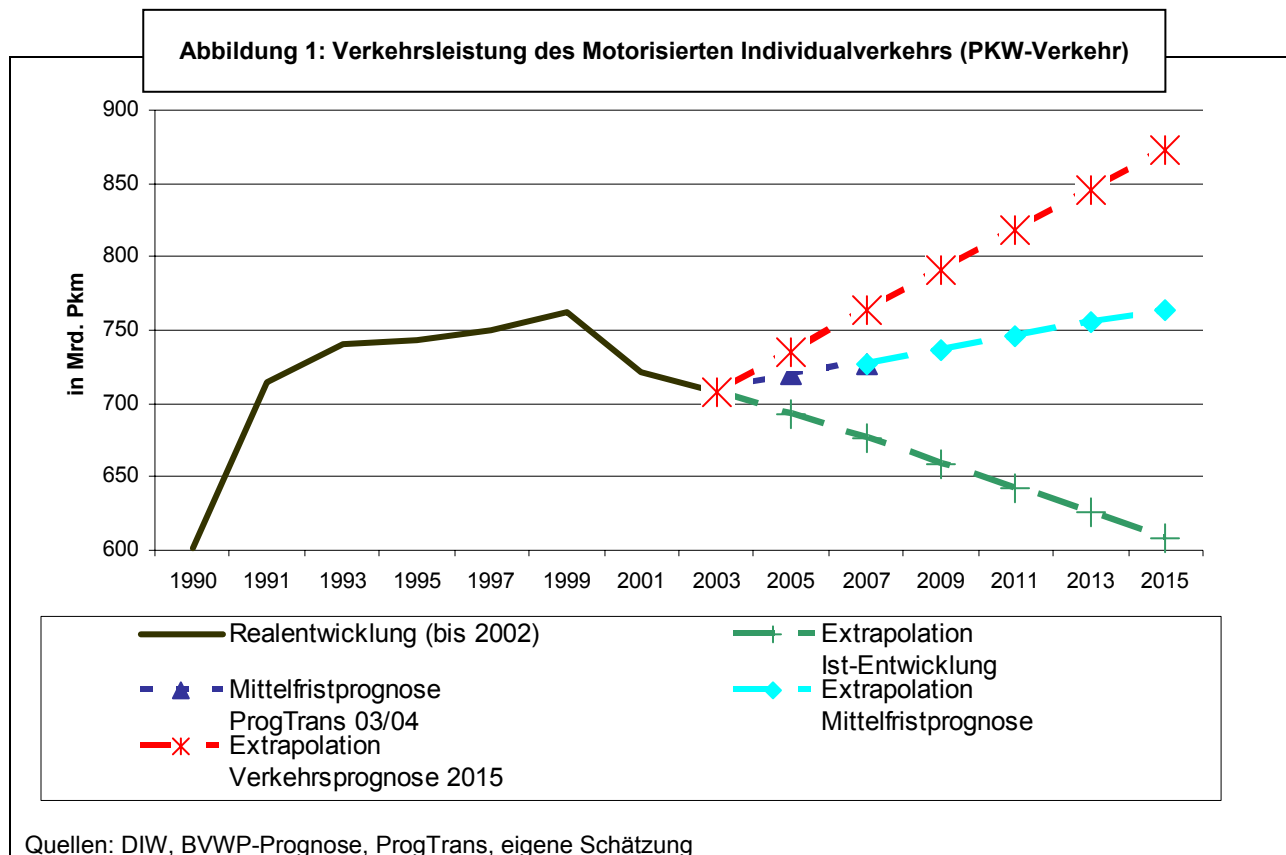
Die Debatte über Innovationen darf nicht im Bereich der Verkehrspolitik halt machen. Wir können unsere Mobilität intelligenter organisieren als bisher und zugleich dabei viele Arbeitsplätze sichern und neu schaffen.

B. Wo bleibt die Verkehrswende?

5. Die Prognosen sind überholt

Als Begründung für verkehrspolitische Maßnahmen werden immer wieder die gleichen Prognosen bemüht, z.B. im „Verkehrsbericht 2000“ des Bundesministers: plus 25 % Personenverkehr, plus 64 % Güterverkehr bis 2012. Verkehrswachstum ist aber kein Naturgesetz und auch kein unabwendbares Schicksal, sondern das Ergebnis identifizierbarer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedingungen. Außerdem sind die immer wieder vorgebeteten Zahlen überholt.

Die aktuellste Mittelfristprognose von *ProgTrans* geht bereits für die kommenden vier Jahre von einem deutlich moderateren Wachstum im Motorisierten Individualverkehr (MIV) aus. Schreibt man diesen Langzeittrend fort, kommt man im Jahr 2015 in etwa wieder bei den Belastungen von 1999 an. Eine Fortschreibung der leicht rückläufigen Verkehrsentwicklung seit 1997 (etwa minus eineinhalb Prozent pro Jahr) führt sogar zu einer auf die Dauer sinkenden Verkehrsleistung (s. Abbildung 1).



Diese Entwicklung legt drei Schlußfolgerungen nahe:

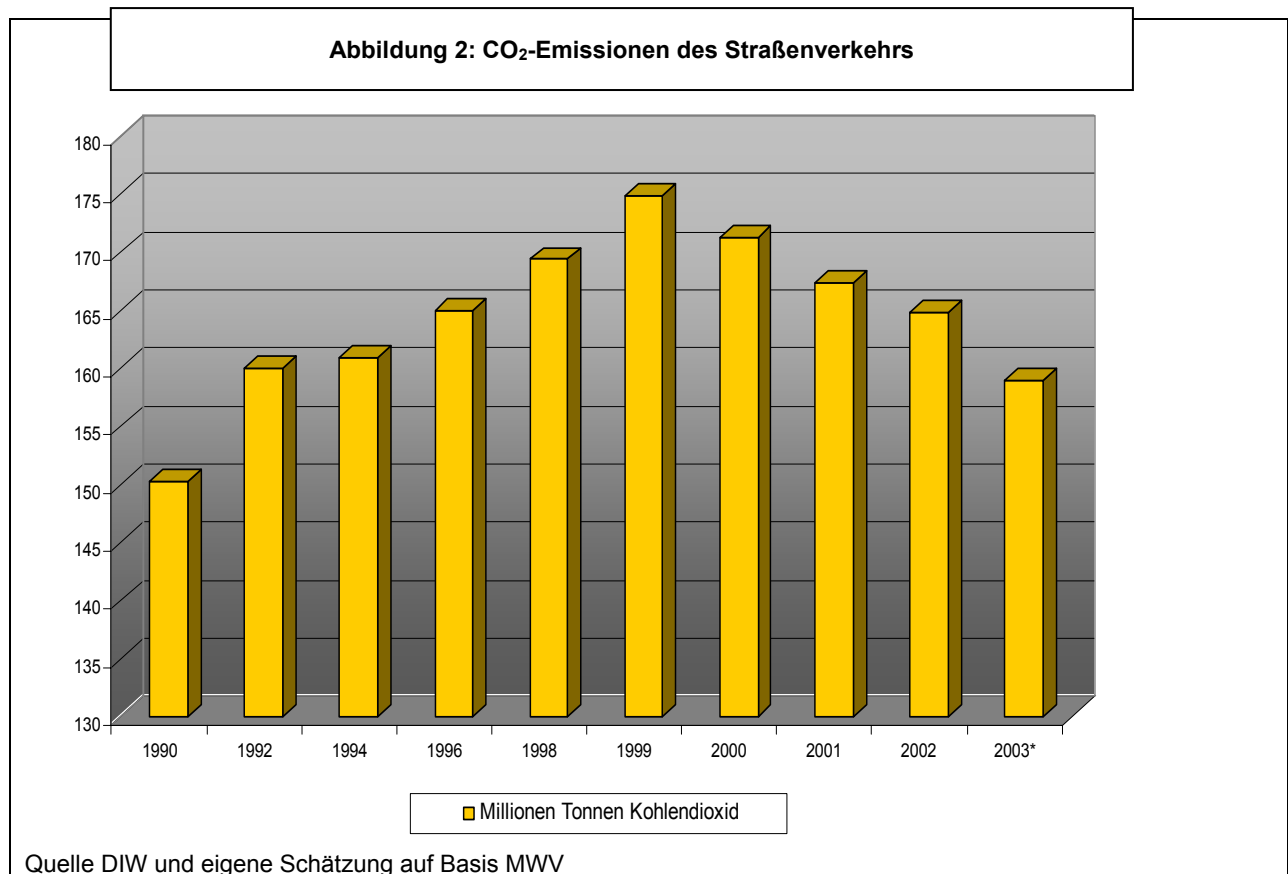
- Im Motorisierten Individualverkehr ist der Wachstumszenit überschritten. Dazu hat auch die Ökosteuern beigetragen.
- Möglicherweise gibt es im Mobilitätsverhalten hochentwickelter Gesellschaften eine Art Sättigungseffekt, mit bedingt durch abgeschwächte Wachstumsraten der Volkswirtschaft.
- Die schlichte These des immerwährenden Verkehrswachstums in Deutschland ist falsch.

Das ist kein Grund zur Entwarnung vor dem viel beschworenen Verkehrskollaps, besonders nicht bei einer globalen Betrachtungsweise.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern hat das Wachstum erst richtig begonnen und verschärft die Klima- und Rohstoffprobleme dramatisch (siehe Seite 6). Angesichts der weltweiten Entwicklung haben wir auch eine Verantwortung dafür, unsere Mobilität anders zu organisieren als heute. Unsere bisherige Mobilitätspraxis ist in dieser Form nur um den Preis des Klimakollapses weltweit übertragbar. Nur wenn wir Verkehr ökologisch angepasster und sozial intelligenter gestalten, können wir Hardware und Software für neue Mobilität verantwortlich in die Welt exportieren.

Für die weitere Entwicklung in Deutschland selbst leitet sich aus den reduzierten Verkehrsprognosen die Chance ab zu zeigen, dass und wie es möglich ist, Verkehrsbelastungen und Wirtschaftswachstum voneinander zu entkoppeln.

Die Entwicklung im Straßenverkehr der letzten Jahre zeigt bereits: Seit 1999, dem Jahr der Einführung der Ökosteuern, gehen der Spritverbrauch und damit die CO₂-Emissionen um jährlich etwa zwei Prozent zurück. Sie lagen in 2003 um 10 Prozent unter denen von 1999 – obwohl die Wirtschaftsleistung im gleichen Zeitraum gewachsen ist, wenn auch mit vergleichsweise geringen Raten (Abbildung 2).



6. Die „Verkehrswende“ ist ausgeblieben

Das Bild der Verkehrswende ist griffig und scheint selbst erklärend. Es wird verstanden als Vermeidung von Verkehren und als Programm des Verlagerns bzw. Umsteigens von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bus und Bahn. In der Tat gibt es erfreulich wachsender Anteile des öffentlichen Verkehrs. Der Öffentliche Personennahverkehr transportierte im Jahr 2003 erstmals über 10 Milliarden Menschen. Dennoch lässt sich von einer veränderten Verkehrsmittelwahl im großen Stil kaum sprechen. Die Verkehrswende ist ausgeblieben.

Der Begriff der Verkehrswende unterschlägt aber die vielfältigen objektiven Bedingungsbeziehungen, mit denen es eine ökologisch motivierte Verkehrspolitik zu tun hat: Verfestigtes Alltagsverhalten, langfristig wirksame Raumstrukturen, sozioökonomische Trends wie die Individualisierung der Lebensstile und die Globalisierung der Märkte.

Die meisten Menschen blockieren das Ziel einer großen Verkehrswende, weil sie Bewegungsfreiheit und Mobilität wirklich wollen. Sie verstehen es zu Recht als eine Art soziales Grundrecht. Natürlich leiden sie als Betroffene des Verkehrs auch an Lärm, Staus, kinder- und altenfeindlichen Verkehrsumwelten. Sie wären durchaus bereit, einen Beitrag zu leisten, dies ins Positive zu verändern. Aber das Konzept der Verkehrswende stößt auf kognitive Dissonanz, weil es zugleich als Angriff auf die eigene Selbstbestimmung verstanden wird.

Verkehr – das klingt nach Lärm und Stau, etwas, das man wie Müll vermeiden muss. Verkehr ist deshalb als Begriff eher negativ besetzt. *Reisen* dagegen klingt weltläufig und multikulturell – und das ist es auch. Deshalb ist es positiv besetzt. Unsere eigenen Mitglieder und WählerInnen reisen besonders gerne und viel: Der Urlaub in den USA, der Bekanntenbesuch in Kairo, die

Konferenzteilnahme in London, ein paar freie Tage im Wellnesshotel an der Ostsee, mit den Kindern auf dem Land wohnen - all das erzeugt Verkehr.

Verkehrsvermeidung als Programm - Reiselust als Handlungsalltag, das ist die Lebenslüge, das Auseinanderfallen von Anspruch (Verkehrsvermeidung) und Wirklichkeit (Verkehrserzeugung), welches das schlechte Gewissen wegen der ausbleibenden Verkehrswende ausmacht.

Anders bei der Energiewende. Die Energiewende bei der Erzeugung von Strom und Wärme ist möglich, ohne auf Konsum verzichten zu müssen. Selbst wenn der Strom statt aus dem AKW oder aus dem Kohlekraftwerk zu 100 Prozent aus einer dank EEG geförderten Windkraftanlage kommt, erfordert das beim Endverbraucher weder Konsumverzicht noch Einschränkungen im Komfort. Im Gegenteil: Man kann umso ruhigeren Gewissens weiter verbrauchen. Wenn man aber vom Auto zu 100 Prozent auf Öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, verlangt dies sehr wohl Umstellungen und Einschränkungen im Alltagshandeln: Sich nach Fahrplänen zu richten, weniger spontan losfahren zu können, einen mindestens subjektiv höheren Fahrpreis zu bezahlen, teilweise geringeren Reisekomfort in Kauf zu nehmen – dies alles sind Verhaltensänderungen, die dem grünen Stromkunden so nicht zugemutet werden. Selbst wenn der Kunde seinen Stromvertrag nicht ändert, bietet die Einspeisevergütung für Strom aus Erneuerbaren Energien ein wirkungsvolles Steuerungsinstrument.

Es gilt also, sich den Chancen und Hindernissen für ein verändertes Mobilitätsverhalten neu, d.h. ehrlicher zu stellen.

C. Nachhaltige Mobilität braucht technische und soziale Innovationen

7. Mobilität ist Bewegungsfreiheit.

Die Individualisierung der Lebensstile und die Globalisierung der Wirtschaft sind die beiden Megatrends, die die Verkehrsentwicklung in Europa und darüber hinaus bestimmen. Im Kern geht es dabei um Freiheit in einem wesentlichen Aspekt.

Mobilität bedeutet Bewegungsfreiheit – eine Freiheit, die in der DDR (wie in allen totalitären Systemen) erkämpft werden musste. Mobilität ist Grundbedingung der sozialen Teilhabe wie auch der persönlichen Handlungsoptionen in einer demokratischen Gesellschaft. Es kann also unter der Überschrift „Verkehrsvermeidung“ nicht um die Vermeidung von Mobilität gehen, sondern um die Verminderung des damit verbundenen Aufwandes.

Die Herausforderung besteht darin, Bewegungsfreiheit für alle und freien Warenaustausch zu garantieren, zugleich aber die damit verbundenen ökologischen, sozialen und finanziellen Folgekosten des Verkehrs zu begrenzen und zu verringern: durch technische Innovationen zur Treibstoffeinsparung und Emissionsminderung, aber auch durch soziale Innovationen zur optimierten Auswahl des jeweils zweckdienlichsten Verkehrsmittels und durch die Optimierung der Übergänge und Schnittstellen. Die richtungsweisenden Stichworte dafür lauten „Multimodalität“ und „Multimobilität“.

8. Innovationen für eine postfossile Mobilität

Verkehrspolitik muss also die Bedingungen schaffen und verbessern

- sowohl für mehr Energieeffizienz, für die Entwicklung und beschleunigte Markteinführung neuer Antriebstechniken unabhängig vom Öl
- als auch für eine bessere Kultur des Reisens und Mobilität mit neuen Modellen der Vernetzung und intelligenten Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und deren Nutzung.

Diese Doppelaufgabe ist der Kern des zivilisatorischen Leitbilds Nachhaltiger Mobilität und Thema unseres Verkehrskongresses am 23./24. April 2004 in Berlin.

Angesichts der Klimabelastung durch die Verkehrszuwächse in den Schwellen- und Entwicklungsländern halten wir als nationalen Beitrag zusätzliche Anstrengungen zur Reduktion ver-

kehrbedingter CO₂-Emissionen für notwendig. Auch das Klimaschutzziel Europas im Rahmen der Kioto-Verpflichtungen verlangt in Deutschland gezielte Anstrengungen im Verkehrsbereich.

Aktuelle Berichte der Internationalen Energieagentur IEA aber auch großer Mineralölproduzenten wie Shell zeigen: Vermutlich werden die Ölvorkommen der Welt schneller zur Neige gehen als noch vor wenigen Jahren oder sogar Monaten prognostiziert. China hat 2003 als zweitgrößter Erdölverbraucher der Welt Japan überholt. Die chinesische Wirtschaft wächst seit drei Jahren um fast 10 Prozent p.a. Andere Teile der Welt entwickeln einen zunehmenden Ölhunger. Das bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Preise.

90 Prozent der Energie, die in Europa für Transport aufgewendet werden, basieren auf Erdöl. Es geht also nicht nur um Klimaschutz. Es geht auch darum, einen Absturz der Weltwirtschaft zu vermeiden, denn der Wohlstand - vor allem der westlichen Welt - hängt ab von billigen Ölimporten. Wenn es stimmt, dass die Verteuerung von einem Barrel Rohöl um 5 Dollar in einem Land wie Deutschland die Effekte von 0,4 Prozent Wirtschaftswachstum zunichte macht, dann wird deutlich: Eine Strategie „Weg vom Öl“ ist ökologisch *und* ökonomisch richtig. Schritt für Schritt unabhängiger zu werden vom Erdöl und umzusteuern auf alternative Energien, bei denen die Wertschöpfung durch den Anbau von Energiepflanzen in Europa anstatt im Nahen Osten stattfindet, ist auch ein Gebot wirtschaftspolitischer Vernunft.

Wenn man die unsichere Verfügbarkeit des endlichen Rohstoffs Erdöl ernst nimmt, heißt das: Die Fahrzeuge der Zukunft fahren solar oder gar nicht. Postfossile Mobilität zu ermöglichen, ist das eigentliche Energiethema des Verkehrs.

Dazu gehört eine Palette von *technischen Innovationen*, deren Entwicklung und Anwendung eine zukunftsfähige Verkehrspolitik zu unterstützen hat: Weitere Effizienzsteigerungen in der Motorentechnik, Hybridantriebe, Brennstoffzellen, biogene und andere Alternativtreibstoffe im Rahmen einer Kraftstoffstrategie für morgen spielen dabei wesentliche Rollen. Letztlich geht es (auch) um eine Ökologisierung des Automobils.

Neben den technischen gilt es, *soziale Systeminnovationen* voran zu bringen, die das Umsteigen oder - realistischer gesagt - das nutzerfreundliche Kombinieren verschiedener Verkehrssysteme ermöglichen, wie z.B. Car sharing, Car pooling, MobilCard, neue Verkehrsdienstleistungen usw. Öffentliche Verkehrsmittel mit den Nutzungsmöglichkeiten ökologischer optimierter Automobile zu vernetzen, führt zu einem Gesamtangebot neuer Qualität.

NutzerInnenfreundlichkeit verstehen wir in Bezug auf Kinder und alte Menschen. Wenn eine Gesellschaft älter wird, dann müssen auch ihre Verkehrssysteme für die wachsende Anzahl alter Menschen komfortabel benutzbar sein.

9. Drei konkrete Benchmarks

Der Innovationsprozess braucht konkrete Ziele. Zur Bündelung und Beschleunigung der politischen Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität schlagen wir als Parameter drei Zielmarken vor, die wir durch konkrete Maßnahmen, teils bereits auf dem Weg, teils neu, erreichen wollen:

- I. Eine Verminderung im Verbrauch erdölbasierter Kraftstoffe im Straßenverkehr um 40 % bis zum Jahr 2020,
- II. die Steigerung des Anteils alternativer Kraftstoffe auf 25 % bis 2020 und
- III. die Ausschreibung eines Wettbewerbs "Modellregion Nachhaltiger Mobilität".

zu I.: **Verbrauchsreduktion erdölbasierter Treibstoffe um 40 % bis 2020**

Der Verbrauch an Benzin und Diesel auf Deutschlands Straßen ist seit 1999 um ca. 2 % pro Jahr rückläufig. Dieser Trend hängt mit sparsamerer Motorentechnik bei Neuzulassungen und mit Änderungen im Verbraucherverhalten (mehr Fahrten im öffentlichen Verkehr) zusammen, wofür die Einführung der Ökosteuer Anreize gesetzt hat.

Die weitere kontinuierliche Verringerung des Benzin- und Dieserverbrauchs - und damit auch der Schadstoffe und Klimagase - ist ein ehrgeiziges Ziel. Es ist aber erreichbar, auch unter

maßvollen Wachstumsbedingungen, wenn bereits beschlossene Maßnahmen konsequent umgesetzt und wo nötig ergänzt werden:

- Dank des *reduzierten Mineralölsteuersatzes für Erdgas* und der *Steuerbefreiung von Biokraftstoffen* bis 2009 werden der Anteil der CO₂-sparsameren Erdgasfahrzeuge und der Anteil klimaneutraler biogener Treibstoffe spürbar zunehmen.

Der Kfz-Bestand in Deutschland ist auf Rekordniveau (53,7 Mio Kfz, davon 44,7 Mio Pkw). Der Kauf neuer Fahrzeuge wird nur noch in geringem Maße den Bestand erhöhen, sondern in erster Linie Altfahrzeuge mit höherem Spritverbrauch ersetzen, so dass der Durchschnittsverbrauch der Flotte weiter sinkt.¹ Die europäische Automobilindustrie hat sich verpflichtet, den CO₂-Ausstoß bei Neufahrzeugen bis 2008 auf durchschnittlich 140 Gramm pro Kilometer zu reduzieren. Dies entspricht einem Verbrauch von 6,0 l/100 km bei Benzinern und 5,3 l/100 km bei Diesel-Pkw. Zur Verbrauchsreduktion im Durchschnitt der Pkw-Flotte trägt der stetig wachsende Anteil an Dieselfahrzeugen bei, für deren Akzeptanz und verbesserte Umweltverträglichkeit eine *steuerliche Förderung des Dieselpartikelfilters* sinnvoll ist.

Wir streben bis 2010 eine Verringerung des durchschnittlichen Spritverbrauchs auf 5 Liter und bis 2015 auf 3 Liter/100 km an. Mit neuen Konstruktionsweisen und weiteren Optimierungen beim Antrieb könnte ein 1-Liter-Auto bis zum Jahr 2010 durchaus serienreif sein. Hier ist die Automobilindustrie gefordert, denn es ist wünschenswert, dass diese Autos in Stuttgart, Wolfsburg, Rüsselsheim, Ingolstadt, Köln, Leipzig und München zuerst gebaut werden.

- Multimodale Verkehrsangebote sind erheblich energiesparsamer als Autofahren alleine. Car-Sharing-Kunden fahren mehr Bahn und Fahrrad und setzen das Auto bewusst nur für Zwecke ein, wo es anderen Verkehrsmitteln überlegen ist. Dieser Markt hat zweistellige Wachstumsraten und kann mittelfristig nennenswert zur CO₂-Reduzierung im Verkehr beitragen. Um innovatives Car Sharing zu fördern, plädieren wir für *Vorzugsregelungen für Car-sharing-Parkplätze* und für einen *halbierten Mehrwertsteuersatz für Car sharing* analog zum Taxiverkehr. Entsprechende Änderungen scheiterten bisher im Bundesrat.
- Im städtischen Fahrradverkehr liegt ein großes Potenzial für mehr Klimaschutz, insbesondere durch den Ersatz von Kurzstreckenautofahrten. Während z.B. Münster einen Radverkehrsanteil von 36 Prozent aufweist, liegen andere Städte mit den vergleichbaren geographischen Gegebenheiten bei unter 10 Prozent. Die konsequente und *zügige Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002- 2012* muss eine erfolgreiche Radverkehrsförderung für ganz Deutschland in Gang setzen.
- Die Einführung der *LKW-Maut* ab 2005 wird dazu beitragen, Leerfahrten zu vermeiden und Anteile des Straßengüterverkehrs auf die klimafreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu verlagern.
- Die Weiterentwicklung der Ökosteuer wird gemäß der Koalitionsabsprache zwischen SPD und Grünen geprüft. Zusätzliche Anreize zum Kauf verbrauchsärmerer Fahrzeuge können von einer künftigen Bemessung der *Kfz-Steuer nach dem CO₂-Ausstoß* des Fahrzeugs ausgehen.
- Die *Halbierung der Mehrwertsteuer auf Ferntickets im Bahnverkehr* nach dem Beispiel der anderen EU-Länder wird den Fahrpreis um fast ein Zehntel verringern und damit für Fernreisende einen Anreiz zum Umsteigen bringen.

zu II.: Steigerung des Anteils alternativer Kraftstoffe auf bis zu 25 % bis 2020.

Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2020 den Anteil von alternativen Kraftstoffen am Markt auf über 20 Prozent zu steigern. Davon sollen bis zu 8 Prozent aus biogenen

¹ Betrag der durchschnittliche Flottenverbrauch aller Fahrzeuge 1990 noch 9,4 l/100 km, so sind es 2002 noch 8,4 l/100 km. Bei Neufahrzeugen liegt der Wert in 2003 nach Angaben des VDA bei 6,9 l/100 km.

Quellen kommen, d.h. aus dem Anbau von Energiepflanzen, 10 Prozent aus der Verwendung von Erdgas und 5 Prozent aus Wasserstoff.

Wir unterstützen diese Zielrichtung. Um die Abhängigkeit der europäischen Wirtschaft vom Rohöl schnell zu verringern, halten wir sogar eine ehrgeizigere Zielsetzung für notwendig und erreichbar.

- Der Anteil *biogener* Kraftstoffe (Biodiesel, Bioethanol, "Sunfuels" und Biogas) kann in Deutschland höher als bei 8 Prozent liegen, wenn wir die Forschung und Anwendung dieser Technologien weiterführen und intensivieren.

So wurde das Sunfuel-Verfahren großtechnisch zuerst in Deutschland gefördert und zwar mit Mitteln aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundesregierung, das sich aus den Zinsersparnissen der UMTS-Lizenzversteigerung speiste. Dieses Verfahren steht heute vor dem Durchbruch im Markt.

- Die Geltung der *Steuerbefreiung von Biokraftstoffen auch für Beimischungen* wird rasch zu einer Verbreiterung des Einsatzbereichs führen. Erste Mineralölhersteller haben bereits angekündigt, in Kürze konventionellen Dieselmotorkraftstoff mit einer Beimischung von 5 Prozent Biodiesel aus Rapsöl anzubieten, der dann problemlos und ohne technische Umbauten von allen Dieselfahrzeugen getankt werden kann.
- Die Erzeugung von *Kraftstoff aus Energiepflanzen* bzw. aus Biomasse eröffnet der Landwirtschaft neben der Nahrungsmittelproduktion und der durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz EEG neuerdings verstärkt geförderten Stromerzeugung aus Biomasse eine zusätzliche Perspektive. Nachwachsender Kraftstoff ist ein Zukunftsprojekt, das als neues Geschäftsfeld insbesondere großflächige Extensiv-Bewirtschaftung an dafür geeigneten Standorten ermöglicht.
- Die Entwicklung der *Wasserstoffwirtschaft* wird in der EU in den kommenden 10 Jahren mit 2,8 Mrd. Euro gefördert. Noch sind einige technische Hindernisse zu überwinden, insbesondere bei der Speicherung des Wasserstoffs und der Entwicklung einer leistungsfähigen Brennstoffzelle zu vertretbaren Kosten. Trotz Verzögerungen im Vergleich zu den euphorischen Ankündigungen der Automobilhersteller Ende der 90er Jahre gehen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten weiter voran, vor allem auch in Japan und den USA. Hier muss Deutschland Anschluss halten.
- *Hybridfahrzeuge*, die zusätzlich zum konventionellen Antrieb mit einem Elektroantrieb ausgestattet sind, können mittelfristig einen nennenswerten Anteil der Fahrzeugflotte stellen. Die überraschend lebhaft nachgefragte Nachfrage nach den bisher wenigen Modellen japanischer Autohersteller sollten auch deutsche Firmen als Herausforderung sehen. Weitere Fortschritte bei der Batterietechnik werden wir durch Forschungsförderung unterstützen.

zu III. Wettbewerb "Modellregion Nachhaltiger Mobilität"

Neue vernetzte und integrale Mobilitätssysteme, die über verkehrspolitische Einzelmaßnahmen hinausgehen, müssen praktisch erprobt werden. Wenn es gelingt, in Deutschland Modellregionen nachhaltiger Mobilität aufzubauen, dann wird es auch anderswo auf der Welt Interesse für solche Projekte geben.

In einer Modellregion nachhaltiger Mobilität wird es ein optimiertes Angebot von Bus und Bahn und einen anders betriebenen und genutzten Autoverkehr ebenso geben wie erweiterte Möglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger. Solche Modellregionen werden nicht nur von der Hardware der anderen Verkehrsmittel leben, sondern von der intelligenten Steuerung der verschiedenen Verkehre.

Die Förderung von verkehrsplanerischen Einzelmaßnahmen ohne Einbettung in ein Gesamtkonzept und ohne politische und gesellschaftliche Verankerung in der Region bewirkt wenig. Erst vernetztes Systemdenken ermöglicht ein integrales Konzept. Wir schlagen deshalb vor, in einem bundesweiten Wettbewerb Modellregionen anzuregen und zu ermitteln, die verschiedene neue und vorhandene, zum Teil mit Forschungsgeldern unterstützte innovative Ansätze der

regionalen Verkehrsplanung zu einem Gesamtverkehrsangebot für nachhaltige, multimodale Mobilität verknüpfen.

Voraussetzung für ein integriertes Konzept ist, dass die wichtigen gesellschaftlichen Akteure einer Region in einem breit angelegten Diskurs ein gemeinsames Mobilitäts-Leitbild entwickeln und daraus konkrete Ziele ableiten, die sie als Modellregion erreichen wollen. Die gesamte regionale Politik und Planung wie z.B. Verkehrswege- und Siedlungsplanung, soziale Einrichtungen, Stadtentwicklung usw. müssen sich auf diese Ziele beziehen.

Ein Positivbeispiel liefert die Schweiz, wo eine Region sogar per Volksabstimmung über ein neues mobilitätspolitisches Programm entscheiden kann, bevor Investitionen fließen. So stimmte die Zürcher Bevölkerung nach intensiven Diskussionen mehrfach gegen neue Stadtautobahnen und für einen umfassenden Ausbau des bestehenden Tramnetzes statt teurer U-Bahn-Tunnels. Das öffentliche Verkehrssystem mit der logistischen Verknüpfung aller Verkehrsträger („ZüriMobil Card“), das seither in Zürich entwickelt wurde, verfügt über eine sehr hohe Akzeptanz sowie über entsprechend hohe Nutzerzahlen und kann sich rühmen, zu den besten der Welt zu gehören.