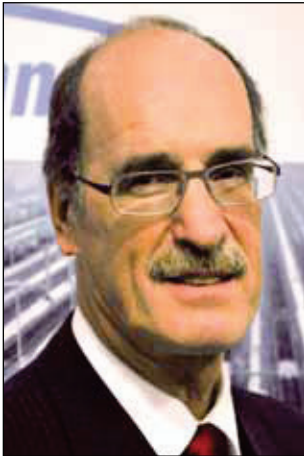


Liebe Leserinnen und Leser,



Quo vadis Mobilität“ fragte vor wenigen Wochen der Vorstandsvorsitzende der DB AG in einem Essay anlässlich der Traffic Talks in Bonn. Ja – wohin geht unsere Mobilität? Welche Weichenstellungen müssen jetzt erfolgen, um das heutige Niveau der Mobilität zu erhalten?

Das Weißbuch der EU aus dem Jahr 2010 fordert faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, mehr Wettbewerb und mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Der scheidende Exekutiv-Direktor der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), Dr. Johannes Ludwig, beklagt, dass der Ernst der Lage von den Mitgliedern noch nicht erkannt worden ist.

Auch das Thema Mobilitätsvermeidung darf dann kein Tabu sein. Der hessische Verkehrsminister Posch(FDP) hat schon 2009 öffentlich betont, dass die ambitionierten Ziele des Klimaschutzes ohne Einschränkungen der Mobilität nicht erreichbar sein werden. Wie und wo lässt sich Mobilität einsparen? Im Güterverkehrsbereich gibt es logischerweise im Gegensatz zum Personenverkehr keine „Lustfahrten“. Hier ist jeglicher Transport kaufmännischen Gesichtspunkten geschuldet. Steigen die Transportkosten – findet die Transportleistung gegebenenfalls nicht mehr statt. Haben wir in 20-30 Jahren eine höhere Fertigungstiefe in der Industrie als heute, weil die Internalisierung der Kosten dann endlich umgesetzt ist?

Unstrittig ist, dass der öffentliche Verkehr und hier im Besonderen der spurgeführte Verkehr eine größere Rolle im Modal Split übernehmen muss. Deswegen gilt es heute und jetzt, die Investitionen verstärkt in diesen Bereich zu lenken. In Anbetracht knapper Haushalte sind die Mittel so effizient wie möglich in kapazitätssteigernde Projekte einzusetzen. Ausschlaggebend müssen die Analysen der Fachleute sein und nicht nach Länderproporz in Hinterzimmern getroffene Entscheidungen. Für den Personenverkehr bedeutet dies den Ausbau der Infrastruktur in den Regionen, die in den nächsten Jahren noch wachsen werden oder in etwa bezüglich der Einwohnerzahl stabil bleiben werden(Hamburg, Frankfurt/Main, Stuttgart, München). Im Güterverkehr sind vor allem im Korridor Emmerich – Basel und von den Nordseehäfen in Richtung Süden zusätzliche Kapazitäten notwendig.

Lassen Sie uns gemeinsam an einer neuen kostentransparenten und klimaschonenderen Verkehrspolitik arbeiten und die Investitionen dorthin lenken, wo „die Musik spielt“.

Wilfried Messner