



# Umweltpolitik vs. Verkehrspolitik

- Wer treibt wen?? -

**Rede vor dem Wirtschaftsbeirat Bayern**

---

## **Umweltpolitik vs. Verkehrspolitik – wer treibt wen??**

1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik
  - 1.1. Aufgaben der Verkehrspolitik
  - 1.2. Evaluierung verkehrspolitischer Maßnahmen
  
2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik
  - 2.1. Folgen des wachsenden Umweltbewusstseins für den Verkehr
  - 2.2. Umweltverträgliche Verkehrskonzepte
  
3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik
  - 3.1. Intelligente Verkehrssteuerung der Zukunft
  - 3.2. Beispiel: MOBITAX
  
4. Initiative: Mobitopia e.V.

## 1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik

### 1.1. Aufgaben der Verkehrspolitik:

#### Setzen von Rahmenbedingungen

Der Staat hat die Aufgabe, die Verkehrsinfrastruktur **vorausschauend** zu planen und umzusetzen, um Wirtschaftswachstum zu stützen.

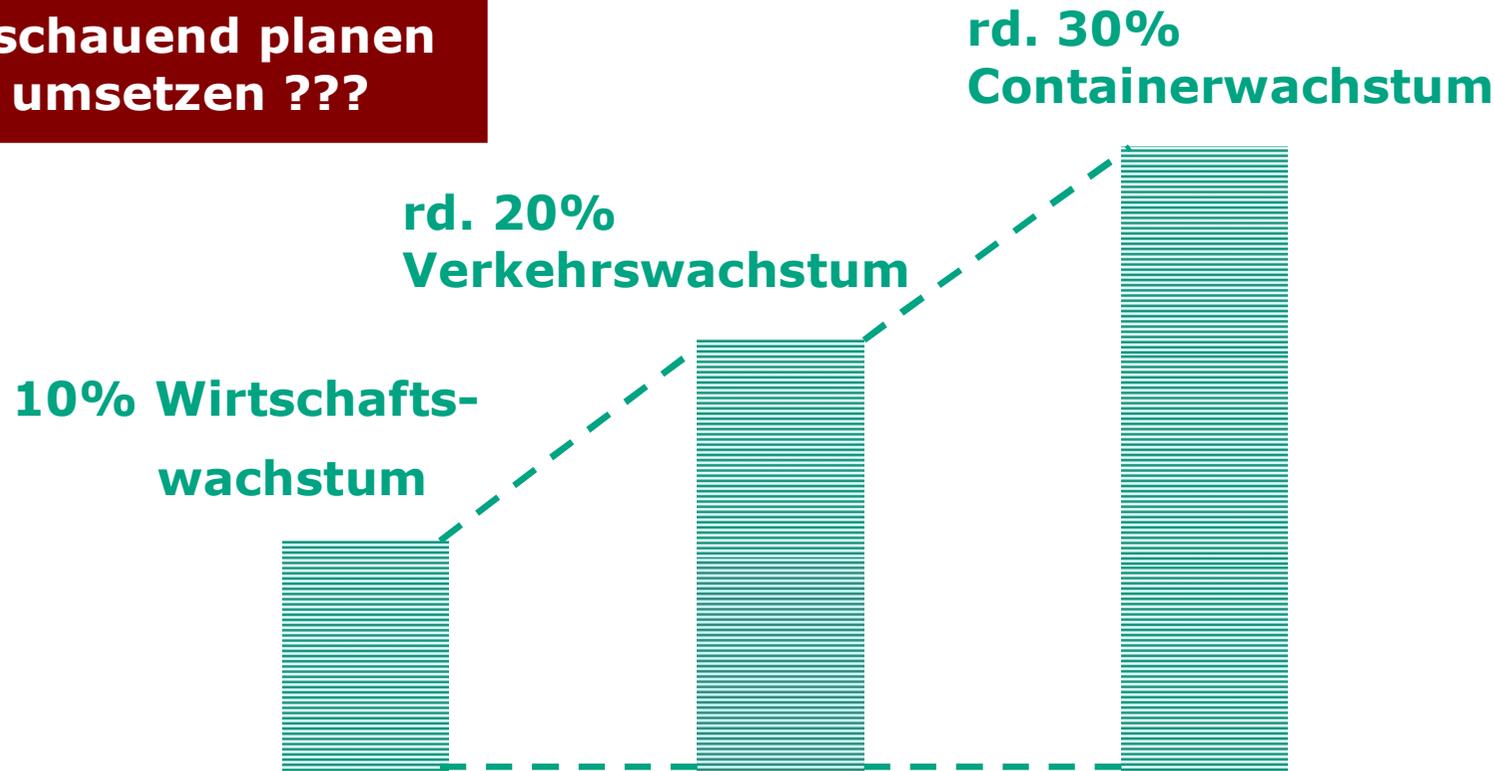
Zeitgleich soll der Verkehr **ökonomisch effizient, sozial ausgewogen und ökologisch verträglich** stattfinden.



## 1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik

### 1.2. Evaluierung verkehrspolitischer Maßnahmen

**vorausschauend planen  
und umsetzen ???**

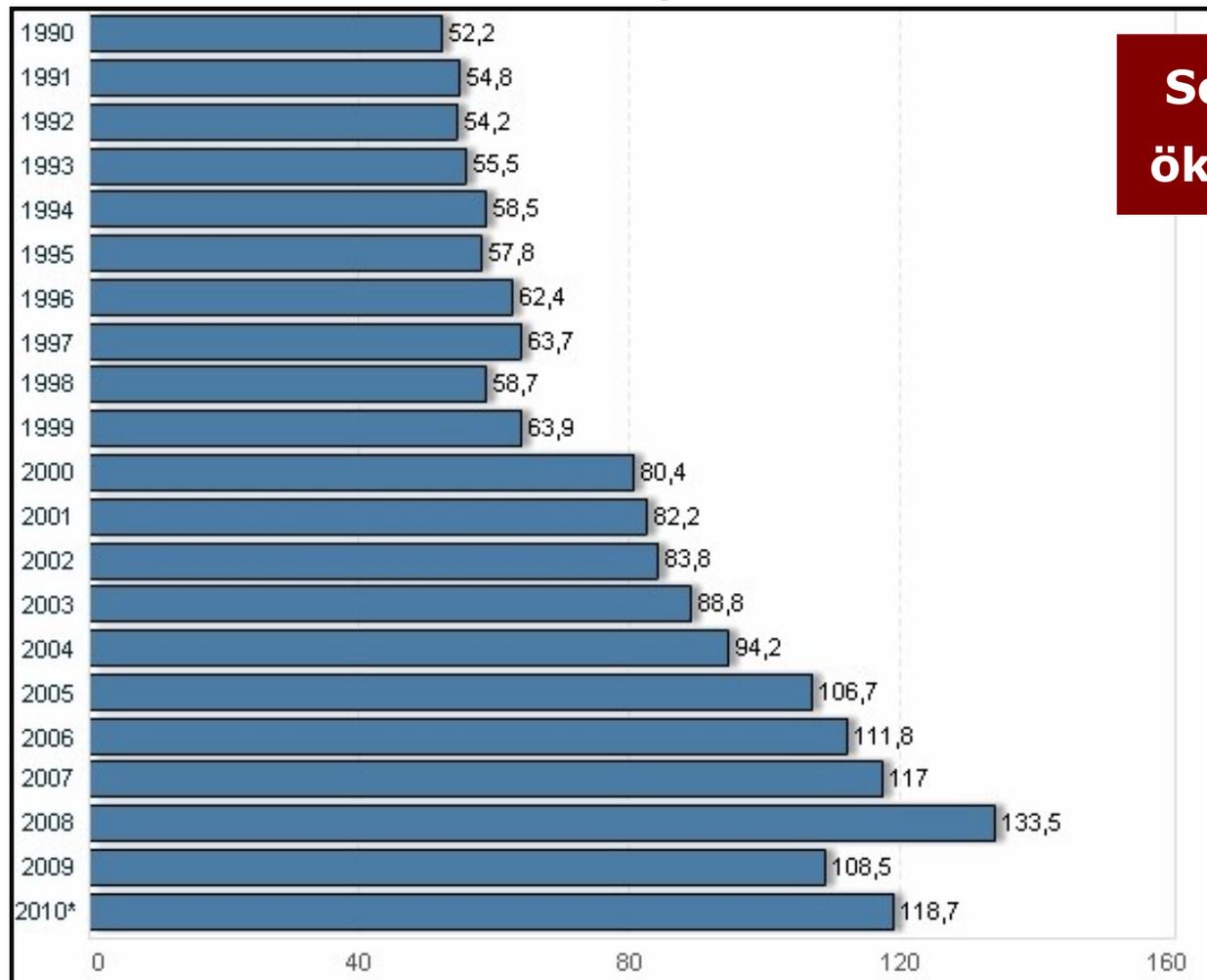


▶ **Zögerlicher Infrastrukturausbau und wenig intelligente Verkehrssteuerung führen zu Staus auf Autobahnen, viel zu wenig LKW-Parkplätzen und Engpässen im Schienennetz.**

## 1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik

### 1.2. Evaluierung verkehrspolitischer Maßnahmen

#### Durchschnittlicher Dieselpreis in Cent/Liter\*



**Sozial ausgewogen und  
ökonomisch effizient ???**

► **Durchschnittlicher Dieselpreis in 20 Jahren um ca. 125% gestiegen!**

► **Durchschnittliches Nettoeinkommen in 20 Jahren nur um ca. 85% gestiegen!**

\* Statistisches Bundesamt

## 1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik

### 1.2. Evaluierung verkehrspolitischer Maßnahmen

Emissionshandel für die europäische Luftfahrt:

- Alle von einem Flughafen der EU startenden und dort landenden Flüge sind in das Emissionshandelssystem einbezogen
- Dubai profitiert lächelnd
- Gleich 3 negative Effekte:
  - Umwege (= Umweltbelastung) werden günstiger
  - Steuereinnahmen fließen in andere Kontinente
  - Umweltmotivierte Maßnahmen erhalten negatives Image



**Ökonomisch effizient, würde diese Regelung für alle Verkehrsträger und alle global Beteiligten gelten.**

## 1. Ergebnisse der vergangenen Verkehrspolitik

---

### Zusammenfassung

- Verkehrspolitische Aufgaben in der Vergangenheit ungenügend erfüllt
- Infrastrukturengpässe dank bürokratischer Planung
- Steigende Benzinpreise bieten wenig Anreize zur besseren Auslastungsverteilung der Infrastruktur
- Einstieg des europäischen Luftverkehrs in den Emissionshandel grundsätzlich richtig, müsste aber für alle Verkehrsträger gelten



**Reichsbedenkenträger haben jahrelang den notwendigen Paradigmenwechsel verhindert, nun droht die Verkehrspolitik zum getriebenen der Umweltpolitik zu werden.**

---

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.1. Folgen des wachsenden Umweltbewusstseins für den Verkehr



Felssturz am Eiger

Quelle: BR-Online



Gletscherhütte ohne Eis + Schnee:  
„Cabaña de Chacaltaya“ in Bolivien

Quelle: Mirco Lomoth

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.1. Folgen des wachsenden Umweltbewusstseins für den Verkehr

Verkehrspolitische Kompetenz des Wählers:

- Individuen und Unternehmer sind schon länger für alternative Mobilitätskonzepte zugänglich
- Vor allem die gut ausgebildete „Junge und Alte Generation“ ist Vorreiter alternativer Mobilität
- Besonders wichtig ist dabei die zunehmende Vernetzung der Verkehrsträger:
  - ▶ Park & Ride zur Entlastung der Innenstädte
  - ▶ Car Sharing für Wenigfahrer
  - ▶ Smart Cards mit Mobility Chip
  - ▶ RMV-Fahrplanrechner: Door-to-Door (Fußweg, Bus, Bahn, Straßenbahn, U/S-Bahnen)

 **Der Wähler ist deutlich weiter als Politik und Institutionen.**

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.1. Folgen des wachsenden Umweltbewusstseins für den Verkehr

Umweltschutz hat zunehmenden Stellenwert:

- Konsumenten achten zunehmend auf umweltschonend gefertigte Produkte. Hersteller optimieren ihre Lieferantennetzwerke, um CO2 und teilweise Verkehre einzusparen.
- Initiativen wie **CARBON DISCLOSURE PROJECT** werden gegründet, um die Umweltbelastung bei der Produktherstellung entlang der Dienstleistungskette offen zu legen.



**Der Beitrag zum Klimaschutz von Unternehmen aller Sektoren wird immer transparenter!**

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.1. Folgen des wachsenden Umweltbewusstseins für den Verkehr

Umweltschutz hat dauerhaft hohen Stellenwert:

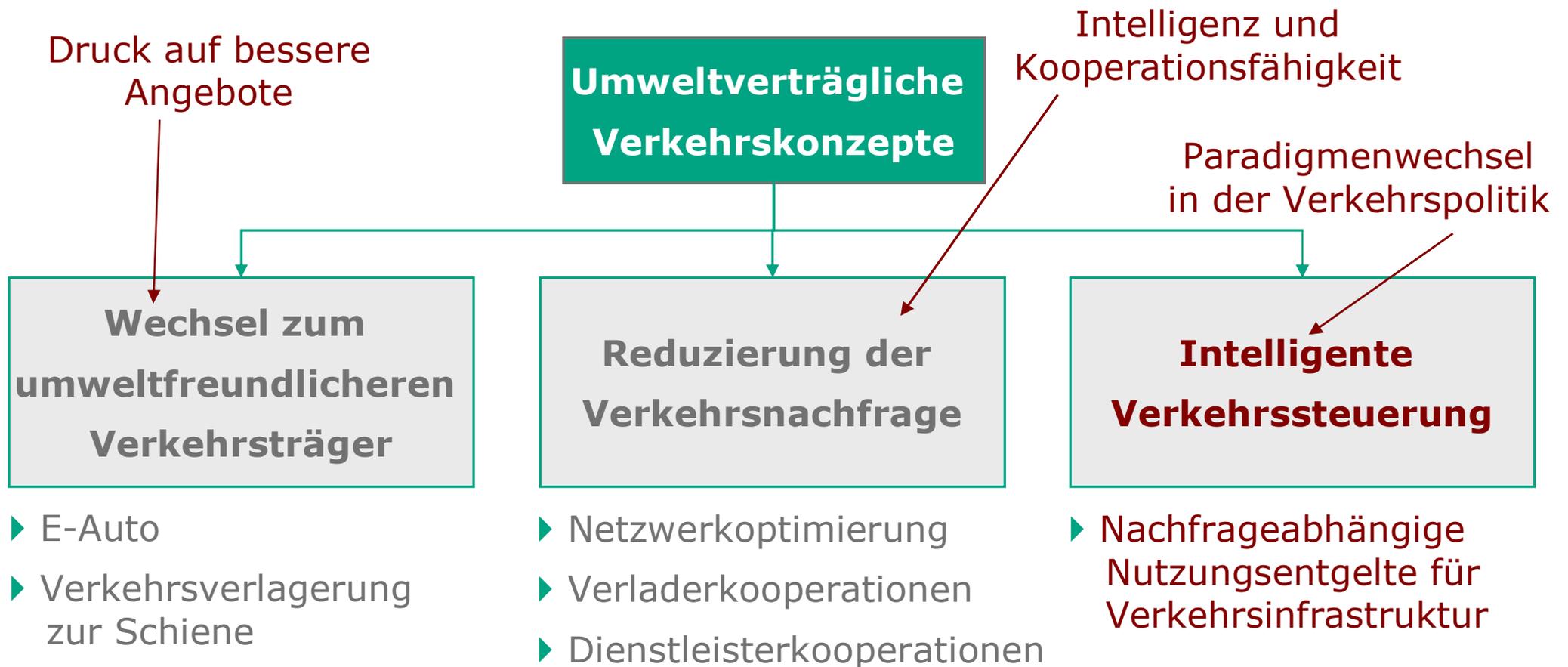
- **Emissionszertifikate** und **Treibstoffsteuern** verteuern den Verkehr und lassen die globalen Kostenvorteile der „Billiglohnländer“ schwinden.
- **Folgen für die Logistikdienstleister:**  
Trend zur Lokalisierung statt Globalisierung.



**Wenn der globale Verkehrsmarkt stagniert, werden Logistikdienstleister mit klarem Ökokonzept die Gewinner sein!**

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.2. Umweltverträgliche Verkehrskonzepte



**Deutschland ist die führende „Logistiknation“ – Glück auf!**

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.2. Umweltverträgliche Verkehrskonzepte

Wechsel zum umweltfreundlichem Verkehrsträger:

- **E-Auto:**  
Entwicklung wird nun eilig vorangetrieben, obwohl das Elektroauto jahrelang verhindert wurde.
- **Schiene:**  
Green Logistik Studie 2009 des Bundesverbandes Material, Einkauf und Logistik e.V. ergab: 67,5% der Unternehmen wollen nicht zur Bahn wechseln, da diese zu langsam und inflexibel sei.
- Die Deutsche Bahn aber gehört dem Staat, ergo...



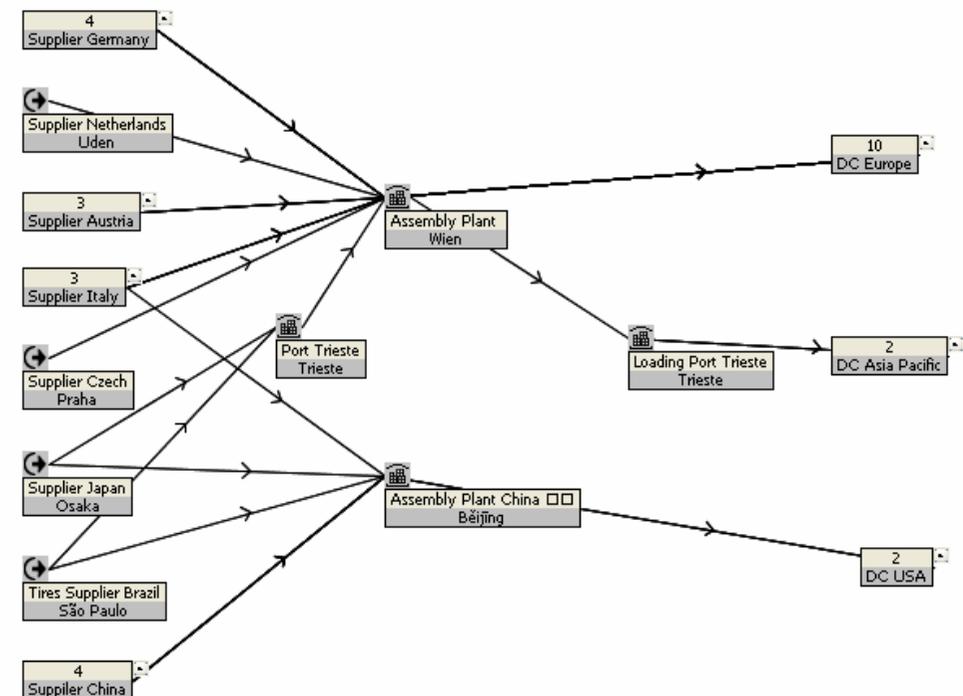
**...ist eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe der Zukunft, den Wechsel zum umweltfreundlichen Verkehrsträger zu ermöglichen!**

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

### 2.2. Umweltverträgliche Verkehrskonzepte

Reduzierung der Verkehrsnachfrage:

- **Netzwerkoptimierung:**  
Unternehmen stellen ihr Lieferantennetzwerk auf den Prüfstand.
- **Verladerkooperationen:**  
Weniger Leerfahrten, kritische Masse für Ganzzüge – alle Partner profitieren von der Zusammenarbeit.
- **Dienstleisterkooperationen:**  
Optimierung der letzten Meile
- **Neue Technologien:** (25m Lkw mit 44t und Wechseltechnik)



Die Konsolidierung der nachgefragten Verkehre spart Geld und CO2 ein. Verkehrspolitische Interventionen sind nicht nötig. Umweltschutz wird zur Kostenreduzierung!

## 2. Umweltpolitik als Treiber der Verkehrspolitik

---

### Zusammenfassung

- Umweltfreundliche verkehrspolitische Entscheidungen von der Bevölkerung akzeptiert
- Verkehrsverlagerungen zur Bahn noch attraktiver gestalten, aber nicht durch Diskriminierung der Straße, sondern durch Attraktivitätssteigerung der Schiene.
- 25m Lkw mit 44t und Wechseltechnik (3WB) zulassen – das fördert die Schiene!
- Letzte Meile kooperativ konsolidieren (City Logistik), und nicht mehr über unternehmerische Freiheit schwafeln
- Einheitliche Ökobilanzstandards für Logistikdienstleister schaffen



**Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, den Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik durchzusetzen.**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

#### 3.1. Intelligente Verkehrssteuerung der Zukunft



**Die Freude am Ankommen ist wichtiger als die Freude am Fahren.**

### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

#### 3.1. Intelligente Verkehrssteuerung der Zukunft

Mobilität **und** Umweltschutz sind ein Grundbedürfnis der modernen Welt:

- ▶ Mobilität über ihren Emissionsanteil (Steuer, Maut, Emissionshandel) verursachergerecht bepreisen
- ▶ Globale Arbeitsteilung wird teurer, regionale Lösungen werden attraktiver
- ▶ Vorhandene Infrastrukturen durch moderne Steuerungsmethoden deutlich besser nutzen



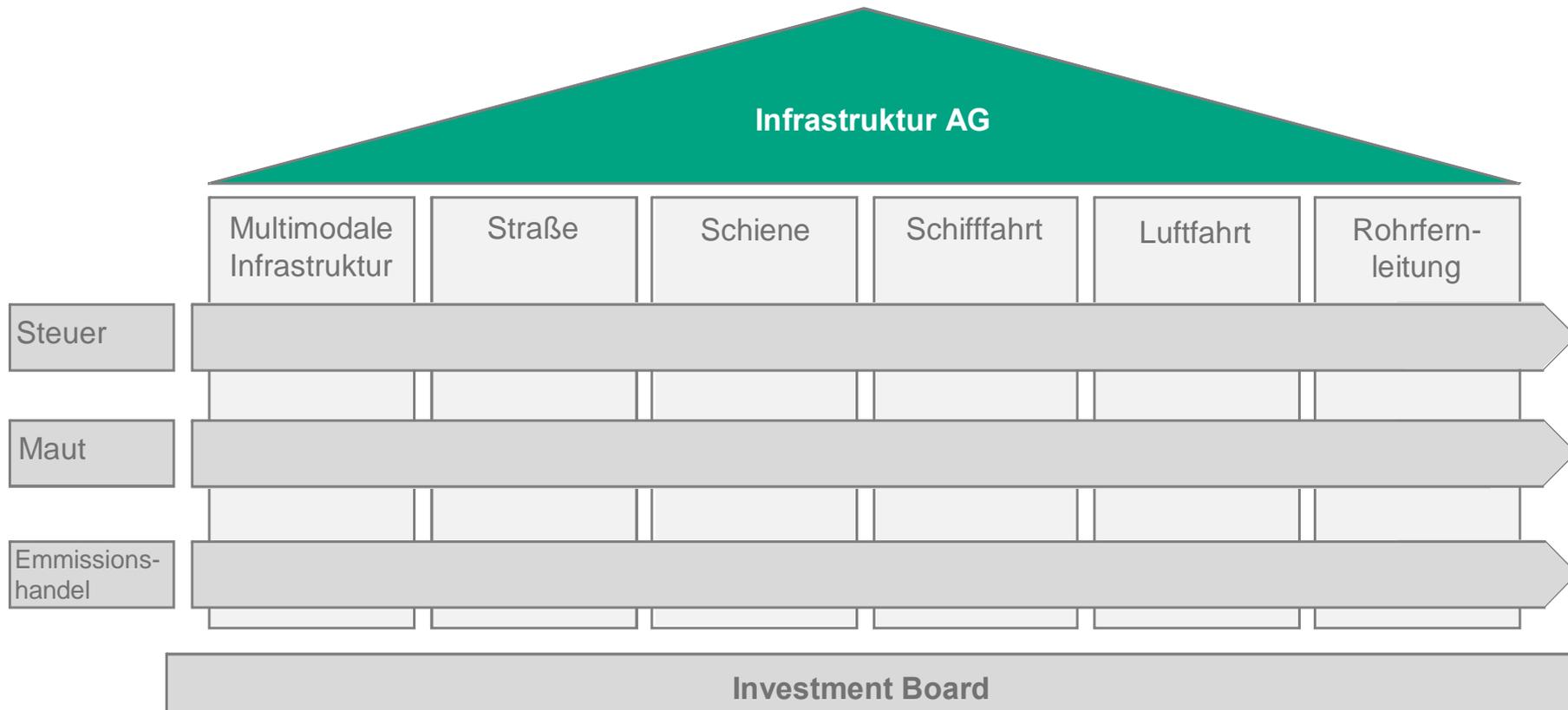
▶ **Gründung einer staatlich getragenen Infrastruktur AG mit Börsennotierung (z.B. 24,9% im freien Handel)**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

#### 3.1. Intelligente Verkehrssteuerung der Zukunft

Infrastruktur muss nutzerfinanziert werden:



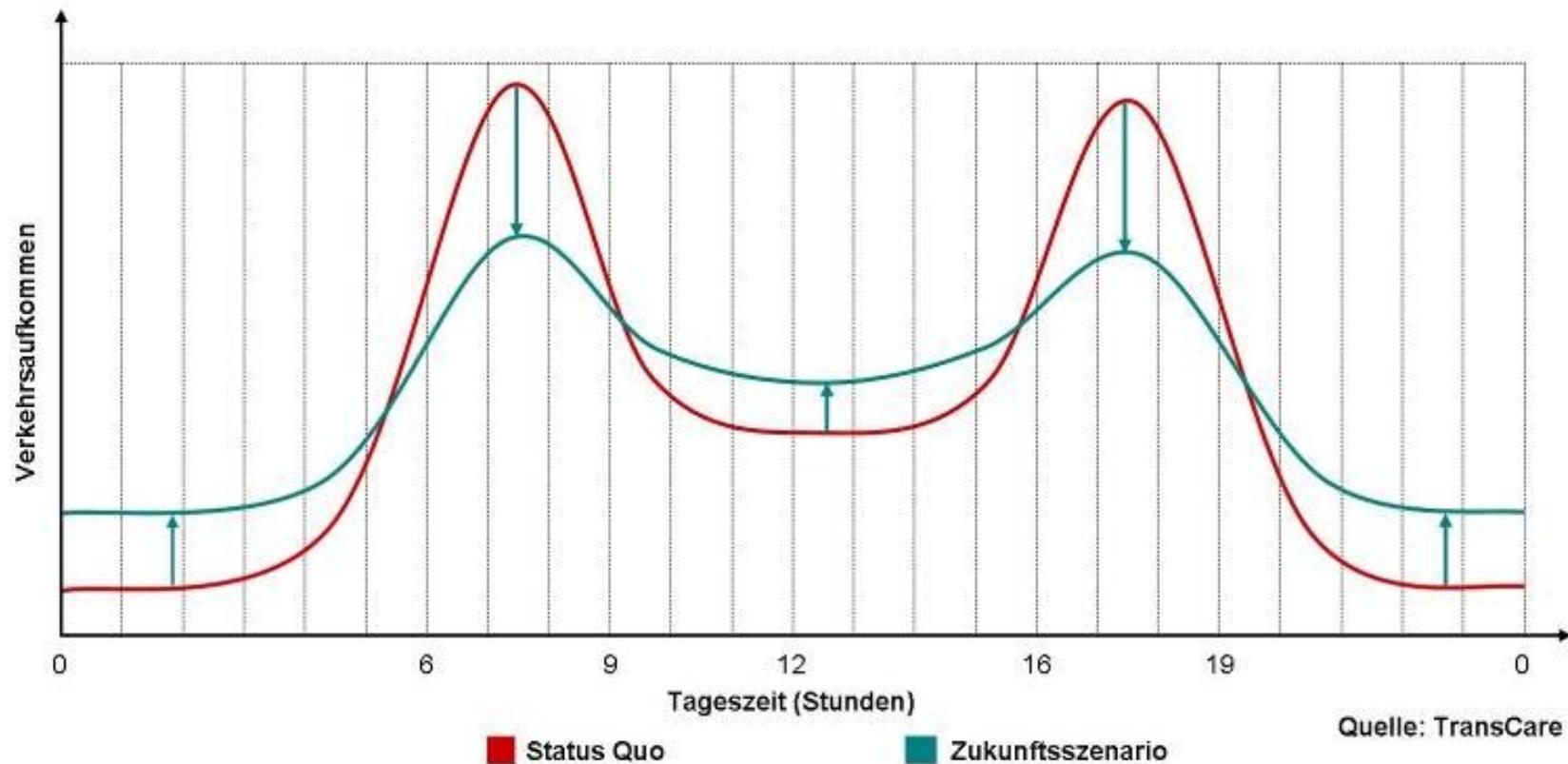
**Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik notwendig!**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

#### 3.2. Beispiel: MOBITAX

Verbesserte Auslastung der Infrastruktur:



**Kappung der Verkehrsspitzen führt meist zur Verflüssigung des Verkehrs, d.h. zu geringeren Lärm-/Schadstoffemissionen!**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

---

#### 3.2. Beispiel: MOBITAX

Innovatives Konzept zur intelligenten Verkehrssteuerung:

##### Prinzipien des Konzeptes

- ▶ MobiTax gilt für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer und auf allen Straßen!
- ▶ Straßen sind als Wirtschaftsgut zu verstehen, die den Gesetzen des Marktes nach Angebot und Nachfrage unterliegen!
- ▶ MobiTax wird während der Fahrt elektronisch erhoben! (bei Stau höher als bei freier Fahrt)

##### Voraussetzung zur Akzeptanz

- ▶ MobiTax ersetzt zu dem Mautanteil die Kfz- und Mineralölsteuer – sie ist also für die Betroffenen neutral!
- ▶ Transparenz bei der Bepreisung der Verkehrsinfrastruktur!
- ▶ Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur!

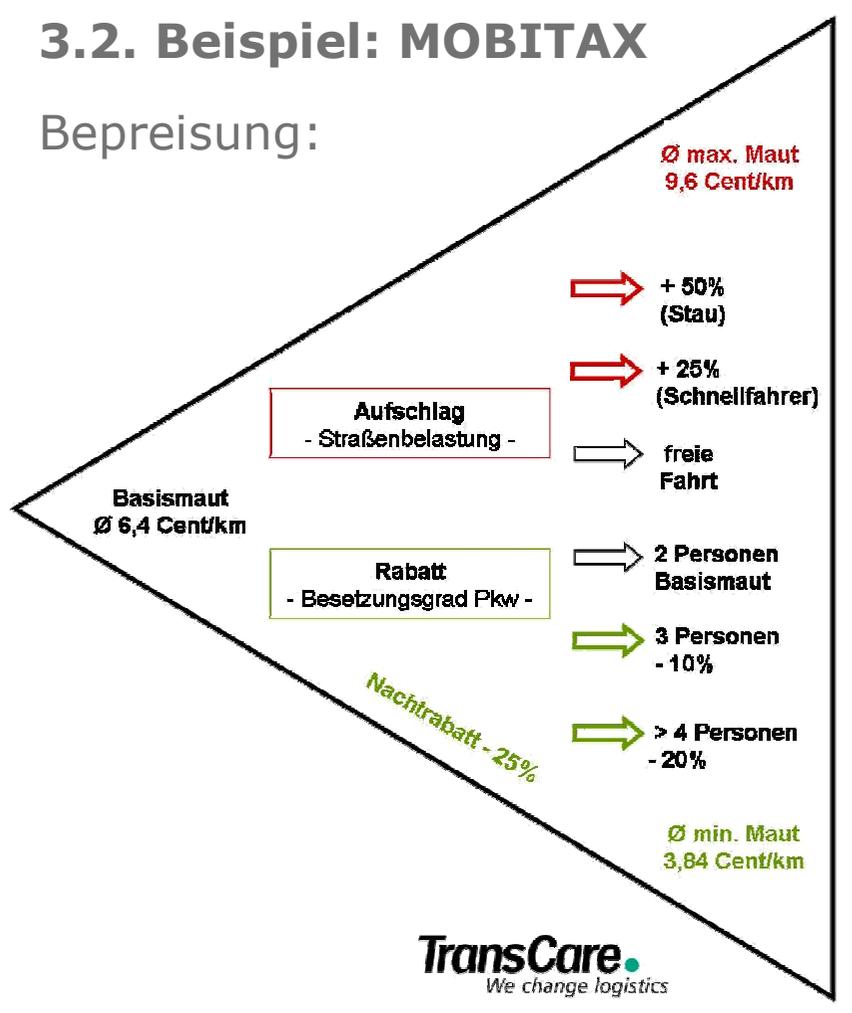
▶ **Das funktioniert aber nur, wenn der Markt nicht wieder - wie der Lkw vor nicht allzu langer Zeit - verschaukelt wird!**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

#### 3.2. Beispiel: MOBITAX

Bepreisung:



#### Maut in Abhängigkeit ...

... von der Verkehrsdichte:  
„Im Stau ist Fahren teurer als bei fließendem Verkehr“

#### Maut in Abhängigkeit...

... von der Anzahl der Mitfahrer:  
anteilige Kosten je Person;  
ggf. weitere Rabatte

**Wer Cent spart, um statt bei Tante Emma um die Ecke im Aldi weit außerhalb einzukaufen, reagiert auf monetäre Anreize!**



### 3. Chance zum Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

---

#### **Fazit und Appell:**

#### **Voraussetzung**

Ohne Paradigmenwechsel in Gesellschaft und Politik (z.B. Flexibilisierung der Arbeitszeiten) kann die derzeit praktizierte „Infrastrukturverschwendung“ nicht durch eine intelligente Verkehrspolitik ersetzt werden.

#### **Jetzt ist der richtige Zeitpunkt!**

Bevölkerung und viele Unternehmen sind bereit  
und das Verkehrsministerium ist gut besetzt.

**Pack ma`s – nix schau ma mal!**

---

## 4. Initiative Mobitopia e.V.

Einladung an alle Mobilitätsinteressenten:

- Neugründung des Vereins
- Den notwendigen Paradigmenwechsel erklären und durchsetzen ist Ziel des Vereins
- Initiatoren:

**Ralf Jahncke**  
TransCare AG  
Kreuzberger Ring 62  
65205 Wiesbaden  
[r.jahncke@transcare.de](mailto:r.jahncke@transcare.de)

**Volker Sparmann**  
fahma gmbh  
Alte Bleiche 5  
65719 Hofheim  
[v\\_sparmann@rmv.de](mailto:v_sparmann@rmv.de)

 **Diese Einrichtung soll Gedanken, Konzepte und Erfolge für die nachhaltige Sicherung von Mobilität und Verkehr zusammenführen und kommunizieren.**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!