



Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur
Friedrichstraße 154
10117 Berlin
Tel.: 030 / 22 48 84 12
Fax: 030 / 22 48 84 14
www.promobilitaet.de
info@promobilitaet.de

Dr. Peter Fischer
Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur

„Mobilität sichern – die Straße stärken“

**Rede beim Parlamentarischen Abend
von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur**

am 15. Oktober 2003 in Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Begrüßung

Anrede,

im Namen des Präsidiums von Pro Mobilität darf ich Sie zu unserem ersten Parlamentarischen Abend herzlich begrüßen. Wir freuen uns über Ihr Interesse und auf einen kurzweiligen Abend mit Ihnen. Die Verkehrspolitik bietet dafür ausreichend Gesprächsstoff: Verzögerung der Einführung der Lkw-Maut, Bundesverkehrswegeplan, Situation der Bahn, Zukunft von PPP. Leider stehen all diese Themen im Schatten der aktuellen politischen Diskussion über die Agenda 2010. Zu Unrecht – wie ich finde – denn auch bei diesen Themen geht es um wichtige langfristige Weichenstellungen.

Für weiteren Gesprächsstoff darf heute auch die Faszination Auto sorgen, die auf der Internationalen Automobilausstellung gerade wieder zum Ausdruck gekommen ist. Die Modelle hier im Hause unterstreichen die hohe Anziehungskraft des Autos. Wir sind Ihnen dankbar, liebe Frau Martini, in den Räumen des Kommunikations- und Markenzentrums der Adam Opel AG zu Gast sein zu können.

Auch Pro Mobilität widmet sich der Kommunikation. Wir sehen uns als Partner der Politik, der zur Bürgernähe von Verkehrspolitik beitragen will. Wie in anderen Bereichen der Politik gibt es auch in der Verkehrspolitik kontroverse Auffassungen. Es ist deshalb wichtig, über verkehrspolitische Ziele und Strategien für Mobilität mit Experten aus Wirtschafts-, Haushalts-, Finanz- und Umweltpolitik offen zu diskutieren. Heute tun wir dies unter dem Motto „Mobilität sichern – die Straße stärken“.

Ich freue mich, dass

- der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Eduard Oswald, sowie
- die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens,

uns Ihre Sicht zum Thema des heutigen Abends darlegen werden. Ihnen beiden ein besonders herzliches Willkommen!

2. Fragen an Pro Mobilität

Anrede,

zunächst ein paar einführende Sätze zur Initiative für Verkehrsinfrastruktur. Pro Mobilität besteht seit Juli 2002 – also gut ein Jahr. In vielen Gesprächen in dieser Zeit wurde ich immer wieder auf zwei Fragen angesprochen:

- Erstens: Der Anspruch im Namen „Pro Mobilität“ und das Werben für eine leistungsfähige Straße – wie passt das zusammen? Oder anders formuliert: Ist es gerechtfertigt, das verkehrspolitische Ziel der vergangenen Jahre – Verlagerung – in Frage zu stellen und sich öffentlich für den Ausbau der Straße einzusetzen?
- Daran schließt sich oft die zweite Frage an, die da lautet: Ist der Handlungsbedarf bei der Straße wirklich so groß und dessen Wahrnehmung in der Politik so gering, dass es einer neuen Initiative bedurfte?

Auf beide Fragen will ich versuchen, Ihnen heute Antworten zu geben.

3. „Pro“ Mobilität und die Straße

Zur ersten Frage – der Rolle der Straße für Mobilität. Lassen Sie einmal die Verkehrspolitik des vergangenen Jahrzehnts Revue passieren. Alle Regierungen und auch heute alle Parteien bekennen sich zu Mobilität und deren Bedeutung für unsere Gesellschaft. Mobilität ist zu einem Synonym für Freiheit geworden!

Die Frage ist nur, wie wird das Leitziel, die Sicherung von Mobilität, politisch umgesetzt? Die verkehrspolitischen Handlungsziele der letzten Jahre standen eindeutig im Zeichen der Bahn, nämlich die Vollendung der Bahnreform, die Verdreifachung des Aufkommens im kombinierten Verkehr oder die Verdopplung des Schienengüterverkehrs. Ging es einmal um die Straße, dann ging es im Grunde nur noch um Verlagerung: zum Beispiel bei der Erhöhung der Ökosteuer, der Angleichung der Investitionen in Schiene und Straße und nicht zuletzt bei der Maut.

Alles also Maßnahmen zur Beschränkung des Verkehrs auf der Straße, oder anders ausgedrückt:

Es fehlt eine klare politische Zielsetzung für den Verkehrsträger, der zu 80 Prozent die Mobilität in diesem Lande garantiert.

Was wären solche Ziele für die Straße?

Das größte Problem auf unseren Straßen sind die tendenziell zunehmenden Staus. Das spüren alle Bürger im Lande. Und das kostet auch richtig Geld. Die 192.000 Staus auf unseren Straßen, die der ADAC 2001 gezählt hat, kosten uns jährlich 17 Milliarden Stunden Zeit und belasten unsere Umwelt mit 12 Milliarden Liter an zusätzlichen Kraftstoffverbrauch. Beides addiert sich zu rund 100 Milliarden Euro Kosten jährlich.

Oberstes Ziel für die Straßenverkehrspolitik sollte also sein, die Anzahl der Staus zu reduzieren, zum Beispiel bis 2015 zu halbieren. Das wäre ein konkretes Handlungsziel für den Bundesverkehrswegeplan, vergleichbar mit Qualitätszielen in der Umweltpolitik, etwa der Senkung des Ausstoßes von klimarelevanten Emissionen bis zum Jahr 2012 um 21 Prozent.

Auch wenn ich mit der Forderung nach einem solchen Qualitätsziel für die Verkehrspolitik wider den Zeitgeist rede, erscheint es mir dennoch sehr vernünftig. Denn, wie bedeutsam die Straße ist, zeigt ein Blick auf die Aufgabenteilung im Verkehr. Für 88 Prozent der Verkehrsleistung nutzen die Menschen in Deutschland Pkw und Bus – also die Straße. Motorrad und Fahrrad sind dabei noch gar nicht berücksichtigt. Auch bei den Gütern laufen 70 Prozent der Verkehrsleistung über die Straße. Ohne Zu- und Ablauftransporte mit dem Lkw würde bei den anderen Verkehrsträgern nur wenig laufen. Wer Mobilität wirklich sichern will, der muss also die Leistungsfähigkeit der Straße sicherstellen!

Verstehen Sie mich richtig, Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern ist Teil unseres Konzepts. Auch für Verlagerung sind wir offen, wenn diese über den Markt erfolgt. Voluntaristische politische Ansätze zur Verlagerung haben aber bisher nichts bewirkt, von hohen Kosten bei Investitionen oder erhöhten Steuerbelastungen einmal abgesehen. Und dennoch soll es nach dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans so weitergehen. Die Stagnation des Schienengüterverkehrs seit 1997 gibt mir nicht die Zuversicht der Bundesregierung, auf eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015 zu hoffen. Selbst die Gutachter der Bundesregierung unterstellten in ihrer Prognose nur einen Zuwachs von rund 50 Prozent.

Um richtig verstanden zu werden: Kritisch sehe ich in diesem Zusammenhang nicht die Vorgabe von ehrgeizigen Zielen für die Bahn. Es sind die gravierenden Folgen einer solchen Priorisierung für die Infrastrukturpolitik, derer wir uns bewusst sein müssen.

Es geht dabei um zwei Aspekte: Zum einen geht es um die Effizienz des Mitteleinsatzes. Der Zuwachs im Personenverkehr soll gemäß dem Integrationsszenario der Bundesregierung bis 2015 auf der Straße fünf Mal so groß und bei Gütern immerhin doppelt so groß sein wie auf der Schiene. Für Neu- und Ausbau erhält die Schiene dennoch zwei Drittel des Investitionsvolumens, das der Straße zur Steigerung der Kapazität zugesprochen wird. Deshalb fallen zahlreiche Vorhaben bei der Straße mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis von fünf aus dem vordringlichen Bedarf heraus, während die Abschneidegrenze bei der Schiene viel geringer ist. Dabei lassen sich nach der Kalkulation der Bundesregierung mit einer Milliarde Euro Investitionsmittel auf der Straße fast doppelt so hohe zusätzliche Kapazitäten schaffen wie bei der Bahn.

Wenn wir Geld im Überfluss hätten, um öffentliche Investitionen zu finanzieren, dann könnten wir uns vielleicht eine derartige Außerachtlassung von gesamtwirtschaftlichen Effizienzkriterien leisten. Haben wir aber nicht, wie uns der Finanzminister dieser Tage wieder nachdrücklich erinnert hat. Um so mehr müssen wir beim Ausbau der öffentlichen Infrastruktur auf gesamtwirtschaftliche Effizienz achten. Und die vermisse ich im Entwurf der Bundesregierung für den neuen Bundesverkehrswegeplan.

Zum anderen, das ist der zweite Aspekt, geht es um die Folgen, die das vorhersehbare Scheitern der Verdopplungsstrategie bei der Schiene haben wird. Für eine ordentliche Politik gehört es sich, neben dem best-case-Szenario auch ein worst-case-Szenario zu entwickeln. Letzteres könnte für unsere Verkehrsentwicklung so aussehen: der Luftverkehr baut seine Position als zweite Kraft im Personenverkehr über 100 km aus, die Güterbahn stagniert weiter und die Schiene ist mangels Nachfrage immer weniger in der Lage den Erhalt des massiv ausgebauten Netzes zu gewährleisten. Gerade deshalb wären langfristige Zusagen von Mittelzuweisungen aus dem Etat an eine privatisierte Bahn ein enormes Risiko. Und – das wäre die gewichtigste Konsequenz – im Güterbereich müssen die Autobahnen den Nachfragezuwachs fast vollständig aufnehmen. Wären wir auf ein solches Szenario auch nur annähernd vorbereitet? Die Frage muss eindeutig mit ‚Nein‘ beantwortet werden.

Anrede,

bevor ich auf die zweite Frage nach dem Handlungsbedarf bei der Straße komme, lassen Sie mich eine Zwischenbilanz ziehen:

- Beim verkehrspolitischen Leitziel „Mobilität zu sichern“ sehe ich keinen nennenswerten Dissens in Politik und Öffentlichkeit.
- Bei der Bedeutung der Straße im Verkehrssystem in Deutschland gehen die Meinungen auseinander.
- Das von der Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan entwickelte Szenario setzt einseitig auf die Schiene, was dazu führen kann, dass das Leitziel ‚Sicherung von Mobilität‘ gefährdet ist.
- Deshalb ist Engagement für eine leistungsfähige Straße so wichtig für Mobilität in Deutschland.

4. Handlungsbedarf bei der Straße

Ich komme nun zu meinem Hauptanliegen, dem Handlungsbedarf bei der Straße:

An nüchternen Analysen zum Zustand des Straßennetzes besteht kein Mangel. Dazu haben nicht nur die Länderverkehrsminister unter meinem Vorsitz schon 1998 beigetragen, als sie eine Investitionslücke von 3 Milliarden DM für den Neu- und Ausbau sowie einer Milliarde DM für den Erhalt feststellten.

Auch die Bundesregierung hat ihren Beitrag zur Analyse geleistet. Die von ihr eingesetzte Pällmann-Kommission hat die Zahlen der Länder bestätigt. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung legte für die Bundesregierung dann 2001 den wachsenden langfristigen Erhaltungsbedarf offen. Und im Straßenbaubericht des gleichen Jahres wurden konkrete Fakten aus der Praxis genannt: 31 Prozent der Fahrbahnen auf Bundesstraßen sind eingeschränkt gebrauchsfähig. Ein Drittel der Brücken sind in einem schlechten Zustand.

Für die Nutzer hat all dies Konsequenzen. Auf der Straße fallen hohe gesamtwirtschaftliche Schäden durch Staus an. Die damit verbundenen horrenden Kosten habe ich schon beziffert. Diese Kosten für die Nutzer addieren sich also zu den Abgabenbelastungen von rund 50 Milliarden Euro jährlich hinzu.

Immerhin, 2001 hatte die erdrückende Faktenlage gewisse politische Konsequenzen: Der Straßenbauetat wurde für drei Jahre um 900 Millionen DM erhöht (Zukunftsinvestitionsprogramm) und später der Erhaltung im Bundesverkehrswegeplan mehr Gewicht gegeben. Doch schon bei der Ausgestaltung des Rechtsrahmens für die streckenbezogene Lkw-Maut blieb die weitere Konsequenz aus. Eine stringente Zweckbindung der Einnahmen für die Straße – bei Schiene und Luftverkehr eine Selbstverständlichkeit – wurde auch im Vermittlungsverfahren von Bund und Ländern nicht erreicht.

Im Etatentwurf 2004 wurde dann selbst die begrenzte Zweckbindung fast ad absurdum geführt. Angesichts der bestehenden Haushaltsnöte ersetzt die Maut Mittel der klassischen Haushaltsfinanzierung. Nur 300 Millionen Euro sind als zusätzliche Investitionen geplant. Bei einer geplanten Belastung durch die Maut von 2,8 Milliarden Euro pro Jahr ist das zu wenig.

Der Finanzminister wäre so der größte Nutznießer aus der Maut. Er entlastet sich von Investitionsausgaben in Höhe von zwei Milliarden Euro für die Verkehrswege. Das Risiko der Einführung der Gebührenerhebung liegt dagegen bisher allein im Verkehrsetat mit seinem hohen Investitionsanteil. Was abzusehen ist, darf nicht geschehen. Der ohnehin geringe Zuwachs an Investitionen in die Straße darf nun nicht auch noch der Mautverschiebung zum Opfer fallen. Sonst können über Jahre keine neuen Aus- und Neubauvorhaben begonnen werden.

Trotz Maut haben wir uns also nicht aus dem ewigen Dilemma der Infrastrukturpolitik befreien können. Kurzfristige Haushaltsnöte dominieren die Entscheidungsfindung und verhindern die langfristige Verstetigung der Investitionen. Dabei ist die Investitionsstetigkeit – bei richtiger Ausgestaltung der Zweckbindung - die eigentliche Stärke von Gebühren.

Anrede,

die Gründung von Pro Mobilität ist daher Ausdruck hoher Unzufriedenheit der Betroffenen über den politischen Umgang mit den vorliegenden verkehrspolitischen Analysen. Diese belegen klar die unzureichende Zukunftsfähigkeit unseres Straßennetzes. Insbesondere der Bericht der Pällmann-Kommission hat Erwartungen an die Verkehrspolitik geweckt, die bisher in keiner Weise erfüllt wurden.

Sorge um die Leistungsfähigkeit der Straße hat nicht nur die Bau- und Baustoffwirtschaft, wo eine Milliarde Euro zusätzliche Investitionen rund 20.000 Arbeitsplätze sichern. Wir sprechen auch für die gewerblichen und privaten Nutzer und bündeln so die Position mit denen der Wirtschaft von A wie Automobil bis Z wie Zement. Die Zahl der Unzufriedenen wächst. So stößt jetzt das Baugewerbe zu uns und andere Verbände und Unternehmen interessieren sich für eine Mitwirkung bei Pro Mobilität.

Fazit

Es herrscht also zunehmend der Eindruck, dass die fortdauernde Diskriminierung der Straße zu einer ernsthaften Beeinträchtigung der Mobilität in unserem Lande führen muss.

Unser Ziel ist es, Mobilität zu sichern. Wir sehen dieses Anliegen im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans nicht angemessen berücksichtigt.

Anrede,

meine Anregungen und Empfehlungen für unsere heutigen Gespräche möchte ich nach diesen Ausführungen auf vier Empfehlungen konzentrieren:

- Lassen Sie uns von allzu großen Verlagerungssillusionen Abschied nehmen.
- Lassen Sie uns ein Qualitätsziel Staureduzierung für die Straße einführen.
- Lassen Sie uns die bisherigen Etatansätze für Investitionen aus Haushaltsmitteln verstetigen.
- Lassen Sie uns mit der vollen Zweckbindung der streckenbezogenen Lkw-Maut für zusätzliche Investitionen die Basis schaffen, an der Umsetzung der Vorschläge der Pällmann-Kommission weiterzuarbeiten.

Vielen Dank!