



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

**„Die Straße stärken – mehr Mobilität für
Süddeutschland“**

Rede beim „Süddeutschen Straßentag 2004“

am 18. Februar 2004 in Stuttgart

Es gilt das gesprochene Wort!

1. Begrüßung

Sehr geehrter Herr Minister Müller,
meine Damen und Herren Abgeordnete,
lieber Herr Professor Zeidler,
sehr geehrter Herr Krüger,
meine Damen und Herren,

willkommen zum Süddeutschen Straßentag 2004. Ich freue mich über Ihr Kommen. Ihre Teilnahme unterstreicht das Interesse am Thema Mobilität.

Herzlichen Dank, Herr Professor Zeidler, für die Begrüßung in Ihrem Haus. Wir sind gern bei Ihnen zu Gast. Ihre Gastfreundschaft ist Ausdruck der dauerhaften Unterstützung durch Sie ganz persönlich im Präsidium unserer Initiative.

Meine Damen und Herren,
gestern hat sich die Bundesregierung von Toll Collect getrennt. Lange, viel zu lange hat dieser Klärungsprozess gedauert. Der Schaden ist groß, nicht nur für die Verkehrsinvestitionen. Durch Pleiten, Pech und Pannen wurde die Zuversicht erschüttert, durch Gebührenfinanzierung eine bessere Verkehrsinfrastrukturqualität zu erhalten. Bei der Werbung um Akzeptanz für diesen Weg muss jetzt wieder von vorne begonnen werden.

Nicht nur bei der Erhebungstechnik, auch im politischen Ordnungsrahmen sind wir noch nicht dort, wo wir hin müssen. Nur wenn der Bürger die Gewissheit hat, dass die Mautgebühr für die Straße verwendet wird, ist er zur Zahlung dieser Abgabe bereit! Das Gebührenaufkommen muss aber zweckgebunden in die genutzte Infrastruktur fließen. Das unterscheidet sie von Steuern. Davon sind wir noch weit entfernt.

Sie, Herr Minister Müller, haben genau da im letzten Jahr bei Ihrer Initiative zur Änderung des Mautgesetzes angesetzt. Sie haben viel bewegt, und dennoch sind wir noch nicht am Ziel. Ich freue mich, dass Sie heute hier bei uns sind.

Trotz der Kündigung des Mautvertrages durch den Bund, hat sich an der langfristigen Perspektive wenig geändert. Gebührenfinanzierung wird kommen, weil sie notwendig ist. Im Bundeshaushalt ist nicht mehr genug Geld für einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorhanden. Die Sparzwänge der öffentlichen Hand sind unübersehbar. Auch die Verantwortlichen in der Abteilung Straße des Bundesverkehrsministeriums können dies nicht ändern. Herzlich Willkommen, Herr Krüger. Ihnen obliegt die schwere Aufgabe, einen Straßenbauetat 2004, der immer noch mit vielen Risiken behaftet ist, umzusetzen.

Meine Damen und Herren,
trotz aller Spaziergänge ist eines sicher: wir werden erhöhte Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Verkehrswege brauchen. Dazu trägt ganz wesentlich das Verkehrswachstum durch die Erweiterung der EU bei. Das World Mobility Forum hat hier in Stuttgart vor zwei Wochen diese Botschaft deutlich formuliert. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt und Sie, Herr Brodbeck als Projektverantwortlicher, kann ich zu dieser Veranstaltung nur beglückwünschen. Das Anliegen, Fragen der Mobilität in einem internationalen Kontext stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken, ist ganz wichtig. Deutschland muss wissen, dass wir durch unsere zentrale Lage die Hauptverantwortung für den Verkehr in Europa tragen.

Und dabei kommt es auf die Straße ganz besonders an, auch das müssen wir vermitteln. Denn die verkehrspolitische Diskussion des vergangenen Jahrzehnts bei den Verkehrsträgern hat zu einer klaren Arbeitsteilung geführt: Die Straße hatte die Rolle des Bösen, die Schiene die des Guten. Diese Rollenverteilung hat sich bei vielen Akteuren im gesamten politischen Spektrum tief eingeprägt. Das Ergebnis dieser einseitigen Orientierung bekommen wir jetzt in Form von zunehmenden Staus und abnehmender Mobilität zu spüren.

Es ist also Zeit, die Verhältnisse wieder zurechtzurücken und sich in der Verkehrspolitik von Ideologien und Illusionen zu verabschieden.

Das ist die Aufgabe von Pro Mobilität. Zu unserer Initiative haben sich vor zwei Jahren Verbände von gewerblichen und privaten Nutzern der Straße sowie der

Wirtschaft zusammengeschlossen. Angesichts der aktuellen Schieflage im Bewusstsein vieler politischer Entscheidungsträger wollen wir die Rolle der Straße in einem Verkehrssystem der Zukunft angemessen berücksichtigt wissen.

Wir sehen uns als Schwesterorganisation zur „Aktion Pro Mobil“, die hier in Baden-Württemberg sehr gute Arbeit für den Erhalt des Straßennetzes leistet. Unser Auftrag umfasst vor allem die Bundesebene und schließt die Notwendigkeit des Neu- und Ausbaus der Verkehrswege ein. Das macht es notwendig, ideologische Vorgaben und überzogene Erwartungen an Verkehrsverlagerung auf die Schiene offen anzusprechen.

Mit regionalen Straßentagen wollen wir die drängenden Fragen mit Politikern vor Ort diskutieren. Abstrakte Debatten über den Verzicht auf Straßenbau durch Verlagerung und Entkopplung relativieren sich häufig angesichts der Konfrontation mit den konkreten Anforderungen unserer Gesellschaft an das Verkehrssystem, das weiß ich nur zu gut aus meiner langjährigen Erfahrung als Minister in einem anderen großen Flächenland.

2. Warum brauchen wir Mobilität?

Warum brauchen wir Mobilität?

Deutschland sucht nach Auswegen aus der hohen Arbeitslosigkeit. Wären wir nicht Exportweltmeister, die Situation wäre noch dramatischer. Wir sind aber nur deshalb so gut im Export, weil wir zunehmend Zulieferungen aus Niedriglohnländern in unsere Produkte integrieren und dadurch zu wettbewerbsfähigen Preise liefern können.

Das gilt ohne Zweifel für Baden-Württemberg, wo viele große und kleine Dienstleistungs- und Industrieunternehmen von internationalem Rang zu Hause sind. Ohne ausgereifte Logistiknetzwerke und leistungsfähige Verkehrsnetze können diese Unternehmen im Wettbewerb nicht bestehen.

Verkehrsinfrastrukturpolitik ist somit in hohem Maße Wirtschaftspolitik. Behindern wir die Arbeitsteilung durch zunehmende Infrastrukturengpässe, so belasten wir die Wirtschaft ähnlich wie wir es unmittelbar mit höheren Abgaben im Verkehr tun. Mit dem Ergebnis, dass unsere Wettbewerbsfähigkeit nachlässt.

Die Mobilität der Wirtschaft ist die eine Seite, die der Menschen die andere. Auch die Bürger haben gute Gründe für Ihren Anspruch auf Mobilität:

- ⇒ Sie wollen einen Arbeitsplatz, der ihrer Qualifikation entspricht, und doch nicht auf die heimatliche Verwurzelung verzichten - also wohnen in Schwetzingen und arbeiten in Mannheim.
- ⇒ Sie wollen sich von Kultur inspirieren lassen und dabei über den Tellerrand der eigenen Gemeinde hinausschauen dürfen, - deshalb fahren Kunstinteressierte aus dem ganzen Land zur Ausstellung niederländischer Gemälde in die Kunsthalle Tübingen.
- ⇒ Sie wollen den VfB Stuttgart nicht nur bei seinen Heim- sondern auch den Auswärtsspielen unterstützen, weil der Erfolg der Mannschaft ihnen Identität vermittelt.
- ⇒ Sie wollen am Wochenende im Schwarzwald wandern, auf dem Bodensee segeln oder eine Weinprobe im Remstal besuchen.

Gute Gründe also, mobil zu sein. Mobilität ist kein Selbstzweck.

Welche Mobilität notwendig ist und welche nicht – diese Frage wird nur von jenen gestellt, die meinen, dies für andere entscheiden zu können; ohne Rücksicht auf individuelle Freiheit und wirtschaftliche Belange.

3. Die Herausforderung für die Straße im Süden Deutschlands

Im süddeutschen Straßennetz ist das ganze Jahr über Hochsaison. Dabei denke ich nicht allein an den Verkehr durch den Sommer- und Wintertourismus. Baden-Württemberg liegt in der Mitte der so genannten „blauen Banane“. Entlang dieser Kette wirtschaftlich starker Ballungsräume von den niederländischen Häfen bis nach Norditalien, ist der Austausch mit den Nachbarn besonders intensiv.

Bedeutsam ist außerdem der Transitverkehr in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sowie die Zubringerfunktion einiger Autobahnen für den Alpentransit. Dazu konzentrieren sich die Verkehrsströme schon weit vor den Gebirgspässen auf wenige Magistralen. Das verschärft die Belastung auf den wichtigen europäischen Achsen A 5, A 6 und A 8. Hier reicht die Betrachtung der Abschnitte in Baden-Württemberg allein nicht aus. Deshalb dehnen wir an einigen Stellen in unserem heutigen Programm die Betrachtung auf ganz Süddeutschland aus.

Zurück aber zu Baden-Württemberg. Die Raumstruktur dieses Bundeslandes ist geprägt durch eine enge wirtschaftliche Verflechtung von Ballungsgebieten und ländlichen Räumen. Das tägliche Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen ist hier im Land so hoch wie in keinem anderen Flächenland. Wie nirgends sonst ist somit der Regionalverkehr auch auf ein Netz außerhalb der Autobahnen angewiesen. Das hat Konsequenzen für den Infrastrukturbedarf.

Meine Damen und Herren,

und so stellt sich die Situation in Baden-Württemberg heute wie folgt dar:

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf Autobahnen in Baden-Württemberg liegt 17 Prozent über dem Bundesschnitt. Bei den Bundesstraßen ist die Verkehrsstärke sogar 36 Prozent höher. Die Schlussfolgerung ist klar: Die Autobahnen sind überlastet und der Erhaltungsbedarf im gesamten Netz wegen der intensiven Nutzung besonders hoch.

4. Was müssen wir also bei der Straße tun, damit der Süden Deutschlands mobil bleibt?

Ich möchte sechs Punkte als Anregungen für die heutigen Diskussionen ansprechen:

1. Die Infrastrukturpolitik muss mehr Gewicht erhalten.
2. Die Politik muss die Rolle der Straße als Garant für Mobilität anerkennen.
3. Wirksame Maßnahmen gegen den Stau müssen eingeleitet werden.
4. Erhaltung braucht einen höheren Stellenwert.
5. Finanzmittel müssen stärker nach Effizienzkriterien eingesetzt werden.
6. Die Akzeptanz für Gebührenfinanzierung muss zurück gewonnen werden.

Zu 1) Die Infrastrukturpolitik muss mehr Gewicht erhalten

Konsumtive Ausgaben dominieren heute die Entscheidungen der Haushaltspolitik. Sie betreffen den Wähler kurzfristig und unmittelbar. Das Zurückschrauben von Standards in diesem Bereich, das erleben wir gerade wieder in der Politik, ist ein politischer Kraftakt. Dieser gelingt nur, wenn die Wähler für eine längerfristig nachhaltige Lösung gewonnen werden können.

In der Infrastrukturpolitik stellt sich die Herausforderung ähnlich. Wie vermittele ich die Notwendigkeit, heute Maßnahmen einzuleiten, die den Verkehr 2010 sichern sollen. Der Versuch dazu wird teilweise erst gar nicht unternommen. Die Vorgaben der Finanzpolitik für den Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans sind dafür ein gutes Beispiel. Er orientiert sich nicht an der Aufgabe, das Verkehrssystem zukunftssicher zu gestalten und auf das kommende Verkehrswachstum vorzubereiten. Maßstab war die Haushaltslage. Doch die Entwicklung der Verkehr wird sich nicht den langfristigen Etatplanungen des Bundes anpassen. Zehn Prozent Investitionszuwachs - steht ein Verkehrszuwachs bei Pkw von 19 Prozent und bei Lkw von mindestens 57 Prozent bis 2015 entgegen. Nachfrageentwicklung und Investitionsrahmen passen also in keiner Weise zusammen.

Auch der Zustand der kommunalen Infrastruktur ist bis heute auf der politischen Agenda nur ein Randthema. Das betrifft dort nicht nur den Verkehr. Die Kommunen sehen sich nach der Reform der Gemeindefinanzen noch weniger in der Lage, ihrer Infrastrukturverantwortung nachzukommen.

Zu 2) Die Politik muss die Rolle der Straße als Garant für Mobilität anerkennen.

Marktanteile von mehr als 70 Prozent im Güterverkehr und fast 88 Prozent im Personenverkehr sind ein eindeutiges Votum für die Straße. Die Bilanz der Bahnreform fällt dagegen selbst bei wohlwollender Betrachtung eindeutig aus. Die erhofften Verlagerungseffekte sind ausgeblieben. Im Gegenteil: die Schiene hat weiter verloren. Die Politik hat die Schiene überfordert. Wir müssen uns wieder stärker Lösungen innerhalb des Straßensystems zuwenden. Das heißt nicht, die Straße soll es allein machen. Ich fordere zu einer Infrastrukturpolitik auf, die den Verkehrswegen realistische Aufgaben zuweist.

Zu 3) Wirksame Maßnahmen gegen den Stau müssen eingeleitet werden.

Staus sind eine Belastung der Wirtschaft, denn sie kosten nicht nur unmittelbar Zeit. Für Unternehmen kostet es auch Geld, wenn Mitarbeiter erhebliche zeitliche Puffer für ihre Mobilität einplanen müssen. Diese unproduktiven Zeitpuffer werden in keiner Staubilanz erfasst. Sie kosten Produktivität und damit Wettbewerbsfähigkeit, darauf hat Professor Rothengatter von der Universität Karlsruhe erst kürzlich wieder hingewiesen.

Zum notwendigen Ausbau der Kapazitäten enthält der Bundesverkehrswegeplan wenig Erfreuliches. Der viel zu enge Investitionsrahmen für die langfristige Verkehrswegeplanung erscheint angesichts der Haushaltsnöte schon heute als Wunschtraum.

Bundesweit sollen zum Beispiel 15 hochrentable Vorhaben zum Neu- und Ausbau von Autobahnen in Deutschland als weiterer Bedarf bis 2015 vielleicht geplant, aber auf keinem Fall finanziert werden. Bei jedem dieser Projekte ist der gesellschaftliche Nutzen fünfmal größer als die Kosten. Welches Wachstumspotential! Ein Drittel dieser Vorhaben ohne Perspektive betreffen

Baden-Württemberg. (Mit drei Abschnitten ist die A5 davon besonders betroffen, hinzukommen die A 8 Leonberg – Wendlingen und die A 656 Mannheim/West – Mannheim). Bei den Bundesstraßen gibt es weitere neun Beispiele allein hier aus dem Land. Die Liste ließe sich beliebig mit Vorhaben verlängern, die mit Nutzen-Kosten-Verhältnissen größer drei noch immer sehr rentabel wären. Hier wird Wachstum einfach verschenkt.

Zu 4) Erhaltung braucht einen höheren Stellenwert.

Investitionen in die Erhaltung sind ein Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung. Kommenden Generationen soll ein leistungsfähiges Verkehrsnetz übergeben werden.

Auf der Landesebene selbst haben Sie, Herr Minister Müller, mit Unterstützung der hiesigen Wirtschaft in den letzten Jahren erfolgreich Überzeugungsarbeit in Regierung und Parlament für höhere Erhaltungsinvestitionen geleistet. Es liegt sicherlich nicht an Ihrem Einsatz, dass Etatkürzungen nun auch an den Investitionstiteln nicht spurlos vorübergehen. Noch schwieriger ist die Lage der Kommunen, wie wir später hören werden.

Zu 5) Finanzmittel müssen stärker nach Effizienzkriterien eingesetzt werden.

In Zeiten knapper Kasse ist es besonders wichtig, das Infrastrukturnetz gesamtwirtschaftlich möglichst kostengünstig bereitzustellen. Dazu müssen wir eine an der Effizienz orientierte Verteilung der Mittel auf die Verkehrsträger anstreben.

Wie weit wir heute davon entfernt sind, zeigt der Blick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan. Setzen Sie das Investitionsvolumen für den Ausbau von Schiene und Straße ins Verhältnis zur erwarteten zusätzlichen Nachfrage. Das Ergebnis ist ernüchternd: Der Kapazitätsausbau kostet bei der Schiene dann fast das Doppelte wie bei der Straße. Bleibt die politisch gewünschte Verdopplung des Schienengüterverkehrs aus, was zu erwarten ist, wird die Diskrepanz noch größer.

Gleich hohe Mittel für Schiene und Straße – dieses Dogma der Bundesregierung – hält einer effizienzorientierten Betrachtung nicht stand.

Zu 6) Die Akzeptanz für Gebührenfinanzierung muss zurück gewonnen werden.

Wie kommen wir nach dem Maut-Desaster der letzten Monate wieder auf Kurs in der Gebührenfinanzierung? Ich sprach es zu Beginn an. Wir müssen die Agenda der Pällmann-Kommission wieder aufgreifen und umsetzen. Mit eigenständigen Finanzierungskreisläufen, der Zweckbindung der Gebühren und tatsächlicher Zusätzlichkeit dieser Investitionen könnte Vertrauen der Gebührenzahler wieder zurück gewonnen werden.

Wichtig wäre desweiteren, dass Bund, Länder und Wirtschaft zu einer neuen Rollenverteilung finden, die auch in finanzieller Hinsicht vorteilhaft wäre. Die Aufgabenzuordnung an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und die Konzeption des so genannten A-Modells, also der Streckenausbau auf Autobahnen unter Refinanzierung aus der Lkw-Maut und einer Anschubfinanzierung des Bundes, haben hier drängende Fragen aufgeworfen.

Meine Damen und Herren,
wie bleiben wir mobil in Süddeutschland, was müssen wir tun? Ich freue mich auf interessante Vorträge und rege Diskussionen.

Herr Minister Müller - Sie haben nun das Wort.