



**Dr. Peter Fischer**

**Präsident**

**Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.**

## **Begrüßung**

**zur Veranstaltung**

**„Die Wirtschaft brummt, der Stau hat Konjunktur“**

**Erwartungen an die Infrastrukturpolitik  
und den Masterplan Güterverkehr und Logistik**

**am 2. Juli 2007**

**in der Vertretung des Landes Sachsen-Anhalt beim Bund**

Heute vor fünf Jahren wurde Pro Mobilität gegründet. Grund genug, Bilanz zu ziehen und mit Ihnen, unseren Freunden, Partnern und Mitgliedern später auch etwas zu feiern.

Sehr verehrte Abgeordnete,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer Veranstaltung „Die Wirtschaft brummt, der Stau hat Konjunktur“. Es freut uns alle, dass die Forschungsinstitute im letzten halben Jahr immer wieder Anlass hatten, ihre Prognosen für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts anzuheben. Die Wirtschaft floriert, der Arbeitsmarkt belebt sich. Der Stimmungswandel ist im ganzen Land spürbar.

Der Güterverkehr auf den Straßen ist ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung. Er wächst noch stärker und das Ausmaß überrascht uns immer wieder. Fahrermangel und lange Lieferzeiten für neue Lkw sind die Begleitumstände. Die werden sich kurz- und mittelfristig lösen lassen. Für die Engpässe bei der Infrastruktur gilt das nicht im gleichen Maße. Deshalb stellen sich einige Fragen:

- Was haben wir zu erwarten?
- Wo müssen wir handeln?
- Wie kommen wir schneller zu Lösungen, und
- was kann der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ dazu beitragen?

Dies sind die Fragen die im Mittelpunkt unserer heutigen Veranstaltung stehen.

Zunächst aber noch ein paar Worte zu unserem kleinen Jubiläum: Was gab eigentlich den Anstoß zur Gründung, fragte mich kürzlich ein Redakteur eines großen Nachrichtenmagazins. Viele dachten damals: Brauchen wir noch einen Verkehrsverband? Die 19 Gründer waren davon überzeugt, ich auch. 2002 und in den Jahren davor waren nämlich die Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur zu offensichtlich geworden. Besonders die Modernisierung der Straße war arg ins Hintertreffen geraten. Die Pällmann-Kommission mit ihren Empfehlungen im

Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zeigte die großen Defizite, aber auch Lösungsoptionen auf, die in einem ersten Schritt mit der Lkw-Maut dann auch umgesetzt wurden.

Dennoch - fünf Jahre später stehen wir immer noch vor einer Fülle ungelöster Probleme. Die Wahrnehmung des Handlungsbedarfs ist zwar gestiegen, aber viele Erwartungen wurden enttäuscht. Ich erinnere nur an die Einführung der Lkw-Maut, die zusätzliche Mittel für die Straßenbaufinanzierung bringen sollte, schließlich aber nur weggefallene Haushaltsmittel substituierte. Um Lösungen der Finanzierungsfragen wird also weiter gerungen.

Insofern war der Zusammenschluss führender Automobilclubs, Verbände und Unternehmen, die alle das Ziel eint, für eine bessere Infrastruktur einzutreten, notwendig.

Denn wichtig ist uns allen, dass wir alle mobil bleiben können. Für den Personen- und den Güterverkehr brauchen wir dazu:

- ein effizientes Verkehrssystem auch im Interesse der Umwelt,
- sichere Straßen,
- langfristig tragfähige Finanzierungslösungen für die Infrastruktur und
- eine bessere Zusammenarbeit von Staat und Wirtschaft.

In dieser Sache wollen wir Plattform sein für den Meinungsaustausch zwischen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit.

Wir tun dies aus dem Blickwinkel der Straße. Das macht uns aber nicht blind für die Belange des gesamten Verkehrssystems. Zur Überraschung mancher werben wir auch für bessere Zukunftsperspektiven für die Bahnen durch mehr Wettbewerb auf der Schiene.

Meine Damen und Herren,

wir können heute sagen: Pro Mobilität hat sich mit Erfolg eingemischt. Denn, anders als damals ist es heute nicht mehr politisch tabu, für automobiler Mobilität

und leistungsfähige Straßen öffentlich zu streiten. Ich bin sehr froh darüber, dass die tragende Rolle der Straße in der Politik wieder anerkannt wird. Quer durch das Parteienspektrum wächst die Erkenntnis, dass die Straßeninfrastruktur eine Stärke unseres Landes ist, für die wir mehr tun müssen, wenn sie es auch in Zukunft noch bleiben soll. Allerdings muss gehandelt werden. Wir brauchen strukturelle Weichenstellungen. Gerade deshalb haben wir große Erwartungen an die Infrastrukturpolitik von heute. Denn sie legt die Basis für die Mobilität von morgen, auf die wir so dringend angewiesen sind.

Damit bin ich bei unserer heutigen

### **Veranstaltung: „Die Wirtschaft brummt, der Stau hat Konjunktur“.**

Meine Damen und Herren,

„Deutschland steckt im Dauerstau fest“, titelte kürzlich ein großes Wirtschaftsmagazin. Wir alle wissen: die Häfen werden der Containerflut kaum noch Herr, auf wichtigen Routen nimmt das Lkw-Aufkommen zweistellig zu und auf der Schiene werden Slots knapp. Der Ausbaubedarf an den Autobahnen und der Sanierungsbedarf an Brücken und Fahrbahnen steigen. Die Investitionen dagegen sind rückläufig. Angebot und Nachfrage entwickeln sich scherenhaft auseinander. Das ist, auf eine Kurzform gebracht, das Dilemma, in dem wir stecken und für das wir heute Lösungsmöglichkeiten diskutieren wollen.

Wir tun dies vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung sich vorgenommen hat, bis Ende des Jahres einen Masterplan Güterverkehr und Logistik vorzulegen. Der soll den Wirtschafts- und Logistikstandort stärken. Die Herausforderung ist groß. Deshalb haben wir es sehr begrüßt, unsere Vorstellungen in den vorbereitenden Workshops einbringen zu können.

Wir verbinden mit dem Masterplan die Erwartung, dass:

- Engpässe auf den Autobahnen zügig entschärft,
- wichtige Lücken im Fernstraßennetz geschlossen, und
- Sicherheitsfragen im Bereich der Infrastruktur gelöst werden.

Ausführlicher werde ich darauf in der Diskussion eingehen.

Zwei Tage vor der Verabschiedung des Etatentwurfs 2008 im Bundeskabinett ist es mehr als berechtigt, die Finanzierungsseite anzusprechen. Dass Herr Hahn uns heute nicht sagen kann, was wir genau zu erwarten haben, dafür haben wir Verständnis. Dass wir unsere erheblichen Sorgen über die Investitionen in den kommenden Jahren klar ansprechen, ist aber unumgänglich.

Von 2001 bis 2006 wurde der Finanzrahmen des Bundesverkehrswegeplans für die Fernstraßen eingehalten. In den letzten beiden Jahren waren dies je 5,2 Milliarden Euro. Schon 2007 fallen wir mit 4,7 Milliarden Euro deutlich dahinter zurück. An der Lücke von 500 Millionen Euro soll sich nach unseren Informationen auch in den kommenden Jahren nichts ändern.

Diese Lücke wird real noch größer, denn gleichzeitig steigen die Preise im Straßenbau, allein in den vergangenen 15 Monaten um zehn Prozent. Erhöhte Materialkosten und die angehobene Umsatzsteuer hinterlassen ihre Spuren. Bei Betrachtung realer Preise ist die Investitionslücke im Bundesverkehrswegeplan also noch viel größer. Diese dramatische Entwicklung werden wir im Herbst den Parlamentariern anlässlich der Etatberatungen noch ausführlich erläutern.

Eine wachsende Wirtschaft, steigende Steuereinnahmen, zunehmende Transportnachfrage und real stark sinkende Investitionen passen nicht zusammen. Im Masterplan müssen deshalb strukturelle Lösungen verankert werden. Dazu gehören eine stärkere Unabhängigkeit der Finanzierung vom Bundeshaushalt und die Nutzung von PPP.

Meine Damen und Herren,

bevor wir uns nun dem weiteren Programm zuwenden, gilt mein Dank unserem Gastgeber, der Landesvertretung Sachsen-Anhalt. Wir sind gern hier in diesen schönen Räumen zu Gast. Ich freue mich auch, dass Herr Minister Dr. Daehre, der auch Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz ist, etwas später noch zu uns kommen wird.

Begrüßen möchte ich Herrn Björn Helmke, den Chefredakteur der Deutschen Logistikzeitung DVZ. Mit Ihnen, Herr Helmke, haben wir einen ausgewiesenen Experten für die Moderation unserer Podiumsdiskussion gewinnen können. Vielen Dank schon mal. Die Teilnehmer der Runde, - Herrn Dr. Michael Ahrens, meinen Präsidiumskollegen Hermann Grewer und Herrn Wolfgang Hahn -, die uns Herr Helmke nachher noch näher vorstellen wird, begrüße ich ebenfalls herzlich.

Zunächst also der Blick in die weite Zukunft. Willkommen dazu Herrn Lutz Ickert von der Prograns AG, der mit uns in die Jahre 2030 und 2050 schauen wird. Infrastrukturpolitisch ist zumindest 2030 zwar nicht morgen, aber doch fast übermorgen, denn manches was wir eigentlich schon heute brauchen, hat – wenn es nach dem Bundesverkehrswegeplan geht – erst nach 2015 Aussicht auf eine Realisierung. Herr Ickert war Projektleiter einer Studie, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entstanden ist und deren Ergebnisse er uns jetzt vorstellt.

Herr Ickert, Sie haben das Wort!

Vielen Dank.