



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 e.V.

Begrüßung

„Neue Wege zur Finanzierung der

Bundesfernstraßen“

am 12. April 2005

im Hause des Bundesverbandes Öffentlicher Banken

Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Begrüßung

Vielen Dank Herr Boos für Ihre freundliche Begrüßung. Ihre einführenden Worte machen deutlich, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unser gemeinsames Anliegen ist. Wir sind froh, dass wir heute bei Ihnen im Hause des Bundesverbandes Öffentlicher Banken, vis à vis von Reichstag und Kanzleramt, zu Gast sein dürfen. Herzlichen Dank!

Verehrte Abgeordnete,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Großmann,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Abeln,
sehr geehrter Herr Trattner,
meine Damen und Herren,

im Namen des Präsidiums von Pro Mobilität heiße ich Sie herzlich willkommen.

Unser heutiges Thema genießt seit einigen Wochen erhöhte politische Aufmerksamkeit. Es fehlte weder in der Regierungserklärung von Bundeskanzler Gerhard Schröder am 17. März noch beim Beschluss der Verkehrsministerkonferenz in der vergangenen Woche. Was dürfen wir von den diskutierten Ansätzen erwarten und wie kommen wir zu einer nachhaltigen Finanzierung der Fernstraßen? Diese Fragen bewegen uns heute. Ich freue mich, dass Sie so zahlreich gekommen sind, um mit uns darüber zu diskutieren.

Mit **drei Aussagen** möchte ich in die Veranstaltung einleiten:

- Zunächst möchte ich erläutern, warum wir nicht darum herum kommen, mehr in die Autobahnen und Bundesstraßen zu investieren,
- dann lassen Sie mich begründen, warum wir neue Wege der Finanzierung der Bundesfernstraßen einschlagen müssen,
- und abschließend will ich meine Erwartungen an die heutige Veranstaltung formulieren.

Zum ersten Punkt:

Meine Damen und Herren,

in der Wirtschaftspolitik gibt es einen breiten Konsens: wir müssen mehr Wachstum stimulieren und dazu die Wachstumsfelder unserer Volkswirtschaft stärken. Der Außenhandel ist ein solcher Bereich. Bei einem gesamtwirtschaftlichen Wachstum von 1,7 Prozent legten im vergangenen Jahr die Exporte um 10 und die Importe um 7 Prozent zu. Der Erfolg unserer Wirtschaft auf den Märkten in Europa und der Welt ist nicht denkbar ohne ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Je mehr wir auf Außenhandel setzen, umso wichtiger sind Transport und Logistik.

Steigende Anforderungen an Flexibilität, Zuverlässigkeit und Termintreue haben über die Jahrzehnte den Lkw zum Marktführer im Güterverkehr mit einem Anteil von 70 Prozent gemacht. Als Leistungsträger in einer immer transportintensiveren Wirtschaft wuchs seine Beförderungsleistung im vergangenen Jahr mit 4,6 Prozent also mehr als doppelt so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt. Auch in den kommenden Jahren wird sich daran nichts ändern. Wenn wir also die Exportbranchen nicht bremsen wollen, dürfen wir uns nicht erlauben, unsere internationalen Verkehrsachsen und die Anbindungen der Seehäfen im Stau stecken zu lassen.

Auch zu hoffen, eine Entlastung der Straßen könnte sich durch einen Rückgang des Personenverkehrs einstellen, wäre vergeblich. Das hat die rückwirkende Korrektur der Verkehrsstatistik bis ins Jahr 1994 zu Anfang dieses Jahres gezeigt. Die Verkehrsleistungen für Pkw wurden um sage und schreibe um 23 Prozent angehoben. Wir sind jetzt beim Pkw-Verkehr auf einem Niveau, das im Bundesverkehrswegeplan erst für 2015 prognostiziert war. Trotz der Einführung der Ökosteuer hat die Nachfrage entgegen allen Erwartungen zugenommen und wird auch in den kommenden Jahren weiter wachsen.

Im Bundesverkehrswegeplan konnte diese Neubewertung der Nachfrage nicht mehr berücksichtigt werden. Sonst wäre das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis der Straßenbauvorhaben von hohen 5,2 noch größer gewesen, als es ohnehin schon ist. Das bedeutet bei einer Nutzungsdauer von 30 Jahren: Jeder im Fernstraßenbau investierte Euro hat sich spätestens nach sechs Jahren gesamtwirtschaftlich amortisiert. Kaum eine andere öffentliche Investition zahlt sich so schnell wieder aus.

Höhere Investitionen brauchen wir nicht nur aber für den Neu- und Ausbau. Der Erhaltungsstau auf Brücken, unzählige Schlaglöcher und die notdürftig geflickten Autobahnabschnitte machen uns große Sorgen. Bei einer aktuellen DEKRA Umfrage beklagten rund 62 Prozent der 1.800 Befragten, der Straßenzustand habe sich deutlich verschlechtert. Das zeigen auch die Straßenbauberichte des Bundes: Von 2000 bis 2003 hat der Anteil der Brückenflächen, deren baulicher Zustand ausreichend und schlechter ist, von 36 auf 42 Prozent zugenommen. Das ist bittere Realität. Hier gilt es deshalb sofort zu handeln. Der Substanzverzehr der Infrastruktur muss gestoppt werden, wenn auch künftig ein funktionsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen soll. Deshalb muss sichergestellt werden, dass die im Bundesverkehrswegeplan um 50 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro angehobene Finanzlinie für die Erhaltung auch Jahr für Jahr tatsächlich eingehalten werden kann.

Unsere Wirtschaft lebt von Mobilität, und sie ist in der Zukunft weiter darauf angewiesen. Wollen wir deshalb das Wachstum stärken, müssen wir die vorhandenen Verkehrswege erhalten und auf überlasteten Strecken die Kapazitäten ausbauen. Aus unserer Sicht sind dafür rund sieben Milliarden Euro pro Jahr notwendig. Ein ehrgeiziges Ziel. Wie können wir es erreichen?

Damit bin ich bei meinem **zweiten Punkt nämlich**

der Notwendigkeit, neue Wege der Finanzierung der Bundesfernstraßen einzuschlagen

Vorgestern war die streckenbezogene Lkw-Maut 100 Tage in Betrieb. Sie hätte die Lösung aller Finanzierungsprobleme im Fernstraßenbau sein sollen. So sahen die Empfehlungen der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2000 aus. Die bisherigen Investitionsansätze aus dem Bundeshaushalt sollten kontinuierlich fortgeschrieben und die Mauteinnahmen zusätzlich zur Verfügung gestellt werden. In der Summe wären wir dann mit 6,5 Milliarden Euro fast am Ziel gewesen. Der Bundesverkehrswegeplan und viele sehr rentable, d.h. wachstumsfördernde Vorhaben des weiteren Bedarfs wären solide finanziert gewesen.

Doch zwischen dem Konzept aus dem Jahr 2000 und dem Mautstart in 2005 gab es viele Stolpersteine, die genau das verhindert haben. Nämlich:

- stagnierende Steuereinnahmen bei geringem Wirtschaftswachstum,
- die völlig unberechtigte Ausweitung des Subventionsabbaus nach Koch-Steinbrück auf die Straßen,
- Investitionskürzungen für die Rente,
- die Verzögerung der Maut und - nicht zu vergessen –
- die Verteilung der Mauteinnahmen auf alle Verkehrswege.

Im Ergebnis sind die Haushaltsansätze für den Fernstraßenbau 2005 trotz Mautstart auf dem Vorjahresniveau von fast 4,9 Milliarden Euro. Ich will nicht verschweigen, dass dies rund 700 Millionen Euro mehr sind als noch im Jahr 2000. Bei einer Mehrbelastung des Güterkraftverkehrs von 3 Milliarden Euro ist es den Zahlern der Maut dennoch nicht zu vermitteln, dass sich ihr Nutzerentgelt nicht im Etatansatz bemerkbar macht. Die Belastung der Autobahnen steigt Jahr für Jahr, während die Qualität abnimmt. Die Lkw-Maut hat daran nichts geändert.

Diese ernüchternde Lage sollte uns aber nicht davon abhalten, den Blick nach vorn zu richten. Ich habe dabei zwei Zielrichtungen vor Augen:

- Zum einen, müssen wir Wege suchen, wie wir die vorhandenen Investitionsmittel effizienter nutzen können, sie also wirksamer einsetzen. Der Bundesrechnungshof hat z. B. im vergangenen Jahr die Frage aufgeworfen, ob die Auftragsverwaltung der Länder für den Bund bei den Fernstraßen nicht neu justiert werden muss. Auch das A-Modell setzt hier an, bei dem private Konzessionsnehmer den Erhalt und Betrieb von der öffentlichen Hand übernehmen. Es wird spannend sein, zu sehen, welche Ergebnisse die neue Arbeitsteilung bringen wird.
- Zum zweiten, müssen wir die Finanzierung der Fernstraßen unabhängiger von der Entwicklung des Bundeshaushaltes machen. Es wäre schon ein Fortschritt, die Nutzerentgelte dem unmittelbaren Zugriff des Bundeshaushaltes zu entziehen. Doch aus meiner Sicht reicht es nicht aus, der VIFG die Lkw-Mautgebühren direkt zuzuführen. Der Lkw-Fahrer muss zum Kunden werden, der für sein Entgelt eine angemessene Gegenleistung erhält. Deshalb müssen die Mauteinnahmen vollständig den Fernstraßen zufließen und wer jetzt schon über eine Ausweitung der Entgelte nachdenkt, der muss sich im Klaren sein, dass erst einmal bei der Zweckbindung der Lkw-Maut nachgebessert werden muss.

Meine Damen und Herren,

Was erwarte ich mir nun von der heutigen Veranstaltung?

Mein Wunsch ist es, mit Ihnen eine Diskussion ins Rollen zu bringen. Eine Diskussion über Lösungen für alternative Finanzierungsmöglichkeiten im Straßenbau. Die weiter wachsende Nachfrage nach Mobilität einerseits und die schwindende finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates zwingen nun dazu.

Weniger Staus, weniger Energievergeudung, mehr Sicherheit auf den Straßen und mehr Arbeitsplätze, all das können wir erreichen, wenn wir neue Wege zur Finanzierung der Bundesfernstraßen erschließen.

Ein ARD-Bericht hat dieser Tage in einem Zustandsbericht über das deutsche Fernstraßennetz festgestellt, das Hinweisschild „Straßenschäden“ sei zu einem Symbol für Deutschland geworden, das soviel bedeute wie: „Achtung, hier verrottet ein Staat, dem die Puste ausgegangen ist und auch die Ideen“. Lassen Sie uns diesen Vorwurf gemeinsam widerlegen, in dem wir neue Wege aufzeigen für eine Investitionsoffensive Fernstraßenbau. Denn an Ideen mangelt es nicht in unserem Lande. Ich verweise nur auf den Bericht der Pällmann-Kommission. Was wir brauchen, ist die Bereitschaft, die Ideen politisch umzusetzen.

Die Bundesregierung hat nach intensiver Vorbereitung in den zurückliegenden Monaten durch eine Reihe von Maßnahmen deutlich gemacht, dass sie zu solchen Veränderungen bereit ist. Es gibt Fortschritte bei Public Private Partnership und auch erste Erfolge der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft. Ich freue mich, dass Sie, Herr Staatssekretär Großmann uns gleich einen Einblick in die Arbeit der von Ihnen geleiteten Task Force PPP geben und weiterführende Perspektiven aufzeigen werden. Danke, dass Sie zu uns zu gekommen sind.

Sehr herzlich begrüßen möchte ich Herrn Direktor Christian Trattner, Mitglied des Vorstandes der ASFINAG, der privaten Autobahnfinanzierungsgesellschaft unseres Nachbarlandes Österreich. Sein Land hat frühzeitig auf die wachsenden Anforderungen an die Infrastruktur reagiert, indem der Staat 1997 bereits die komplette Finanzierung des ca. 2000 Kilometer langen Fernstraßennetzes an die ASFINAG übertragen hat. Dem Vernehmen nach trauert in Österreich niemand mehr dem alten System hinterher. Im Gegenteil, wie sich inzwischen ja auch bei uns herumgesprochen hat, legt Österreich ein enormes Tempo beim Ausbau seines Autobahnnetzes vor. Herr Direktor Trattner, Herzlich willkommen!

Mit Herrn Dr. Daniel Delhaes von der Wirtschaftswoche haben wir einen Journalisten für die Moderation gewonnen, der die Diskussion um die Zukunft der Mobilität in Deutschland seit langem kritisch begleitet. Auch Ihnen gilt mein Willkommensgruß.

Herr Delhaes wird Ihnen die Teilnehmer des anschließenden Podiums vorstellen.

Ich danke Ihnen nochmals für Ihr starkes Interesse und gebe das Wort weiter an Herrn Staatssekretär Großmann.