



Dr. Peter Fischer

Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Begrüßung

zur Veranstaltung

**„Halbzeitbilanz und Perspektiven für den
Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015“**

**am 18. Juni 2008
in Berlin**

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer Veranstaltung „Halbzeitbilanz und Perspektiven für den Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015“. Bei Halbzeit denken in diesen Tagen viele an Fußball. Da spielt die Pause eine große Rolle. Der Trainer überprüft die Taktik und spricht mit der Mannschaft über Verbesserungen. Natürlich wollen wir beim Bundesverkehrswegeplan keine Pause einlegen. Doch zur Halbzeit seiner Laufzeit bietet es sich an, das Erreichte zu bilanzieren und über die Taktik und das Tempo bei der weiteren Umsetzung nachzudenken. Das wollen wir heute tun.

„Halbzeitbilanz und Perspektiven für den Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015“, dabei stellen sich für mich drei Fragen:

- Erstens: Wie weit ist die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans bisher vorangeschritten?
- Zweitens, welche Perspektiven gibt es für die zweite Hälfte der Laufzeit?
- Und drittens, wie soll die angekündigte Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans ab 2009 aussehen?

Beginnen wir mit der

Bilanz zur Halbzeit

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde mit dem Anspruch verfasst, auch finanziell realisierbar zu sein. Die als vordringlich eingestuften Neu- und Ausbauvorhaben an Fernstraßen weisen deshalb mit einem durchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 eine hohe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus. Bei einer Nutzungsdauer der Infrastruktur von 30 Jahren hat sich die Investition aus staatlicher Sicht bereits nach sechs Jahren amortisiert. In der Folge sind aber auch viele Vorhaben im weiteren Bedarf gelandet, die eigentlich vordringlich sein sollten. Maßnahmen mit einem Nutzenüberschuss von zehn und mehr sollten nicht auf eine Finanzierung bis nach 2015 warten müssen.

Dem Bundesverkehrswegeplan liegen nicht aus der Luft gegriffene Zahlen zugrunde, sondern er spiegelt den Investitionsbedarf wider, der nötig ist, um die von der damaligen Bundesregierung prognostizierte Verkehrsnachfrage zu decken. Eine Bewertung kann sich an Investitionszahlen orientieren. Doch das reicht nicht aus. Sie muss auch die tatsächliche Verkehrsentwicklung berücksichtigen. Deshalb sollten wir uns jetzt zur Halbzeit kritisch fragen, ob wir ausreichend und an den richtigen Stellen investiert haben.

Die Bewertung anhand der **Investitionszahlen** für die Fernstraßen fällt bisher nicht so schlecht aus. Der Bundesverkehrswegeplan baute auf die Finanzplanung der Bundesregierung des Jahres 2002 auf. Die sah einen Anstieg im Fernstraßenbau von 4,7 Milliarden Euro pro Jahr zu Beginn auf 5,2 Milliarden Euro ab 2006 vor. Dieses Niveau wurde in 2005 ein einziges Mal erreicht. In den anderen Jahren kamen die tatsächlichen Investitionen den Vorgaben immerhin relativ nahe. Daran hatte auch das Parlament entscheidenden Anteil, denn es hat mehrmals für Nachbesserungen der Etatentwürfe gesorgt.

Bei den Wasserstraßen war die Entwicklung ähnlich. Für die Schiene kann man das nicht sagen, doch liegen die Ursachen dort weniger im politischen Raum, als bei der DB AG selbst. Mehrere Jahre lang war es üblich, dass die bereitgestellten Etatmittel nicht vollständig abgerufen wurden.

In der Summe hat der Bundesverkehrswegeplan ein Bedarfsvolumen für alle Verkehrswege von 150 Milliarden Euro über 15 Jahre. Umgerechnet bedeutet das zehn Milliarden pro Jahr. Einen Investitionsetat in dieser Höhe hat es aber in keinem Jahr gegeben. Daran hat auch die 2005 eingeführte Lkw-Maut mit dem Versprechen zusätzlicher Investitionen nichts geändert.

Wir müssen festhalten, dass die finanziellen Annahmen des Bundesverkehrswegeplans nicht eingehalten wurden – und zwar trotz der Einführung der Lkw-Maut. Nicht nur das: Die vor fünf Jahren zugrunde gelegten Verkehrsprognosen sind längst überholt. Denn die **Verkehrsnachfrage** hat schon

heute das erst für 2015 erwartete Niveau überschritten. Den bis dahin geplanten Kapazitätsaufbau brauchen wir auf vielen Strecken schon heute. Aber auch die Erhaltungsinvestitionen müssen verstärkt werden, weil mit der erhöhten Nutzung der Verschleiß deutlich stärker ist, als damals angenommen wurde. Wir kommen also nicht darum herum, das Investitionstempo zu erhöhen und die Mittel dorthin zu lenken, wo der Nutzen am größten ist.

Meine zweite Frage ist, wie sehen die

Perspektiven der weiteren Umsetzung

aus?

Die neue Finanzplanung der Bundesregierung wird erst mit dem Kabinettsbeschluss zum Entwurf des Verkehrsetats 2009 am 2. Juli vorliegen. Die noch gültigen Planwerte vom letzten Jahr sind ernüchternd. Danach soll der Fernstraßenbau um 350 Millionen Euro auf 4,58 Milliarden Euro zurückgefahren werden. Für die Folgejahre sieht es sogar noch schlechter aus. Das liegt weit hinter den knapp 5,2 Milliarden Euro zurück, mit denen der Bundesverkehrswegeplan für die Fernstraßen kalkuliert wurde.

Dabei sind nicht einmal Preiseffekte berücksichtigt. Schon heute zeichnet sich ab, dass die Projektkosten in der Zukunft höher sein werden, als dies im Bedarfsplan kalkuliert wurde. Dort wurde zum Preisstand 2001 gerechnet. Doch seit 2005 sind die Preise im Straßenbau um mehr als zehn Prozent gestiegen und ein Ende der Entwicklung ist nicht absehbar. Höhere Kosten für Rohstoffe, Energie, Löhne und die Umsatzsteuer werden auf die Projekte durchschlagen. Auch die Aufwendungen für Lärm- und Umweltschutz werden weiter zunehmen. So wird die Umgebungslärmrichtlinie zusätzliche Maßnahmen erforderlich machen. In der Konsequenz heißt das, es wird für alle Verkehrswege mehr Geld benötigt werden, um den Bundesverkehrswegeplan umzusetzen.

Meine Damen und Herren,
die Erhaltung muss verstärkt werden, das ist unerlässlich, weil viele Sanierungen überfällig sind. Bleibt es bei der rückläufigen Finanzplanung, sind starke Kürzungen beim Neu- und Ausbau die zwangsläufige Folge. 2005 wurden noch drei Milliarden Euro dafür ausgegeben, 2008 sind es noch rund 2,2 Milliarden Euro und im nächsten Jahr sollen es nach der bisherigen Finanzplanung nur noch 1,9 Milliarden Euro sein. Selbst wenn ich die Investitionseffekte der bisher drei laufenden PPP-Vorhaben hinzurechne, kann ich nur feststellen: Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans droht aus dem Tritt zu geraten, wenn es bei dieser Investitionslinie bleibt.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die dritte Frage, was die ab 2009 vorgesehene

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans

leisten kann und leisten soll? Meiner Meinung nach sollte zunächst geklärt werden, welche strategische Ausrichtung dabei verfolgt werden soll. Im Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik vom März wurde angekündigt, dessen verkehrspolitische Orientierung solle auch bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans zur Anwendung kommen. Das halte ich nicht für Ziel führend. Beim Masterplanentwurf haben wir unter anderem deutlich kritisiert, dass die Potenziale der Schiene erheblich überschätzt und damit die absehbaren Anforderungen an den Lkw verdeckt werden. Das weckt unrealistische Erwartungen in der Öffentlichkeit und ist auch mit erheblichen Risiken für die Wirtschaft verbunden. Die Prognosen rechnen mit einem Wachstum beim Lkw um 80 Prozent und bei der Bahn um 65 Prozent. Die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans muss unmissverständlich auf die Stärkung aller Verkehrswege setzen und die Umsetzung beschleunigen.

Eine Neubewertung der Einzelprojekte sollte sich auf Fälle beschränken, in denen die Annahmen offensichtlich nicht zutreffen. Eine generelle Überprüfung aller Vorhaben wäre zu aufwändig und könnte den Eindruck erwecken, hier soll der Bedarf auf das vorhandene Budget reduziert werden.

Wichtiger wäre, Vorhaben mit hohem gesamtwirtschaftlichem Nutzen vorzuziehen. Das würde die Effizienz in der Mittelverwendung erhöhen und wirksam zur Stauvermeidung und damit zum Klimaschutz beitragen. Mehr Effizienz erwarte ich auch dann, wenn die Eignungsprüfung für PPP ein Standard bei der Projektbewertung ist.

Meine Damen und Herren,

Ihr reges Interesse an der heutigen Veranstaltung werte ich als Bestätigung unserer Sorge, dass der Bundesverkehrswegeplan stark in Verzug geraten wird, wenn nichts geschieht.

Die Erwartungen des Bundesverkehrsministers, die Investitionen zu verstärken, richten sich insbesondere auf die Anhebung der Lkw-Maut. Ich halte es für unerlässlich, dass nur eine nachvollziehbare und gut begründete Wegekostenrechnung Grundlage einer solchen Entscheidung sein kann. Da sind längst nicht alle Fragen ausgeräumt. Außerdem sollten Mehreinnahmen aus der Maut unmittelbar und ohne Umweg über den Bundeshaushalt in die Fernstraßen fließen. Dies könnte über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes geschehen und auch zur Stärkung von PPP genutzt werden.

Ich sage dies auch im Bewusstsein, dass die DB Netz die Trasseneinnahmen direkt erhält, die Schiene mit Zusatzinvestitionen aus der Teil-Privatisierung der Deutschen Bahn AG rechnen kann und die Bestandsnetzinvestitionen durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung langfristig im Bundeshaushalt abgesichert werden soll.

Wenn die Lkw-Maut mit der Begründung gesteigener Wegekosten erhöht werden soll, dann muss das auch im Fernstraßenetat 2009 und der Finanzplanung mit einem spürbaren Anstieg bei den Investitionen verbunden sein. Es reicht nicht aus, die bisher geplante Kürzung um 350 Millionen Euro aufzufangen. Unter dem Strich muss ein deutliches Plus gegenüber heute stehen.

Meine Damen und Herren,

langfristige Verantwortung für einen leistungsfähigen Verkehr wird derzeit gern auf Klima- und Energiefragen reduziert. Das reicht nicht aus. In der Infrastrukturpolitik sind die Zyklen mindestens ebenso lang wie die Produktzyklen der Automobilhersteller. Heute muss begonnen werden, was in fünf, zehn oder fünfzehn Jahren umgesetzt sein soll. Wenn wir heute zu wenig gegen den Stau und für die Stärkung der Hauptachsen des Wirtschaftsverkehrs tun, dann werden die Verbrauchs- und Emissionsminderungen bei den Fahrzeugen von zunehmenden Staus aufgezehrt werden. Wenn wir heute zu wenig in die Sanierung der Netze und zusätzlichen Lärmschutz investieren, dann werden wir nicht die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege und die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Verkehrszuwächse haben, die auf uns zu kommen. 2020 werden wir also nur mobil sein können, wenn wir die Infrastrukturverantwortung ebenso ernst nehmen wie die energie- und klimapolitischen Herausforderungen. Das sehe ich derzeit nicht.

Wir sind auf Arbeitsteilung und weltweite Marktpräsenz wirtschaftlich stärker als andere angewiesen. Deshalb müssen wir mobiler als andere sein. Dafür brauchen wir auch die besten, die sichersten und effizient gemanagte Verkehrswege. Wir müssen in der Zukunft mehr tun, als dies bisher absehbar ist. Der Bundesverkehrswegeplan braucht mehr Tempo. Mit dem Etatentwurf 2009 sollte die Bundesregierung die zweite Hälfte der Umsetzung offensiv eröffnen.

Meine Damen und Herren,

nun zum weiteren Programm.

Der in der Einladung angekündigte Vortrag aus **Ländersicht** muss leider wegen Terminüberschneidungen entfallen. Ich sehe aber einige Ländervertreter hier im Raum, die vielleicht zur späteren Diskussion etwas beisteuern können.

Begrüßen möchte ich **Herrn Dr. Jörg Kürschner**. Er ist Korrespondent des Mitteldeutschen Rundfunks hier in Berlin und auch für die Verkehrsrundschau tätig. Ich freue mich, Herr Dr. Kürschner, dass Sie die Moderation unserer Podiumsdiskussion übernehmen. Die Teilnehmer der Runde, - die Abgeordneten Dr. Hans-Peter Friedrich, Horst Friedrich und Dr. Anton Hofreiter sowie meine Präsidiumskollegen Ulrich Klaus Becker und Jörg Eschenbach -, die uns Herr Dr. Kürschner nachher näher vorstellen wird, begrüße ich ebenfalls herzlich.

Jetzt ist es Zeit, der Bundesregierung die Möglichkeit zu geben, zum „Bundesverkehrswegeplan – Status und Perspektiven“ Stellung zu nehmen. Ich begrüße dazu den **Parlamentarischen Staatssekretär Achim Großmann**. Sie haben, sehr geehrter Herr Staatssekretär, den Bundesverkehrswegeplan schon in seiner Entstehung intensiv begleitet und sind somit wie kein anderer prädestiniert, eine Zwischenbilanz zu ziehen und einen Ausblick auf die weitere Umsetzung zu geben. In den Reaktionen auf unsere Einladung haben wir auch das Interesse gespürt, mehr über die ab 2009 vorgesehene Überarbeitung zu erfahren. Wir freuen uns auf Ihren Vortrag.

Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort!

Vielen Dank.