



Dr. Peter Fischer

Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Begrüßung

zur Veranstaltung

**„Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes
2009 bis 2013“**

am 22. April 2009

in Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages und der Landtage,
meine Damen und Herren,

ich begrüße Sie zu unserer Veranstaltung „Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes 2009 bis 2013“. Ich freue mich über Ihr Kommen. Ihr Interesse zeigt mir, dass auch Ihnen eine langfristige Strategie in Zeiten konjunktureller Krisen wichtig ist. Als ehemaliger Landesminister freue ich mich besonders, dass nicht nur Parlamentarier aus dem Bundestag, sondern auch aus den Landtagen unter uns sind. Die Infrastrukturpolitik des Bundes hat ja eben auch für Länder und Regionen große Bedeutung. Herzlich willkommen.

Welche Ziele sollte sich die Politik für die nächste Legislaturperiode setzen? Welche Maßnahmen sollte sie ergreifen? Was erwartet die Wirtschaft? Was planen die Fraktionen? Wo gibt es Gemeinsamkeiten, wo Unterschiede? Diese Fragen stehen heute im Mittelpunkt.

Pro Mobilität fühlt sich besonders der Straße verbunden. Doch das verschließt uns nicht den Blick auf alle Verkehrswege und ihr Zusammenwirken. Bevor wir in zwei Podiumsrunden in die Zukunft blicken, möchte ich – jetzt, zum Ende der laufenden Legislaturperiode – ein Resümee der Verkehrspolitik aus unserer Sicht ziehen.

Zunächst einige Fakten zum Verkehr in der Zeit seit 2005: Die **Nachfrage** entwickelte sich im Personenverkehr stabil, mit leichten Zuwächsen bei der Schiene. Am Marktanteil von 85 Prozent für Pkw und Bus änderte das wenig. Im Güterverkehr war die Entwicklung rasant. Es galt die Faustformel, ein Prozent Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts steigert die Nachfrage um drei Prozent. Die Wirtschaft florierte, die Container stapelten sich in den Häfen, die Logistik war ein Jobmotor. Das Wachstum des Gütertransports um 15 Prozent seit 2005 brachte alle Verkehrsträger an ihre derzeitigen Grenzen. Güterwagen stauten sich, Lkw-Fahrer wurden Hände ringend gesucht. Bei Lkw und Bahn stiegen die Marktanteile auf 70 bzw. 17 Prozent. Festzuhalten bleibt: Die Verkehrsnachfrage bewegte sich schon 2008 auf dem im Bundesverkehrswegeplan erst für 2015 erwarteten Niveau. Die jetzt eingetretene,

konjunkturell bedingte Entschärfung darf uns nicht täuschen. Die Stausituation wird sich schnell wieder verschärfen werden, wenn wir nicht handeln.

Das Stichwort Stau führt mich zu den **CO₂-Emissionen**. Die sind erfreulicherweise rückläufig. Sie liegen seit 2006 unter dem Niveau von 1990. Nach neuesten Daten gingen die Emissionen im Straßenverkehr in den ersten beiden Jahren dieser Legislaturperiode fast fünf Prozent und in den Jahren von 1999 bis 2007 sogar um insgesamt 17 Prozent zurück. Das ist eine positive Entwicklung. Auch bei der **Verkehrssicherheit** gab es weitere Fortschritte. Die Zahl der Getöteten ging von 2005 bis 2008 um 15 Prozent zurück, die Zahl der Verletzten immerhin um elf Prozent.

Soweit die Fakten, nun zur Politik. Hier hat die Bundesregierung mit einer Abschätzung der Verkehrsnachfrage bis 2050 und einer langfristigen **Verkehrsprognose** bis 2025 frühzeitig die Dimension der verkehrspolitischen Herausforderung zum Thema gemacht. Die vorhergesagten 71 Prozent mehr Verkehrsleistung bei Gütern und 19 Prozent mehr bei Personen in den nächsten beiden Jahrzehnten lassen sich auf dem heutigen Netz nicht bewältigen. Vor allem auf den internationalen Achsen wird es hohe Zuwächse geben. Lkw und Güterbahn werden beide stark gefordert sein und ihre Marktanteile weiter ausbauen. Die jetzige Konjunkturkrise mag die Entwicklung verzögern, am langfristigen Trend wird sich meiner Überzeugung nach nichts ändern. Globalisierung und wachsende Arbeitsteilung werden sich fortsetzen und die Verkehrsnachfrage weiter nach oben treiben.

Deshalb war die Entwicklung eines **Masterplans Güterverkehr und Logistik** der richtige strategische Ansatz. Er lenkte den Blick auf die wirtschaftliche Bedeutung des Logistiksektors und den Infrastrukturbedarf für den Güterverkehr. Verkehrspolitik zu einem wichtigen wirtschaftspolitischen Thema zu machen, ist mehr denn je notwendig.

Der Masterplanprozess hat den Blick dafür geöffnet, dass wir nicht umhin kommen, den lange gepflegten regionalen Proporz bei Neu- und Ausbau stärker in

den Hintergrund zu rücken. Stattdessen müssen wir unser Augenmerk mehr auf die am meisten nachgefragten Strecken richten. Schwerpunkte sind zum Beispiel der Seehafenhinterlandverkehr und die international wichtigen Ost-West-Achsen. Zugegeben, in einem föderalen Staat ist das ein schwieriger Prozess, doch er ist notwendig. Bei der Umsetzung des Masterplans erleben wir erfreulicherweise pragmatisches Herangehen. So ist zum Beispiel bei der Schaffung von Lkw-Parkplätzen an Autobahnen schon eine Menge passiert. Das begrüße ich.

Nicht überzeugt hat mich im Masterplan der starke Akzent auf **Verlagerung** – insbesondere auch vor dem Hintergrund der anders lautenden Prognosen. Zu einseitig wurde hier auf die Rolle der Schiene gesetzt, ohne dass dort angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitäten vor allem im Güterverkehr getroffen werden. Das hat leider nicht nur die breite Zustimmung zum Masterplan gebremst, sondern auch der Überzeugungskraft nach außen geschadet. Ohne Investitionskonzept für zusätzliche Gütertrassen kann es kein überproportionales Wachstum geben. Doch erst jüngst wurden z.B. mit Stuttgart 21 neue milliarden schwere Festlegungen für den Personenfernverkehr getroffen. Da wird das konzeptionelle Defizit in der Bahnpolitik sichtbar. Die politischen Erwartungen an die Schiene, die Stärken der Güterbahnen und die Anforderungen der Kunden müssten überzeugend zusammengeführt werden. Ein solches Konzept müsste in eine politische Gesamtstrategie für das Verkehrssystem einfließen. Dieses Vakuum hat der Masterplan nicht gefüllt und der jetzt eintretende Wechsel an der Spitze der DB AG entbindet die Politik nicht von dieser Aufgabe.

Kommen wir zur **Investitionsbilanz** dieser Legislaturperiode. Die Koalition hatte sich zum Ziel gesetzt, die Mittel für die Verkehrswege zu verstetigen. Das hat sie im Durchschnitt der Jahre bis 2008 mit etwas mehr als neun Milliarden Euro für Straße, Schiene und Wasserstraße geschafft. Dazu muss man den Verkehrspolitikern ein Kompliment machen. Leider war das Ergebnis nicht ausreichend, um den Bundesverkehrswegeplan halbwegs fristgerecht umzusetzen. Verschärft wird die Situation, weil die Preise im Verkehrswegebau

stark gestiegen. Anziehende Stahl- und Rohstoffpreise und die Mehrwertsteuererhöhung verteuerten den Straßen- und Brückenbau um 15 Prozent. Mit dem konstanten Etat konnten daher weniger Projekte als vorher finanziert werden.

Die Investitionsbilanz war auch deshalb enttäuschend, weil die Steuereinnahmen zu dieser Zeit regelrecht sprudelten und darüber hinaus die Lkw-Maut beträchtliche Mehreinnahmen in den Verkehrshaushalt spülte. Unterm Strich hat vor allem der Finanzminister von der Maut profitiert, da er die Zuweisungen aus dem allgemeinen Etat in gleicher Höhe absenkte.

Das ändert sich aus bekannten Gründen erst in den Haushaltsjahren 2009 und 2010. Die sind mit durchschnittlich zwölf Milliarden Euro für Investitionen gut dotiert. Bei beiden Konjunkturpaketen wurden die Verkehrswege gut bedacht. Doch auch die Erhöhung der Lkw-Maut trug dazu bei, die das Güterkraftverkehrsgewerbe im Konjunkturabschwung hart trifft. Keine andere Branche bekam eine solche politische Last mit auf den Weg in die schwere Zeit. Gedämpft wird die Freude auch deshalb, weil ab 2011 die Finanzplanung der Bundesregierung einen Rückfall der Investitionslinie unter zehn Milliarden Euro vorsieht. Das wird auf keinem Fall reichen.

Mit der Stärkung der **Erhaltungsinvestitionen** wurden bei allen drei Verkehrswegen wichtige Weichenstellungen vorgenommen. Die Schiene erhielt sogar eine fünfjährige Absicherung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Diese langfristige Planbarkeit für das Bestandsnetz wünsche ich mir auch bei Fernstraßen und Wasserwegen. Der Sanierungsbedarf duldet keinen weiteren Aufschub. Investitionen für Erhaltung nach Kassenlage kommen den Steuerzahler langfristig teuer zu stehen.

Ernüchternd und größtenteils sogar enttäuschend war das Herangehen an **strukturelle Fragen**. Das will ich an fünf Punkten festmachen:

1. Die **Teil-Privatisierung der Deutschen Bahn AG** scheiterte am viel zu langen Beharren auf dem falschen Konzept der integrierten Struktur. Das spätere Modell, privates Kapital ausschließlich an den Transportbereichen zu beteiligen, sah schon die Bahnreform vor. Es hätte längst erfolgreich umgesetzt sein können.
2. Initiativen der Verkehrspolitiker zur Weiterentwicklung der **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft** scheiterten am Veto der Haushaltspolitiker und des Bundesfinanzministeriums.
3. Die **Föderalismuskommission** beschloss in Runde eins den schrittweisen Ausstieg des Bundes aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung. Doch die Voraussetzungen für eine Umfinanzierung wurden bisher nicht geschaffen. Die Finanzkraft und damit die Investitionsfähigkeit der Kommunen muss parallel dazu gestärkt werden. In Runde II kamen die Beratungen zur Reform der Organisation der Fernstraßen und zur Abstufung von Bundesstraßen in Straßen nach Landesrecht nie ernsthaft voran. Ein vager Appell ist das magere Ergebnis. Viel zu wenig, um die Strukturen effizienter zu machen. Ich hoffe, die Verkehrsministerkonferenz kommt auf ihrer Sitzung heute in dieser Frage einem Kompromiss näher.
4. Positiv war dagegen die Reform des **Infrastrukturplanungsrechts** zu Beginn der Legislaturperiode. Wegbereiter war dabei die vorherige Koalition.
5. Auch bei **PPP** gab es Fortschritte. Der rechtliche Rahmen wurde verbessert, vier A-Modelle werden umgesetzt und weitere Modellvorhaben angekündigt. Aus den Ländern sind positive Stimmen der Auftraggeber zu hören. Die aktuellen Fragen aus einem Bericht des Bundesrechnungshofes und zur Beteiligung des Mittelstandes sollten sachlich analysiert werden.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich am Ende meiner Ausführungen feststellen: Die Verkehrspolitik braucht mehr Gewicht – ganz besonders in den kommenden Zeiten bei knapper Kassenlage. Wir sollten uns ein Beispiel am Bildungssektor nehmen. Der hat mit

den PISA-Berichten großen Mut zur Transparenz bewiesen und die bildungspolitische Diskussion damit sehr belebt. Über den **Zustand der Verkehrsinfrastruktur** in Deutschland wissen wir dagegen wenig. Mit dem jährlichen Netzzustands- und -entwicklungsbericht der DB AG wird jetzt bei der Schiene ein Anfang gemacht. Dies sollte bei den anderen Verkehrswegen des Bundes genauso selbstverständlich sein. Wir brauchen exakte Daten und Fakten, denn Infrastrukturpolitik muss – in der Konkurrenz mit anderen Bereichen – stärker als bisher um die öffentliche Zustimmung werben.

Lassen Sie mich deshalb abschließend feststellen: Durch den sprunghaften **Anstieg der Verschuldung** im Zuge der jüngsten Stabilisierungsmaßnahmen der Bundesregierung wird das Sparen und damit der „Kampf“ um die knappen Investitionsmittel des Bundes in den nächsten Jahren noch erheblich verschärft. Deshalb müssen die Verkehrspolitiker ihre Argumente noch deutlicher als bisher in die allgemeine politische Diskussion einbringen. Dazu soll die heutige Veranstaltung beitragen.

Meine Damen und Herren,

wir beginnen die erste Diskussionsrunde. Dazu begrüße ich Herrn Dr. Jörg Kürschner. Er ist Korrespondent des Mitteldeutschen Rundfunks hier in Berlin und auch für die Verkehrsrundschau. Ich freue mich, Herr Dr. Kürschner, dass Sie die Moderation unserer beiden Podiumsdiskussionen übernehmen.

Den Auftakt machen in dieser Runde meine Kollegen im Präsidium von Pro Mobilität, Herr Dr. Peter Noé, Herr Matthias Wissmann und Herr Prof. Dr. Gerhard Zeidler. Sie werden ihre Erwartungen an die Verkehrsinfrastrukturpolitik im Bereich Straße formulieren. Herzlich willkommen!

Im Anschluss daran sind wir gespannt auf die Beiträge der Verkehrspolitiker aus dem Bundestag. Dazu begrüße ich die Bundestagsabgeordneten Frau Dorothee Menzner und die Herren Sören Bartol, Georg Brunnhuber, Horst Friedrich und Dr. Anton Hofreiter. Ich freue mich, dass alle Fraktionen auf dem Podium vertreten sind. Herr Dr. Kürschner, bitte übernehmen Sie.