



**Dr. Peter Fischer**

**Präsident**

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

## **Begrüßung**

**zur Veranstaltung**

**„Infrastruktur Straße: Vom Standortvorteil zum  
Risikofaktor der wirtschaftlichen Entwicklung?“**

**am 17. April 2013 in Berlin**

Sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren,

Europa durchlebt eine wirtschaftliche Schwächephase, doch Deutschland trotz dieser Entwicklung: Wir sind nicht unabhängig von einer schwächeren Konjunktur in einigen anderen EU-Staaten, doch wir behaupten uns gut. Die Beschäftigung nimmt zu, das Bruttoinlandsprodukt wächst und die Steuereinnahmen steigen. Lange war unsere Volkswirtschaft nicht mehr so wettbewerbsfähig wie heute.

Der Titel unserer Veranstaltung passt deshalb so gar nicht in dieses Bild: „Infrastruktur Straße: Vom Standortvorteil zum Risikofaktor der wirtschaftlichen Entwicklung?“

Typisch deutsch, mögen manche meinen, etwas zu mäkeln finde sich immer. Doch darum geht es nicht. Wer die Wettbewerbsfähigkeit hoch halten und dauerhaft sichern will, der muss sich heute rechtzeitig mit den Schwächen und Risiken befassen. Unsere Sorge ist nämlich: Deutschland ist dabei, einen langjährigen Wettbewerbsvorteil einzubüßen – die Leistungsfähigkeit seines Straßennetzes!

Wie ist es um dessen Qualität bestellt?

- Bei der Erreichbarkeit sind wir gegenwärtig auf einem relativ hohen Niveau. Manches Verkehrsprojekt Deutsche Einheit wurde in den letzten Jahren fertig gestellt. Es bedarf nur noch einer überschaubaren Zahl von Lückenschlüssen im Netz.
- Schwieriger wird es schon, wenn wir uns der Staubelastung nähern. Die ADAC-Staubilanz weist seit Jahren ein hohes Niveau aus. Erst kürzlich wurde der Großraum Stuttgart als die am stärksten belastete Region in Deutschland ausgewiesen. Spitzenreiter in Europa sind zwar noch andere, was uns aber besonders trifft ist die Vielzahl der Ballungsräume, in denen das Vorankommen von Menschen und Gütern nur schleppend ist.

Besserung ist leider nicht in Sicht, eher das Gegenteil ist zu erwarten, denn wir schieben erhebliche Verkehrsrisiken vor uns her. Der seit Jahren bestehende Sanierungsstau im Netz hat seinen Preis. Die kurzfristige Sperrung der Rheinbrücke an der A 1 bei Leverkusen für den Lkw-Verkehr hat dies drastisch vor Augen geführt. Der regionale und überregionale Güterverkehr musste große Umwege in Kauf nehmen. Zeitverluste, Kraftstoffmehrverbrauch und zusätzliche Lkw-Maut waren die Folgen. Diese Kosten im Transport und spontane Anpassungsmaßnahmen in der Logistik bremsten die

Produktivität der betroffenen Unternehmen. Eine Wiederholung hat der NRW-Verkehrsminister explizit nicht ausgeschlossen. Kandidaten dafür gibt es reichlich, besonders an der A 45, an der sich eine altersbedingt sanierungsreife Brücke an die nächste reiht.

Bei unserem Thema geht es ja um die Bedeutung der Straßeninfrastruktur als Standortfaktor. Was hat dies nun mit Standortwettbewerb und den Entscheidungen von Investoren aus dem In- und Ausland in Deutschland zu tun? Bekommt die schleichende Erosion der Qualität unserer Verkehrswege überhaupt jemand mit? Diese Frage muss man unbedingt bejahen. Nicht nur große Unternehmen fällen Investitionsentscheidungen auf der Basis gründlicher Standortanalysen. Dafür gibt es internationale Rankings. Das Weltwirtschaftsforum in Davos veröffentlicht z.B. jedes Jahr ein solches Standortranking. Aus der Sicht ausländischer Entscheidungsträger in der Wirtschaft lagen wir bei der Qualität des Straßennetzes vor fünf Jahren noch auf Platz 4, mittlerweile sind wir auf Rang 10 abgerutscht.

Und das hat seinen Grund: Deutschland tut nicht nur zu wenig, um die größten Engpässe im Netz zu beseitigen, es reicht nicht einmal, um die von Generationen geschaffenen Werte in ihrer Substanz zu bewahren. Das Nettoanlagevermögen des Straßennetzes war 2011 rückläufig. Die Abschreibungen sind größer als die Investitionen. Wir desinvestieren! Bei den kommunalen und Landesstraßen schon seit 2005! Selbst mit den in 2011 noch geflossenen Sondermitteln aus den Konjunkturpaketen für die Bundesfernstraßen ist der Trend im gesamten Straßennetz negativ.

Das Handelsblatt griff im Dezember die Kritik von Ökonomen auf, Deutschland investiere seit Jahren zu wenig in seine Infrastruktur und gefährde damit sein langfristiges Wachstumspotential. Auch die Weltbank sieht dies so, berichtete ein Nachrichtenmagazin im Januar. Vorgestern stieß der neue DIW-Chef ins gleiche Horn. Angesichts hoher Einnahmenüberschüsse des Staates in den nächsten Jahren müsse die öffentliche Hand mehr beim Verkehr tun. Der Grundtenor ist bei allen gleich: Wir sparen zulasten der Qualität der Infrastruktur und gefährden damit die wirtschaftliche Zukunft des Landes!

Standortstärken fallen nicht vom Himmel; sie müssen auf der Grundlage langfristig angelegter Konzepte hart erarbeitet werden. Das haben wir in den beiden letzten Jahrzehnten offensichtlich vergessen. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz lässt sich nicht in wenigen Jahren errichten oder wieder auf Vordermann bringen. Wir müssen also wegkommen, von kurzfristigen Sonderprogrammen, so wirksam sie in der Not sind, und ein höheres Niveau langfristig absichern.

Jetzt wäre deshalb politisches Handeln notwendig, um nicht weiter zurückzufallen, sondern wieder nach vorn zu kommen:

- ⇒ Wir sollten vermeiden, dass es zum Ausfall wichtiger Netzteile, zum Beispiel von Brücken, kommt. Dies würde die Leistungsfähigkeit des Netzes erheblich schwächen und hätte massive Kosten für die Nutzer zur Folge.
- ⇒ Wir sollten deshalb die Warnsignale der Prüfsingenieure ernst nehmen, dass die technische Lebensdauer von Verkehrswegen, Brücken und Tunnel begrenzt ist und deshalb vorausschauend Erhaltung planen, finanzieren und umsetzen.
- ⇒ Wir sollten entschlossen Engpässe im Netz beseitigen und wichtige Lücken schließen.
- ⇒ Wir sollten uns wieder bewußt werden, dass die Qualität unseres Verkehrsnetzes erheblichen Einfluss auf die Bereitschaft in- und ausländischer Investoren hat, sich in Deutschland zu engagieren, Arbeitsplätze zu schaffen und Impulse für wirtschaftliches Wachstum zu setzen.

Doch es fehlt schon an den Grundlagen für politische Entscheidungen. Vor einem transparenten Netzzustandsbericht scheuen viele zurück. Das hat auch die Daehre-Kommission trotz der Beteiligung der Länder mit ihren Auftragsverwaltungen nicht leisten können. Es müssten alle an einem Strang ziehen. Offensichtlich muss es erst noch schlimmer werden, bis die Einsicht bei allen reift.

Wir sollten nicht vergessen: Es geht um Wichtiges: um die wirtschaftlichen Perspektiven unseres Landes. Als weltweit erfolgreicher Industriestandort brauchen wir ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Es bietet sich auch erhebliche Chancen in der Logistikwirtschaft. Es lohnt sich durch eine langfristig angelegte Infrastrukturpolitik gute Signale für Beschäftigte und Unternehmen in Deutschland zu setzen. Das sollte vor dem morgigen Tag der Logistik heute nicht zu kurz kommen.

Dies wird Ihnen auch unser erster Redner vermitteln. Ich begrüße dazu den Vorsitzenden der Plattform Logistikimmobilien des Zentralen Immobilien Ausschusses, Herrn Dr. Thomas Steinmüller. Unter dem Titel „Von Deutschland nach Paneuropa“ spricht er über Potenziale unseres Standortes und die Sicht der Investoren. Willkommen Herr Dr. Steinmüller.

Nach den Chancen wollen wir die Risiken verdeutlichen. Die volkswirtschaftlichen Verluste durch eine unzureichende Straßenverkehrsinfrastruktur am Beispiel der Sperrung der A 1 für den Lkw-Verkehr schätzt für uns Herr Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz ab, der an der Hochschule Fresenius in Köln und an der Universität Köln lehrt. Wir sind gespannt, Herr Professor Schulz, auf Ihre Ergebnisse.

Im Anschluss daran wird Ihnen unser Moderator, Herrn Dr. Daniel Delhaes vom Handelsblatt, die Podiumsteilnehmer vorstellen und unsere Diskussion über notwendige Weichenstellungen in einer international eng vernetzten Volkswirtschaft sprechen. Herr Dr. Delhaes, willkommen.

Meine Damen und Herren,  
vielen Dank. Herr Dr. Steinmüller, Sie haben das Wort.