

Mitgliederversammlung am 6. Mai 2010

Vorsitzender des Präsidiums Klaus-Peter Müller

Einführungsrede zum Öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich heiße Sie herzlich willkommen zum öffentlichen Teil der 26. Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums.

Vor exakt einem Jahr haben wir uns zum 25-jährigen Bestehen des Verkehrsforums hier in Berlin getroffen.

Die beherrschende Frage war: Wie verläuft die globale Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise und wie kommen wir als Verkehrsbranche da durch?

Ist der Welthandel – die Triebfeder unserer Exportwirtschaft – womöglich irreparabel beschädigt, wurde Vertrauen unwiederbringlich verspielt oder sind die Quellen des Finanzmarktes für große Zukunftsinvestitionen gar auf lange Zeit versiegt?

Es gab keinen Grund zur Leichtfertigkeit und zur voreiligen Entwarnung.

2009 ist als Jahr mit schrumpfender Weltproduktion in die Bücher eingegangen – eine Situation, die es seit 1945 nicht gegeben hat.

Das Transportaufkommen ist teilweise auf das Niveau von 2002/2003 abgesackt.

Der Abschwung hat alle Verkehrsträger mit massiven zweistelligen Ladungsrückgängen und entsprechenden Ertragseinbußen hart getroffen.

Ab Herbst haben sich dann aber die Anzeichen verdichtet, dass das Ende der konjunkturellen Abwärtsentwicklung und der Rückgänge im Transportsektor möglicherweise erreicht ist.

Der Ausblick für 2010 hat sich aufgehellt.

Besonders die asiatischen Schwellenländer – allen voran China und Indien – haben sich als erstaunlich resistent gegenüber den Verwerfungen der Finanzmarktkrise erwiesen.

Produktion und Nachfrage haben hier kräftig angezogen. Für China wird trotz einiger dämpfender Faktoren mit einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 9,5 % in 2010 gerechnet.

Für die drängenden Fragen vom letzten Jahr ist das meines Erachtens ein sehr wichtiger Befund:

Es zeigt, dass die Weltwirtschaft zwar zum erheblichen Teil massiv aus dem Tritt gekommen, die Funktionsweise aber doch in Takt geblieben ist.

Und was ebenso wichtig ist: Die aktiven Teile der Weltwirtschaft sind stark genug, um den Rest mit neuem Schwung zu versorgen und die Abwärtsbewegung so zum Teil auffangen.

Zusammen mit anderen positiven Entwicklung – konjunktureller Aufschwung in Lateinamerika, Rückenwind für Russland durch anziehende Rohstoffpreise – sind das die positiven Treiber, die nach Einschätzung der Forschungsinstitute dafür sorgen können, dass der Welthandel schon in 2010 zu einer Wachstumsrate von 6,5 % zurückfindet.

Und das sind gleichzeitig wichtige Treiber für die deutsche Exportwirtschaft und damit den Verkehrssektor in Deutschland!

Die positiven Effekte sind in den letzten Monaten schrittweise in der Verkehrswirtschaft spürbar:

Die Luftfracht hat im Frühjahr deutlich angezogen auch wenn die Aschewolke diese Entwicklung leider nun doch wieder eingetrübt hat. Für Schifffahrt, Schiene und Straßengüterverkehr wird in 2010 ein Zuwachs von ungefähr 5 % prognostiziert – freilich bezogen auf das besagte historisch schlechte Jahr 2009.

Meine Damen und Herren,

wir wollen nicht darum herum reden: Es bleiben Risiken für die weitere konjunkturelle Entwicklung – regional oder im schlimmeren Fall auch im Weltmaßstab.

Insolvente Staaten im Euro-Raum oder anderswo auf der Welt sind Gefahrenquelle, die erhebliche negative Folgewirkungen für unser Wirtschaftssystem haben können.

Gerade bei Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich, bei denen sich private Unternehmen engagieren, ist es enorm wichtig, dass man auf die Solvenz der beteiligten Regierungen vertrauen kann.

Wir wollen hoffen, dass diese Herausforderungen in zufriedenstellender Weise von der EU und internationalen Finanzinstitutionen bearbeitet werden.

Alles in allem bin ich verhalten optimistisch.

Es gibt gute Chancen, dass die Erholung, die sich jetzt andeutet, sich selbst trägt.

Nur sollten wir nicht von einer allzu schnellen Aufwärtsentwicklung ausgehen.

Es dürfte im Großen und Ganzen noch bis 2013/2014 dauern, bis die deutsche Verkehrswirtschaft wieder bei der Transportleistung von 2008 angekommen ist.

Für großen Optimismus gibt es keinen Anlass.

Meine Damen und Herren,

viele Unternehmen der deutschen Verkehrswirtschaft haben der Krise bislang erfolgreiche Strategien entgegengesetzt – mit konsequenten, aber nicht überzogenen Maßnahmen.

Die Unternehmen des Mobilitätssektors in Deutschland haben unter Beweis gestellt, dass sie auch unter schwierigsten Rahmenbedingungen handlungsfähig bleiben.

Dennoch muss Eines ganz klar gesagt werden: Teile der Verkehrswirtschaft bleiben an wichtigen Stellen auch in den kommenden Monaten auf eine gezielte Flankierung durch die Politik angewiesen.

Die Konjunkturpakete der Bundesregierung haben definitiv eine günstige Wirkung entfaltet.

Dieses Geld ist zeitgerecht investiert, es ist für die Infrastruktur sinnvoll und nachhaltig ausgegeben, und die Mittel haben die Konjunktur zur rechten Zeit gestützt.

Mehr kann man von einer Stützungsmaßnahme in einer Wirtschaftskrise meines Erachtens nicht erwarten.

Eine Erkenntnis ist mir an dieser Stelle ganz wichtig: Die Bereitschaft der Politik, die Rahmenbedingungen zu verbessern und in die Rahmenbedingungen zu investieren, ist für den Erfolg des Verkehrsstandortes Deutschland von entscheidender Bedeutung.

Das gilt gerade jetzt, wenn es darum geht, aus der Krise heraus erfolgreich in ein neues Wachstum zu starten.

Wir bauen auf die Politik in Berlin und Brüssel, dass sie dafür weiter die richtigen Rahmenbedingungen setzt.

Die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung gibt in dieser Hinsicht Anlass zum Optimismus.

Der Koalitionsvertrag

geht aus von einem klaren Bekenntnis zur Mobilität.

Er setzt auf Klimaschutz mit Augenmaß, behält also auch die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland im Blick.

Er weist auf drängende Probleme bei der Finanzierung und Priorisierung der Verkehrsinfrastruktur hin.

Er verfolgt einen pragmatischen und marktorientierten Ansatz und trennt klar zwischen den Aufgaben der Unternehmen und denen des Staates.

Er stellt schließlich die Nutzer in den Fokus, in dem er klar sagt: Mobilität muss bezahlbar bleiben.

Das sind aus unserer Sicht gute und richtige Ansätze.

Wir haben selbst konkrete Vorschläge für künftige Maßnahmen gemacht, die im Bundesverkehrsministerium mit viel Aufgeschlossenheit aufgenommen worden sind. Ebenso bei Verkehrspolitikern verschiedener Fraktionen.

Über die Gesprächsbereitschaft freuen wir uns.

Wir wollen heute die Gelegenheit wahrnehmen, um mit Ihnen, Herr Minister, die zentralen Anliegen des Deutschen Verkehrsforums und die Umsetzungsmöglichkeiten offen zu diskutieren.

Was uns eint, ist die Verantwortung, die wir gemeinsam für den Erfolg des Verkehrssektors tragen.

Verantwortung für Wohlstand, Arbeitsplätze und Zukunftschancen in Zeiten, die nicht einfach sind

und mit Blick auf künftige Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt auch nicht einfacher werden.

Für die Wirtschaft heißt das: Verkehre vernetzen, Effizienz weiter steigern, Abläufe verbessern und investieren.

Was heißt das für die Entscheidungen, welche die Politik verantwortet?

Ich will vier ausgewählte Punkte „vor die Klammer“ ziehen.

Erstens: Infrastruktur und Finanzierung

Klar ist: Wenn der Verkehr etwas auf hohem Niveau leisten soll, wie wir das in Deutschland erwarten, dann braucht er eine exzellente Infrastruktur.

Das heißt: Gezielter Ausbau und ein ordentlicher Erhalt des Verkehrsnetzes sind Pflicht.

Sie stehen nicht zur Disposition – jedenfalls nicht in einem Mobilitätsland wie Deutschland, meine Damen und Herren.

Zweitens: Die Weiterentwicklung des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Das Deutsche Verkehrsforum hat seine Vorschläge hierzu im BMVBS unterbreitet:

Was sicher nicht als Leitlinie der Güterverkehrspolitik taugt, ist die Idee, Verkehre dadurch zu „verbessern“, dass man sie politisch lenkt und den Unternehmen staatlich administrierte Belastungen auferlegt.

Entscheidend ist, dass die Maßnahmen auf Effizienzsteigerung und ein optimales Zusammenspiel der Verkehrsträger ausgerichtet werden.

Die Verkehrsinfrastruktur muss optimal genutzt und zielgerichtet ausgebaut werden.

Dafür wollen wir ein enges und vertrauensvolles Netzwerk von Politik und Wirtschaft.

Drittens: Das Thema Nachhaltigkeit

Die Verkehrswirtschaft in Deutschland steht im eigenen Interesse und aus gesellschaftlicher Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität.

Wir wollen, dass der „Leitmarkt Deutschland“ im Bereich der Elektromobilität nicht eine schöne Idee bleibt, sondern möglichst bald Realität wird.

Aber dazu müssen wir auch die realen Umsetzungschancen, den Stand von Forschung und Entwicklung, Fragen der Akzeptanz und der Kosten für die Nutzer nüchtern im Blick behalten.

Ich bin überzeugt, dass wir mittelfristig die Elektromobilität für Deutschland zum Erfolg führen können.

Das darf nur nicht bedeuten, dass wir von heute auf morgen die Basis unseres wirtschaftlichen Erfolges einfach über Bord werfen. Mit anderen Worten: Auch die konventionelle Mobilität muss in Ihrer Entwicklung weiter angeregt und gefördert werden.

Insgesamt werden wir an manchen Stellen prüfen müssen, ob unsere Rahmenbedingungen für den internationalen Wettbewerb richtig eingestellt sind.

Das Thema Nachtflüge ist für mich solch ein Punkt.

Es ist an der Zeit, dass wir einmal neu abwägen, ob unser Standort mit den zunehmenden Beschränkungen bei den Betriebszeiten der Flughäfen der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs eigentlich noch gerecht wird.

Schließlich viertens: Echte Chancengleichheit im europäischen Wettbewerb

Es gibt Bereiche, da sind wir mit dem Thema Wettbewerbsgleichheit weit voran gekommen.

Und es gibt andere – dazu zählt z.B. der Zugang zu den Schienennetzen wichtiger Nachbarländer – da steht die Marktöffnung mehr oder weniger nur auf dem Papier.

Es führt kein Weg daran vorbei, dass Deutschland gemeinsam mit Verbündeten in der EU dieses wichtige Handlungsfeld der Verkehrspolitik angeht.

Wir brauchen in Zukunft auch in diesen Bereichen einen transparenten, einheitlichen und deregulierten europäischen Markt, in dem einheitliche ordnungspolitische und fiskalische Rahmenbedingungen gelten.

Bei allen diesen Punkten geht es am Ende darum, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen auf den europäischen und globalen Märkten zu stärken und somit Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Es geht darum, Mobilität als Standortfaktor auszubauen, damit Deutschland auch künftig im weltweiten Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte bestehen kann.

Kurzum: Unser Ziel muss es sein, weltweit führender Mobilitätsstandort und Logistikweltmeister zu bleiben.

Daran will die Verkehrswirtschaft mit der Verkehrspolitik zukunftsgerichtet arbeiten.

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer,

herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, uns Ihre Vorstellungen zu erläutern.

Herr Minister, darf ich um Ihr Wort bitten.

* * *