

Begrüßung

Öffentlicher Teil der 23. Mitgliederversammlung

Wilhelm Bonse-Geuking

Vorsitzender des Präsidiums
Deutsches Verkehrsforum e.V.

Berlin, den 25. April 2007

Sehr geehrter Herr Minister, lieber Herr Steinbrück,
sehr geehrte Abgeordneten des Deutschen Bundestages,
meine Damen und Herren,
liebe Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums,

es ist uns eine ebenso große Freude wie Ehre, heute als unseren Ehrengast den Bundesminister der Finanzen, Herrn Peer Steinbrück, begrüßen zu dürfen.

Lieber Herr Steinbrück, die Vielfachbelastung, die Sie als der Schatzkanzler unserer Republik ohnehin schon zu tragen haben, hat sich durch die deutsche Präsidentschaft in der EU und beim bevorstehenden G 8-Gipfel drastisch erhöht.

Daher empfinden wir es als eine große Auszeichnung des Deutschen Verkehrsforums, dass Sie doch im wahrsten Sinne des Wortes die Zeit gefunden haben, heute zu uns zu sprechen und mit uns zu diskutieren.

Wir wissen, dass wir Ihnen über Lkw-Maut, Kfz-Steuer und vor allem Mineralölsteuer einschließlich aller Zulagen wie Ökosteuer und Steuer auf Biokraftstoffe kräftig helfen, den Bundeshaushalt wieder in Balance zu bringen. Allein die Abgabenlast des Straßenverkehrs beträgt jährlich rund 53 Mrd. Euro.

Angesichts dieser eindrucksvollen Zahl hoffen wir mit der uns eigenen Bescheidenheit, für unsere Anliegen Ihr geneigtes Ohr zu finden.

Da wir für Ihren Vortrag und die anschließende Diskussion möglichst viel Zeit haben wollen, will ich mich in meiner Einführung kurz fassen und nur drei Themen ansprechen, die uns aktuell am Herzen und auch auf der Seele liegen:

- Die maßlosen Attacken gegen die Verkehrsträger und die deutsche Autoindustrie als Klimakiller
- Die Möglichkeiten der öffentlichen Hand selbst, die Emissionen des Verkehrssektor recht kurzfristig deutlich zu senken
- Unsere Verkehrsinfrastruktur durch neue Wege der Finanzierung zügig zu verbessern.

Zuerst zum Vorwurf „Verkehrsträger als Klimakiller“:

Einige Zahlen bleiben in der mitunter hysterisch anmutenden Diskussion außen vor:

- Auf den Transportsektor entfällt lt. DIW gerade mal ein Fünftel (19 %) der deutschen CO₂-Emissionen.
- Deutschland hat es *als einziges Land in der EU* geschafft, die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zwischen 1999 und 2004 signifikant zu mindern – und zwar um 15 Mio. Tonnen, dies entspricht 9 Prozent.
- Und diese Tendenz wird sich weiter fortsetzen, denn der Verbrauch an Ottokraftstoffen wird bis 2025 um 42 Prozent, der von Dieselkraftstoff 12 Prozent sinken, - also auch der CO₂-Ausstoß.
- Auch im Luftverkehr ist es gelungen die Steigerung der Transportleistung vom CO₂-Anstieg zu entkoppeln. So hat sich der spezifische CO₂-Ausstoß der Lufthansa-Flotte seit 1991 um rund 30 Prozent verringert.
- Die Deutsche Bahn hat im Schienennahverkehr die Emissionen seit 1990 trotz einer um 49% gestiegenen Leistung um 21% gesenkt.
- Und auch der Schiffsverkehr hat seine Effizienz im gleichen Zeitraum um 6% verbessert.

Es besteht also wahrlich kein Anlass für die vehementen Attacken gegen unseren Wirtschaftszweig und insbesondere nicht gegen eines der Flaggschiffe unserer Volkswirtschaft, die deutsche Autoindustrie, um die wir weltweit beneidet werden.

Wer sich ein wenig Zeit nimmt, wird schnell erkennen, dass in allen Bereichen der Verkehrswirtschaft intensiv geforscht wurde und wird, um den Energieverbrauch und damit die Kosten zu senken.

Fehlendes Umweltbewusstsein kann uns daher niemand vorwerfen.

Nun mein zweiter Punkt:

Wir würden uns freuen, wenn in bestimmten Kreisen der Politik und von den Medien erkannt würde, welche Potentiale auch die öffentliche Hand – in Deutschland wie in Europa – hat, um schnell eine Minderung der Emissionen zu erreichen, - oder zumindest die Voraussetzungen dafür zu schaffen:

- Nach Fertigstellung dürfte das Transeuropäische Verkehrsnetz über 6 Mio. t CO₂-Emissionen einsparen, - aber man merke: nach derzeitiger Planung erst ab 2020.
- Der „Single European Sky“ kann Kerosin-Einsparungen von bis zu 12% bewirken. Keiner kann sagen, wann er Wirklichkeit wird.
- Die Beseitigung chronischer Engpässe auf unseren Straßen und Autobahnen wird hunderte Millionen Liter Treibstoffe einsparen und entsprechend viel CO₂ vermeiden.

Das sind nur Beispiele, aber gute Ansatzpunkte, die Deutschland – und Europa – in jeder Hinsicht weiterbringen; im Gegensatz zu den raschen Vorschlägen, die fiskalische Belastungen weiter zu erhöhen und wirklichkeitsfremde Verbote zu erlassen.

Natürlich bedarf es hier nicht nur eines guten Willens, sondern auch entsprechender Mittel.

Das bringt mich zu unserem dritten Punkt: zur Finanzierung.

Die Finanzierung einer grundlegenden Verbesserung unserer Infrastruktur erfordert ein innovatives Zusammenspiel der öffentlichen Hand und der Verkehrswirtschaft.

Man kann es nicht oft genug sagen:

Die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur

- ist ein Jobmotor par excellence
- erhöht die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands
- stärkt den Standort Deutschland und
- dient dem Klimaschutz.

Aber Deutschland fällt zurück, - seit langem.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht bis 2015 zwar einen Bedarf von 10 Mrd. Euro pro Jahr vor, aber rd. 12% dieses Volumens sind nicht durch den

Bundeshaushalt gedeckt, obwohl – und das möchte ich ausdrücklich betonen und anerkennen – obwohl die Investitionsmittel im Verkehrshaushalt gegenüber früheren Finanzplanungen um ca. 1,3 Mrd. Euro erhöht wurden.

Aber leider reicht das nicht.

Dabei drängt die Zeit, denn das Verkehrsaufkommen steigt und steigt:

- Der europäische Personenverkehr
- bis 2020 um 20%, der Güterverkehr sogar um 45%.
- Der Luftverkehr um 4 bis 5% pro Jahr bei Personen und Fracht
- Die deutschen Seehäfen haben in 2006 erstmals 300 Mio. t umgeschlagen, 6% mehr als im Vorjahr und die weitere Entwicklung wird ähnlich dynamisch sein, *wenn, ja wenn* dafür die Infrastruktur, die Hinterlandanbindung, geschaffen wird. Das gilt ganz besonders für Bremen und Hamburg.

Es wäre zu einfach und damit unrealistisch, wenn wir annehmen würden, dass der Bundesfinanzminister dies alleine schultern könnte.

Wie gesagt: wir haben schon jetzt eine Lücke zwischen Mindestbedarf und Finanzierung.

Also müssen wir zusätzliche Finanzierungswege öffnen und – nicht zu vergessen – die Effizienz des Mitteleinsatzes deutlich verbessern.

Viel zu viel Geld wird durch Bürokratie im weitesten Sinne vergeudet. Es wäre zu begrüßen, wenn sich Wirtschaft und Bund/öffentliche Hand zusammensetzen und aufgrund praktischer Erfahrungen rasch Vorschläge entwickeln würden, wie wir in Zukunft schneller und effizienter investieren können.

Dies ist auch eine wesentliche Rahmenbedingung für PPP-Projekte.

Die F- und A-Modelle waren ein erster Schritt.

Aber auch nur das.

Viel mehr ist notwendig.

Das Deutsche Verkehrsforum hat eine Studie über „Erfolgsfaktoren und Bewertungsmöglichkeiten von PPP-Modellen im Verkehr“ vorgelegt.

Sie kommt zu folgenden Ergebnissen:

Wir brauchen ein sauberes Verständnis über die Rolle der öffentlichen Hand und die Möglichkeiten privater Investoren. Und – dritter Punkt – für alle Beteiligten muß klare Transparenz gegeben sein.

Vor allem brauchen wir einen effizienten ordnungspolitischen Rahmen:

PPP kann die Daseinsfürsorge nicht ersetzen.

Daher ist Infrastruktur auch in Zukunft primär eine Aufgabe des Staats.

ABER: Wenn ein hinreichendes Verkehrsaufkommen besteht *und* für den Verkehr keine einfachen Ausweichmöglichkeiten bestehen, dann können PPP-Projekte auch in Deutschland erfolgreich sein.

Hier, bei derartigen Projekten muss,

- der Staat sich auf seine originären Aufgaben wie z.B. Raumplanung und Freihalten der Trassen beschränken und
- der private Unternehmer genügend Freiräume erhalten, um Investitionsentscheidungen und Nutzerentgelte an der Nachfrage – nicht am politischen Willen – auszurichten.

Lassen Sie mich betonen, wie wichtig volle Transparenz für beide Seiten ist.

Dazu gehört:

- eine systematische Analyse internationaler PPP-Projekte, also ein Benchmarking, um die Gründe für Erfolg und Misserfolg am konkreten Beispiel auszuloten
- ein standardisiertes Umsetzungstool für PPP-Projekte, aus diesen Erkenntnissen entwickelt.
- hierauf aufbauend schon bei der Voranalyse ein sauberer Vergleich der traditionellen und einer PPP-Realisierung.
- rechtzeitige Einbindung der Politik, die sich dann aber auch verbindlich festlegen muss, damit das PPP-Projekt sauber durchgeplant werden kann.

Das Deutsche Verkehrsforum steht der Politik, Ihnen, Herr Minister, gerne mit dem umfassenden Know-how unserer Mitglieder zur Verfügung, um hier rasch weiter zu kommen.

Dies, lieber Herr Steinbrück, meine sehr geehrten Damen und Herren, zur Einleitung.

Herr Minister, Sie haben das Wort.