

Verkehrswirtschaft warnt Politiker vor Vernachlässigung der Infrastruktur:

## **Klaus-Peter Müller: Sofort Instrumente zur effizienten Finanzierung von Verkehrswegen schaffen**

Berlin, 15. Januar 2014 – Beim Parlamentarischen Abend „Mobilität für Deutschland“ hat **Klaus-Peter Müller**, Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum (DVF), Vorsitzender des Aufsichtsrates COMMERZBANK AG, die neue Bundesregierung gewarnt, die Risiken durch eine weitere Vernachlässigung der Verkehrswege in Deutschland zu unterschätzen.

Allerdings, so der DVF-Präsidiumsvorsitzende vor rund 400 Gästen aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft, gebe es auch einen nie da gewesenen Konsens seitens der Gesellschaft und Politik über die notwendigen Veränderungen bei den Verkehrswegen. „Diese einmalige Chance für Finanzierungsreformen und höhere Investitionen muss jetzt genutzt werden“, forderte Müller. In Handlungspflicht stünden die politisch Verantwortlichen in der Bundesregierung, um die zentralen Themen im Koalitionsvertrag zum Erhalt-, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen. Die Dringlichkeit habe nicht nur die Verkehrswirtschaft, sondern auch die Konferenz der Verkehrsminister der Bundesländer einstimmig angemahnt.

### **Zusätzlichen Investitionsmittel ab 2015**

Müller sagte: „Die Reformthemen wie Überjährigkeit, Priorisierung und Zweckbindung der Gelder für den Verkehrshaushalt sind ein notwendiger Teil eines Ganzen. Die Regierung muss hier gleich zu Beginn der Legislaturperiode ihre Reformbereitschaft beweisen, sonst laufen alle Rettungsmaßnahmen ins Leere. Wir brauchen noch in 2014 konkrete Instrumente für eine effiziente Durchfinanzierung von Verkehrsprojekten. Denkbar sind ein Sondervermögen des Bundes oder Infrastrukturfonds. Es muss aber deutlich mehr investiert werden. Auf vier Milliarden Euro jährlich beläuft sich der allgemein anerkannte Mehrbedarf allein für die Verkehrswege des Bundes. Die große Koalition hat beschlossen, in dieser Legislaturperiode fünf Milliarden Euro mehr für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur bereit zu stellen. Für uns kann das nur heißen, dass weitere Mittel zusätzlich aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt und vollständig für die Bundesverkehrswege eingesetzt werden. Der Löwenanteil muss schon in 2015 und 2016 fließen.“ Auf lange Sicht sei eine „dauerhafte Anhebung der Haushaltslinie für Investitionen in die Verkehrswege“ unabdingbar.

---

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

DVF-Präsidiumsmitglied **Ulrich Klaus Becker**, Vizepräsident für Verkehr ADAC e.V. unterstützte die Forderung Müllers: „Wir brauchen eine schnelle Aufstellung des Haushalts 2014. Dazu gehört auch eine zügige Fortschreibung der Finanzplanung auf Basis der angekündigten zusätzlichen Mittel. Darüber hinaus sollte die Politik für diese fünf Milliarden Euro ein Sonderprogramm mit Schwerpunkt auf Erhaltung und Engpassbeseitigung aufstellen.“ Zum überjährigen Mitteleinsatz schlug Becker vor, eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Bundesfernstraßen analog wie bereits für die Bundesschienenwege einzuführen.

### **Netzorientierte Planung der Bundesverkehrswege**

Die LuFV für die Bundesschienenwege habe sich bewährt, bestätigte DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Rüdiger Grube**, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG. Der Substanzerhalt müsse auch für die Zukunft Priorität haben. Nach Auffassung der Branche sei dafür eine Aufstockung der investiven Mittel des Bundes notwendig. Dies sei Gegenstand der Verhandlungen von Bund und DB zur Folge-LuFV.

Im Verlauf der Diskussion betonten Ulrich Klaus Becker und DVF-Präsidiumsmitglied **Frank Dreeke**, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, das künftige Mehreinnahmen aus Nutzerabgaben wie Lkw-Maut, zusätzlich in den Bundesverkehrshaushalt fließen müssen.

### **Konzept für starken Luftverkehr**

Ausdrücklich begrüßte DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, die Ankündigung der Bundesregierung im Koalitionsvertrag, im Rahmen eines Luftverkehrskonzepts Maßnahmen zur Stärkung der Branche zu erarbeiten: „Wir brauchen eine gemeinsame politische Agenda von Bund und Ländern. Wir brauchen wettbewerbsfähige Betriebszeiten und es muss verbindlich festgelegt werden, welche Flughäfen in Deutschland für die Fracht und für Passagiere offen sind.“

### **Nationales Hafenkonzept fortschreiben**

Dreeke erklärte, dass die Häfen im Binnenland und an der Küste von nationalem Interesse und daher mit Priorität zu behandeln seien. Die deutschen Häfen hätten sich für das zukünftige Mengenwachstum gerüstet. Der Ausbau der Infrastruktur im Hafenhinterland jedoch habe hier nicht mitgehalten. Als konkrete Beispiele nannte Dreeke die Schließung des Nord-Ostsee-Kanals, dessen 100 Jahre alte Schleusen repariert werden mussten, durch die der Wirtschaft ein Schaden in zweistelliger Millionenhöhe entstanden sei. Oder die so genannte Y-Trasse, die seit 1992 ein prioritäres Projekt im Bundesverkehrswegeplan sei und bei der trotzdem mit einer Umsetzung nicht vor dem Jahr 2025 gerechnet werden könne.

„Das es nicht auch hier zu einem Stillstand gekommen ist, kann man kleineren Maßnahmen der DB AG verdanken und vor allem dem Mengenrückgang durch die Wirtschaftskrise 2008 und 2009. Ich begrüße daher die beabsichtigte

Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts. Zu den Schwerpunkten darin zählt auch der Bereich der Offshore-Windenergie. Um den Erfolg zu sichern, ist ein gezielter Ausbau der Hafeninfrastruktur notwendig“, so Dreeke.

### **Wettbewerbsnachteile durch Luftverkehrsabgabe**

Von einseitigen nationalen und europäischen Rahmenbedingungen sei in besonderem Maße der Luftverkehr negativ betroffen, ergänzte Dr. Schulte: „Wir befinden uns in einem Wettbewerbsumfeld, in dem zunehmend ungleiche Bedingungen herrschen, zum Beispiel die nationale Luftverkehrsabgabe. Oder der europäische Emissionshandel. Dieser muss wettbewerbsneutral, international anerkannt und technisch durchsetzbar sein.“

### **Schiene Märkte öffnen**

Dem pflichtete Dr. Grube bei, denn fairer Wettbewerb und Regulierung mit Augenmaß in Europa seien wesentliche Faktoren für die Leistungskraft der Wirtschaft. Wenn Eisenbahnmärkte wie in Deutschland für alle Wettbewerber aus dem In- und Ausland geöffnet seien, müsse dies auch im Ausland gelten.

Außerdem setzte sich Dr. Grube für die Beibehaltung der Ausnahmeregelung für den Schienenverkehr bei der EEG-Umlage ein.

### **Lärmschutzmaßnahmen fördern**

Der Frankfurter Flughafen als internationaler Hub habe bereits die härtesten Nachtflugregelungen und die härtesten Betriebsbeschränkungen aller internationaler Hubs weltweit, führte Dr. Schulte aus. „Und jetzt schlägt die neue hessische Landesregierung Lärmschutzmaßnahmen vor, die bei Nichtumsetzung zu weiteren Betriebsbeschränkungen führen sollen. Es wird die große Herausforderung sein, bei allen Anstrengungen für mehr Lärmschutz der gemeinsamen Verantwortung für einen wettbewerbsfähigen Flughafenstandort gerecht zu werden.“

Lärmschutz sei auch ein bedeutendes Thema für den Schienengüterverkehr, ergänzte Dr. Grube: „Ein effizienter Lärmschutz kann am besten durch Vermeidung an der Quelle, also durch den Einsatz leiser Bremsen im Schienengüterverkehr, erreicht werden. Dabei nimmt die Deutsche Bahn eine Vorreiterrolle ein und rüstet ihre Wagen bereits jetzt um.“ Allerdings müssen alle Wagenhalter ihre Flotten umrüsten, sonst bringe das nichts.

Daher sei eine europäische Förderung für die Umrüstung und die erhöhten Betriebskosten durch die leisen Bremsen nötig. Deutschland trage mit der Branche gemeinsam über das Trassenpreissystem bereits zur Umrüstung bei.