

Festvortrag

**Öffentlicher Teil
der 22. Mitgliederversammlung**

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Berlin, den 9. Mai 2006

Sehr verehrter Herr Bonse-Geuking, sehr verehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Im Januar hat man mich gebeten, hier zur aktuellen Lage der Verkehrspolitik in Deutschland zu sprechen. In der Zwischenzeit ist das zu einem Festvortrag mutiert. Wenn wir nachher noch gemeinsam ein wenig diskutieren wollen, sollte ich nicht länger als 20 Minuten reden, damit noch Zeit bleibt, die Dinge anzusprechen, die Sie vielleicht interessieren. Deshalb erlauben Sie mir, dass ich kursorisch durch eine Reihe von Themen gehe, die bereits angeklungen sind, und die mir ebenso wie Ihnen sehr wichtig sind.

Innerhalb der Mobilitätsoffensive und auch in bilateralen Gesprächen haben wir uns bislang mehrfach verständigt und dabei einen Gleichklang der Interessen und der Schwerpunkte festgestellt. An dieses Fundament unserer Zusammenarbeit möchte ich nahtlos anknüpfen.

Auch auf dieser Veranstaltung möchte ich Ihnen einmal mehr signalisieren, dass die Herausforderungen, vor denen wir alle stehen, nur mit auf unterschiedliche Schultern verteilten Lasten zu bewältigen sind. Ich habe manchmal das Gefühl, dass wir in einer Gesellschaft des „man müsste“ und „man sollte“ leben. Dass man oftmals Verantwortung eher von sich wegschiebt, als sie sich selbst aufzuladen. Dass man die Defizite in der Politik eher außerhalb des eigenen Hauses sucht. Ich halte es da lieber mit dem ehemaligen New Yorker Oberbürgermeister: „I am responsible“.

Was über die Lobbyisten, über die Partikularinteressen gesagt worden ist, findet meine volle Unterstützung. Hundert Mal „mein Wohl“ ist noch nicht Gemeinwohl. Und wir Deutschen neigen dazu, uns sehr stark in Diskursen über die Interessen zu verfangen. Wir sind Weltmeister darin, die Eigeninteressen lautstark zu vertreten. Wir sind nicht ganz so gut darin, zu einem guten Kompromiss zu finden. Nicht zu einem faulen, nicht zu einem kleinen, sondern zu einem guten, tragfähigen, in die Zukunft weisenden Kompromiss.

Deshalb meine herzliche Bitte an Sie als Verband und an die vielen Vertreter der mittelständischen und der großen Wirtschaft: Lassen Sie sich auf diesen Diskurs ein. Wir sind nicht nur geduldig, sondern wir wollen auch zuhören. Sie sind oftmals viel

dichter an den Problemen dran, als es ein Minister oder als Beamte es sein können. Lassen Sie uns gemeinsam die Dinge voranbringen.

Worum geht es? Wenn es um die gesellschaftlichen Herausforderungen geht, sprechen wir oft allgemein von einem Wandel der Industriegesellschaft hin zu einer Wissensgesellschaft. Wir sprechen über die demografischen Prozesse. Wir sprechen über Herausforderungen, die sich dadurch ergeben, dass unterschiedliche Kulturen zusammenkommen.

Ich behaupte, dass unserem Thema zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wird, also der Frage, wie Mobilität in den nächsten Jahrzehnten, in diesem Jahrhundert organisiert werden soll. Dabei geht es darum, wie wir Güter transportieren und wie sich Personen bewegen können, wie wir Wertschöpfungs- und Transportketten herstellen, wie wir mit den Energieressourcen vernünftig umgehen. Wenn dies thematisiert wird, dann eher abwehrend: Die negativen Folgen von Mobilität werden herausgestellt. Es wird nicht akzeptiert, dass Mobilität wie ein Blutkreislauf, wie ein Rückgrat von Wirtschaft ist.

Uns muss es deshalb bei einer solchen Veranstaltung und darüber hinaus darum gehen, die allgemeine und die Fachöffentlichkeit für unsere Themenstellung zu interessieren. An unsere Verkehrswege werden in den nächsten 15 Jahre hohe und höchste Ansprüche gestellt. Es entwickeln sich gigantische Herausforderungen, und es schreit geradezu nach einer konzertierten Aktion, um auf diese Herausforderungen zu reagieren. Unser Anliegen muss es sein, dafür Lösungen zu finden.

Das Bundesministerium mit seinem - wie Sie wissen - geänderten Namen denkt nicht in den Einzelkategorien Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Wir haben vier Themen als Säulen definiert, auf denen unsere Arbeit für die nächsten dreieinhalb Jahre ruht.

Thema 1: Was ist unser Beitrag, um Wirtschaftskraft in Deutschland zu stärken und die Arbeitsplatzsituation zu stabilisieren bzw. fortzuentwickeln?

Thema 2: Wie verhelfen wir neuen Technologien zum Durchbruch? Wie erhalten wir unsere Technologieführerschaft in weiten Teilen? Wie schaffen wir es, innovativen Ideen den Weg zu bereiten? Wie schaffen wir es, die Vernetzung von Universität und Forschungseinrichtung einerseits und dem Mittelstand, der Industrie andererseits zu

verbessern? Und wie schaffen wir es, den Export von Technologien, von neuen Produkten anzureizen?

Thema 3 hat nur indirekt mit diesem Kreis zu tun, soll aber dennoch genannt sein: Wie leisten wir einen Beitrag für den regionalen und sozialen Zusammenhalt? Die Disparitäten, die Ausdifferenzierung im ländlichen Raum, schauen Sie auf die aktuellen Entwicklungen, die die Raumordnung uns in ihren Statistiken aufzeigt, das Auseinanderklaffen von prosperierenden Städten und Ballungszentren versus denen, die eher im Niedergang sind, muss uns interessieren, nicht zuletzt auch als Verkehrspolitiker.

Thema 4 schließlich umfasst eine Dimension, die ich wie ein Wanderprediger eigentlich seit 15 Jahren in unterschiedlichen Funktionen immer wieder auf die Agenda setze. Und ich will es mit einer kleinen Anekdote einführen. Ich habe ein hochkarätiges Forum erlebt, mit einer umfänglichen Tagesordnung, unter anderem mit dem Thema Europa. Da waren noch zehn Minuten Zeit bis zum Abendessen. Am nächsten Tag sollte die Sitzung weitergehen, und der Diskussionsleiter blätterte in seinen Papieren und sagte, wir könnten doch in den verbleibenden Minuten das Thema Europa abhandeln. So geschehen im März 2006. Man hat in unserem Lande immer noch nicht begriffen, dass wir mit all unseren Kräften dafür sorgen müssen, im europäischen Kontext von einer eher reagierenden und bewertenden, oft bejammernden Haltung zu einem aktiven Handeln zu kommen. Eine große Aufgabe, wenn man bedenkt, dass wir erst Schritt für Schritt unsere Position in den Gremien verstärken. Es geht darum, nicht einfach nur das zu bewerten, was auf uns zukommt. Wir müssen vielmehr nach vorn denken und aktiv mit den 24 Partnern der europäischen Union umgehen. Mit ihnen gemeinsam müssen wir Europa als ein großes Ganzes begreifen. Wir müssen natürlich auch im Sinne der Lissabon-Strategie den Kontext Europas im Wettbewerb mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit Asien sehen.

Das sind die vier Punkte: Wirtschaftskraft und Arbeit, Technologie, regionaler und sozialer Zusammenhalt und Europa. Entlang dieser vier Themen könnte man jetzt die Verkehrspolitik durchdeklinieren. Sie wissen, dass es ein so genanntes „Weißbuch Verkehrspolitik“ der europäischen Union gibt. Bei der Zwischenbilanz hat Deutschland einmal mehr dargelegt, worum es uns geht.

Erstens: Wir müssen uns darum kümmern, dass die Verkehrsträger effizienter eingesetzt werden, an dem Ort, wo sie den meisten Nutzen entfalten. Dabei geht es um keine ideologische Diskussion, die die Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Jeder Verkehrsträger hat an seinem Ort Potenzen. Es muss uns darum gehen, diese Verkehrsträger in sich effizienter zu gestalten.

Zweitens: Wir werden uns um die intelligente Verzahnung kümmern müssen. Da geht es eben nicht nur um die intermodalen Standorte, wo Binnenschifffahrt, Schiene und Straße ideal zusammenwirken. Es geht vielmehr um einen integrierten Prozess, der den Transport von Gütern und Menschen von A nach B genauso bedenkt wie die Transportketten im Ganzen oder die Veredelung von Waren, der also Logistik und Mobilität in einem umfassenden Sinne begreift. Wir werden mit dem Bundestag in den nächsten Monaten darüber reden, wo wir die Prioritäten beim Ausbau von Schiene, Straße und Wasserstraße setzen. Dabei möchte ich dem Bundestag dann gern plausibel machen, dass es nicht darum geht, das einzelne Bundesland in den Blick zu nehmen, sondern dass wir die Seehäfen Hamburg, Wilhelmshaven und Bremerhaven mit einem Paket von Maßnahmen stärken wollen und dazu den Nord-Süd-Korridor brauchen.

Oder nehmen Sie die Frage, ob wir den Weg nach Rotterdam oder Antwerpen ausbauen oder nicht. Wenn wir über die Wasserstraße reden, müssen wir über die Ländergrenzen hinweg den Logistikzusammenhang sehen und uns beispielsweise fragen, ob wir eine Bundesstraße an dem Ort bauen, wo tatsächlich der eine Verkehrsträger optimal mit dem anderen vernetzt ist. Das bedeutet ein eher vernetztes Denken, das alle Verkehrsträger einbindet.

Das führt mich zum **dritten** Punkt. Wir müssen das wenige Geld, das wir haben, optimal einsetzen. Das ist eine höllisch schwierige Angelegenheit, denn Politik besteht ganz wesentlich daraus, Prioritäten zu setzen. Wer Prioritäten setzt, muss damit auch gleichzeitig die Posterioritäten, die Nachrangigkeiten benennen. Das ist angesichts auch der vielen Lobbyisten und Interessengruppen wesentlich schwieriger.

Wenn ich sage, dass wir wenig Geld haben, dann ist das natürlich angesichts dessen, was die Verkehrswege den Steuerzahler im Kern kosten, ein sehr relativer Begriff. Wir wollen mit einer Verstetigung des Geldes in den nächsten Jahren der

Legislaturperiode - und hoffentlich darüber hinaus - dafür sorgen, dass Planungssicherheit besteht, dass die Projekte gezielt und schnell und effizient und so gebündelt umgesetzt werden, dass sie den größtmöglichen Nutzen entfalten.

Viertes Stichwort: Europa ohne Grenzen. Es muss darum gehen, die Grenzen durchlässig zu machen. Was die Schiene anbelangt, befinden wir uns beim europäischen Güter- und Personenverkehr ja immer noch in Schillers Zeiten und müssen mehrere Grenzen und mehrere Lokführerscheinvarianten und mehrere Sicherungssysteme überbrücken. Wenn wir einen größeren Maßstab anlegen, kommen noch Spurbreiten unterschiedlicher Art hinzu. Auch hier geht es um Vereinheitlichung, um Liberalisierung, um neue Technologien, Innovation und um den Export dieser Produkte in andere Länder. Wir müssen uns in Deutschland neben dem CO₂-Minimierungsziel auch darum kümmern, was da gerade parallel an Zuwachs in China entsteht.

Das sind wesentliche Punkte des Weißbuches nachhaltiger Verkehrspolitik, und Deutschland muss sich mit seiner Politik in diesen europäischen Prozess einklinken. Finnland wird mit seiner Ratspräsidentschaft das Thema Logistik als Hauptüberschrift auf die Agenda setzen. Wir werden ab dem 01.01.2007 mit unserer EU-Ratspräsidentschaft neben der Stadtentwicklung auch in der Verkehrspolitik einen Schwerpunkt setzen. Wir bauen dabei auf unserem Entwurf zum Masterplan Güterverkehr und Logistik auf. Diesen Masterplan wollen wir mit einer europäischen Politik der Mobilität, des Güterverkehrs und der Logistik verbinden.

Lassen Sie mich einige für Deutschland wichtige Bereiche herausgreifen. Ich habe die Finanzierung der Infrastruktur bereits angesprochen: Rund 9 Milliarden Euro pro Jahr bis zum Jahr 2009 werden eingesetzt, hinzu kommen noch weitere Mittel unter anderem aus dem so genannten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Das ist ein stabiler Haushalt, der übrigens der mit Abstand größte Investitionshaushalt des Bundes ist. Über 53 Prozent der investiven Ausgaben des Bundes sind Investitionen im Verkehrs- und Baubereich.

Es ist unser Bestreben, diese Gelder effizient einzusetzen. Es ist unser Ziel, den Bundeswasserstraßen in dieser Legislatur einen besonderen Stellenwert zuzubilligen, wenn die Abgeordneten dem folgen. Wir haben in der letzten Zeit zu wenig in die Schleusensysteme, zu wenig in den Ausbau der Bundeswasserstraßen

investiert. Bedenkt man, dass die Tonnage auf den Binnenwasserstraßen schon nahezu die auf der Schiene erreicht hat, dann wird verständlich, warum wir dort eine gewisse Priorität setzen müssen.

Diese Investitionsmittel in die Verkehrsträger sollen gemäß den Ausbaugesetzen und dem Bundesverkehrswegeplan eingesetzt werden. Das ist selbstverständlich. Aber Schwerpunkte sollen dort liegen, wo Engpässe zu beseitigen sind und wo wir mit diesen Investitionen den höchsten wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen erreichen. Wir wollen in die Hinterlandanbindung unserer großen Häfen investieren und wir müssen mehr bekannt machen, welche große Summe an Tonnage über unsere Seehäfen einkommt. Wir setzen hierbei auf ein abgestimmtes Konzept, das die seewärtige Anbindung genauso wie die landseitige Anbindung berücksichtigt. Es geht auch darum, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wenn wir angesichts des Aufwuchses der Güterverkehre den Modal Split erhalten, vielleicht sogar verbessern wollen, dann werden wir uns um die Vernetzung der Verkehrsträger kümmern müssen.

Wir diskutieren über den Luftverkehr, obwohl der bundespolitische Zügel da eher nicht vorhanden ist. Obwohl wir als Bund keinen rechten Zugriff haben, werden wir initiiierend und koordinierend mit einem Flughafenkonzept vorangehen. Das zielt darauf, mit den Steuergeldern optimal umzugehen, besonders in Bezug auf die parallele und oftmals unwirtschaftliche Entwicklung von Regionalflughäfen. Eine Fehlallokation von öffentlichem Geld muss vermieden werden.

Wir kümmern uns um die Schiene. Hier ist die aktuelle Diskussion natürlich fokussiert auf die Bahnreform. Dabei gerät aus dem Blickwinkel, dass ab dem 01.01.2007 der Güterverkehr liberalisiert ist, dass Frankreich schon eher, Mitte des Jahres 2006, seine Grenzen geöffnet hat. Die Deutsche Bahn AG ist unter Einsatz von Ressourcen und gegen harte Konkurrenz gefordert, diesen Markt zu sichern.

Daneben steht die hochspannende und hochwichtige Aufgabe an, eine Entscheidung zum Börsengang vorzubereiten. Wir erleben eine öffentliche Debatte, die sich sehr stark auf die Alternative: mit Netz und ohne Netz fokussiert. Eine sehr interessante und sehr professionelle Debatte ist in den Ausschüssen und im Bundestag entbrannt darüber, wie man anhand von konkreten Kriterien die beste Lösung finden kann, die vielleicht auch zwischen den Modellen liegt.

Wie schaffen wir mehr Verkehr auf die Schiene? Wie können wir den Wettbewerb auf der Schiene, den intramodalen Wettbewerb gewährleisten, wie den diskriminierungsfreien Zugang? Wie können wir das Geld minimieren, das der Steuerzahler gibt? Wie können wir es möglichst effizient einsetzen? Wie können wir diese DB AG zu einem europäisch agierenden Dienstleistungs- und Logistikunternehmen entwickeln, das den europäischen, ja den weltweiten Wettbewerb besteht? Wie können wir den öffentlichen Personennahverkehr genauso sichern wie die Fernverkehre?

Bei den Gesprächen, die ich mit meinen Kollegen Verkehrsministern und mit den Chefs diverser Bahnunternehmen führe, wird der Hut gezogen vor der Gründlichkeit und vor dem Erfolg, den wir mit der Organisation unseres Schienenwesens erreicht haben. So viel zu den Verkehrsträgern.

Zur Technologie: Deutschland ist in vielen Bereichen Technologieführer. Wenn wir nicht aufpassen, laufen wir Gefahr, diese Technologieführerschaft zu verspielen. Dann wird das wasserstoff- oder brennstoffzellengetriebene Auto eben in Japan oder in den Vereinigten Staaten von Amerika produziert.

Die Bundesregierung ist bereit, 500 Millionen Euro in ein 10 Jahre dauerndes Programm Wasserstoff- und Brennstoffzelle zu investieren, ergänzt durch noch einmal 500 Millionen Euro aus der entsprechenden Wirtschaft. Dieses 1-Milliarden-Euro-Paket wird uns den Vorsprung erhalten. Es ist besonders darauf ausgerichtet, anschauliche Objekte vorzuführen, um dieser Technologie zum Durchbruch zu verhelfen.

Wir reden über die synthetischen Biokraftstoffe, über neue Antriebssysteme im Hybridbereich und eben über die Wasserstoff- und Brennstoffzelle. Wir treiben Galileo voran und ersetzen damit GPS. Damit ergeben sich ungeahnte Möglichkeiten für neue Produkte, neue Märkte. Wir beschäftigen uns mit E-Safety, mit E-Call-Systemen, mit E-Ticketing und vielem anderen mehr.

In all diesen und auch in anderen Bereichen sind Sie dringend gebeten, mit uns gemeinsam auszuloten: Wo sind die Sackgassen, und wo öffnet sich eine Tür? Wo können wir als Deutsche in Europa im Bereich des Verkehrs, der Logistik und der

Mobilität Produkte, Verfahren und Prozesse erfinden und exportieren, die unserer Volkswirtschaft gut tun?

Wir sind auf der Suche nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten, auch das klang bereits an. In Relation zum Anspruch reicht die öffentliche Hand mit ihrem Geld nicht aus. Wir haben mit unserer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft einen ersten Aufschlag gemacht. Es gibt Public Private Partnership-Modelle, um Autobahnen zu erweitern, um Tunnels oder „Alpaufstiege“ zu bauen, und dies durch die Nutzer finanzieren zu lassen. Wir wollen das durch weitere moderne Instrumente ergänzen, und Sie sind wiederum eingeladen, mit Ihren mittelständischen Unternehmen als Partner der öffentlichen Hand Geld zu akquirieren und sich an diesen Investitionen zu beteiligen, damit diese Bauvorhaben effizienter und schneller umgesetzt werden können.

Wir müssen schneller werden. Entbürokratisierung muss nicht heißen, dass die Belange der Öffentlichkeit oder die Träger öffentlicher Belange eingeschränkt werden. Wir schicken dafür ein Gesetz auf den Weg, das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz. Das ist ein Bandwurmwort reziprok zum Inhalt: Je länger der Gesetzesname, umso schneller sollen die Verfahren laufen. Wir wollen damit eine Minimierung der Wege von der Machbarkeitsstudie bis zum Durchschneiden des Bandes von bis zu zwei Jahren schaffen. Dieses Gesetz ist ausgearbeitet und im Parlament auf den Weg gebracht, und dort wird es sicherlich Akzeptanz finden.

Wir sind dabei, auf der europäischen Ebene aktiv unsere Rolle zu spielen. Wie bei der heiß umstrittenen Verordnung 1191 zur Personenbeförderung. Hier wollen wir im Sinne unserer mittelständischen eigenwirtschaftlichen Unternehmen eine Zukunft gestalten, die in diesem Bereich nicht etwa ein Europa der Konzerne mit sich bringt, sondern ein Europa des starken Mittelstandes ermöglicht. Wir sind auf einem guten Weg, vielleicht ist es sogar im ersten Halbjahr 2006 möglich, die 1191 zu verabschieden. Wir sind beim dritten Eisenbahnpaket erfolgreich gewesen, der Lokführerschein kommt. Wir haben die Tonnagesteuer erhalten, Port Package II ins Abseits gestellt und den Häfen eine Grundlage für ihre zukünftige Arbeit gesichert. Die Dienstleistungsrichtlinie ist auf gutem Wege. Es gibt noch viele weitere Belege dafür, dass wir auf der Ebene Europas eine aktive Rolle spielen.

Eine Pkw-Maut steht nicht zur Debatte. Das darf ich hier und heute noch einmal unterstreichen, auch weil dieses Thema in diesen Tagen im Blick auf Europa und auch im Blick auf neue Finanzierungsinstrumente immer mal wieder anklingt. Ich weiß, dass es unterschiedliche Auffassungen dazu gibt, aber das zählt nicht zu den Themen, die auf der europäischen oder auf der deutschen Agenda sind.

Lassen Sie mich den Bogen zum Anfang schließen. Ich wünsche mir, dass dieser illustre Kreis von Führungskräften gemeinsam mit meinem Haus in den nächsten Monaten und Jahren dieser Legislaturperiode an dem ehrgeizigen Projekt mitarbeitet, Logistik und Mobilität in einen europäischen, in einen weltweiten Kontext zu stellen. Lassen Sie uns gemeinsam insbesondere auch etwas dafür tun, dass dieses Thema verstärkt auf die Agenda der Öffentlichkeit und der Fachöffentlichkeit kommt. Das wird uns helfen, unsere Aufgaben zu erledigen und den Herausforderungen zu genügen, vor denen wir stehen. Logistik und Mobilität bilden das Rückgrat der Volkswirtschaft und sind damit Garanten für eine hohe Lebensqualität auch in der Zukunft.

Danke für die Möglichkeit, hier vor Ihnen zu sprechen. Ich wünsche Ihnen und dem Deutschen Verkehrsforum alles Gute.