

Klaus-Peter Müller
Vorsitzender des Präsidiums
Deutsches Verkehrsforum

Festvortrag Bremer Unternehmengespräche
Alte Rathaus-Halle, Bremen
16. Oktober 2008

Zum Thema „Bankenkrise“ gilt das gesprochene Wort!

Mobilität 2020 – Deutschland darf seinen Standortvorteil nicht verspielen

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Sie fragen sich sicherlich, warum ein Banker heute zu Ihnen über Verkehr und Mobilität spricht. Finanzwirtschaft und Verkehrswirtschaft sind eng verknüpft und stehen teilweise vor ähnlichen Herausforderungen.

Partnerschaften zwischen beiden Welten entstehen zum Beispiel bei der Finanzierung von Verkehrsmitteln, Infrastruktur und Suprastruktur oder bei der Realisierung kompletter „Turnkey“-Projekte, bei der Wechselkursabsicherung von Exportgeschäften oder bei Rohstofftermingeschäften.

Der Druck der Globalisierung lastet auf beiden Branchen. Finanzwelt und Mobilitätswirtschaft brauchen beide Sicherheit und Kontinuität. Daher ist es keineswegs abwegig, dass ich mich als Vorsitzender des Präsidiums des DVF zur Verfügung gestellt habe und dass ich heute als Banker über Mobilität 2020 zu Ihnen spreche. Auch für den Standortfaktor Mobilität gilt: Wir müssen Leitplanken einziehen, die ein Abgleiten in Verfall und Immobilität verhindern.

Lassen Sie mich zunächst einen Blick in die ganz ferne Zukunft wagen.

Was erwartet uns in 30 Jahren? - Hat sich der Drachen oder das Segel in der Schifffahrt als Antriebsunterstützung durchgesetzt? Oder - hat mangels Kraftstoffalternativen die Muskelkraft in der Schifffahrt wieder Einzug gehalten und die Wissenschaftler forschen nach der günstigsten Ruderform?

Was wir benötigen ist der Einsatz von Hochtechnologie und kreativen Ideen, denn die Grundlinien für die künftige Mobilität werden bereits heute gelegt. Wir können heute entscheiden, wo wir in Zukunft landen, so zum Beispiel mit

- ◆ der Forschung nach Kraftstoff- und Antriebsalternativen,
- ◆ der Förderung von Telematikkonzepten und Fahrerassistenzsystemen,
- ◆ der Pflege und dem Erhalt unserer Verkehrsinfrastruktur,
- ◆ der Fortschreibung und Verbesserung unserer Mobilitätskultur.

Um annähernd abschätzen zu können, wo wir landen werden, hilft es, einen Blick in die Prognosen der näheren Zukunft zu werfen, denn einige Entwicklungen sind dort bereits ablesbar:

- ◆ Das Deutsche Verkehrsforum hat sich einmal die Mühe gemacht, die mittelfristige Verkehrsentwicklung von 2007 bis 2020 abzubilden.

Wir haben dabei die Steigerungswerte der letzten Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministers zugrunde gelegt.

- ◆ Von 2007 bis 2020 wird die Personenverkehrsleistung um rund 10% zunehmen, die Leistung im Güterfernverkehr um rund 40 % steigen.
- ◆ Das Containeraufkommen in den deutschen Seehäfen wird den Prognosen nach um rund 6% pro Jahr wachsen. Wenn wir die Werte rein linear fortschreiben, haben wir bereits 2020 in den deutschen Seehäfen mehr als doppelt so viele Standardcontainer wie 2007.

Es kommt also einiges auf uns und vor allem unsere Infrastruktur zu!

Vor diesem Hintergrund müssen wir uns auch die ehrgeizigen klimapolitischen Ziele der Bundesregierung und der EU für 2020 vor Augen führen – 20 % respektive 30% respektive 40% Reduktion CO2 in Deutschland, und: so ganz genau hat man sich da allerdings noch nicht festgelegt.

Wenn wir uns Zahlen und Rahmenbedingungen vor Augen führen – sind wir auf dem richtigen Weg? Wie stellt sich der Standort Deutschland heute dar?

Wir verfügen über zahlreiche Standortvorteile – einige davon sind „gottgegeben“, andere haben wir uns erarbeitet und aufgebaut:

- ◆ An erster Stelle die Geographische Lage Deutschlands, der wir erhebliche Lagevorteile zu historisch gewachsenen Handelsstraßen, Beschaffungs- und Absatzmärkten genießen.
- ◆ Deutschland hat sich von den Salzstraßen über die Hanse zu einer der Drehscheiben der Weltwirtschaft entwickelt. Deutschland ist – Gott sei Dank – Transitland und profitiert ausgiebig davon über Wertschöpfung, Häfen und Flughäfen.
- ◆ Ein weiterer Standortvorteil ist das „Gewicht“ von über 80 Mio. Konsumenten auf relativ engem Raum. Mit seiner zentralen Lage in Europa erreicht Deutschland alleine in seinen direkten Nachbarstaaten rund 160 Mio. weitere Konsumenten. Dies lockt Investoren an.
- ◆ Ein Vorteil, der das positive Image Deutschlands in der Welt über Jahrzehnte maßgeblich mit geprägt hat, ist unsere Mobilität, die gerne als „weicher“ Standortfaktor genannt wird, aber auf soliden, harten Faktoren gründet.

Deutschland ist aus gutem Grund eine weltweit führende Wirtschaftsmacht, Exportweltmeister und darüber hinaus - nach den USA - auch ImportvizeWeltmeister. Dies zeigt die hohe Abhängigkeit unseres Wohlstandes vom Außenhandel, der wiederum auf leistungsfähige Transportsysteme angewiesen ist.

Oder umgekehrt: Wo wären wir ohne unsere Häfen, Flughäfen, Schienenstränge und Autobahnen? Ich möchte Ihnen hierzu einige Beispiele nennen:

Alleine aus China wurden 2007 rund 158.000 Tonnen **Luftfracht** eingeflogen. Dies entspricht rund 1.000 Frachtern vom Typ A380 oder 1.500 Triple-Seven (B777). In die USA wurden im gleichen Zeitraum 343.000 Tonnen aus Deutschland ausgeflogen – rund 2.200 A380 oder 3.300 Triple-Seven. Diese Flugzeuge brauchen alle Luftraum, Start- und Landebahnen sowie Slots. Und meist auch Flughäfen mit Nachtfluglizenz.

Der **Seeverkehr** ist das Rückgrat unseres Außenhandels. Über die Deutschen Seehäfen wurden 2006 rund 300 Mio. Tonnen verschifft.

Vor wenigen Jahren noch belächelt, sind die Großcontainerschiffe der 10.000 TEU- Klasse mittlerweile Realität geworden und der Inbegriff effizienter Bündelung der Güterströme. Aber auch die Seeschifffahrt schöpft ihre Leistungsfähigkeit nicht aus dem Nichts. Sie benötigt ausreichend tiefe Fahrrinnen (Stichworte sind die Elb- und Weservertiefung sowie der Jade-Weser Port), gute Aus- und Weiterbildungsbedingungen (Stichwort: Kapitänsknappheit) und eine funktionierende Hinterlandanbindung. Wenn ein Schiff wie die „Emma Maersk“ ihre 10.000 Standardcontainer ablädt, bedeutet das aneinandergereiht im Landverkehr einen Konvoi von rund 60km Länge – aus Containern von einem Schiff.

Die Binnenschifffahrt hat in 2006 im Binnenverkehr 57 Mio. Tonnen bewegt und ungefähr das Dreifache im Außenhandel. Deutschland schlägt mit seinen Wasserstraßen die Brücke zwischen Ost und West. Auch hier läuft aber nichts ohne regelmäßige Fahrrinnenpflege, Schleusenerhaltung und Kanalerweiterung.

Ähnlich im **Schienenverkehr**. Wer einmal erlebt hat, wie ein Stahlwerk Just- in- time mit Rohstoffen und Brennstoffen per Schiene versorgt wird, wer um die Kosten eines leerlaufenden Hochofens weiß, entwickelt eine Hochachtung vor dem täglichen Leistungsbeweis der Schienenlogistik. Aber: Nutzungskonkurrenz zwischen Güter- und Personenverkehr, Flaschenhalse an den Seehäfen und in den Ballungsräumen fordern ihren Tribut.

Unser ÖPNV zählt zu den leistungsfähigsten der Welt und wird immer gerne als weltweites Vorbild genommen. Alleine mit den Berliner Verkehrsbetrieben wurden in 2007 rund 900 Millionen Fahrgäste befördert, das sind rund 2,5 Mio. Fahrgäste pro Tag. Die Kunden erwarten aber auch ansprechende Fahrzeuge, ein dichtes Netz und kurze Taktzeiten.

Die **Straße** dürfen wir nicht vergessen. Sie ist unser selbstverständlicher Begleiter geworden, trägt sie doch rund 70% des Güterverkehrs und rund 80 % des Personenverkehrs. Das Straßennetz wird ähnlich der Stromversorgung immer als allseits verfügbar, als ubiquitär unterstellt. Weit gefehlt. Allein auf das kommunale Straßennetz kommen zwischen 2006 und 2020 Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen von rund 161,6 Mrd. Euro zu.

Und im Gegensatz zu anderen EU-Staaten haben wir die Entkoppelung von Verkehrswachstum und Emissionen vollzogen:

- ◆ Zwischen 1991 und 2004 haben wir unsere CO₂-Emissionen im Personenverkehr um 7% zu reduziert – und dies bei einem Anstieg der Verkehrsleistung um 27%.
- ◆ Im Güterverkehr ist zwar ein Anstieg der CO₂-Emissionen um 11% zu verzeichnen, aber auch dies unterproportional zum Verkehrswachstum, der Trend weist eine weitere Abnahme aus.

Wir sind also die Good Guys in der EU, aber leider ohne einen Bonus der Europäischen Kommission zu erhalten. Sie sehen: Der Standortfaktor Mobilität hat viele Facetten. Dahinter stecken zum einen innovative und leistungsfähige Unternehmen.

Dies schließt Unternehmen ein,

- ◆ die Schlüsseltechnologien vorantreiben und höchste Kompetenz bei Forschung und Entwicklung zeigen;

- ◆ die Innovationskraft entwickeln und sie zur Optimierung von Fahrzeugen, Logistikprozessen, Routen, aber auch sehr erfolgreich für mehr Klimaschutz einsetzen, um die Herausforderungen des Klimawandels und die damit verbundenen ehrgeizigen politischen Vorgaben zu erfüllen;
- ◆ die eine exzellente Leistungsfähigkeit in Produktion und Dienstleistung aufweisen, damit Qualität verstetigt wird und neue Angebote zügig auf den Markt kommen;
- ◆ die über ein breites Angebot an Aus- und Fortbildung und hohem Qualifikationsniveau im gesamten Mobilitätssektor verfügen.

Nicht umsonst sind mit Deutsche Post und Deutsche Bahn zwei der 10 weltweit führenden Logistikdienstleister in Deutschland angesiedelt.

Zum anderen fußt Mobilität aber auch auf einer ausgezeichneten Verkehrsinfrastruktur als physische, essenzielle Grundlage für Mobilität. Von einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur profitieren alle – die Bürger, die Mobilitätsunternehmen und alle anderen Wirtschaftszweige, produzierendes Gewerbe und Dienstleistung. Ein Beispiel:

Deutschlands größter Finanzplatz, die Rhein-Main-Region, kann auf eine hervorragende Infrastruktur zurückgreifen. Durch die innovative Mobilitätspolitik des Landes Hessen ist die Region hinsichtlich Straßen- Schienen- und Luftverbindungen im internationalen Vergleich der Finanzzentren ausgezeichnet aufgestellt. Beispielsweise benötigen Berufspendler durchschnittlich lediglich 25 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln – in London sind dies 37 Minuten.

Noch hat die Infrastrukturausstattung Deutschlands Weltklasse:

- ◆ Deutschland verfügt mit mehr als 12.000 km Autobahnen über eines der dichtesten Straßennetze in Europa und mit fast 44.000 km Schieneninfrastruktur über das längste Schienennetz Europas.
- ◆ Die Luftverkehrs-Drehscheiben Frankfurt und München gehören zu den Top-Ten in Europa.
- ◆ 1965 hatten deutsche Flughäfen rund 16 Millionen Fluggäste, 40 Jahre später sind es bereits über 160 Millionen.
- ◆ Die deutschen Seehäfen steigern ihren Marktanteil unter den Nord- und Ostseehäfen stetig.

Wir sind also diesbezüglich an der Spitze in der Welt und Europa, aber wie z.B. das europäische Infrastruktur- Benchmark des Institutes für Mobilitätsforschung zeigt, verlieren wir an Boden. Zu den Gründen später mehr.

Was passiert denn, wenn die Selbstverständlichkeit Infrastruktur plötzlich nicht mehr funktioniert?

- ◆ Verkehrsstaus führen nicht nur dazu, dass unnötig Kraftstoff verbrannt wird. Verzögerungen im Warentransport und unproduktiv festsitzende Arbeitskräfte verursachen der Volkswirtschaft hohe Kosten.

- ◆ Überlastete Luftverkehrskorridore und mangelnde Flughafenkapazitäten führen zu unnötigen Umwegen im Luftraum und damit zu einem erheblichen Mehrverbrauch an Kerosin und damit überflüssigen CO₂-Emissionen.
- ◆ Fehlende Infrastruktur für Hafenhinterlandverkehre führt dazu, dass in den Seehäfen anfallende Güter nicht zügig und zeitgerecht abgefahren werden können. Der Flächenbedarf in den Häfen zum Auffangen der Güter steigt, Umwege werden in Kauf genommen, im schlimmsten Falle laufen Schiffe einen anderen Hafen an.

Wir müssen uns die enormen Vorteile des Standortfaktors Mobilität immer wieder bewusst vor Augen führen – sie sind nicht selbstverständlich und bleiben uns auch nicht automatisch erhalten. Wir müssen uns – kurz gesagt – den Standortfaktor Mobilität bewahren und ausbauen.

Was müssen wir also tun, um den Standortvorteil Mobilität bis 2020 und darüber hinaus nicht zu verspielen? Das beste Rezept dafür ist, unsere „Stärken zu stärken“ – es bringt mehr, als sich an den Schwächen aufzureiben.

Konkret heißt dies:

1. Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen,
2. Verkehr noch effizienter und intelligenter organisieren,
3. Schonend mit Energieressourcen und der Umwelt umgehen.

Und darüber hinaus müssen wir

4. die Akzeptanz von Mobilität und Verkehr verbessern.

Um die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen, müssen in erster Linie die Investitionen der öffentlichen Hand in Infrastruktur erhöht und verstetigt werden.

- ◆ Die so genannte Pällmann- Kommission hatte in ihrem Schlussbericht im Jahr 2000 den jährlichen Finanzbedarf für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen mit 12 Mrd. EUR festgestellt. 2009 werden wir erstmals die 10 Milliarden-Marke überschreiten, aber es fehlen noch mindestens 2 Mrd. EUR jährlich. Wenn wir die jahrelange Vernachlässigung berücksichtigen und die Preissteigerung im Verkehrswegebau – alleine seit 2000 um rund 15% - ist diese Summe nicht das Ende der Fahnenstange.
- ◆ Das heißt, wir müssen die Stellung des Verkehrshaushaltes im Bundeshaushalt stärken. Der Investitionsstau bei Erhalt und Ausbau muss ein Ende haben, denn weitere Versäumnisse kommen künftige Generationen teuer zu stehen.
- ◆ Public Private Partnership muss eine faire Chance erhalten. Bei Häfen und Flughäfen sind wir hier schon einen Schritt weiter. Damit werden nicht nur die öffentlichen Haushalte direkt durch im Wettbewerb günstigere und effizientere Leistungen entlastet. Sondern darüber hinaus werden Projekte durch die Einbindung privaten Kapitals früher realisiert. So werden insgesamt Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft gesichert.
- ◆ Es hilft aber nichts, wenn vorgezogene Projekte in der Bürokratie ausgebremst werden. Wir müssen Planung und Realisierung von Verkehrswegen weiter beschleunigen, indem Planungsrecht entschlackt, juristische Prozeduren verkürzt und europäische Vorgaben – v. a. im Umweltrecht – nicht mehr durch nationale Gesetzgebung verschärft werden.

Eine weitere Herausforderung ist, Verkehr noch effizienter und intelligenter zu organisieren:

- ◆ Unternehmen tun dies aus betriebswirtschaftlichem Eigeninteresse schon sehr effektiv.
- ◆ Die Bürger werden durch den zunehmenden Preisdruck z.B. aufgrund gestiegener Energie- und Kraftstoffkosten ebenso zu einem wirtschaftlichen Umgang mit Mobilität angeregt.
- ◆ Der Staat muss aber darüber hinaus geeignete Rahmenbedingungen schaffen, d.h. Anreize setzen ohne in Dirigismus zu verfallen. Die Freiheit der Mobilitätsentscheidung darf den Menschen nicht genommen werden.
- ◆ Ebenso darf der Markt nicht ausgehebelt werden, damit es nicht zu einer Fehlentwicklung am Markt vorbei kommt.
- ◆ Im Güterverkehr hat die Bundesregierung den Versuch unternommen, die Effizienz des Systems durch einen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ zu steigern.

Ganz glücklich sind wir als Verkehrswirtschaft noch nicht damit, da dem Masterplan das notwendige schlüssige Finanzierungskonzept fehlt und einige Maßnahmen eher auf Verkehrslenkung und -verteuerung abzielen. Aber der Masterplan enthält auch eine Reihe guter Ansätze, die verfolgt werden müssen, damit Bund, Länder und Wirtschaft gemeinsam zu einer echten koordinierten Logistikpolitik für Deutschland kommen, die dem Standort und seinen Unternehmen langfristig nützt.

- ◆ Auch das derzeit in Arbeit befindliche Nationale Hafenkonzept muss diesem Ziel dienen, damit die Wertschöpfung beim Transit der Gütertransporte durch die See- und Binnenhäfen Europas weiterhin auch in hohem Maße in Deutschland stattfinden.
- ◆ Im Personenverkehr müssen wir in den Ballungsräumen die Integration von Individualverkehr und ÖPNV vorantreiben und dabei auch die Erfolgsstory ÖPNV weiter schreiben.
- ◆ Der Luftverkehrsstandort Deutschland muss im internationalen Wettbewerb gestärkt werden, indem wir ihm genügend finanziellen Spielraum zur Konkurrenzfähigkeit lassen und ihm nicht unbotmäßig Mittel durch Kerosinsteuer, restriktiven Emissionshandel oder andere Belastungen entziehen.

Gleichzeitig müssen wir Infrastruktur und Flugsicherung so gestalten, damit die Effizienz nicht auf der Strecke bleibt und Umwege vermieden werden.

Wir müssen schonend mit Energieressourcen und der Umwelt umgehen:

- ◆ Erdöl bleibt auch bis 2020 die wichtigste Energiequelle im Verkehr. Dennoch müssen wir mit dieser Ressource immer sparsamer umgehen, indem wir verbrauchsoptimierte Verkehrsmittel nutzen, Routen optimieren und wo möglich Verkehrsaufkommen bündeln, in dem wir Verkehrsmittel miteinander vernetzen.
- ◆ Dies allein reicht nicht aus. Wir müssen uns jetzt über die Zeit mit weniger oder sogar ohne Erdöl Gedanken machen, indem wir alternative Antriebskonzepte und Kraftstoffe weiter entwickeln: z. B. Elektromobilität und Hybridlösungen in den Ballungsräumen,

Wasserstoff als Energieträger und als Element der Brennstoffzelle, Biokraftstoffe der zweiten Generation, Systeme zur Energierückgewinnung und -speicherung.

- ◆ Gut ausgebaute Infrastruktur ohne Staus am Boden oder in der Luft ist ebenfalls ein essenzieller Beitrag zur Nachhaltigkeit. Dann werden wir weiter kommen auf dem Weg der bisher erfolgreichen Entkoppelung von Verkehrs- und Emissionswachstum – ob die von der Bundesregierung propagierte 40%-ige Reduzierung von CO₂ im Verkehrssektor bis 2020 jedoch bei dem prognostizierten Verkehrswachstum erreicht werden kann, ist derzeit noch nicht absehbar.
- ◆ Wir müssen Grundlagenforschung und Anwendungsentwicklung stärker vernetzen, damit nicht am Markt und an der Realität vorbei geforscht wird. Dies muss sich auch in der Forschungspolitik niederschlagen.

Den Standortfaktor Mobilität unterstützen erfordert aber auch im Sinne einer „Soft-Policy“ die Akzeptanz von Mobilität zu verbessern und das Bewusstsein von Bürgern, Unternehmern und Politikern für die Bedeutung von Mobilität zu schärfen.

- ◆ In der Politik sind wir auf gutem Wege, aber noch lange nicht am Ziel. Das Thema Mobilität rückt höher auf der Prioritätenliste der Politik, daran arbeiten viele Verbände und Unternehmen in Brüssel, Berlin und auf Landesebene.
- ◆ In der breiten Öffentlichkeit ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten; Mobilität und Verkehr darf nicht mehr primär mit negativen Effekten wie Lärm oder Abgasen assoziiert werden, sondern den Menschen muss vielmehr klar gemacht werden, dass eingeschränkte Mobilität Wirtschaftswachstum und damit Arbeitsplätze und persönlichen Wohlstand gefährdet.
- ◆ Wir müssen eine positive Grundhaltung zur Mobilität in Politik und Bevölkerung herstellen; dazu kann jeder einzelne von uns hier – im beruflichen Leben oder als Privatperson – beitragen. Sie sehen ja: sogar ein Banker wie ich bricht ab und zu ganz vehement eine Lanze für Verkehr und Mobilität.

Einstein sagte einmal: „Wir werden die Zukunft haben, die wir uns verdient haben.“ Und John Steinbeck warnt, „die Zukunft hat meist schon begonnen, bevor wir ihr gewachsen sind.“

Wir haben heute die Wahl: Der Standortvorteil „Mobilität“ kann auch über 2020 hinaus erhalten werden, wenn wir folgende Leitplanken heute schon einziehen:

- ◆ Politischen Willen und Mut zur Mobilitätssicherung, der sich auch in den öffentlichen Budgets niederschlägt;
- ◆ Eine solide Infrastrukturplanung und –finanzierung;
- ◆ Eine leistungsfähige Mobilitätswirtschaft, die in ihrer Innovationskraft bestärkt und nicht ausgebremst wird;
- ◆ Aufklärung, um Bewusstsein und Verantwortung für Mobilität in der breiten Öffentlichkeit herzustellen.

Denn: **„Deutschland braucht Mobilität!“**