



Dr. Peter Ramsauer wurde 1954 in München geboren. Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Ludwig-Maximilians-Universität in München, dort 1979 Diplomkaufmann und 1985 Promotion zum Doktor der Staatswissenschaften. 1973 Eintritt in die CSU, Stellvertretender Parteivorsitzender. Seit 1990 Mitglied des Bundestages und seit Oktober 2009 Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

## Dr. Peter Ramsauer MdB

*Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*

### „Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur: Wachstumstreiber für Deutschland“

Ich bin bereits seit einigen Tagen im Norden unterwegs – zunächst bei der Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel und dann bei der Tagung der Länderverkehrsminister in Flensburg. Zu Ihrer Heimatstadt habe ich jedoch eine ganz besondere Verbindung. Wie Sie bereits erwähnt haben, sehr verehrter Herr Behrendt, komme ich aus einer alten Müllerfamilie. Dies hat mich schon als kleiner Junge einige Male nach Hamburg geführt, da mein Vater den Getreidehandel und Futtermittel- sowie Komponenteneinkauf über Firmen in Hamburg abgewickelt hat. Heute Abend bei Ihnen in der traditionsreichen und stolzen Hansestadt zu sein ist also ein ganz besonderer Termin für mich. Ich möchte sogar sagen: Als Bayer fühle ich mich im hanseatischen Bereich von Natur aus wohl. Das ist wohl auch der Grund, warum so viele Bayern zur Marine gehen und viele junge Menschen aus dem hanseatisch-maritimen Bereich Gebirgsjäger in Bayern werden – das ist im Übrigen empirisch nachweisbar.

Meine Damen und Herren, wenn ich heute vor Ihnen über die elementare Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur als Wachstumstreiber für unser Land spreche, dann ist das ein wenig, wie Eulen nach Athen zu tragen. Denn natürlich wissen Sie als Wirtschaftsexperten und ausgewiesene Kaufleute um diesen Zusammenhang. Lassen Sie mich dennoch vorweg sagen: Die Herausforderungen, mit denen der Verkehrsbereich in Deutschland konfrontiert ist, sind in höchstem Maße komplex und gehen weit über eine „Modernisierung“ hinaus. Deshalb werde ich zuerst auf einige ganz elementare Prinzipien der Verkehrsinfrastrukturpolitik und der Mobilitätspolitik eingehen.

Sie sind ein Publikum, das man mit Fug und Recht als Elite unserer Gesellschaft und als wichtige Multiplikatoren bezeichnen kann. Deshalb ist es mir ein wichtiges Anliegen, Ihnen den Grundsatz meiner Politik nahezubringen. Und dieser lautet: Wir wollen Mobilität ermöglichen und nicht behindern. Ich sage dies deshalb, weil es ernst zu nehmende gesellschaftliche Gruppen gibt, die dieses Prinzip genau umgekehrt sehen. Deren Grundgedanke lässt sich auf den Nenner bringen: „Bildung statt Beton“. Ich sage dagegen: Beides muss miteinander einhergehen! Denn was nutzen die beste Ausbildung und ein exzellenter Universitätsabschluss, wenn im Anschluss im Rahmen einer maroden Infrastruktur gewirtschaftet werden muss? Wir brauchen also beides: exzellente Bildung und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur!

Die Sicherstellung umfassender Mobilität ist aber auch aus einem weiteren, gesellschaftspolitischen Grund von entscheidender Bedeutung. Für mich ist Mobilität ein unverzichtbares Element einer freiheitlichen Gesellschaft. Dies gilt sowohl in Bezug auf die persönliche Freiheit des Individuums als auch im Hinblick darauf, ob, wie und welche Güter transportiert werden. Mobilität muss sich deshalb immer im

Wesentlichen auch an ökonomischen Kriterien orientieren. Wenn jemand aus ideologischen Gründen vorschreiben würde, dass gewisse Güter nicht mehr transportiert werden dürfen, hätte dies den Zusammenbruch der Internationalität unserer Wirtschaft zur Folge! Für Sie in Hamburg – dem Tor zur Welt – ist dies natürlich eine Selbstverständlichkeit. Leider besteht hierüber aber längst kein gesamtgesellschaftlicher Konsens in unserem Land. Dieser Grundsatz freiheitlicher Mobilität muss deshalb immer wieder erkämpft, immer wieder neu begründet werden.

Mit der Sicherstellung von Mobilität geht auch die Zunahme der Verkehrsleistungen einher – sowohl im Bereich des Personen- und Passagierverkehrs, vor allem aber im Bereich des Güterverkehrs. In unserem Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum 2015 – 2030, den wir gerade erarbeiten, gehen wir davon aus, dass sich der Verkehr in diesem Zeitraum um 70 bis 80 Prozent erhöhen wird. Beim Transitverkehr durch Deutschland müssen wir sogar mit einer Zunahme von 150 Prozent rechnen. Wir dürfen nicht zulassen, dass dieses Verkehrswachstum aus ideologischen Gründen verhindert wird, sondern müssen es möglichst effizient, ökonomisch, ökologisch und klimaverträglich bewältigen und gestalten. Das ist die Herausforderung, die es zu meistern gilt!

Was sicher nicht möglich sein wird, ist, dieses Verkehrswachstum vor allem durch einen proportionalen Ausbau der Verkehrswege zu bewältigen. Dies würde zum einen an der Akzeptanz der Öffentlichkeit, zum anderen an den fehlenden finanziellen Ressourcen scheitern. Deshalb müssen wir uns an einigen grundlegenden Prinzipien orientieren, auf die ich nun näher eingehen möchte.

Erstens: Bei aller Notwendigkeit des weiteren Verkehrswegeausbaus muss die Substanzsicherung absoluten Vorrang haben. Erhalt muss vor Neubau gehen! Denn bei immer mehr Verkehr müssen wir immer mehr tun, um die Funktionsfähigkeit unserer Infrastruktur zu sichern. Andernfalls laufen wir Gefahr, das Gesamtnetz nachhaltig auf Verschleiß zu fahren.

Zweitens: Wir müssen möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße verlagern. Ich war im Übrigen sehr überrascht, zu erleben, dass die Widerstände bei der Schaffung von Schienenkapazitäten wesentlich lauter und umfassender sind als beim Straßenbau. Vermutlich liegt das daran, dass bei den Bürgerinnen und Bürgern der unmittelbare Bezug zur Schiene, vor allem beim Gütertransport, nicht so stark vorhanden ist wie bei der Straße. Die Wasserstraßen wiederum werden von der Öffentlichkeit in ihrer Bedeutung kaum wahrgenommen, sodass ich hier umso härter für mehr Ressourcen kämpfen muss.

Der dritte Grundsatz, an dem wir uns orientieren müssen, ist die Bewältigung von deutlich mehr Verkehrsaufkommen mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Wir benötigen dringend eine Effizienzsteigerung. Hierfür verfügen wir gerade in Deutschland mit unserem technologischen Logistik-Know-how im weltweiten Vergleich über die besten Voraussetzungen. Zu diesen Kernzentren gehört auch die Hansestadt Hamburg mit ihrer Wirtschaft.

Diese Effizienzsteigerung können wir durch Technik, aber auch durch die Bündelung von Verkehren erreichen. Ein Beispiel hierzu sind die viel kritisierten Lang-LKWs. Mir geht es darum, durch Bündelung mit Lang-LKW die Zahl der LKWs zu reduzieren. Bisher galt bei LKWs eine maximale Länge von 18,5 Metern. Bei den Lang-LKW gilt nun eine maximale Länge von 25,25 Metern unter Beibehaltung der Tonnageobergrenze mit 40 respektive 44 Tonnen. Als Vergleich: In Dänemark fahren solche Lang-LKWs, die dort bezeichnenderweise Öko-Liner heißen, mit 30 Metern Länge und 60 Tonnen.

Momentan nehmen 44 dieser LKW an unserem Feldversuch in Deutschland teil. An dieser Stelle meinen herzlichen Dank an die Freie und Hansestadt Hamburg, namentlich an den Kollegen Senator Horch und den Ersten Bürgermeister Olaf Scholz –, dass Sie sich ideologiefrei zum Lang-LKW bekennen und so dazu beitragen, dass der Verkehr im Logistikstandort Hamburg ermöglicht und nicht verhindert wird! So haben wir nun die Möglichkeit, von der dänischen Grenze bis an den Alpenrand durchzufahren. Die ersten Erfahrungen zeigen: Dort, wo bisher drei 40-Tonner gefahren sind, fahren jetzt zwei Lang-LKW. Das ist eine Bündelung von Verkehr, die Effizienzsteigerungen auf unserer vorhandenen Infrastruktur ermöglicht!

Ein weiteres Beispiel für die Bündelung von Verkehr ist die Etablierung von Fernbuslinien in Deutschland, die wir durch die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ermöglicht haben. Mir ist lieber, wenn 50 junge Leute in einem hochmodernen, ökologisch einwandfreien und sicheren Reisebus von München nach Hamburg fahren, als wenn sie jeweils zu zweit in 25 alten PKWs unterwegs sind. Auch das ist Bündelung von Verkehr – und das müssen wir nutzen!

Lassen Sie mich auf den letzten wesentlichen Punkt meiner Verkehrsprinzipien zu sprechen kommen – die Verzahnung. In der Vergangenheit wurde oft der Fehler begangen, die Verkehrsträger isoliert zu betrachten. Im neuen Verkehrswegeplan wird auf die Verzahnung wesentlich mehr Wert gelegt, da hierdurch erhebliche Effizienzsteigerungen möglich sind. Ein wesentliches Mittel der Verzahnung sind Güterumschlagzentren. Auch dagegen gibt es erhebliche Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung, wie ich in meiner Amtszeit erfahren musste. Dies äußert sich durch geradezu erbitterten Widerstand von Bürgerinitiativen vor Ort.

Deshalb appelliere ich nochmals an Sie, meine Damen und Herren: Helfen Sie mit, den notwendigen Mentalitätswechsel herbeizuführen und für eine deutlich stärker ausgeprägte „Dafür-Mentalität“ zu werben! Ich möchte erreichen, dass der Begriff der Bürgerbeteiligung künftig nicht mehr nur durch das „Dagegensein“ geprägt ist. Die zukunftsorientierten politischen Kräfte können dies allerdings nicht alleine leisten. Dafür brauchen wir Ihre Beteiligung. Denn Sie wissen am besten, dass unsere Infrastruktur das Fundament unseres wirtschaftlichen Erfolges und ein zentraler Wachstumstreiber für Deutschland ist. Dieses Bewusstsein müssen wir fördern! Notwendig hierzu sind kompetente und geachtete Persönlichkeiten und Institutionen, die dieser „Dafür-Mentalität“ vernehmbar und kraftvoll Ausdruck verleihen. Ich bin sehr froh, dass ich Sie, die Mitglieder, Förderer und Freunde des Übersee-Clubs, bei diesen Anstrengungen an meiner Seite weiß.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang auf ein ganz wesentliches Infrastrukturvorhaben in der Region zu sprechen kommen: die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Ich spreche hier ganz bewusst nicht von der Elbvertiefung, weil dieser Begriff wieder Befürchtungen wecken könnte. Dabei ist ganz klar: Wir brauchen die Fahrrinnenanpassung. Sie ist nicht nur für einen wettbewerbsfähigen Hamburger Hafen unverzichtbar, sondern für die industrielle Produktion und Wertschöpfung überall im Land. Die Unter- und Außenelbe ist die Hauptschlagader für unsere Exportnation. Zudem ist die Fahrrinnenanpassung hochwirtschaftlich!

Die Verwaltungen in Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Kiel als Planfeststellungsbehörde haben präzise und sauber gearbeitet. Wir sind überzeugt davon, dass wir unsere „Hausaufgaben“ für einen rechtssicheren Planfeststellungsbeschluss gemacht haben. Die Eilentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom vergangenen Jahr respektieren wir selbstverständlich. Aber sie ist ärgerlich für uns alle! Sonst hätten die Bauarbeiten für diese

so wichtige Fahrrinnenanpassung längst angepackt werden können. Deshalb fordere ich an dieser Stelle die drei Hauptkläger auf, ihre Klage zurückzuziehen. Machen Sie den Weg frei für den notwendigen Baubeginn! Hamburg und Deutschland brauchen die Fahrrinnenanpassung der Elbe!

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir noch einige Worte zur aktuellen Situation am Nord-Ostsee-Kanal. Dass die neue 5. Schleusenkammer zwingend notwendig ist, wird durch die Not-Reparaturen an den großen Schleusenkammern vor einigen Wochen überdeutlich. Ich denke, dass sich hiervon nun auch die letzten Zweifler überzeugen konnten. Der gleichzeitige Ausfall der beiden großen Kammern über mehrere Tage ist zweifellos gravierend. Die Sperrung war allerdings unvermeidlich. Nur so konnten wir noch schwerwiegendere Schäden an den Antrieben der Schleusentore verhindern, die zu einem wesentlich längeren Ausfall der Kammern geführt hätten. Wir haben jetzt vor Ort eine ständige Einsatztruppe installiert, die die vorhandenen Kräfte bei den Arbeiten unterstützt. Damit sind wir für alle Eventualitäten noch besser gewappnet.

Vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages haben wir Mitte März „grünes Licht“ für die Anpassung der Finanzierungs-Tranchen bekommen. Damit besteht jetzt endlich auch Planungssicherheit für die Gesamtfinanzierung. So konnten wir jetzt die außerordentlich komplexe Ausschreibung auf den Weg bringen.

Das alles hat Zeit gekostet. Klar ist aber: Der Instandsetzungstau am Nord-Ostsee-Kanal kann nicht über Nacht beseitigt werden. Wir haben es hier mit zwei „Hundertjährigen“ zu tun, die eigentlich schon vor zehn oder sogar zwanzig Jahren hätten saniert werden müssen! Schuldzuweisungen helfen uns hier aber nicht weiter. Deshalb setze ich jetzt auf ein starkes Aktionsbündnis für einen zukunftsfähigen Nord-Ostsee-Kanal. Diesen Vorschlag aus Schleswig-Holstein habe ich vor vier Wochen gerne aufgenommen. Lassen Sie uns nun hoffen, dass sich die notwendigen Bauarbeiten durch Klagen nicht weiter verzögern.

Denn, meine Damen und Herren, es ist ganz klar: Die Metropolregion Hamburg als „Tor zur Welt“ und die maritime Wirtschaft insgesamt haben eine ausschlaggebende Bedeutung für die Exportnation Deutschland. Unser ganzes Land muss ein elementares Interesse daran haben, dass sie auch künftig Wachstumstreiber allerersten Ranges bleiben. Wenn wir den Standort Deutschland auch künftig an der internationalen Spitze sehen wollen, sind wir elementar auf eine leistungsfähige Seehafen-Infrastruktur angewiesen. Das ist also beileibe kein reines Küstenthema, sondern betrifft die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Ich denke, wir haben dies auf der Nationalen Maritimen Konferenz am Montag und Dienstag in Kiel mit der Bundeskanzlerin verdeutlichen können. Sie können darauf zählen, dass es diese Bundesregierung ernst meint mit ihrem Bekenntnis und entsprechende Taten sprechen lässt.

Vielen Dank. ■