

DIHK-Präsident Ludwig-Georg Braun: Mobilität ist Zukunft

Menschen und Güter waren noch nie so mobil wie heute. Hiervon profitieren wir alle, ob als Pendler auf dem Weg zur Arbeit, als Produzent von Gütern oder auch als Konsument. Ohne Mobilität gäbe es keine Arbeitsteilung, die Voraussetzung einer hoch entwickelten Volkswirtschaft und damit unseres heutigen Wohlstands ist.

In vielen Branchen hat sich inzwischen die Just-in-time-Belieferung durchgesetzt: Vorprodukte werden erst kurz vor der Verarbeitung angeliefert – angesichts des intensiven internationalen Wettbewerbs ist das ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Lagerhaltungskosten und zur Erhöhung der Flexibilität. Allerdings setzen moderne Logistikkonzepte eine hohe Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme voraus. Die Zuverlässigkeit von Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr ist aber nur gewährleistet, wenn deren Kapazitäten und technischer Zustand kontinuierlich an die sich wandelnden Anforderungen der Nutzer angepasst werden.

Davon kann schon seit Jahren keine Rede sein. Stattdessen fordert die Politik mit Blick auf verstopfte Straßen, Schademissionen und die Diskussion um eine Verringerung des Energieverbrauchs immer häufiger eine Vermeidung und Verteuerung von Verkehr. Diese Reaktion ist völlig verfehlt. Wir sollten nicht den Verkehr verringern, sondern die Belastungen, die durch ihn entstehen. Und wir müssen uns dem nach allen Prognosen weiter wach-

senden Verkehr stellen. Damit er künftig reibungslos und sicher funktioniert, muss die Politik jetzt handeln:

- Die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen deutlich erhöht werden. Die Projektlisten des Bundesverkehrswegeplans werden seit Jahren nur in kleinen Schritten abgearbeitet. Viele gesamtwirtschaftlich hoch rentable Pro-



Ludwig-Georg Braun ist Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

jekte bleiben über Jahre oder sogar Jahrzehnte in den Schubladen liegen, weil die Mittel für ihre Umsetzung fehlen.

- Gerade in Zeiten knapper Kassen müssen die Investitionsmittel zur Stärkung der Hauptverkehrsachsen eingesetzt wer-

den. In der Praxis erfolgt die Projektauswahl aber nach politischen Kriterien. Alle Regionen müssen dabei bisher nach einem ausgehandelten Verteilungsschlüssel berücksichtigt werden. Dies führt dazu, dass Projekte mit besonders hohem Nutzen nicht umgesetzt werden, weil andere Regionen,

Verteuerung von Verkehr häufig übersehen wird. So hat die Bundesregierung die Mautsätze für Lkw zum 1. Januar 2009 zwischen 40 und 85% erhöht. Die Europäische Kommission fordert die Anlastung sogenannter externer Kosten für die Lärm- und Schadstoffemissionen sowie für die Staukosten



deren Projektanmeldungen keine hohe verkehrliche Priorität haben, auf „ihrem“ regionalen Anteil beharren. Dieses Denken müssen wir überwinden. Eine ländliche Region profitiert nicht nur von der Ortsumgebung im eigenen Umfeld, sondern auch von Kapazitätserweiterungen auf den großen Achsen, an den Knotenpunkten oder im Seehafenhinterlandverkehr.

Die IHK-Organisation plädiert deshalb dafür, dass solche Projekte, die die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes spürbar erhöhen, bevorzugter umgesetzt werden sollten.

- Mobilität muss bezahlbar bleiben. Dies ist ein Aspekt, der von den Befürwortern einer

des Verkehrs. Wer dies fordert, muss sich darüber im Klaren sein, dass er der Umwelt kaum helfen wird, weil es für viele Fahrten auch bei einer Verteuerung keine Alternative gibt. Stattdessen werden immer mehr Transportbetriebe in die Insolvenz getrieben. Aber erhöhte Mobilitätskosten treffen auch die Bevölkerung. Für viele wirtschaftlich schwächere Mitbürger bedeuten steigende Verbraucherpreise eine Einbuße an Lebensqualität.

- Städte müssen für den Verkehr zugänglich bleiben. In vielen Städten wird leider heute eine andere Strategie verfolgt: Der Verkehr wird durch sogenannte Umweltzonen, künstliche Flaschenhälse und andere Maßnahmen behindert. Damit soll die Belastung durch Feinstaub und

MOBILITÄT

IST
IHK-Jahresthema 2009
ZUKUNFT

Lärm verringert werden. Tatsächlich gelingt dies kaum, weil die Feinstaubbelastung vor allem durch andere Faktoren verursacht wird.

Dafür sinkt die Attraktivität der Innenstädte für Handel und Gewerbe; Leerstand und

die Verödung ganzer Stadtviertel können die Folge sein. Der DIHK schlägt daher eine andere Herangehensweise vor: Wer die Belastungen durch den Verkehr verringern will, muss auf den Einsatz moderner Technik setzen und nicht auf Res-

triktionen, die dem Standort schaden, aber der Umwelt nicht helfen.

Es wird offensichtlich: Mobilität ist Zukunft. Mit diesem Jahresthema möchte die IHK-Organisation auf die Bedeutung einer leistungsfähigen und be-

zahlbaren Mobilität aufmerksam machen. Eine Verkehrspolitik, die auf Vermeidungs- und Verteuerungsstrategien setzt, schadet dagegen der Wirtschaft und schwächt den Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb.